

## Wird das Fricktal ab 2030 zum Güterzugskorridor degradiert?

*Ohne Wisenbergtunnel und ohne weitere Infrastrukturausbauten wird die Bözberglinie den prognostizierten zusätzlichen Güterverkehr ab 2030 nicht mehr bewältigen können. Es muss befürchtet werden, dass dadurch eine Verdrängung des regionalen Personenverkehrs im Fricktal stattfindet.*

Seit der Inbetriebnahme der Bözberglinie (1875) stiegen die Zugskompositionen kontinuierlich an. Allein im September 2010 durchfuhren beispielsweise rekordverdächtige 2800 Güterzüge das Fricktal! Auch wenn die Verkehrsplaner gegenüber früheren Prognosen von einem „zurück gestutzten Verkehrswachstum bis 2030“ ausgehen, wird bis dann immer noch mit einem Wachstum von 75% im Personen- und 70% im Güterverkehr gerechnet. Diese Entwicklung wird nicht ohne Folgen für die Bözberglinie, vorab für die S- Bahn, im Fricktal bleiben. Dazu kommt, dass aufgrund einer Verordnung des Europaparlaments, die Deutsche Bahn künftig auf drei Korridoren dafür sorgen soll, dass der Güterverkehr Vorrang hat. Von diesem Entscheid sind wir in der Schweiz, mit dem „Gütereinfallskorridor“ Basel und das Fricktal mit der Zu- und Abfahrtstrecke Bözberg direkt betroffen, denn einer dieser geplanten Korridore mit Güterverkehrsvorrang ist die Strecke Rotterdam – Duisburg – Genua. Dieser Entscheid, wie auch die fehlende Infrastruktur, zum Beispiel zu kleines Tunnelprofil auf der Bözbergstrecke haben mich veranlasst eine entsprechende Interpellation im Grossen Rat einzureichen. Sie betrifft die ganze Güterverkehrsproblematik auf der Linie Basel- Fricktal- Bözberg- Limmattal. Es ging mir dabei auch darum, zu erfahren, welche Konsequenzen dieser EU- Entscheid konkret auf die heute schon an seine Grenzen stossende Bözberglinie hat. Durch die Verzögerung des Baus des Brennertunnels befürchte ich zudem einen Gütermehrverkehr durch Verkehrsverlagerung auf unseren Schienen und Strasse. Nun liegt die Beantwortung durch die Regierung vor. Sie ist mehr als nur dürftig ausgefallen. Zwar stimmt der Regierungsrat meiner Beurteilung und meinen Bedenken zu. Konkrete Taten folgen jedoch keine. Die Frage, ob die für später geplante Angebotserweiterung der Regio S- Bahn zwischen Stein und Laufenburg damit hinfällig werde, beantwortet er so; „*dass eine Machbarkeit mit der Anzahl der Güterzüge zusammenhänge*“. Bravo, das wissen wir. Die Antwort auf die Tatsache, dass das Transportgewerbe, aus verständlichen Gründen, mit den nicht NEAT- kompatiblen Sattelaufleger wieder vermehrt die Strasse benutzen muss, schiebt er einfach dem eidgenössischen Parlament zu. Hier befürchte ich jedoch, dass durch diese Güterverkehrsentwicklung nicht nur das Verlagerungsziel nicht erreicht, (Güter auf die Bahn) sondern auch die Autobahnzollanlage in Rheinfelden unnötig und zusätzlich belastet wird. Doch zu dieser Frage äussert er sich erst gar nicht. Laut Prognosen der EU wird sich das Güterverkehrsaufkommen bis 2020 fast verdoppeln. Ohne Wisenbergtunnel wird unsere Bözberglinie kollabieren. Der Regierungsrat gibt mir auch Recht, dass ein zusätzlicher Bedarf nach Güterzugstrassen besteht und schreibt auch gleich dazu; „*dass dies den Ausbau des Regionalverkehrs beeinträchtigen könnte*“. Gleichzeitig macht er uns jedoch Hoffnung, dass die S1 bis Rheinfelden im 15Minuten- Takt angeboten werden *könnte*. Zu den Auswirkungen auf die Bözberglinie betreffend dem Container- Terminal im Limmattal schreibt er wörtlich; „*mögliche Konflikte mit dem Regionalverkehr sind absehbar*.“ Man spürt aus den Antworten der Regierung eine gewisse Hilflosigkeit. (Detailantworten unter [www.roland-agustoni.ch](http://www.roland-agustoni.ch)) Das Fricktal ist daher gut beraten, wenn es die Entwicklungen im Güterverkehr wachsam im Auge behält. Auch wenn dieser für unsere Wirtschaft von hoher Bedeutung ist, so darf diese Entwicklung nicht nur zu Lasten des Personenverkehrs oder aus rein finanziellen Überlegungen, Stichwort Wisenberg, gehen.  
*Roland Agustoni, GLP- Grossrat, Rheinfelden.*