



Rheintalbahn: «Pro Wiba»-Vorstand kämpft weiter

Der «Pro Wiba»-Vorstand hat ein erstes Mal getagt. Dies direkt nach einem «runden Tisch» mit Vertretern der Regionalplanungsverbände, der Gemeinden, der Politik und mit den zuständigen Projekt- und Abteilungsleitern des Kantons. Das Fazit aufseiten «Pro Wiba» fiel ernüchternd aus.

BAD ZURZACH (tf) – Betreffend Dossier «Reaktivierung Rheintalbahn» – das nicht zu verwechseln ist mit dem Dossier zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn auf deutscher Seite – ist in den vergangenen neun Monaten einiges gegangen. Nach einer überparteilichen Veranstaltung im VitalBoutique-Hotel Zurzacherhof im September 2019 – an der die Ergebnisse einer neuen Bachelorarbeit vorgestellt wurden und die schliesslich im Beschluss einer Resolution mündete – folgten eine erste Sitzung der «Arbeitsgemeinschaft Pro Wiba» im November 2019. Dort wurden nicht nur die Ziele 2020 definiert, es konstituierte sich unter anderem auch ein Vorstand der «Pro Wiba».

Ebenfalls im November 2019 hatten fünf CVP-Grossräte ein Postulat eingereicht, mit dem sie den Regierungsrat einluden, beim Bund die Wiedereinführung einer Interregio-Bahnverbindung zwischen Winterthur und Basel zu beantragen. Ausserdem wünschten sie, dass eine Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn nur unterstützt werde, wenn auf Schweizer Seite das Projekt einer Interregio-Bahnverbindung ebenfalls umgesetzt werde.

Anfang Januar 2020 lehnte der Kanton das Postulat klar ab. Er hielt fest, dass ein Betrieb der Strecke bei ungedeckten Betriebskosten von geschätzt 26 bis 30 Millionen Franken nicht finanzierbar sei. Die politische Verknüpfung des Dossiers «Rheintalbahn» mit dem Dossier «Elektrifizierung Hochrheinbahn» lehnte er klar ab. Trotz negativen Bescheids aus Aarau, organisierten die Regionalplanungsverbände FricktalRegio und ZurzibietRegio eine Informationsveranstaltung für die Anliegergemeinden. Sie wollten den Puls fühlen und spüren, wie die Gemeinden zum Vorhaben stehen. Das Echo auf den Info-Abend im KKL war eindeutig: Das Vorhaben sollte weiter forciert werden. Im Mai 2020 reichte Ständerat Hansjörg Knecht auf Bundesebene ein weiteres



Die Arbeitsgemeinschaft «Pro Wiba» will sich weiter dafür einsetzen, dass am Bahnhof Koblenz möglichst bald wieder ein zwischen Winterthur und Basel verkehrender Interregio-Zug Halt macht. Die Signale vonseiten Kanton und Bund sind aber weiterhin negativ.

Postulat zum Ausbau der Strecke Winterthur–Koblenz–Basel ein, eine kleine Runde konnte zum gleichen Thema am 20. Juni ausserdem bei Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), vorsprechen und schliesslich kam es am 30. Juni in Laufenburg zu einem runden Tisch, an dem Vertreter der beiden Planungsverbände FricktalRegio und ZurzibietRegio, Vertreter der Gemeinderäte Koblenz, Mettauertal und Laufenburg, Vertreter von «Pro Wiba», Ständerat Hansjörg Knecht und die Verantwortlichen der Abteilung Verkehr, also Carlo Degelo, Jürg Bitterli und Reto Kobi teilnahmen. Nur einen Tag nach diesem «runden Tisch», am vergangenen Mittwochabend, traf sich der Vorstand von «Pro Wiba» zur allerersten Vorstandssitzung, wieder im VitalBoutique-Hotel Zurzacherhof.

Wenig Gehör beim Kanton

An der Vorstandssitzung ging es zum einen darum, alle Vorstandsmitglieder zu den aktuellen Entwicklungen ins Bild zu setzen. Hansjörg Knecht orientierte zum Stand der Dinge in Bundesbern und betonte, dass die Signale nicht vielversprechend seien. Immerhin, mit dem Argument, dass die Linie eine Entlastungs- und Redundanzstrecke zur Hauptverkehrsachse Zürich-Brugg/Olten-Basel sein könnte, sei man bei Peter Füglistaler auf offene Ohren gestossen,

er habe versichert, dass er diesen Aspekt seinen Plänen so weitergeben werde.

Deutlich äusserte sich Knecht auch zum Thema «Elektrifizierung der Hochrheinbahn». Er unterstrich, dass er zur Einsicht gelangt sei, dass es keinen Sinn mache, dieses Projekt zu bekämpfen. Die Bundesbehörden hätten ihre finanzielle Zusicherung bereits gegeben und ein Widerstand gegen die Mitfinanzierung dieses Projekts auf deutscher Seite könnte sich sogar eher kontraproduktiv auswirken. Viel eher solle man sich, so Knecht, auf das eigene Projekt konzentrieren, die Strategie des «sowohl als auch» verfolgen und weitere Überzeugungsarbeit an der Basis leisten. Mit Basis meinte Knecht vor allem die zuständigen Abteilungs- und Projektleiter beim Kanton. Dort ortet Ständerat Knecht den Hauptwiderstand gegen die Idee.

Meinrad Schraner von FricktalRegio und Beat Edelman von der «Pro Wiba» teilten die Sicht von Hansjörg Knecht. Sie sprachen mit dem Bild von «Zuckerbrot und Peitsche», dass man also ein Ja abgebe für das Projekt der Elektrifizierung der Hochrheinbahn, gleichzeitig aber auch fordere, dass man ernst genommen werde. Hier klinkte sich auch Nationalrätin Marianne Binder ein und unterstrich, dass es doch legitim sei, zu sagen, dass man dort, ennet der Grenze investiert habe und dies nun auch auf schweizerischer Seite tun solle.

Mit seinem Update zum Stand der Dinge auf Ebene des Kantons rief Grossrat Andreas Meier allerdings wieder in Erinnerung, dass der Regierungsrat alles andere als begeistert reagiert habe auf sein Postulat. Zwar stehe die Diskussion im Grossen Rat noch aus, bei den zuständigen Ämtern sei die Meinung aber klar ablehnend. Das unterstrichen auch Beat Edelman und Meinrad Schraner in ihrem Bericht vom Ergebnis des runden Tisches in Laufenburg. Dieser sei ernüchternd gewesen, man sei fast etwas heruntergeputzt worden. Man habe die Bedeutung der Strecke für die Region und ihre Entwicklung deutlich hervorgehoben, sei aber nicht auf offene Ohren gestossen. Vorhandene Zahlen und Fakten oder die Entwicklungen im Sisslerfeld würden durch die Ämter nicht wirklich ernst genommen, generell sei das Interesse am Thema gering. Einen Ausbau des ÖV, so der wiedergegebene O-Ton des runden Tisches, sähen die kantonalen Behörden dort, wo die Entwicklung stattfindet. Und das sei nach deren Meinung nicht im Raum Koblenz-Laufenburg. Man sei ermuntert worden, die Hausaufgaben zu machen und zuerst einmal eine Gesamtstrategie zu entwickeln, bevor man eine Bahnlinie reaktivieren wolle.

Brief an Bundesrätin Sommaruga

Der Vorstand hat die verschiedenen Updates zur Kenntnis genommen, zu-

gleich aber signalisiert, nicht aufgeben zu wollen. Er betonte, dass es wichtig sei, dass das Postulat zum Thema im Grossen Rat des Kantons Aargau eine Mehrheit finde. Ausserdem möchte er die Ergebnisse der Bachelorarbeit bis Ende 2022 durch die SBB und ein zu bestimmendes Ingenieurbüro überprüfen lassen. Nach Meinung von Pierre-François Bocien wäre schon ab 2023 eine Anpassung und Wiederinbetriebnahme der Bahninfrastruktur und der Bahnhöfe denkbar, sodass ab Dezember 2025 die ersten Interregio-Züge zwischen Basel und Winterthur verkehren könnten.

Dass die «Pro Wiba» dranbleiben will, kommt auch in einem Brief an Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga zum Ausdruck. «Pro Wiba» erinnert im Brief daran, dass die Kosten für eine Inbetriebnahme der direkten Bahnverbindung Winterthur-Basel mit 22 Millionen Franken relativ gering wären. Sie vergessen nicht darauf hinzuweisen, dass die Zahl aus einer Arbeit entnommen ist, die die Bundespräsidentin selbst mit dem «Prix Litra» ausgezeichnet hatte im Spätherbst 2019. «Wir sind Ihnen zu Dank verpflichtet, wenn Sie veranlassen, dass die direkte Bahnverbindung Winterthur-Basel von der SBB bearbeitet wird» – mit diesem Schlusssatz endet der Brief an die Bundespräsidentin. Ob sie wohl darauf reagiert?

Meldung aus Bundesbern: Erneute, klare Absage

Im Mai 2020 hatte Ständerat Hansjörg Knecht beim Bundesrat ein Postulat eingereicht und ihn gebeten zu prüfen, wie ein Ausbau der Strecke Winterthur–Koblenz–Basel realisiert werden könnte. Er stellte sechs Fragen. In seiner Antwort, die am 1. Juli 2020 abgegeben wurde, wies der Bundesrat zuerst noch einmal daraufhin, dass ein Ausbau der Strecke nicht Teil des im Juni 2019 beschlossenen Ausbaus «STEP 2035» sei, da er von keiner Seite zur Prüfung vorgeschlagen und entsprechend vom Bundesrat auch nicht beantragt wurde.

Zur eigentlichen Sache hält der Bundesrat zu Beginn leicht Hoffnung machend noch fest, dass er eine Entlastung der Hauptverkehrsachsen Zürich–Brugg AG/Olten–Basel grundsätzlich begrüsse, obwohl er dann gleich festhält, dass dies nur über zeitlich schnellere Alternativen erreicht

werden kann. Wörtlich sagt er dann: «Die Entlastung wird nun durch die Elektrifizierung der deutschen Hochrheinbahn umgesetzt, mit finanzieller Unterstützung des vom Parlament beschlossenen Ausbaus 2035. Der grösste Anteil des Ausbaus wird von Deutschland finanziert. Nach Abschluss des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn ist eine schnelle stündliche Direktverbindung Basel-Schaffhausen-Konstanz-St. Gallen vorgesehen. Eine Verbindung über die parallele schweizerische Strecke Basel–Winterthur lässt keine kürzere Fahrzeit als auf den Schweizer Hauptstrecken zu.»

Argumente, die dagegen sprechen

Nach diesem schon ziemlich ablehnend klingenden Schlusssatz, nennt der Bundesrat nachher in seinen weiteren Antworten mehrere Gründe, die seiner Mei-

nung nach gegen eine Reaktivierung der Rheintalbahn sprechen. So sagt er, dass die in der Bachelorarbeit erwähnten notwendigen Trassen für die Verbindung Winterthur-Basel die bestehenden Aargauer S-Bahnen benachteiligen und den Güterverkehr verunmöglichen würden. «Um diese Nachteile auszugleichen, müssten überschlägig gerechnet Investitionen von mehreren hundert Millionen Franken getätigt werden.»

Der Bundesrat ergänzt weiter, dass wollte man die Strecke für einen schnellen Verkehr ausbauen, auch ein Unternehmen des Fernverkehrs daran Interesse zeigen und diesen Ausbau für einen der nächsten Ausbauschnitte beantragen müsste. «Sollte der Ausbau dem Regionalverkehr dienen, müsste der Kanton Aargau als Anrainerkanton diese Strecke in den Planungsprozess einbringen.» Der Bundesrat weist abschliessend daraufhin, dass die Signale der Aargauer Regierung klar ablehnend seien. Der Regierungsrat rechne für die Strecke mit einem jährlichen Betriebsdefizit von 26 bis 30 Millionen Franken und einem Kostendeckungsgrad von höchstens 20 bis 30 Prozent.



Umgekippt

LEUGGERN – Heute Montagmorgen ist eine grosse Erntemaschine bei der Erbsenernte umgekippt. Der Unfall ereignete

sich im Gebiet Hard, auf dem Tannenweg, Richtung Fehrenthal. Unfallursache ist laut Kantonspolizei das unebene Gelände. Verletzt wurde niemand, zur Höhe des Sachschadens können zurzeit noch keine Angaben gemacht werden.