

Positionspapier zur Vorlage und Diskussion im Projektförderkreis
 Rheintalbahn am 12. November 2021

Die Verkehrswende braucht mehr Schiene

Ausbauplanung Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel nicht zukunftstauglich – Plädoyer für einen durchgehenden ICE-Gleiskörper von Offenburg bis Riegel

Mit Blick auf den Klimawandel und die dadurch bedingte Verschärfung der Klimaschutzziele kommt der Verkehrswende eine erhebliche Bedeutung zu. Damit einhergehend muss eine umfassende Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die klimafreundliche Schiene erfolgen, um den klimaschädlichen Flug- und Straßenverkehr zurück zu drängen. In diesem Kontext spielt die Neu- und Ausbaumaßnahme der Rheintalbahn als Teil der europäischen Bahnmagistralen Nordsee-Mittelmeer eine wichtige Rolle: Sie muss so gestaltet werden, dass die Verkehrswende nicht auf dem Abstellgleis landet. Genau das befürchten die Bürgerinitiativen der IG BOHR, wenn die Bahnstrecke für den Personenfernverkehr nicht durchgehend von Offenburg bis Riegel geplant und gebaut wird.

Der ICE braucht durchgehend eigene Gleise

Die Planungen der DB Netze im Streckenabschnitt Offenburg-Riegel der Rheintalbahn bedürfen dringend der kritischen Überprüfung, da die Ausbauplanung Rheintalbahn in diesem Streckenbereich aus Sicht der IG BOHR nicht zukunftstauglich ist. **Nördlich Freiburg ist der Flaschenhals im Schienenverkehr absehbar.** Die Verkehrswende mit der Notwendigkeit eines wesentlichen Mehrs an Schiene ist mit der vorliegenden Planung nicht zu erreichen.

Zwischen Offenburg und Freiburg werden die Güterzüge künftig auf eigenen Gleisen neben der BAB A5 verkehren. Das ist ein großer Fortschritt mit Blick auf einen störungsfreien Schienenpersonenverkehr und den unmittelbaren Schutz der Wohnbebauung vor dem Lärm und den Gefahrguttransporten der Güterbahn. Die Bestandsstrecke der Rheintalbahn wird dadurch frei für den Personenverkehr. Damit eröffnet sich die Chance für einen dicht getakteten öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bis hin zu einem S-Bahn-Charakter (Viertelstundentakt). Die IG BOHR tritt dafür ein, der DB Netze einen durchgehenden Gleiskörper für den ICE-Verkehr im Deutschland-Takt zwischen Offenburg und Riegel zu ermöglichen. Damit wird maximale Flexibilität erreicht. **Wenn zwei Zuggattungen mit stark unterschiedlichem Geschwindigkeitsprofil und völlig anderer Halte-Struktur dieselben Gleise nutzen, bleiben Fahrplanprobleme nicht aus.**

Auf den beiden bestehenden Gleisen ist es nicht möglich, dass Fern- und Nahverkehr störungsfrei aneinander vorbeikommen. Zusätzliche Gleise sind erforderlich, damit der schnelle Fernverkehr den langsamen Nahverkehr bedarfsgerecht überholen kann. Um dies zu ermöglichen, plant die DB sog. Überholgleise im Streckenabschnitt Hecklingen-Orschweier sowie weitere Viergleisabschnitte bei Lahr und Friesenheim. Dieser Infrastrukturansatz plant à priori einen Flaschenhals ein: **Die Planung einer „Überholstrecke“ ist der falsche Ansatz und gefährdet die Attraktivität des SPNV sowie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Fernverkehrs.** Ein attraktiver SPNV ist die Voraussetzung für einen deutlichen Rückgang des privaten Pkw-Verkehrs, der für eine nachhaltige Verkehrswende essenziell ist. **Attraktivität bedeutet in erster Linie eine hohe Taktrate, Pünktlichkeit und zuverlässige Verfügbarkeit.**

Dies lässt sich nicht sicherstellen, wenn Fern- und Nahverkehr über weite Strecken dieselben Gleise nutzen. Überholgleise lösen das Problem nicht. Überholungen funktionieren nur dann störungsfrei, wenn Fahrpläne minutenscharf eingehalten werden. Dass dies jedoch höchst unrealistisch ist, hat die Vergangenheit gezeigt und zeigt sich auch täglich in der Gegenwart aufs Neu. Der starre schienengebundene Verkehr ist heute hinsichtlich des rollenden Materials und der Strecken mit moderner Leit- und Sicherungstechnik technisch sehr anspruchsvoll und kaum störungsfrei zu bewältigen.

Bei Überholungsvorgängen hat der Fernverkehr Priorität vor dem Nahverkehr. Können Fahrpläne aus welchen Gründen auch immer nicht eingehalten werden, wird vorrangig der SPNV die negativen Auswirkungen zu spüren bekommen. **Damit der SPNV nicht unter dem auf der Basis von 250 km/h verkehrenden Fernverkehr im Deutschland-Takt zu leiden hat, darf er nicht auf „Abstellgleisen“ warten müssen, bis ihn der ICE überholt hat.** Das ist nicht zukunftstauglich, für den Fahrgast eine Zumutung und so für die Attraktivität des SPNV kontraproduktiv. Das Umsteigen von Auto auf die Bahn für Fahrten zum Arbeitsplatz wird so nicht gelingen.

Zwei Alternativen: Kombinationslösung und Bündelungslösung

Der ICE-Verkehr im Deutschland-Takt benötigt durchgehend eigene Gleise. Wer den Deutschland-Takt und einen zuverlässigen Schienenpersonennahverkehr ernst nimmt, für den kann es nur eine Lösung geben: Separate Gleise für den ICE von Offenburg bis Riegel. **Das Narrativ von den "Überholgleisen" führt in die Irre.** Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse stellt sich die Frage, wie und wo die separaten Gleise für den Fernverkehr mit größtmöglichem Vorteil und geringstmöglichem Nachteil zu realisieren sind. Als Alternativen stehen „Kombinationslösung“ und „Bündelungslösung“ einander gegenüber.

A. Kombinationslösung

Die „Kombinationslösung“ setzt sich aus zwei selbständigen Trassenelementen zusammen. Sie umfasst zum einen die Errichtung einer zweigleisigen elektrifizierten Neubaustrecke entlang der Ostseite der BAB A5 ab dem Südportal des geplanten Tunnels Offenburg bis Hügelsheim, wo sie wieder an die bestehende Trasse der Rheintalbahn angebunden wird (Neubautrasse). Zum anderen beinhaltet das

geplante Vorgehen die Ertüchtigung sowie den partiellen viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn (Ausbaustrecke).

B. Bündelungslösung

Die „Bündelungslösung“ sieht keinen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn vor. Stattdessen sollen alle zusätzlich zur Bestandsstrecke erforderlichen Gleiskapazitäten zwischen Offenburg und Riegel in Bündelungslage parallel zur BAB A5 errichtet werden.

Auswirkungen der beiden Lösungsansätze

Bei der **Kombinationslösung** muss im Bereich der Bestandstrecke der Gleiskörper entsprechend aufgeweitet werden, um für vier Gleise Platz zu schaffen. Das hat die dafür notwendigen Abrissarbeiten im Gebäudebestand und Brückenerweiterungen zur Folge. **Auf dem Bahndamm sind 5,5 –6,5 Meter hohe Lärmschutzwände zu errichten**, denn hochschnelle ICE-Züge sind sehr laut. Ein innerstädtischer Umbau großen Ausmaßes ist unvermeidlich. Dies geht einher mit einer Verkehrszunahme auf der Straße mit Umleitungen, Baustellenverkehr und einem **Schienenersatzverkehr über mindestens sechs Jahre**. Zahlreiche Brücken allein zwischen Riegel und Orschweier müssen neu gebaut werden. **Kreuzungsfinanzierungsfragen rücken in den Fokus der Diskussion, denn es werden gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz erhebliche Kosten als „ungedeckter Scheck auf die Zukunft“ auf die Kommunen zukommen**. Durch den hochschnellen ICE sind **massive Erschütterungen mit Gebäudeschäden im Bahnbereich** verbunden, denn nach Angaben der DB im Markgräfler Land können in einem Korridor von ca. 65 Meter Breite Erschütterungen technisch nicht verhindert werden. Allein in Herbolzheim z.B. wären davon 50-60 Häuser betroffen, bei ungünstigeren Bodenverhältnissen noch mehr. Daraus folgt, dass mit Gebäudeschäden zu rechnen ist.

Eine Alternative ist die **Bündelungslösung** mit Verlagerung des ICE-Gleiskörpers neben den Gleiskörper der vorgesehenen Güterbahn an der BAB A5. **Als praktisch reines Vorhaben der DB Netze blieben den Kommunen Kosten nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz erspart**. Da im Zuge des Gleiskörperbaus der Güterbahn Brücken ohnehin verbreitert oder neu gebaut werden, wären die Kosten kaum unterschiedlich. Gleiches gilt für den Flächenbedarf. Notwendige Abrissarbeiten wären weniger aufwändig als an der Bestandstrecke. An der Bestandstrecke kann auf mächtige Schallschutzbauten verzichtet werden, da sie an der BAB A5 zum Schutz vor dem Lärm der Güterzüge ohnehin gebaut werden. **Nur eine Baustelle lässt frühere Fertigstellung erwarten, die bestehende Rheintalbahn kann während der Bauphase weiter befahren werden**. Damit kann der Fall sicher vermieden werden, dass die geplanten Überholstrecken mit den vier Gleisen wieder für alle Verkehre genutzt werden, also wieder Güterzüge durch die Ortslagen fahren würden. **Eine Rückkehr der Güterzüge in die Orte wäre inakzeptabel**.

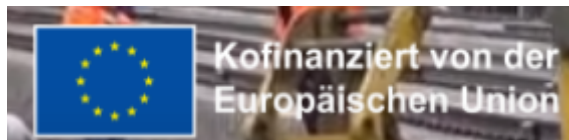
Eine wichtige Rolle spielt auch der Aspekt der zeitnahen Nutzungsverfügbarkeit des SPNV. **Die Bündelungslösung ist, auch wenn nochmals Zeit für die Planung zu investieren wäre, zeitlich die günstigere Variante, weil die Bestandstrasse unverändert liegen bleiben kann und somit schon ab 2036 dem Nahverkehr**

uneingeschränkt zur Verfügung stünde. Mit vier Gleisen an der A5 geht eine wesentliche Erhöhung der Kapazität im SPNV einher, was nach der bisherigen Planung frühestens 2041 - und das nur bedingt - der Fall sein wird.

Es drängt sich daher auf, die separaten Gleise für den Fernverkehr an die Güterbahn anzubauen. Eine weitere Verkehrsverdichtung aller Zuggattungen wäre so möglich. Die Idee stammt ursprünglich von der DB Netz AG selbst (Variantenvergleich 2008). Diese Planung wurde damals als „unzulässige Vorratsplanung“ verworfen. Mit der dringend notwendigen Verkehrswende im Blick wäre dieser "Vorrat" heute geradezu erwünscht, denn aus der Politik kommt die Forderung, den Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln. Das ist in der aktuellen Planung nicht hinreichend berücksichtigt, ein weiterer Ausbau von Orschweier bis Offenburg wäre vorprogrammiert.

Der Beschluss des Projektbeirats hat weiterhin Gültigkeit

Die IG BOHR respektiert ausdrücklich weiter die Beschlüsse des Projektbeirats „Rheintalbahn“ sowie die darauf beruhenden Kreistags, Landtags- und Bundestagsbeschlüsse. Die jetzt notwendige Diskussion und die Forderung nach durchgehenden ICE-Gleisen von Offenburg bis Riegel ist eine durch klimapolitische Vorgaben in den Fokus gerückter Aspekt und stellt die Beschlussinhalte keineswegs in Frage.



Die von der Europäischen Union kofinanzierte Baumaßnahme „Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel“ (<https://www.karlsruhe-basel.de/home.html>) muss die Zielsetzung der EU-Kommission im Auge haben, die den "Green Deal" als Instrument für ein klimaneutrales Europa bis 2050 auf die Tagesordnung der EU gesetzt hat. **Dieser sieht einen kompletten Umbau der Verkehrssysteme vor** und gibt Milliarden Euro frei für Projekte, die mehr Menschen und mehr Güter auf die Schiene bringen.

Der Klimaschutz hat politisch eine neue Dimension bekommen. Vor diesem Hintergrund könnte auf der Rheintalschiene eine klimafreundliche Verkehrspolitik neuen Schwung erhalten, sowohl was den Ausbau der Schiene als auch der Autobahn angeht. Die Option eines leistungsstarken gebündelten Verkehrswegs ist dazu angetan, den Projektbeiratsbeschluss von 2016 gedanklich weiter zu fassen. Dessen Schwerpunkt lag auf den Kernforderungen "Nutzung des Katzenbergtunnels durch Güterzüge, niveaufreier Knoten Hügelheim, Bürgertrasse in Tieflage, Vollschutz bei der Güterumfahrung Freiburg, A5-parallele Güterzugtrasse, Tunnel Offenburg". Im Bereich Freiburg und südlich davon liegen bereits erörterungsreife Genehmigungsplanungen vor, die so auch umgesetzt werden. Es geht jetzt im Wesentlichen um eine weitergehende Neubetrachtung für die Planfeststellungsabschnitte 8.0, 7.4, 7.3 und 7.2 in Verbindung mit der vorgesehenen Neugestaltung der BAB A5. Hier sind die Planungen noch weitgehend im Fluss.

Fundierter Vergleich der Lösungsvarianten

Ehrgeizige politische Ziele sind, den Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und einen Zuwachs von 70 Prozent beim Güterverkehr zu erreichen. Das sollte dem Unternehmen Deutsche Bahn nur recht sein. Die Zukunftsfähigkeit ist damit nicht beendet. **Die Zeit nach 2041, wenn die Ausbaumaßnahme Rheintalbahn voraussichtlich vollendet sein wird, bildet den Orientierungshorizont.** Es versteht sich von selbst, den Bahnausbau so zu konzipieren, dass dann Nahverkehrszüge im Viertelstunden-Takt verkehren können. Das betrifft hauptsächlich die Stoßzeiten, in denen bereits vor der Corona-Pandemie die Züge überfüllt waren.

Die IG BOHR hat erhebliche Zweifel, ob die jetzt geplanten Gleisanlagen diesen geänderten politischen Vorgaben und der kontinuierlichen Zunahme des Schienenpersonenverkehrs entsprechen können. Sie sieht die Gefahr, dass bei einem 4. oder 5. Entwurf des Deutschland-Taktes die aktuell geplante Infrastruktur nicht mehr kompatibel mit dem dann avisierten Fahrplan ist oder dass man gezwungen sein wird, zwischen Karlsruhe und Basel letztlich mit einer ungeeigneten Infrastruktur zu leben und der Integrale Taktfahrplan zum Schaden der Region nicht konsequent umgesetzt werden kann.

Sowohl der viergleisige Abschnitt Orschweier-Hecklingen als auch der Abschnitt Friesenheim-Lahr ist für einen sekundengenauen Fahrplan ausgelegt, ohne dass Spielräume für Verspätungen bestehen. **Ein durchgehende Viergleisigkeit würde entscheidend zur Fahrplanstabilität beitragen.**

Es liegt in der Natur der Sache, dass der Bau von Verkehrswegen mit Vor- und Nachteilen verbunden ist. Das gilt für die Kombinationslösung ebenso wie für die Bündelungslösung. **Für die Entscheidungsfindung ist daher ein fundierter Variantenvergleich hinsichtlich der Auswirkungen und der damit verbundenen Konsequenzen geboten.**

Daraus leiten sich die Forderungen der IG BOHR ab:

- Konsequente Umsetzung der Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene. Dafür sind die optimalen planerischen und baulichen Voraussetzungen zu schaffen.
- Errichtung einer durchgehenden ICE-Trasse von Offenburg bis Riegel. Das ist keine „unzulässige Vorratsplanung“, sondern „unerlässliche Zukunftsplanung“ für die Zeit nach Vollendung des Rheintalbahnausbaus.
- Ergebnisoffene Prüfung der Varianten „Kombinationslösung“ und „Bündelungslösung“ unter allen wesentlichen Aspekten
- Gegenüberstellung der beiden Varianten mit ihren Auswirkungen und Konsequenzen
- Abwägungsentscheidung zur Vorzugswürdigkeit aus dem Variantenvergleich

Mit diesen Forderungen sieht sich die IG BOHR im Wesentlichen im Einklang mit den Kommunen Kenzingen, Herbolzheim, Ringsheim und Mahlberg. Zusammen fordern sie die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde auf, schon in deren eigenem (finanziellem, betrieblichem und zeitlichem) Interesse auf den geplanten Ausbau der Bestandsstrecke inkl. der geplanten Überholgleise zwischen Orschweier und Kenzingen zu verzichten und stattdessen den Neubau von zwei neuen Fernverkehrsgleisen an der Autobahn nochmals intensiv zu prüfen. Die Landratsämter der Landkreise Emmendingen und Ortenaukreis werden gebeten, sich der Forderung anzuschließen.

Quellen

Vorzugswürdigkeit der Errichtung aller erforderlichen neuen Gleise von der „Riegeler Pforte“ bis Offenburg entlang der Bundesautobahn A5 – „Bündelungslösung“
Einwendung der Stadt Herbolzheim – W2K-Rechtsanwälte 03.09.2021

Fahrplanbasierte Untersuchung der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel
und Diskussion von baulichen Modifikationen
VIEREGG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung 23.09.2021

Kontakt:

IG BOHR
i.A. Dr. Roland Diehl, Sprecher
vorstand@mut-im-netz.de