

Die Botschaft

AZ 5312 Döttingen
Fr. 1.80

Mittwoch, 15. Mai 2019
Nr. 56

redaktion@botschaft.ch
Tel. 056 269 25 25



Die Zeitung für das Zurzibiet und angrenzende Gemeinden



Pierre-François Boción hat 2018 die Idee der Reaktivierung wiederbelebt.



Der Laufener Vizeamann Meinrad Schraner betonte, wie wichtig eine regionale Zusammenarbeit sei, wenn man im Dossier «Rheintalbahnhof» einen Schritt weiterkommen möchte.

Wiederbelebung der Rheintalbahnhof: Eine Vision und der «steinige Weg» der Umsetzung

Selten wohl war eine Veranstaltung der CVP-Ortspartei Bad Zurzach so gut besucht wie jene von Dienstagabend. Kein Wunder: Thema des Abends war die Reaktivierung der Rheintallinie Winterthur-Basel.

BAD ZURZACH (tf) – Die eine oder der andere werden sich an die Zeit erinnern, als dem Rhein entlang zwischen Winterthur und Basel täglich Personenzüge der SBB verkehrten. Da gab es zum Beispiel die Möglichkeit, um 10.15 Uhr in Basel in einen Zug zu steigen und ohne umzusteigen nach Winterthur zu fahren. Ankunft in Winterthur zwei Stunden später, um 12.19 Uhr. Auf dem Weg von Basel nach Winterthur machte dieser «Bummler»-Zug nicht nur Halt an den grösseren Knotenpunkten Stein-Säckingen, Koblenz, Bülach oder Winterthur, er stoppte an praktisch jeder Station: sei das nun Laufenburg, Eitzgen, Schwaderloch, Leibstadt, Koblenz Dorf, Rümikon-Mellikon, Weiach-Kaiserstuhl, Zwielen, Embrach-Rorbas, Pfungen-Neftenbach oder Winterthur-Töss. Viermal am Tag verkehrten auf der Strecke Basel–Winterthur – in jede Richtung – auch sogenannte «Eil-Züge». Sie verliessen Basel um 6.49 Uhr, 11.49 Uhr, 16.49 Uhr und 18.49 Uhr und machten nur an den wichtigsten Ortschaften Halt: Das waren Stein-Säckingen, Laufenburg, Kob-

lenz, Zurzach, Eglisau, Bülach, Embrach-Rorbas und Winterthur. Wer einen dieser Züge in Basel bestieg, war nach einer Stunde und 36 Minuten am Ziel in Winterthur.

Wiederbelebung einer alten Strecke

Das alles ist aber längst Vergangenheit. Die «Eil-Züge» wurden 1990 aus dem Fahrplan genommen und vor ziemlich genau 25 Jahren, 1994, wurden auch die letzten «Bummler»-Züge der Rheintallinie eingestellt. Seither verkehrt zwischen Koblenz und Laufenburg kein Personenzug mehr, unterwegs sind auf diesem Streckenabschnitt nur noch Güterzüge. Die Menschen steigen auf Busse um, um von Koblenz nach Laufenburg zu kommen. Wobei sie dafür zuerst von Koblenz nach Döttingen müssen. Die Züge ab Koblenz nach Bad Zurzach und weiter nach Winterthur verkehren noch, ein Umsteigen in Bülach ist inzwischen aber zwingend – und Beschwerden zum veralteten Rollmaterial sind fast an der Tagesordnung. Im Fahrplan empfiehlt die SBB häufig sogar den Weg über Zürich, wenn man von Koblenz nach Winterthur möchte. Ab Laufenburg verkehren die Züge ebenfalls weiterhin nach Basel, einmal stündlich verlässt dort die S1 den Bahnhof in Richtung Basel.

Vor diesem Hintergrund kommt die Initiative, die Strecke Winterthur–Basel, auf ihrer ganzen Länge durchgehend wiederzubeleben, vielleicht gar nicht überraschend. Am Dienstagabend war im «Zurzacherhof», auf Einladung der CVP Ortspartei Bad Zurzach, jener Mann zu Gast, der die Idee im September 2018 aus der Schublade geholt hat: Pierre-François Boción, ehemaliger FDP-Gemeinderat aus Winterthur. Zusammen mit Verleger Guido Blumer hat er die Arbeitsgemeinschaft Winterthur-Basel (Pro Wiba) gegründet und setzt sich für die Reaktivierung der Direktverbindung Winterthur-Basel ein. Die CVP hatte Boción eingeladen, weil, wie Beat Edelmann sagte, das Thema im Gespräch bleiben und die Regierungen «wahrütteln» soll.



An der von Beat Edelmann (rechts) moderierten Podiumsdiskussion nahmen auch Peter Andres (Bad Zurzach Tourismus AG), Heinz Dätwyler (SBB), Felix Binder (links, ZurzibietRegio) und Andreas Meier (Mitte, CVP-Grossrat) teil.

Ernüchterung nach erster Euphorie

Wie Boción vor einer grossen Runde von Interessierten erklärte, sei die Idee zu Beginn auf positives Echo gestossen. Die Presse sei schnell an Bord gewesen und habe die Idee weitergetragen und auch in der Politik hätten die SP-Nationalräte Mattea Meyer aus Winterthur und Thomas Hardegger aus Zürich die Initiative ergriffen. Letzterer habe sogar einen Vorstoss eingereicht in Bundesbern. Das zeitgleich auch im Grossen Rat etwas gegangen ist, dürfte im Zurzibiet bekannt sein. Die CVP-Grossräte Andreas Meier und René Huber reichten im November 2018 eine Interpellation ein im Grossen Rat und wollten vom Regierungsrat wissen, wie er zum Thema steht.

Wie Boción erklärte, sei auf die erste Phase der Euphorie bald aber die erste Ernüchterung gefolgt. Der Bundesrat wie auch die Kantonsregierungen hätten ablehnend reagiert. Sie betonten, dass mit einer Linie Winterthur-Basel keine Entlastung der Züge Winterthur-Zürich und Zürich-Basel zu erwarten sei. Auf Bundesebene wurde betont, dass die Kantone kein Bedürfnis nach so einer Linie geäussert hätten, sie daher auch nicht um Bundesprogramm «Step 2035» enthalten sei. Ausserdem sprach man von mehreren 100 Millionen, die investiert werden müssten.

Der Regierungsrat im Kanton Aargau stellt sich auf den Standpunkt, dass sich eine solche Direktlinie nachteilig auf

die bestehende S-Bahnlinie Bad Zurzach–Bülach auswirken könnte. Zwar stand man ein, dass sich ein solcher Zug mit Halt beispielsweise in Bad Zurzach positiv auf den Tourismus auswirken könnte, hält dann aber das wiederholt vorgebrachte Argument des Zeitgewinns für nicht zutreffend.

Mehr Fakten und Lobby-Arbeit

Pierre-François Boción hat an der CVP-Veranstaltung von einer inzwischen erstellten Studie der Südostbahn (SOB) gesprochen, die zu einigen der offenen Fragen erste konkrete Zahlen liefert. Sie haben analysiert was an Infrastruktur vorhanden ist, was an Ausbauten notwendig wäre und wie die Sachlage bezüglich Reisezeiten aussehe. Die Studie habe gezeigt, dass eine Reise in 71 Minuten möglich sei, via Zürich habe man heute 84 Minuten (inklusive Umsteigezeit). Die Studie habe aber auch gezeigt, dass nicht alle Aussagen, die man bei der SBB auf Nachfrage erhalte, zum Beispiel zur Streckenlänge, den Tatsachen entsprechen.

In der Diskussionsrunde wurde einhellig festgestellt, dass die Meinungen bei den Kantonsregierungen und bei der SBB gemacht seien und man sich in Bundesbern vorläufig nicht einmischen wolle. Es war vom Bahnprojekt ennet der Grenze die Rede, das mit 100 Millionen Franken von der Schweiz mitfinanziert werde. Das gehe doch nicht, so der Tenor,

dass man deutsche Initiativen unterstütze und gleichzeitig schweizerische Bestrebungen bodige. Boción signalisierte, dass er froh wäre, wenn eine in Bad Zurzach angesiedelte Arbeitsgruppe die Initiative übernehmen könnte.

Es wurde gewissermassen beschlossen, dass man Fakten beschaffen wolle zu dem Thema und es über verschiedene Kanäle nochmals ins Aargauer, aber auch ins Bundesparlament tragen wolle. Felix Binder sprach von einem steinigen Weg, den die treibenden Kräfte der Idee vor sich haben. Der Laufener Vizeamann Meinrad Schraner betonte, dass eine regionale und überregionale Zusammenarbeit von entscheidender Bedeutung sei. Nur so werde man einen Schritt weiterkommen. Er betonte, dass es viele Argumente gebe für eine Wiederbelebung der Strecke.

WIR BIETEN MEHR.

DER IMMOBILIENPARTNER IN IHRER REGION

Vereinbaren Sie mit unseren Verkaufsexperten ein Beratungsgespräch mit kostenloser Marktwertschätzung Ihrer Immobilie.

UTA IMMOBILIEN AG
5314 Kleindöttingen
Tel. 056 268 66 68
www.uta-immobilien.ch

beraten, verkaufen, verwalten.

INTERNATIONALER MUSEUMSTAG
19.05.2019

50 AARGAUER MUSEEN – ZUKUNFT LEBENDIGER TRADITIONEN

Schlafwochen in Leuggern
30. April – 18. Mai

SEVEN SUNDAYS
Zuhause gratis Probefliegen

WIE MÖCHTEN SIE HEUTE SCHLAFEN?

Wohnbedarf Merlo
Telefon 056 245 12 24
www.merlo-wohnbedarf.ch

Öffnungszeiten:
Mo geschlossen
Di–Fr 9 bis 12 und 14 bis 18 Uhr
Sa 9 bis 12 Uhr