

Gemeinsam Druck machen

Planungsverbände Fricktal Regio und Zurzibiet fordern Wiedereröffnung der Bahnlinie Laufenburg-Koblenz

Die viel diskutierte Wiedereröffnung der Bahnlinie zwischen Koblenz und Laufenburg bleibt ein heisses Eisen. Das wurde an einer Informationsveranstaltung im Atomkraftwerk Leibstadt deutlich. «Es wird ein harter Kampf werden», sagte Felix Binder, Präsident des Planungsverbands Zurzibiet Regio, «aber wir müssen die Regierung überzeugen».

PETER SCHÜTZ

Seine Ansicht teilten auch viele der 50 anwesenden Behördenvertreter und Politiker. Zuletzt hatten im November 2019 die Grossräte Andreas Meier und René Huber ein Postulat eingereicht, worin sie den Aargauer Regierungsrat aufforderten, beim Bund die Wiedereinführung der Interregio-Bahnverbindung von Winterthur nach Basel mit Halt in Bülach, Bad Zurzach, Koblenz, Stein-Säckingen und Rheinfelden zu beantragen. Der Regierungsrat antwortete am 7. Januar 2020, er habe grundsätzlich nichts gegen eine sofortige Wiedereinführung einzuwenden, doch die Betriebskosten seien zu hoch, weshalb das Anliegen abzulehnen sei.

«Die Gleise sind da, die Infrastruktur ist vorhanden», legte Christian Fricker, Präsident des Planungsverbandes Fricktal Regio an der Informationsveranstaltung im Pavillon des AKW Leibstadt nach. Die beiden regionalen Planungsverbände seien von der Notwendigkeit einer Wiedereröffnung der 1994 eingestellten Bahnlinie überzeugt, obwohl Bund und Regierungsrat dem Ansinnen mehrfach Absagen erteilt hätten, so Fricker. Die Rheintalbahn würde vor allem mit Blick auf das Sisslerfeld, wo in naher Zukunft viele Arbeitsplätze entstehen, Sinn machen, fand er.

Stelns Gemeindeammann Beat Käser pflichtete ihm bei. Mit Blick auf das Sisslerfeld sehe er «recht grosse Chancen für die Bahn», sagte Käser, ausserdem plane der Kanton die Schaffung einer Mittelschule im Fricktal. Laufenburgs Vizeammann Meinrad Schraner – er stellte eine Studie über Einwohner- und Verkehrsentwicklung im Fricktal vor – bemerkte: «Das Fricktal hat ein stärkeres Wachstum als



Endstation Laufenburg: Wer nach Koblenz weiterreisen will, muss noch auf den Bus umsteigen. Die Regionalverbände wollen das ändern
Foto: Peter Schütz

im Rest vom Kanton Aargau.» Eine Zunahme von Einwohnern führe zu einem höheren Mobilitätsanspruch, so Schraner. Und: «Die Wiederbelebung der Rheintalbahn bestimmt die Bedeutung und das Wachstum unserer Region.»

2500 Fahrgäste pro Werktag

Wind in die Segel bekommen die Befürworter der Rheintalbahn von der mit dem Prix Litra ausgezeichneten Bachelorarbeit von Stephan Angliker und Patrick Held vom ZHAW (Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften).

Deren Studie geht von 2500 Fahrgästen pro Werktag zwischen Winterthur und Basel aus. Fahrzeit: 80 Minuten. Infrastrukturkosten geschätzt: rund 20 Millionen Franken. Pikant: Bundesrätin Simonetta Sommaruga hatte 2019 den Urheber der Studie den Prix Litra überreicht. Obwohl der Bund der Wiederbelebung der Rheintalbahn ablehnend gegen-

über steht. Doch gerade hier sollte man einhaken, hiess es an der Versammlung in Leibstadt, indem die Prix-Litra-Preisträger mit ins Boot geholt werden sollen, weil durch sie die Rheintalbahn nationale Beachtung gewonnen hat.

Jetzt Druck machen

Ein Erfolg sei nur mit einer Bündelung der Argumente und Interessen möglich, sagte Christian Fricker. Peter Weber, Gemeindepräsident Mettauertal, doppelte nach: «Wenn man die Kräfte bündeln würde, hätte man eine andere Wirkung als früher. Beide Planungsverbände könnten erwirken, dass etwas in Bewegung kommt.» Weber weiter: «Wenn man jetzt keinen Druck macht, wird das Thema in einer Schublade vergessen.» In dem Zusammenhang bemerkte Grossrat Andreas Maier: «Die Chancen auf eine Wiedereröffnung der Rheintalbahn sind

gering. Aber steter Tropfen höhlt den Stein.»

Schweizer Geld in deutsche Bahnen

Schliesslich meinte Ingo Anders, Gemeinderat von Eiken: «Man muss den öffentlichen Nahverkehr stärken. Den Mobilitätswandel kann man aber nur schaffen, indem man jedes Gebiet ernst nimmt.» Herbert Weiss, Gemeindeammann von Laufenburg, forderte, den Druck aufrecht zu halten, auch mit Verweis auf die Jobs im Sisslerfeld. Es fliessen Schweizer Gelder in ausländische Bahnen, etwa in die Elektrifizierung der über deutsches Gebiet führenden Hochrheinstrecke, «aber dann könnte Geld auch in die Schweiz fliessen, damit man die Infrastruktur nutzen kann», so Weiss. In der Summe wurde an der Veranstaltung in Leibstadt die Wiederbetriebnahme der Rheintalbahn als Chance für zwei Regionen bezeichnet.