

Zur Diskussion der beabsichtigten Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Die Verkehrskommission des Nationalrates hat einen Antrag auf Bundesmitfinanzierung für die Elektrifikation der Hochrheinbahn im Stimmenverhältnis 12:9 relativ knapp abgelehnt. Dass der Staatsvertrag zum Flughafen Zürich und das Steuerabgeltungsabkommen zwischen der Schweiz und Deutschland nicht zum tragen gekommen ist, wird als Begründung angeführt. Dass man unterschiedliche Sachgeschäfte so vermischen kann, ist unverständlich, doch in der Sache selbst, bin ich entgegen anderer Leserbriefschreibenden derselben Meinung. Der Nutzen dieses Ausbaus auf süddeutscher Seite für unsere Region rechtfertigt diese Investition nicht. Es ist noch kein halbes Jahr her, da wollte das Bundesamt für Verkehr (BAV) aufgrund eines fehlenden Kostendeckungsgrad von 50% bei einer entsprechenden „Überprüfung“, unsere S- Bahn Strecke Basel- Frick- Brugg schliessen und mittels Bussen auf die Strasse verlagern. Und nun sollen plötzlich rund 100 Millionen Franken für die Bahnaufrüstung auf deutscher Seite gesprochen werden? Dass der Kanton Basel Stadt hierfür Geld locker machen will hat seinen Grund. Im Richtplan von Basel ist immer noch der sogenannte Bypass enthalten. Dieser sieht vor, dass ein Teil, auch des Güterverkehrs, um Basel herumgeleitet wird und so den Stadtkern entlastet. Dies ist eine Art bezahlte „Sankt Florians- Politik“. Denn, das Güterverkehrsproblem wird so nicht gelöst sondern nur verlagert. Denn nur der Wisenbergtunnel kann den künftigen Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse wirkungsvoll bewältigen. Was wird uns Fricktaler eine solche Elektrifizierung der Hochrheinbahn bringen? Unsere Kinder könnten dann am Rheinufer spasseshalber die vorbeifahrenden Containerwaggons zählen und wir Erwachsene könnten uns an dem von uns noch selbst mitfinanzierten Güterverkehrslärm ärgern. Die gesamte Hochrheinlinie liegt zudem an und über Grundwassergebieten. Sämtliche Chemiefirmen längs des Rheins haben verschliessbare Rohre, Rückhaltebecken und Auffangwannen. Das Bahntrasse hat dies nicht. Die Bahn fährt also mit schweren Chemiegütern direkt über unserem Trinkwasser. Ich mag nicht daran denken, was ein Chemie- Bahnunfall zum Beispiel auf der Höhe von Wallbach-Baden für uns für direkte Folgen haben könnte. Eine eventuelle Kostenbeteiligung müsste also zwingend mit einem Güterverkehrsverbot einhergehen. Es stimmt schon nachdenklich, wenn FDP und SVP, welche die Sparschraube im öffentlichen Verkehr in unserem Kanton immer mehr anziehen und so gerade kleinere Gemeinden vorab im Busverkehr in Bedrängnis bringen, sich anscheinend für Investitionen im nahen Ausland dagegen spendabel zeigen. Ich meine, dass wir zuerst unseren eigenen ÖV optimieren und wo sinnvoll und nötig ausbauen sollten, bevor wir rund 100 Millionen in den deutschen ÖV investieren. Mit einem Bruchteil dieses Betrages wäre unter anderem bei uns im Fricktal das Einführen von Doppelstockzügen für unsere S-Bahn, nach dem Bau des neuen Bözbertunnels (4Meter Eckhöhe) möglich und würde für unsere Pendlerinnen und Pendler nicht nur mehr Komfort sondern auch eine

Kapazitätssteigerung auf dieser Strecke bringen. Auch ein Halbstundentakt nach Laufenburg würde vielleicht möglich. Fehlende Park und Riede- Plätze könnten endlich erweitert oder neu erstellt werden. Das Nachtfahrangebot kann erweitert und auch für kleinere Gemeinden angeboten werden. Der Kanton hätte die Mittel, auch in eigener Regie, die Beleuchtung an Umsteigeorten des ÖV zu verbessern. Buslinien in kleinere Dörfer könnten erhalten und wo nötig ausgebaut werden. Die zusätzliche geforderte Postautolinie Rheinfelden-Magden – Sissach könnte betrieben werden. Anschlüsse könnten optimiert und ergänzt und der Bahnhof Mumpf könnte behindertengerechter gestaltet werden. Aber für all das fehlt dem Kanton das Geld oder wird ihm gezielt durch bestimmte Parteien nicht zugesprochen. Ich kann deshalb den Entscheid die rund 100 Millionen Franken für die deutsche Hochrheinstrecke nicht zu sprechen aus all den genannten Gründen mehr als nur nachvollziehen. Wäre schön, wenn auch andere Leserbriefschreibende für unsere Region dazu wenigstens einen Teil dieser 100 Millionen einfordern würden. Investieren wir also zuerst in den Ausbau unseres eigenen öffentlichen Verkehrs und erst dann und nur unter entsprechenden Auflagen in andere Verkehrslinien im Ausland und dies nur, wenn sie nicht zu unserem Nachteil sind.

Roland Agustoni, Grossrat, Rheinfelden.