

Nächster Halt: Fricktal – hält der «Flugzug» nun bald in Stein-Säckingen?



Heute fährt jede Stunde eine S-Bahn von Frick und Laufenburg nach Basel. Ziel ist ein Halbstundentakt auf den beiden Aussenästen der S1. [twe](#)

Die Worte tönen gut – und kommen im Fricktal auch gut an: Baudirektor Stephan Attiger legte vor Wirtschaftsvertretern ein klares Bekenntnis zur Weiterentwicklung des Sisslerfeldes ab und forderte dazu auch eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs. [von Thomas Wehrli](#)

ÄHNLICHE THEMEN

[Kommentare \(2\)](#)



SBB nimmt am Bahnhof Neuenburg erste LED-Anzeigetafel in Betrieb

Aktualisiert am 24.10.14, um 13:15



Stellwerkstörung im Bahnhof Romont FR stört Pendlerverkehr

Aktualisiert am 21.10.14, um 09:22



Bund unterstützt besseren Handy-Empfang in Regionalzügen finanziell

Aktualisiert am 12.10.14, um 15:08

Bleibt die Frage: Folgen auf die Worte auch Taten? Ja, wie Recherchen zeigen. Zug um Zug geht es derzeit auf mehreren Schienensträngen vorwärts:

Seit mehreren Jahren deponiert die Aargauer Regierung ihr Anliegen, dass der «Flugzug» von Basel nach Zürich-Flughafen zusätzlich in Stein-Säckingen hält, regelmässig bei den SBB. Damit würde nicht nur in Frick und Rheinfelden, sondern auch in Stein alle 30 Minuten ein Schnellzug halten.

Einfordern kann der Kanton den Halt nicht, denn anders als beim Regionalverkehr ist er beim Fernverkehr nicht Besteller, sondern Bittsteller mit «sehr begrenztem Einfluss», wie Marco Lombardi von der Abteilung Verkehr des Kantons weiss. Erst kürzlich habe man wieder einen Vorstoss vorgenommen.

Wachstum bringt Verkehr: Die Bahn als «Rückgrat des öV»

Die Wirtschaft im Fricktal floriert, angesichts attraktiver Wohnlagen steigen die Bevölkerungszahlen. Aus der Sicht von Regierungsrat Stephan Attiger, Chef des Aargauer Departements Bau, Verkehr und Umwelt, ein klarer Beweis für «Standortqualität», wie er an der Mitgliederversammlung der **Regionalgruppe Fricktal der Aargauischen Industrie- und Handelskammer (AIHK)** am Donnerstagabend unterstrich. «Es gibt ausreichend Bauzonen-Reserven und damit gutes Wachstumspotenzial.» Er markierte allerdings auch Risiken, speziell im Verkehrssektor.

Mehr Arbeitsplätze und damit Menschen in der Region würden den Verkehr zwangsläufig «markant ansteigen» lassen, folglich seien «interkommunale Strategien» notwendig. Attigers Plädoyer, besonders mit Blick auf das untere Fricktal und die künftige Entwicklung im Sisslerfeld: «Wir müssen durch ein gutes öffentliches Verkehrsangebot die Pendlerspitzen brechen.» Er appellierte an Firmen wie Gemeinden, sich intensiver mit Mobilitätskonzepten zu beschäftigen, die Bahn als «Rückgrat des öV» zu betrachten und ergänzend sich für «sehr flexible Buslinien» einzusetzen.

Dem starken Wunsch aus der Region Basel, die Autobahn-Querspanne zwischen A3/A98 und damit die Passage Rheinfelden-West für den «grossen Verkehr» als Umfahrung von Basel zu nutzen, erteilte der Aargauer Regierungsrat eine klare Absage. Dass in Basel-Stadt eine Engpassbeseitigung dringlich ist, weiss er. Doch an der deutsch-schweizerischen Vereinbarung zum Betrieb des neuen Grenzübergangs lässt Attiger nicht rütteln.

Christian Bersier, Präsident der Regionalgruppe der AIHK, erklärte in seinem Jahresbericht, dass sich der Vorstand mit der Verkehrsproblematik ebenso beschäftigte wie mit den Sorgen des Detailhandels angesichts vom Einkaufstourismus in Richtung deutscher Supermärkte. Dass die Auftragsbücher der Bauwirtschaft voll sind, registrierte er mit Zufriedenheit. (ACH)

Auf gutem Weg

Dieser «Komfortausbau», wie Hansueli Bühler, Präsident des Planungsverbandes Fricktal Regio und Gemeindeammann von Stein den zusätzlichen Halt nennt, diese «Aufwertung» scheint dennoch auf gutem Weg. Das bestätigt SBB-Mediensprecher Reto Schärli. Er schränkt indes ein: «Zuerst braucht es Verbesserungen bei der Infrastruktur.» Wann ein Halt Realität sein wird, kann Schärli deshalb nicht sagen.

Ein möglicher Termin für den Halt auf Aargauer Verlangen ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2015. Dann profitiert auch der Fernverkehr von der neuen Durchmesserlinie – was eine Zeitersparnis bringt, die man für einen Stopp in Stein einsetzen könnte.

Ein zweites Zeitfenster geht mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels 2016 auf: Laut Thomas Berner vom Bundesamt für Verkehr wird dann die Zugfolgezeit für Güterzüge auf drei Minuten verkürzt. «Der künftige Halt in Stein-Säckingen ist somit allenfalls ein ‹Nebeneffekt› dieser Massnahme.»

Eine zweite Schiene ist der Halbstunden-Takt auf den Aussenästen der S1, also von Stein nach Laufenburg und von Stein nach Frick. Heute fährt nur ein Zug pro Stunde von Stein her beide Destinationen an. Umgekehrt betrachtet: Der 30-Minuten-Takt der S1 von Basel her endet in Stein.

S-Bahn in Stein «flügeln»

Machbar wäre der Halbstundentakt, indem man den Zug in Stein «flügelt», die Komposition also aufteilt und je einen Zug nach Frick und einen nach Laufenburg fahren lässt. Voraussetzung dafür ist, erstens, dass der Zug aus mehreren Kompositionen besteht, was laut Schärli derzeit nur zu den Hauptverkehrszeiten der Fall ist. Natürlich könne man durchgehend mit zwei Kompositionen fahren, «wenn der Kanton bereits ist, die nicht gedeckten Kosten zu übernehmen».

Eine zweite Bedingung ist, dass man den Zeitverlust – das «Flügeln» braucht doch einige Minuten – auffangen kann. Aktuell ist dies laut Schärli aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich. «Studien sind aber im Gang.» Letztlich wird es am Kanton liegen, das Angebot zu bestellen – und zu bezahlen. Auf einen Zeitpunkt will sich weder Schärli noch Lombardi festlegen.

Für Hansueli Bühler ist der Halbstundentakt gerade für die Region Laufenburg «enorm wichtig». Die Region habe es schwerer als andere im Fricktal «und der Halbstundentakt wäre eine deutliche Stärkung», ein Signal, «das sich auch positiv auf das Mettauertal auswirken wird».

Ein drittes Signal könnte sein, dass die SBB-Haltestelle in Sisseln, die 1985 geschlossen wurde, reaktiviert wird. Derzeit sei dies kein Thema, erklärt Marco Lombardi von der Abteilung Verkehr. «Je nach Nutzung des Industriegebietes im Sisslerfeld, kann eine Reaktivierung aber durchaus Sinn machen.» Dann nämlich, wenn im Sisslerfeld viele Arbeitsplätze entstehen. Zusätzlich braucht es – schon heute – einen Ausbau der Busverbindungen. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember kommt immerhin unter der Woche ein Frühkurs (5.20 Uhr ab Frick) hinzu.

Auch Bühler kann sich ein Comeback des Bahnhofs vorstellen. Für den Gemeindeammann, der lange Jahre in Basel gearbeitet hat, wäre eine Haltestelle in Sisseln ein Wiedersehen – man kann auch sagen: ein Flashback: «Auf der Heimfahrt bin ich gelegentlich eingeschlafen und erst in Sisseln aufgewacht.» Was bedeutete: «Warten oder nach Hause laufen.» In diesem Sinne: nächster Halt: Fricktal.