

Bypass – Hochrhein

(Roland Agustoni Grossrat, Magden)

Mir wurde gesagt, dass ich für das Referat so ca. 15 Minuten Zeit hätte. Dies wird jedoch nicht ganz reichen und dies nicht, weil ich mich gerne reden höre, sondern weil diese Bypass Sache äusserst kompliziert, resp. undurchsichtig ist. Dies deshalb, weil niemand so genau weiss, was da eigentlich abgeht. Weder die allenfalls betroffenen Gemeinden und Regionen, noch die Kantone BS, BL und auch nicht unser Kanton Aargau. Auch beim Bund und bei der Bundesrepublik Deutschland, gibt man sich zugeknöpft, dies deshalb, weil die Bahnen eben nicht mehr dem Staat gehören und darum Informationen und Einfluss fehlen. Der Deutsche Bundesverkehrsminister, Manfred Stolpe meint dazu z.B.: “Ich kann die Privatisierung der deutschen Bahn AG, nicht mehr rückgängig machen und ich kann deshalb der Bahn AG auch keine Weisungen geben.“ Ähnlich würde es auch aus Bern tönen. Die Nordwestschweizer Kantone verlangen deshalb vom Bund, eine aktivere Rolle bei der Diskussion über die künftige Führung des Schienenverkehrs im Ballungszentrum Basel. Die Planung soll, nach Meinung dieser Kantone gemeinsam unter der Führung der Verkehrsministerien von Deutschland, Frankreich und der Schweiz erfolgen. Dazu soll ein trinationaler Lenkungsausschuss unter Mitwirkung der Kantone eingesetzt werden. Auch bei uns, würde

Moritz Leuenberger die gleichen Worte verwenden müssen, wie sein Kollege Manfred Stolpe aus Deutschland. Diese Situation, macht es den beiden Bahnen leicht, ohne Rücksicht und Einbezug Dritter, Planungsstudien zu erstellen und damit Ängste und Verunsicherungen in weiten Teilen der Bevölkerung, beiderseits des Rhein auszulösen. Lange Zeit schien sich niemand um die Machenschaften der selbstherrlich auftretenden Bahnen zu kümmern, man konnte ja auch nicht. Auch, als dann allmählich Planungsdetails bekannt wurden, regte sich, allerdings vorerst nur, regionaler Widerstand. Und dieser fast ausschliesslich auf der deutsch- hochrheinischen Seite. Mitte Februar dieses Jahres wurde ich zu einer Fraktionssitzung des Regionalverbandes Hochrhein- Bodensee der SPD eingeladen. An dieser Tagung wurde das Thema Bypass eingehend erörtert und ich war überrascht, wie viele Informationen, Belege und Unterlagen ihnen zu diesen Planungsstudien vorlagen. Auch war ihre Wut darüber gut zu verstehen, dass auf Grund dieser Faktenlage, niemand der Betroffenen zur Planung beigezogen wurde und dass der Einfluss auf diese Bahnen, nach deren Privatisierung, sehr klein ist. – Da sich diesbezüglich unsere Region und unser Kanton in einem „Dornröschenschlaf“ befand, hat mich dies veranlasst, eine Interpellation, bezüglich Auswirkungen auf das Fricktal, dazu einzureichen. Um Zeit zu sparen, verzichte ich auf Erläuterungen dazu. Die darin enthaltenen Antworten der Regierung auf meine Fragen bezüglich unserer

Region sind oder wären natürlich ebenfalls Bestandteil dieser Bypass –Hochreheinvorlage, ihr könnt diese jedoch später in Ruhe lesen. Ich werde diese Interpellationsantwort also bewusst auslassen.

Ich möchte jetzt, nach dieser Einleitung zur Vorstellung des Bypass- Hochrhein, aus meiner Sicht, kommen. Was ist ein Bypass. Gemäss Duden ist dies; „Eine medizinische Überbrückung eines krankhaft veränderten Abschnittes der Blutgefässe.“ Bei dem vorliegenden Bypass, haben aber nicht die Chirurgen die Hände im Spiel, sondern die (teil) privatisierte SBB und die Deutsche Bahn AG. Das Ziel ist jedoch bei beiden das gleiche, einen verstopften Abschnitt zu überbrücken. Die gemeinsame Planung der SBB mit der Deutschen Bahn AG, interessanter Weise OHNE die Französische Bahn, verfolgen das Ziel, den Nord – Süd- Güterverkehr, lange vor der Schweizer Grenze zu bündeln und diesen dann um Basel herum zu leiten. Dabei wird an eine Nutzung des Schienenweges auf deutschem Gebiet zwischen Basel und Laufenburg gedacht. Ob eine dadurch nötig werdende Rheinquerung mit einer neuen Brücke bei Kaiseraugst/Rheinfelden, Beuggen/Möhlin, oder Stein/Säckingen, Wallbach, Sisseln, Grenzach/Wylen oder bei Murg, mit Anschluss an die Bözberglinie erfolgt, kann, heute noch niemand so genau sagen Solche Varianten stehen lediglich als Grobentwurf auf dem Papier. Ich komme später noch auf diese Varianten zurück. Tatsache ist und bleibt jedoch,

dass die weiterhin planenden Bahnen, sich weder mit den Gemeinden, den Regionen oder den betroffenen Kantonen, noch mit den Auswirkungen dieser Planungsstudien beschäftigen. Zu spät und deshalb wirkungslos, wurde kürzlich zwar, eine so genannte „Begleitkommission“ ins Leben gerufen, in welcher der Kanton und die Regionen sehr schwach vertreten aber ohne Kompetenz teilnehmen dürfen. Siehe dazu die Ausführungen in der verteilten IP. Die vorliegende Planungsstudie der Bahnen, soll eine verkehrlich sinnvolle Lage klären, die Gesamtkosten und die Realisierungsdauer schätzen und erste Überlegungen zur Umweltverträglichkeit enthalten. Grundlage der Studie ist der Schlussbericht „Verkehrsführung im Raume Basel“ der trinationalen Untersuchung von SBB, Deutscher- und Französischer Staatsbahn. Auch die technische Machbarkeitsstudie „Bypass- Hochrhein“ vom 30.11.93 und die abgestimmten Verkehrsprognosezahlen sollen darin Eingang finden resp. berücksichtigt werden. Ein erster Schritt in diese Richtung ist, dass die Pläne für eine zweite Rheinbrücke der Verbindungsbahn Basel SBB – Badischer Bahnhof seit Februar dieses Jahres bei den Kantonen BS und BL öffentlich, zur Einsichtnahme resp. zur Realisation aufliegen. Diese Brücke kommt dann, wenn alle allfälligen Einsprachen bereinigt sind, rheinaufwärts, neben die bestehende zu liegen und kostet rund 35.Mio. Fr. Bis heute führen nur gerade zwei Geleise bei Basel über den Rhein. Mit neu vier Geleisen kann, oder soll der

Personenverkehr vom Güterverkehr entflochten werden. Dies würde es unter anderem auch ermöglichen, die Variante „viergleisiger Ausbau Pratteln – Stein“ mit Richtung Zürich –Gotthard in Betracht zu ziehen und gleichzeitig den Ausbau resp. Planung Richtung Bern – Lötschberg voranzutreiben. Es ist unbestritten, dass der transalpine Güterverkehr mit der Bahn befördert werden muss. Auch wird mir immer klarer, dass man für den Güterverkehr der Zukunft transeuropäische Korridore herausbilden muss, wollen wir nicht einen Verkehrs GAU auf der Schiene riskieren. Es geht bei dieser Frage einfach um das WIE dies gemacht wird, das Warum ist mir schon klar. Denn, der Güterverkehr allein aus Frankreich wird von heute 90 auf 210 Züge im Jahre 2030 im Raume Basel, ansteigen. Insgesamt wird hier ein Güterverkehrsaufkommen von 490 Zügen täglich prognostiziert. Das ist eindeutig zuviel für Basel sagen die Bahnen und haben damit sicher auch recht. Aber die Auswirkung auf der deutschen Rheinseite, lässt ebenfalls aufhorchen. Heute fahren dort täglich 15 Güterzüge über die noch nicht elektrifizierte deutsche Hochrheinstrecke. Später sollen es dann auf dem Bypass über 200 sein. Zur Gesamtplanung gehört auch, dass im ehemaligen Rangierbahnhof Badischer Bahnhof Basel gut 1`500m lange Zugkompositionen für die Weiterfahrt in den Süden zusammengestellt werden. Wie euch vielleicht bekannt ist, wurden diesbezüglich auf Schweizer Seite bereits Fahr – und Bremsversuche mit solchen Kompositionen

durchgeführt.

Ich komme nun zu den vorliegenden Varianten auch bezüglich möglicher Rheinübergänge. Ich möchte nochmals darauf hinweisen, dass dies meine Beurteilung dazu ist und sich nicht decken muss, mit der Meinung der Planer.

- 1. Kaiseraugst – Rheinfeldern oder Hertens-Kaiseraugst. Diese ist nach meiner Meinung nicht mehr möglich da durch den Bau der Autobahnbrücke der Strassenverkehr zwischen den Gemeinden bevorzugt wurde. Eine weitere zusätzliche Brücke in diesem belasteten Gebiet erachte ich als zu grosses Hindernis auch in bauplanerischer Hinsicht, mit der Querung der Hauptstrasse und der Autobahn. Auch müsste man sich dabei zu Recht fragen, weshalb man beim Bau der Autobahnbrücke nicht auch den Zugverkehr in die Planung einbezogen hat und damit evtl. die Brücke auch „Güterverkehrstauglich“ inkl. deren Anschluss, gemacht hat. Auch ist im Gebiet Augarten ein zusätzlicher Zugshalt geplant, was auch nicht gerade für diese Variante spricht.**
- 2. Schwörstadt – Mumpf (Wallbach). Weil auf der Schweizer Rheinuferseite der Möhliner Oberforst tangiert würde, welcher in der kantonalen Gewässerschutzzone liegt, wäre ein Übergang somit erst ab Badisch Wallbach möglich. Es ist aber schwer anzunehmen, dass es**

sich dort auf deutscher Seite ebenfalls um Grundwasserschutzgebiet handelt weil man davon ausgehen kann, dass sich dieses Gebiet ebenfalls als Grundwasserreservoir eignen würde. Da bei Mumpf das bestehende Eisenbahntrasse enorm viel höher liegt als der Schienenstrang auf deutscher Seite, bräuchte es nicht nur einen neuen Rheinübergang sondern auch ein Viadukt um auf das bestehende Eisenbahnnetz der SBB zu gelangen. Auch müsste die Autobahn baulich überquert werden. Deshalb glaube ich, dass diese Variante nicht in Frage kommen wird.

3. Bad Säckingen – Stein. Dies wäre, meines Erachtens die wohl weniger schlechteste von allen Varianten. Hier ist im Richtplan ist bereits eine Trasseerhaltung über den Rhein und dem Rheinuferbereich vorgesehen. Ob diese für eine Strassenquerung oder für die Bahn benutzt werden soll, ist nicht ganz klar. Ersteres, wird aber nach dem neuen Brückenbau in Rheinfelden und in Laufenburg, wohl ausgeschlossen sein. Die topographischen Verhältnisse scheinen gut oder besser zu sein als andernorts und tangieren auf Schweizer Seite vorwiegend Industrie- und Abbaugelände. Im Bericht zur Ersten Etappe von „Bahn 2000“ wird ausgeführt, dass im Güterverkehr zwischen Basel und der Ostschweiz die Hochrheinstrecke in die Betrachtungen einzubeziehen und entsprechende Gespräche zwischen SBB und DB

im Gange sind. In der Folge hat der Bundesrat in der Botschaft über die Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur Neat, vom 26.Juni1996 als längerfristige Option den Ausbau der Hochrheinstrecke mit einem neuen Rheinübergang bei Stein- Säckingen, vorgesehen. Artikel 2 der bestehenden Vereinbarung mit Deutschland hält dazu fest, dass ein langfristiger Ausbau der zweigleisigen Hochrheinstrecke mit einem Rheinübergang bei Bad Säckingen einer späteren Vereinbarung vorbehalten bleibt. Soweit der Bundesrat. Hier liegen jedoch sowohl der Bundesrat wie auch die Bahnen im Widerspruch zu unserem kantonalen Richtplan. Im Richtplantext unter V 3,5 Güterverkehr wurde hier die Machbarkeitsstudie Bypass, SBB, 1993 bereits erwähnt. Dazu wurde beschlossen und festgehalten, dass Zitat; “Die Bypass-Verbindung am Hoahrhein zwischen dem deutschen und dem schweizerischen Schienennetz wird NICHT im Richtplan aufgenommen.“ Zitat Ende. Wie man mit diesem Widerspruch umgeht, wird die Zukunft zeigen.

- 4. Die Referenzvariante „vierspüriger Ausbau Pratteln – Stein“ Hierzu lässt sich nicht viel sagen, weil weder die technische Machbarkeit erwiesen ist noch die Auswirkungen studiert wurden. Mit den geschätzten Grobkosten von mehr als 2 Milliarden €, scheint mir die Frage**

einer möglichen Realisation jedoch schon mit nein beantwortet zu sein.

5. Variante Murg. Dieser wäre der östlichste der geplanten Übergänge. Kurz vor dem Ortseingang würde dieser via Brücke in einem schrägen Winkel über den Rhein auf Schweizer Seite und von dort weiter zur Hauptachse mit Anschluss zwischen Eiken und Oeschgen zu liegen kommen. Wie realistisch ist diese Lösung? Hier kommt der Faktor Geld erneut zum tragen. Nicht nur, dass ein eventueller Ausbau des Schienennetzes auf deutscher Seite wesentlich billiger wäre als auf Schweizer Seite, auch weniger Lärm- und Umweltauflagen liegen „drüben“ vor. Und, die Deutsche Bahn AG hat ein konkretes Interesse daran, den Verkehr auf ihr Netz zu holen; kassiert sie doch für jeden Kilometer Trassegebühren. Die Variante Murg, wäre für die Deutsche Bahn somit die lukrativste. Dass bei Eiken erneut Grundwasserschutzgebiet tangiert würde, scheint im Moment niemanden zu stören. An dieser Variante könnte die Deutsche Bahn AG evtl. Gefallen finden.

Noch weiter östlich zu planen wäre nicht sinnvoll, da man dort bereits wieder in den ebenfalls überlasteten Verkehrsspinnenbereich der Agglomeration Zürich käme.

6. Als letzte der möglichen Varianten, die „E-Variante“, weist ein von der SBB erstelltes

Arbeitsblatt neu, eine Rheinquerung zwischen dem Ortsteil Beuggen von Badisch Rheinfelden und Möhlin aus. Diese soll auf der Höhe der Aluminium Bad. Rheinfelden zu liegen kommen. Bei dieser Variante ist auf Schweizer Seite die Grundwasserzone Möhlin Unterforst und Möhlin Oberforst im Rheinuferbereich betroffen. Auch das Gebiet Heimeholz (Ryburg) welches ebenfalls betroffen wäre, ist im Richtplan als kantonales Interessengebiet für die Grundwassernutzung und der gesamte Möhliner Unterforst sogar als Kantonales Interessengebiet Grundwasserschutzareal ausgewiesen. Die Vorstellung, dass Chemiegütertransporte durch und über dieses heikle Gebiet rollen sollen, macht Angst. Ähnliches gilt übrigens auch für die Gemeinden Eiken/ Kaisten/ und Sisseln (Hardwald). Dass bei dieser Variante die NK 495 wahrscheinlich nicht tangiert würde, macht das Vorhaben nicht besser und darf meines Erachtens auch nicht realisiert werden.

Ich komme zum Schluss: Auch wenn eine der vorgeschlagenen Varianten zum Zuge käme, wäre damit das Güterverkehrsproblem auf der Schiene nicht gelöst. Denn nach dem Fricktal ist das Schienennetz immer noch dasselbe. Die neuen zusätzlichen Belastungen könnten nach dem Bözberg gar nicht verkraftet werden. Nicht nur der Taktfahrplan würde zusammenbrechen auch das Netz

wäre gar nicht in der Lage soviel zusätzlichen Güterverkehr und solch 1`500m lange Zugs-kompositionen zu schlucken. Von der Lärm- und Umweltbelastung gegenüber unsrer Landschaft, Flur und Dörfer nicht zu reden. Ich bleibe darum dabei, die Bahnen müssen sich zwingend mit allen Betroffenen an einen Tisch setzen und die Problematik einer Gesamtbetrachtung unterziehen, gemeinsame Lösungen suchen und die Belastungen gerecht verteilen. Auch sind auf die regionalen Rahmenbedingungen bezüglich Natur, Umwelt und Landschaft sowie auf die Entwicklungsvorstellungen der Regionen zu achten. Die ökonomischen Kriterien dürfen dabei nicht alleine im Vordergrund stehen.

Ich denke, ich habe mit meinen Ausführungen bezüglich Bypass –Planungen alle Klarheiten beseitigt und mehr Fragen aufgeworfen als Antworten gegeben habe. Ich hoffe trotzdem euch die gesamte Bypass- Problematik etwas transparenter oder doch zumindest etwas näher gebracht zu haben.

Diese Sache ist zu wichtig, als dass man dies nur regional angehen darf. Darum ist die Zusammen- arbeit innerhalb der Regionen, der Kantone und über die Grenze hinaus notwendig. Es handelt sich hier um ein Jahrhundertprojekt. Ihr werdet sehen, der Bypass wird uns auch in Zukunft noch weiter beschäftigen, bleiben wir aufmerksam dran.

Herzlichen Dank für euer ausharren.

Roland Agustoni
Grossrat
Magden