

Baden-Württemberg

# Pro Baden 21?

**D**er viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel gehört zu den umfangreichsten deutschen Bahnbauprojekten der letzten und der nächsten Jahre. Als zentraler Bestandteil des Korridors „Rotterdam/Hamburg – Genua“ ist er Bestandteil der bilateralen „Vereinbarung von Lugano“ mit der Schweiz (1996), in der sich Deutschland zu einer Kapazitätssteigerung der wichtigen nördlichen Zulaufstrecke zur Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) verpflichtet und eine gleichzeitige Fertigstellung mit dem Schweizer Großbauprojekt zugesichert hat.

Im Gegensatz zur Schweizer Alpenlandschaft müsste der Ausbau der Rheintalbahn als ausgesprochene Flachlandstrecke – sieht man von der Hanglage am Isteiner Klotz ab – eigentlich schnell umsetzbar sein. Doch nur der Bauabschnitt zwischen Rastatt Süd und Offenburg ist fertiggestellt und seit 2004 durchgehend in Betrieb.

Darüber hinaus Fehlanzeige: Abgesehen von den Planfeststellungsabschnitten (PFA) 9.1 (Schliengen – Katzenbergtunnel – Eimeldingen) und 9.2 (Eimeldingen – Weil am Rhein), in denen ein Baufortschritt während der letzten Jahre beobachtet werden konnte, gibt es für die Strecke zwischen Offenburg und Basel kein abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren.

Längst ist davon auszugehen, dass eine Fertigstellung der Viergleisigkeit auf diesem Abschnitt erst weit nach 2030 erfolgen wird. Wie sie aussehen soll, darüber gehen die Meinungen am Oberrhein weit auseinander.

Leitend für die bisherigen Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) war im PFA 7 (Offenburg – Kenzingen) eine weitgehende Parallellage der neuen Gleise mit der oft kilometerlang kurvenfreien Alttrasse, wie schon zwischen Rastatt-Süd und Offenburg praktiziert.

Im PFA 8 soll zwischen Kenzingen und Buggingen zur Aussparung der Freiburger Bucht eine Neubaustrecke (NBS) entlang der A 5 entstehen, zwischen Buggingen und Schliengen wird wieder in Bündelung mit der Alttrasse gebaut, bevor dann nach Süden der neue Katzenbergtunnel den Isteiner Klotz durchsticht.



*Verschwindet bei der Diskussion um den Ausbau der Rheintalbahn der Blick auf den Fernverkehr?*

Alle Fotos: Benedikt Barth

## Widerstand gegen den Schienenlärm

Gegen diese Planungen aber hat sich entlang des Oberrheins heftiger Widerstand formiert, der sich in der Bildung verschiedener Bürgerinitiativen und deren Zusammenschluss in der Interessengemeinschaft Bahnprotest am Ober- und Hochrhein (IG Bohr) niedergeschlagen hat.

Entscheidender Streitpunkt ist die Lärmfrage, denn die Strecke von Karlsruhe nach Basel wird vor allem als Güterverkehrsachse wahrgenommen und in der Öffentlichkeit diskutiert. Und der Güterverkehr wird – ausgehend von den heutigen Laufgeräuschen der Wagen auch zu Recht – als Hauptverursacher massiver Lärmentwicklungen angesehen.

Seit dem Verunglücken eines Güterzuges mit Gefahrgut im Bahnhof Müllheim (Mai 2011) gilt die Sorge zudem der Sicherheit entlang der Strecke.

## Kernforderungen für Baden 21

Um Lärm und Gefahrgüter von den Wohngebieten der Menschen am Oberrhein fernzuhalten, ist von den Bürgerinitiativen unter dem Titel „Baden 21“ eine alternative Trassenführung vorgeschlagen worden.

Abgesehen von erhöhten Lärmschutzmaßnahmen durch (zum Teil gedeckelte) Tieferlegungen der neuen Gleise süd-

lich von Kenzingen bestehen die Hauptunterschiede zur Antragstrasse der DB AG

- in einer Untertunnelung Offenburgs (dieser Aspekt bleibt im Folgenden außen vor)
- in einer separaten, mehrere hundert Meter westwärts gelegenen, autobahnparallelen Trasse von Offenburg bis Kenzingen/Riegel anstelle der Parallelführung zur Alttrasse
- in einer ausschließlichen Nutzung von Offenburger Tunnel, autobahnparalleler NBS und Katzenbergtunnel durch den Güterverkehr und einem Verbleib des Personenfernverkehrs auf der Alttrasse

Wiederholt wurde das Thema Baden 21 in „derFahrgast“ als ein von PRO BAHN offiziell unterstütztes Konzept dargestellt (zuletzt unter dem Titel „Baden 21 so richtig wie niemals zuvor“ in derFahrgast 3/2011, S. 32). Eine PRO BAHN-eigene Begründung dafür blieb aber bisher aus.

## Ein Ausbau muss auch die Belange des Personenverkehrs berücksichtigen

Eine solche Begründung muss dem Proprium eines Fahrgastverbandes folgen, „ein für den Fahrgast besseres Bahnsystem zum Ziel zu haben“ und so argumentieren, „dass die Interessen der Fahrgäste



Der bereits umgebaute Bahnhof Schliengen am nördlichen Ausgang des Katzenbergtunnels. Nur wenn zukünftig auch der ICE den Tunnel nutzt, lässt sich ein sinnvoller ITF am Oberrhein ermöglichen.

absolut im Vordergrund stehen“ (Karl-Peter Naumann, *derFahrgast* 3/2011, S. 6).

Eine unkritische Übernahme der Positionen von IG Bohr verlässt diesen Fokus und macht den Fahrgastverband zu einem bloßen Multiplikator der Bürgerinitiativen, die nicht die zukünftigen Bedürfnisse der Fahrgäste und des Personenverkehrs, sondern das (wichtige!) Anliegen des Lärmschutzes als Leitlinie verfolgen.

Vor allem ist es der Unabhängigkeit des Fahrgastverbandes nicht zuträglich, Überzeichnungen, derer sich Bürgerinitiativen als Stilmittel zur Durchsetzung ihrer Interessen bedienen (müssen), unkommentiert zu übernehmen.

Das findet etwa statt, wenn in *derFahrgast* als „typisches Bild“ suggeriert wird, dass sich die Eisenbahnstrecke am Oberrhein durch Wohngebiete „schlängelt“ (*derFahrgast* 3/2011, S. 32).

Ein selten gewordener Blick aus dem letzten Waggon zurück auf den Schienenstrang (die EC-Paare Chur – Hamburg bieten diese Möglichkeit noch) entlarvt das „Schlängeln“ schnell als falsch. Gerade die größtenteils schnurgerade Führung der Alttrasse macht ja erst eine Parallellage der neuen Gleise attraktiv.

Unkritisch ist auch die Übernahme des Vorwurfes der „alten Versäumnisse“ früherer Streckenlegungen quer durch die Ortschaften. Vielmehr lag und liegt die Alttrasse gerade am Oberrhein oftmals so weit von den Ortszentren entfernt, dass heute verschwundene Stichstrecken für deren Anbindung nötig waren. In Müllheim zum Beispiel ist die Distanz vom Bahnhof bis zur eigentlichen Stadt so groß, dass bis heute um dessen tragfähige ÖPNV-Anbindung gerungen wird.

Mittlerweile haben sich viele Ortschaften zwar vom Schwarzwaldrand bis an die Gleise heran entwickelt, jenseits der Strecke aber ist es Richtung Westen in der Regel bei Gewerbegebieten geblieben.

Unkritisch ist es schließlich zu übersehen, dass es Bürgerinitiativen und Gemeinden gibt, die aus dergleichen Motivation des Lärmschutzes das Konzept Baden 21 ablehnen und sich mit der „Grafenhausener Erklärung“ für die geplante Bündelungsvariante aussprechen. Gerade dies zwingt zu einer von den Bürgerinitiativen unabhängigen Position von PRO BAHN.

Damit steht man vor der immensen Herausforderung, Auswirkungen des Bahnprojekts für den Personenverkehr zu bedenken, in die vielstimmige Diskussion einzubringen und die Frage zu stellen, welche der vielfältigen Planungsvarianten am sinnvollsten ist, damit die milliardenschweren Investitionen am Oberrhein auch den größtmöglichen Gewinn für die Fahrgäste bringen.

### Auch im Personenverkehr eine stark befahrene Strecke

Es gilt, daran zu erinnern, dass die Rheintalbahn eben nicht nur eine Achse für den Güterverkehr ist, sondern auch eine im Personennah- und -fernverkehr hoch ausgelastete Strecke. Im Nahverkehr weist der Abschnitt Offenburg – Basel gar die mit Abstand höchsten Fahrgastzahlen von ganz Baden-Württemberg auf.

Mit dem Konzept Breisgau S-Bahn 2020 im Großraum Freiburg, der Anbindung an das französische TGV-Netz via Müllheim – Neuenburg – Mulhouse und dem Ausbau

des Basler S-Bahn-Systems liegen ambitionierte Weiterentwicklungen in den Schubladen.

Drei Eckpunkte für einen zukunftsfähigen Personenverkehr auf der Rheintalbahn müssen von PRO BAHN in die Diskussion rund um den Ausbau eingebracht bzw. wach gehalten werden:

1. Der Fernverkehrs-Fahrplan ist an den ITF-Knoten (Mannheim –) Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel SBB auszurichten bzw. muss daran ausgerichtet bleiben. Bereits heute liegen diese Bahnhöfe in einem nahezu idealen 30-Minuten-Abstand, Ausnahme sind die 44 Minuten Fahrzeit zwischen Freiburg und Basel SBB. Nur eine Erhöhung der Geschwindigkeit im Fernverkehr zwischen Offenburg und Basel von derzeit 160 km/h auf bis zu 250 km/h und die Nutzung des Katzenbergtunnels vermögen es, die Fahrzeit auf der Gesamtdistanz um die nötige Minutenzahl zu reduzieren und Offenburg und Basel SBB in einen 60-Minuten-Abstand zu bringen.
2. Die zukünftigen Strecken müssen so ausgelegt sein, dass auch unter der prognostizierten Zunahme im Güterverkehr ein Halbstundentakt im Nah- und Fernverkehr gefahren werden kann, unterlagert von zusätzlichem Nahverkehr Offenburg – Lahr und Emmendingen – Freiburg – Bad Krozingen. Dazu müssen zwecks Überführung der derzeitigen stündlichen Bündelfahrplantrassen zweier Fernverkehrszüge in einen halbstündigen Fernverkehrsgrundtakt entsprechende Überholmöglichkeiten geschaffen werden.
3. Die Infrastruktur und Bahnhofsanlagen an der Alttrasse müssen erneuert und kleinere Halte neu- bzw. wiedererrichtet werden (zum Beispiel Offenburg Messe, Niederschopfheim, Kippenheim).

Das Beispiel des bereits fertiggestellten bündeltrassierten Abschnitts Rastatt-Süd – Offenburg zeigt, dass diese Anforderungen prinzipiell bei einer Bündelung von Alttrasse und NBS leichter umzusetzen sind als bei einer separaten autobahnparallelen Streckenführung, und dass man die betrieblichen Vorteile einer Parallelführung von Alttrasse und NBS nicht aus den Augen verlieren darf.

Zum einen konnte dort der Bahnbetrieb während des Neubaus des 3./4. Gleises und des Ausbaus der Bestandsstrecke relativ problemlos weiterlaufen. Zum anderen ist es heute ein großer Pluspunkt,

dass die Disposition zwischen NBS und Alttrasse mittels Überleitstellen zur Verfügung steht. Sie wird mittlerweile auch im Regelbetrieb genutzt, da einige RE ab Offenburg wegen dichter Zugfolge zunächst über die „Fernbahn“ und nördlich von Appenweier wieder auf die Alttrasse geleitet werden. Diese Flexibilität ist auch für den Abschnitt südlich von Offenburg unerlässlich, würde aber bei einer Aufgabe der Bündelung und räumlichen Trennung von NBS und Alttrasse verloren gehen.

### Hängt die Autobahn-Trasse die Region vom Nahverkehr ab?

Zu bedenken ist ferner, dass sich bei dieser Trennung folgendes Betriebsszenario am Horizont auftut: Da eine Neu- oder Ausbaustrecke laut Aufgabenträger Bund grundsätzlich mit einer Beschleunigung verbunden sein soll, würde die von den Bürgerinitiativen als reine „Güterzugtrasse“ verstandene NBS entlang der Autobahn in jedem Fall schnellverkehrs-tauglich ausgebaut.

Vorbilder wie Augsburg – Ingolstadt – Nürnberg zeigen, dass dann dort auch der Schnellverkehr, aber keine Güterzüge fahren werden, und letztere größtenteils weiterhin auf der zweigleisigen Alttrasse verbleiben. Das bietet sich vor allem auch deswegen an, weil bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im Nahverkehr dessen Fahrplantrassen sehr gut mit Güterverkehr mit Höchstgeschwindigkeiten von 100/120 km/h kombiniert werden können.

Es ist also zu befürchten, dass der Güterverkehr mit seinen privilegierten internationalen Trassen dem Personennahverkehr auf der Alttrasse enge Grenzen setzen wird. Das eigentliche Anliegen von Baden 21 hätte sich dann als ein großer und teurer Bumerang erwiesen.

Wenn sich dagegen das erklärte Ziel durchsetzen sollte, die autobahnparallele NBS wirklich als reine Güterzugstrecke zu betreiben und auf der entlasteten Bestandsstrecke nahezu ausschließlich den Personennah- und -fernverkehr abzuwickeln, dann müsste die Alttrasse auf jeden Fall für die oben genannten Bedürfnisse ertüchtigt werden.

Mit einer für den Fernverkehr nötigen Beschleunigung auf 200 km/h oder mehr ist aber quasi ein Streckenneubau verbunden, denn der Gleisabstand müsste von derzeit vier Metern auf viereinhalb Meter vergrößert werden. Außerdem ist eine völlig neue Fahrleitung mit Stützpunkten in geringerem Abstand zu errichten. Das bedeutet dann faktisch den Bau

zweier zweigleisiger NBS, einer davon – der „neuen Alttrasse“ – unter rollendem Rad.

Zwei Auswege aus diesem Dilemma sind denkbar:

- Rein aus betrieblicher Sicht ist Baden 21 keineswegs „richtiger als je zuvor“. Vielmehr ist die Bündeltrasse dem Konzept Baden 21 vorzuziehen, wenn sie mit dem klaren politischen Willen verbunden ist, dass bei deren Fertigstellung 2030 (?) das Wagenmaterial auch im Güterverkehr wesentlich weniger Lärm emittiert. Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise ist der erste wichtige Schritt, um den Lärm von seiner Quelle her zu bekämpfen, statt ihn zu verlagern. Hier muss auch finanziell von der Politik zwecks Umrüstung der Flotte nachgelegt werden. Ein Vertrauen auf den zukünftigen Erfolg lärmreduzierender Techniken ist jedoch vor Ort kaum vorhanden, dem „aktiven Lärmschutz“ wird keine ausreichende Wirkung eingeräumt. Ebenso wenig stellt man sich von Seiten der Kommunen der ernüchternden Erkenntnis, dass sich so manche Siedlungsentwicklungspläne, denen man durch einen quasi viergleisigen Ausbau der Alttrasse den Riegel vorgeschoben sieht, angesichts der demographischen Entwicklung ab 2030 erledigen werden. Die Bündeltrasse wird daher nur gegen den erbitterten Widerstand der Bevölkerung und zeitraubende Gerichtsverfahren zu bauen sein.
- Wenn die Autobahnparallele gewählt wird, dann bräuchte man für die gleiche Betriebsqualität im Personenverkehr mehr Gleise und Überholmöglich-

keiten zwischen Offenburg und Kenzingen/Riegel. Diese sind entweder an der Alttrasse zu schaffen, oder man plant und baut gleich eine viergleisige autobahnparallele NBS. Für einen sinnvollen Fernverkehrsfahrplan mit ITF-Knoten in Freiburg und Offenburg würde auch ein dreigleisiger Ausbau ausreichen mit einer Vierspur-Insel im Raum Kenzingen/Riegel, die aufgrund der dortigen neuen Knotensituation ohne Mehraufwand realisierbar wäre. In Anlehnung an Heiner Geißlers Schlichtungsvorschlag für Stuttgart müsste man diese Variante oder besser Vision „Baden 21 plus“ taufen. Sie vermag es, Anliegen vieler (nicht aller!) Bürgerinitiativen zu berücksichtigen und zugleich ausreichende Kapazitäten und Trassen für Güter- sowie Personennah- und -fernverkehr bereitzustellen. Die Gesamtkosten wären zwar deutlich höher als bei der Bündeltrasse aber sicherlich geringer als beim sonst nötigen Quasi-Neubau der Bestandsstrecke. Darüber hinaus wäre das Projekt mit einem durchgängigen Genehmigungsverfahren zu realisieren.

Egal, welche Bauvariante letztlich angegangen wird: Wichtig aus Fahrgastsicht ist, dass der Ausbau schnellstmöglich kommt, dass für ihn genügend finanzielle Mittel bereitgestellt werden und dass bei so einer großen Investition die betrieblichen Belange genauso gehört werden wie der Lärmschutz.

Daniel Gaschick und Frank D. PaBlick,  
PRO BAHN Regionalverband  
Südlicher Oberrhein



Garantiert gut besetzt: Ein RE verlässt am Abzweig Leutersberg die Freiburger Bucht mit Ziel Basel. Die Strecke hat die höchsten Fahrgastzahlen im Nahverkehr von ganz Baden-Württemberg. Tendenz steigend.