

Ausbau der Rheintalbahn

Verkehrsinfarkt mit Ansage

Man sollte meinen, es hätte nun auch der Letzte verstanden, dass die Schieneninfrastruktur das entscheidende Rückgrat für Mobilität in Zeiten von Klimaschutz und angekündigter Verkehrswende ist. Wenn Verkehrspolitik aller Couleur die Verdoppelung der Personenzahlen auf der Schiene bis 2030 fordern und wenn sogar Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (46, CSU) im Manager-Magazin am 19.07.2021 mit folgenden Worten zitiert wird: „Gewinnmaximierung darf nicht an oberster Stelle stehen. Oberste Priorität der Bahn müssen Klimaziele sein“, dann stehen eigentlich alle Zeichen auf „Klotzen statt Kleckern“. Doch nicht so auf der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Freiburg. Hier wird seit Jahren an einem Konzept festgehalten, welches weder zukunftsorientiert noch vernünftig ist. Was ist da los im Rheintal zwischen Riegel und Offenburg?

Die ursprüngliche Planung der DB Netz AG, die Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel zu erweitern, scheiterte am Widerstand der Bevölkerung: 9 Bürgerinitiativen entlang der Strecke fanden sich in der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein (IG-BOHR) zusammen. Sie erreichten nach jahrelangem Bemühen einen Bundestagsbeschluss, der weitgehend die sechs Kernforderungen des Projektbeirats erfüllte, der zur Schlichtung des Aufstands der Region gegründet worden war. Ein Tunnel unter Offenburg, eine autobahnparallele Neubaustrecke bis Riegel sowie verbesserter Lärmschutz sind die markantesten Ergebnisse. Dass die Rheintalbahn abschnittsweise auf 250 km/h ertüchtigt und viergleisig werden soll, wurde im Projektbeirat allerdings nicht beschlossen und sorgt seitdem für zunehmenden Widerstand.

Die hohe Geschwindigkeit verlangt einen größeren Gleisabstand und höhere Brücken, so dass die Strecke komplett neu erstellt werden muss inklusive der rund 50 Eisenbahnunter- oder -überführungen zwischen Riegel und Offenburg. Während der auf 6 Jahre veranschlagten Bauzeit war eine Vollsperrung vorgesehen. Hunderte Pendler wären von Bussen transportiert worden, Baustellenfahrzeuge und die vielen, die auf Privat-PKWs umsteigen, hätten eine Zunahme des Straßenverkehrs bewirkt. Gleichzeitig gibt es dann weniger Ausweichstrecken, weil im Bau befindliche Brücken zu Sperrungen und Umleitungen führen. Nun rudert die DB Netz AG zurück und beteuert, den Nahverkehr während der Bauphase nicht einzuschränken.

Im viergleisigen Abschnitt zwischen Kenzingen-Hecklingen und Orschweier soll der Schnellverkehr den Regionalverkehr

überholen können. Ein ICE benötigt für die Strecke aber weniger als 4 Minuten. Ein Verspätungspuffer ist das kaum. Obwohl vor der Corona-Pandemie die Pendler-Züge von und nach Freiburg bereits überfüllt waren, ist für die Zeit nach der Fertigstellung 2042 lediglich ein weiterer Nahverkehrszug pro Stunde vorgesehen, der ohne Wartezeit für 's Vorbeilassen eines ICEs in den Fahrplan passt. Auch auf der Schiene wird es also zum Stau kommen.

Die bessere Lösung

Baut man zu den zwei Gütergleisen an der Autobahn die ICE-Gleise von Riegel bis Offenburg dazu, beansprucht die dann etwa 43 km lange ICE-Strecke mehr Platz als die 13 km lange Überholstrecke an der Rheintalbahn. Aber die Vorteile sind bestechend: an der Rheintalbahn müsste gar nichts verändert werden. Die etwa 50 für die Gütergleise ohnehin neu zu bauenden Brücken über die Autobahn müssten lediglich verlängert werden. Die Planung und deren Umsetzung könnte sich auf eine Strecke konzentrieren. Die vier neuen Gleise könnten „aus einem Guss“ erstellt werden, was wiederum Zeit- und Kostenersparnis ermöglicht. Schienenersatzverkehr entfielen. Der Nahverkehr auf der Rheintalbahn könnte wesentlich häufiger fahren und auch neue Haltestellen wie Offenburg-Süd problemlos bedienen.

Die Offenlage des Pfa 8.0

Für mögliche Einwendungen sind die Pläne für den Planfeststellungsabschnitt 8.0 noch bis zum 13. Oktober 2021 online verfügbar. Sie beinhalten die Verbindungskurven zwischen der (alten) Rheintalbahn und der Neubaustrecke an der Autobahn. Die „Verbindungsspanne Süd“ ist für nur 80 km/h ausgelegt und taugt damit für eine ICE-Führung an der A5 nicht. Und dies ist nicht einmal Platz- oder Landschaftsproblemen geschuldet.

Wir als Bürgerinitiative streiten schon seit 18 Jahren für einen vernünftigen, zukunftsfähigen Bahnausbau. Die von uns und der Einwohnerschaft vorgeschlagenen Änderungen bei der „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ fanden ihren



Karte: Openrailwaymap.org, (c) OpenStreetMap-Mitwirkende

Niederschlag in einer Folie – und das war's dann. Leider scheinen viele Amtsträger und Volksvertreter, die sich seinerzeit mit uns für einen anderen Ausbau eingesetzt haben, amts müde zu sein: Sie verstecken sich hinter Ausreden wie „wir wollen den regionalen Konsens nicht aufkündigen“ oder „dafür werdet ihr sowieso keine Mehrheit finden“. Ähnliches hatten wir in unserer Gründungszeit zu hören bekommen. Es ist also nicht einfacher geworden, eine Fehlplanung zu verhindern, aber wir haben keine Wahl. Es geht um die Zukunft unserer Region!!

Gastbeitrag der
Bürgerprotest Bahn e.V.
Herbolzheim-Kenzingen
www.bi-bahn.de
bibahn@gmx.de

Hinweis:
der VCD Südbaden wird sich in den kommenden Monaten mit den unterschiedlichen Positionen zum Ausbau der Rheintalbahn weiter beschäftigen.



@SudbadenVcd