

# Rheintallinie soll Wachstum ankurbeln

Um den Personenverkehr auf der Bahnstrecke Laufenburg-Koblenz wiedereinzuführen, spannen das Zurzibiet und das Fricktal zusammen.

Louis Probst (Text und Bild)

Trotz doppeltem Nein – aus Aarau und Bern – wollen sich der Planungsverband Fricktal Regio und der Gemeindeverband Zurzibiet Regio weiter dafür einsetzen, dass auf der Bahnstrecke Laufenburg-Koblenz wieder Personenzüge verkehren. Das ist an einer Informationsveranstaltung der beiden Planungsverbände in Leibstadt klar zum Ausdruck gekommen.

Bei den rund 50 Behördenvertretern aus dem Einzugsgebiet der Bahnstrecke, die am Anlass teilnahmen, fand die Absicht der Regionalplanungsverbände Unterstützung. Illusionen macht man sich jedoch keine. «Wir erwarten nicht, dass die Strecke in den nächsten fünf bis zehn Jahren wieder für den Personenverkehr geöffnet wird», sagte Fricktal-Regio-Präsident Christian Fricker.

Man wolle jetzt, so Zurzibiet-Regio-Präsident Felix Binder, gemeinsam eine Organisation aufbauen, die das Thema aufgleisen wird. «Wir müssen die Regierung und die Verwaltung überzeugen», sagte Felix Binder. Geld sei vorhanden, meinte er mit Blick auf das «Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur» (STEP).

## Gewichtige Argumente

Für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs, der 1994 eingestellt worden war – seither wird die Strecke nur noch für den Güterverkehr genutzt –, sprechen nach Ansicht der Planungsverbände unter anderem der Umsteigeeffekt vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Ver-



Noch herrscht am Bahnhof Leibstadt gähnende Leere. Dereinst könnten hier aber wieder Passagiere ein- und aussteigen.

kehr (ÖV) sowie die zu erwartenden Auswirkungen des Entwicklungsschwerpunktes Sisslerfeld im Fricktal. Man geht davon aus, dass in diesem Industriegebiet, für das gegenwärtig eine Testplanung läuft, mehrere tausend Arbeitsplätze entstehen werden.

Für die Wiederbelebung der Rheintalstrecke haben sich auch CVP-Grossräte ausgesprochen. In einem Postulat fordern sie

den Regierungsrat auf, beim Bund die Wiedereinführung einer Interregio-Bahnverbindung zwischen Winterthur und Basel zu beantragen.

Grundlage des Anlasses bildete eine Studie, die von den beiden Planungsverbänden in Auftrag gegeben worden war. Ziel der Studie, die von Meinrad Schraner (Vorstand Fricktal Regio/Vizeammann Laufenburg) vorgestellt wurde, war es, aufzu-

zeigen wie die Erschliessung der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden könnte.

## Den Druck jetzt aufrechterhalten

Die Studie sieht allerdings die Lösung einseitig im Ausbau des Bussystems. Dazu Meinrad Schraner: «Die Wiederbelebung der Rheintallinie ist bestimmend für die Bedeutung

und das Wachstum der Region. Wir müssen dran bleiben, uns organisieren und Forderungen stellen.» Diese Meinung wird von den Behördenvertretern offensichtlich geteilt. So gab etwa Peter Weber (Gemeindeammann Mettauertal) zu bedenken: «Wenn wir jetzt keinen Druck machen, wird das Thema Personenverkehr auf der Bahn zwischen Laufenburg und Koblenz in einer Schublade ver-

«Wir müssen die Regierung und die Verwaltung jetzt überzeugen.»



Felix Binder  
Präsident Zurzibiet Regio

schwinden.» Grossrat Andreas Meier (Klingnau) betonte: «Wir müssen uns wehren. Es braucht auch bei uns eine Strukturförderung. Das Postulat der CVP-Grossräte weist in die richtige Richtung.» Grossrat Werner Müller (Wittnau) gab seinem Erstaunen darüber Ausdruck, dass die Studie nur auf den Bus setzt.

Beat Käser (Gemeindeammann Stein) wies nicht nur auf die Erschliessung des Industriegebietes Sisslerfeld hin, sondern auch auf die geplante Mittelschule im Fricktal. «Es ist daher sicher nicht schlecht, die Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Bahn im Abschnitt zwischen Laufenburg und Koblenz weiter zu verfolgen», stellte er fest. «Vor allem auch, weil die Gleise ja vorhanden sind.»

# Neues E-Fahrzeug: Kaiserstuhl hält die Innenstadt künftig dieselfrei

Die Gemeinde hat ihr altes Kommunalfahrzeug durch ein neues, strombetriebenes Gefährt ersetzt – und übernimmt damit eine Pionierrolle.

Umweltschutz ist in Kaiserstuhl definitiv kein Lippenbekenntnis mehr: Seit kurzem steht in der mit 438 Einwohnern kleinsten Gemeinde der Schweiz ein E-Kommunalfahrzeug im Einsatz. Das bisherige Dieselfahrzeug hat nach 23 Jahren seinen Dienst beendet. «Wir haben zwei Jahre lang verschiedene Ausstellungen abgeklappert, aber nirgends gab es standardmässig eine Elektroversion eines Gemeindefahrzeugs für unsere Anforderungen», erklärt Stadtmann Ruedi Weiss.

Doch der Stadtrat wollte an der emissionsfreien Zukunft des Städtchens festhalten – ganz nach dem Grundsatz, die Innenstädte dieselfrei zu halten. Deshalb entschied er sich für eine Sonderlösung: Ein Dieselfahrzeug sollte auf Elektroantrieb umgerüstet werden. Mit dem E-Fahrzeug-Fachbetrieb der MK Fahrzeuge GmbH aus Triengen (LU) fand man einen Partner, der noch so gerne bereit war, die Gemeinde zu unterstützen. Die Firma baut und entwickelt seit zehn Jahren Elektrofahrzeuge.



Gemeindearbeiter Erich Weibel am Steuer «seines» neuen Gefährts. Ammann Ruedi Weiss (orange Jacke) hat zusammen mit Markus Schüpbach, Martin Kaufmann und Bruno Näf (v.l.) das Projekt umgesetzt. Bild: bsw

«Wir haben schon Oldtimer und Spezialfahrzeuge umgebaut», sagt Martin Kaufmann, Geschäftsführer und Eigentümer des Unternehmens, «aber noch nie zuvor ein vollwertiges Kommunalfahrzeug».

Abgesehen davon, dass es mit Strom fahren sollte, musste das neue Gemeindefahrzeug

von Kaiserstuhl noch weitere Voraussetzungen erfüllen. Das Strassennetz ist zwar klein – aber steil und eng, weshalb das Fahrzeug nicht zu ausladend sein durfte. Aber dennoch sollte das neue Fahrzeug robust genug sein, dass es die nächsten zwei Jahrzehnte bei jedem Wetter zuverlässig seine Dienste zu leis-

ten vermag. Es muss auch in der Lage sein, viel Leistung zu erbringen, beispielsweise im Winterdienst, wenn ein Schneepflug und Salztreuer montiert werden. Daneben wird das Kommunalfahrzeug für den Transport verschiedenster Lasten wie Kies, Festbänke oder Beton eingesetzt. «Wir brauchen ein ab-

solutes Allroundfahrzeug», erklärt Ruedi Weiss. Die Kosten für die Spezialanfertigung betragen gesamthaft 200 000 Franken – ein reines Dieselfahrzeug wäre 40 000 Franken günstiger gekommen. Kaiserstuhl liess sich Ende 2018 vom Souverän zu den Mehrausgaben ermächtigen. Dafür spart Kaiserstuhl mit der neuen Lösung in Zukunft. «Wir versprechen uns vom Elektrofahrzeug erheblich tiefere Betriebs- und Unterhaltskosten», so der Stadtmann, und ergänzt: «Zudem produziert es weder Lärm noch Dieselfestank.»

## Jungfernfahrt durch die engen Gassen

In den Umbau des sechs Tonnen schweren Fahrzeugs hat Martin Kaufmann die neuesten Erkenntnisse über E-Mobilität einfließen lassen. Rund ein Jahr hat er gebraucht, bis das Fahrzeug am Freitag seine Jungfernfahrt auf den engen und steilen Gassen Kaiserstuhls antreten durfte. Er erwartet keinerlei Kinderkrank-

heiten oder grössere Probleme. Denn beim Grundfahrzeug handelt es sich um ein bewährtes Modell eines Gemeindefahrzeugs. Es sollte problemlos einen ganzen Tag lang im Einsatz stehen können; die Reichweite beträgt rund 100 Kilometer.

«Kaiserstuhl war der optimale Partner für dieses Pilotprojekt», erklärt Kaufmann zur Zusammenarbeit mit der Gemeinde. Für ihn und seine Firma war der Auftrag wegweisend: «Die Neuigkeit hat massiv eingeschlagen», freut er sich, «weitere Gemeinden liebäugeln nun auch mit einem solchen Modell». Man entwickle bereits grössere Systeme.

Für Kaiserstuhl ist es nicht ungewohnt, eine Vorreiterrolle einzunehmen. Schon das letzte Gemeindefahrzeug war eine Spezialanfertigung. Damals hat man einen Prototypen mit einer Allradlenkung angeschafft – damit das Gefährt in den engen Kurven nicht stecken bleibt.

Barbara Stotz Würigler