

### Planfeststellungsabschnitt 8.3 Bad Krozingen

## Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Vorhabensbezeichnung: **Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe – Basel**  
Streckennummer/Strecke: 4280 Karlsruhe – Basel

Planungsabschnitt: Planfeststellungsabschnitt 8.3  
Bau-km (NBS) 212,875 – 216,897 (Strecke 4280)

DB Netz AG  
Großprojekt Karlsruhe-Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe

Karlsruhe, im März 2016

Bearbeitet im Auftrag der  
DB Netz AG:

Ingenieurgesellschaft  
Schüler-Plan / Grontmij BGS  
c/o Grontmij GmbH  
Hanauer Landstraße 135 - 137  
60314 Frankfurt

Karlsruhe, im März 2016

## 2 Beschreibung der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel sowie der Ziele des Gesamtvorhabens

Die ABS/NBS (Aus- und Neubaustrecke) Karlsruhe – Basel ist im BVWP (Bundesverkehrswegeplan) als Maßnahme im vordringlichen Bedarf definiert. Somit wird das Projekt über Bundeshaushaltsmittel finanziert.

Die DB Netz AG – als Vorhabenträgerin – ist für die Umsetzung der Maßnahme im Auftrag des Bundes zuständig und ist mit der Planung und Realisierung des Vorhabens beauftragt.

Die wachsenden Verkehre auf der Schiene in der Nord-Süd-Relation sowie die Nahverkehrsentwicklungen in den Großräumen Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und Basel haben die Leistungsfähigkeit der Strecke erschöpft. Das Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel (ABS/NBS K/B) umfasst daher den durchgehenden viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung.

Zur Kapazitätserweiterung zwischen Karlsruhe und Basel ist ein durchgängiger 4-gleisiger Aus- und Neubau vorgesehen. Abschnittsweise sind zwei zusätzliche Gleise in Parallelführung zur bestehenden zweigleisigen Rheintalbahnhof geplant. Aufgrund von örtlichen Besonderheiten werden auch teilweise neue Trassen erforderlich (z.B. StA 7 und StA 8). Durch den Aus- und Neubau wird die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Fern- und Güterverkehre sichergestellt und die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen ermöglicht.

Die beiden zweigleisigen Strecken werden in der Regel im Linienbetrieb genutzt. Überleitverbindungen auf der freien Strecke sowie in Bahnhöfen gewährleisten eine flexible und bedarfsgerechte Betriebsführung. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit ergibt sich sowohl aus dem 4-gleisigen Aus- und Neubau als auch aus der Entmischung langsamer und schneller Verkehre.

Dabei sind die beiden vorhandenen Rtb-Gleise in wesentlichen Teilen der Neu- und Ausbaustrecke dem Nah- und Güterverkehr vorbehalten und bleiben - wie heute - auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt. Der Personenfernverkehr und Anteile des Güterverkehrs werden auf den

## 1 Vorwort:

### Sinn und Zweck der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Umsetzung eines Vorhabens der Größenordnung der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel weist vielseitige Berührungspunkte mit Bürgern, Behörden und sonstigen Dritten auf.

Mit § 25 Abs. 3 des Verfahrensverwaltungsgesetzes (VwVfG) wird geregelt, dass die zuständige Behörde – hier das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) - darauf hinwirken soll, dass die Vorhabenträgerin – hier die DB Netz AG – die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet.

Diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung stellt kein förmliches Verfahren dar und ersetzt dieses auch nicht.

Im Anschluss an die Auslegung der Unterlagen im Zuge der Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgt am 10.05.2016 eine Informationsveranstaltung, innerhalb derer die Planung vorgestellt wird und es des Weiteren möglich ist, Fragen zu stellen sowie Anmerkungen und Anregungen zu äußern.

Das Ergebnis der durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird für die betroffene Öffentlichkeit vor beziehungsweise spätestens mit der Antragstellung bei der Planfeststellungsbehörde im Internet veröffentlicht und wird Bestandteil der Verfahrensunterlagen.

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Planung fertig gestellt und bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde – dem Eisenbahn-Bundesamt – ein Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. Im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planungen zu erheben. Stellungnahmen und Beiträge, die im Stadium der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert werden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren einzureichen. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt dies nicht.

neuen Gleisen geführt. Diese werden für eine Höchstgeschwindigkeit von  $v = 250$  km/h geplant. Zum Anschluss des Freiburger Hauptbahnhofes werden der Fernverkehr und der Nahverkehr im Bereich der Freiburger Bucht über die bestehende Rtb geführt. Die beiden bestehenden Gleise werden in diesem Abschnitt auf  $v = 200$  km/h ertüchtigt. Für den Güterverkehr wird hier - zwischen Kenzingen und Buggingen - eine zweigleisige mit der BAB A5 gebündelte Strecke für eine maximale Geschwindigkeit von  $v=160$  km/h errichtet.

Weitere Qualitätsverbesserungen und Kapazitätserweiterungen ergeben sich auch aus der Entspannung von Fahrplanzwängen und der Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen durch Verdichtung der Verkehrsbedienung.

**Ziele** des durchgängig viergleisigen Aus- und Neubaus der Rheintalbahnhof zwischen Karlsruhe – Basel sind deshalb:

Ø Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit und Sicherstellung einer flexibleren Betriebsführung

Dies ist erforderlich, um die in Zukunft steigenden Zugzahlen in diesem Verkehrskorridor, auch in Verbindung mit der Erhöhung des internationalen Güterverkehrs, zu bewältigen.

Ø Qualitative Verbesserung des Streckenkorridors

Dabei kommt der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ein besonderer Stellenwert zu. Die Reisezeit zwischen Karlsruhe und Basel wird sich dadurch von ca. 100 min auf ca. 69 min reduzieren. Da die Reisezeit ein Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels ist, wird die Attraktivität der Fernreisezüge in diesem Korridor gesteigert.

### Durch den Streckenausbau ergeben sich folgende Wirkungen:

Ø Durch den Streckenausbau auf vier Gleise und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiter entwickelt werden.

**Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen,  
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

- Ø Das Vorhandensein quantitativ ausreichend bemessener Verkehrsanlagen ist insoweit auch ein Qualitätsmerkmal, als damit Verspätungen vermindert werden können.
- Ø Durch erweiterte und hochwertige Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln wird auch die Region an Attraktivität gewinnen.

**3 Bisheriges Planungsgeschehen im Abschnitt  
Offenburg – Basel**
**3.1 Raumordnungsverfahren**

In den Jahren 1993/1994 wurde für den Bereich zwischen Kenzingen (bzw. später Herbolzheim) und Schliengen der ABS/NBS Karlsruhe – Basel ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt, in dem für den hier maßgeblichen Untersuchungsbereich verschiedene Trassenvarianten untersucht wurden. Die Ergebnisse hierzu mündeten im Dezember 1994 in die Raumordnerische Beurteilung des Regierungspräsidiums (RP) Freiburg. Dieses stellt als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens fest, dass die so genannte Vorschlagstrasse II (VT II) mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt ist. Mit den Schreiben des Regierungspräsidiums vom 13.09.1999 (Aktenzeichen: 21-2437.2/1/1.8) sowie vom 09.11.2004 (Aktenzeichen: 21-3820.1/02) wurde die Geltungsdauer der raumordnerischen Beurteilung vom 12.12.1994 um jeweils weitere 5 Jahre verlängert.

Mit Schreiben vom 24.04.2014 teilte das Regierungspräsidium Freiburg mit, dass nach begründeter Einschätzung der höheren Raumordnungsbehörde ein erneutes Raumordnungsverfahren nicht erforderlich ist.

**3.2 Planfeststellungsverfahren und Abstimmung der Planungen im Projektbeirat**

Im Jahr 2003 wurde bereits ein Planfeststellungsverfahren für den PfA 8.3 eingeleitet; die Planunterlagen wurden nachfolgend öffentlich ausgelegt. Die

Erläuterungsbericht

Seite 6 von 30

**Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen,  
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

in diesem Zusammenhang eingegangen Stellungnahmen privater Dritter und Träger öffentlicher Belange wurden zusammengefasst und ausgewertet. Eine der Hauptforderungen der Region war die Tieferlegung der Trasse südlich des Mengener Tunnels in einen Einschnitt sowie die Führung im Bereich Seefeldten /Buggingen weiter westlich in bebauungsferner Lage kombiniert mit 7 Landschaftsbrücken. Diese Variante wurde als Bürgertrasse bezeichnet und 2008 in einem dreitägigen Erörterungstermin diskutiert. Hieraus resultierend wurden die wichtigsten Belange und Forderungen in der sog. Kernforderung 4 der Region zusammengefasst.

Diese sowie weitere Kernforderungen waren Gegenstand von Erörterungen des vom Bundesverkehrsministerium und dem Land Baden-Württemberg initiierten Projektbeirats, der parallel zu den förmlichen Verwaltungsverfahren versuchte, ab dem Jahr 2009 Konsens über bzw. Akzeptanz für die geplante Trassenführung herzustellen.

Die Diskussionen zur Kernforderung 4 mündeten in einer Entscheidung des Projektbeirats zugunsten der Bürgertrasse mit zwei Änderungen:

- Ø Anstatt sieben Landschaftsbrücken wurde vier Landschaftsbrücken zugestimmt.
  - Ø Südlich des Mengener Tunnels wurden die dort ursprünglich vorgesehenen Geländemodellierungen durch Schallschutzwände ersetzt.
- Grundlage dieser Entscheidung war
- Ø der damit verbesserte Schallschutz
  - Ø eine Reduzierung der Trennwirkung der Strecke in Bezug auf das Landschaftsbild sowie
  - Ø eine bebauungsferne Trassierung im Bereich Seefeldten / Buggingen.

Als Folge der Entscheidung des Projektbeirats wurde der PfA 8.3 auf den Streckenbereich verkürzt, der von der Lage her mit dem alten Planfeststellungsabschnitt 8.3 identisch war:

- Ø Die nördliche Planfeststellungsgrenze (km 212,875) zum PfA 8.2 liegt unverändert an der Gemarkungsgrenze zwischen Schallstadt und Bad

Erläuterungsbericht

Seite 7 von 30

**Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen,  
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Krozingen (vgl. zu den Planfeststellungsgrenzen auch den Übersichtslageplan, Anlage 1).

- Ø Die südliche Planfeststellungsgrenze (km 216,897) endet in dem Bereich, in dem die weiter südlich liegende Trasse die bisherige alte Trassenführung verlässt. Hier schließt der neue Planfeststellungsabschnitt 8.4 an, der die bebauungsferne Trassierung im Bereich Seefeldten / Buggingen sowie den neuen Verknüpfungsbereich mit der Rheintalbahn (Knoten Hügelsheim) umfasst. Der PfA 8.4 bildet somit das neue Bindeglied zwischen den beiden verkürzten Planfeststellungsabschnitten 8.3 und 9.0 b.

Diese Randbedingungen stellen die Grundlage der hier vorliegenden Planungen zum Planfeststellungsabschnitt 8.3 dar. Auf die technische Beschreibung (Kapitel 4.2 bis 4.4) sowie das Schallschutzkonzept (Kapitel 4.6.1) wird entsprechend verwiesen.

Aus Gründen der Verfahrensökonomie hat sich die Vorhabenträgerin dazu entschlossen, im PfA 8.3 kein Änderungsverfahren i. S. d. § 73 Abs. 8 VwVfG durchzuführen, sondern einen neuen Planfeststellungsantrag für den Planfeststellungsabschnitt 8.3 einzureichen. Von daher kommt auch das erst jüngst durch den Gesetzgeber eingeführte Verfahren einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG zum Tragen.

**4 Der Planfeststellungsabschnitt 8.3 Bad Krozingen  
für die ABS/NBS Karlsruhe – Basel**
**4.1 Allgemeine Beschreibung des Planfeststellungsabschnittes 8.3**

Der Planfeststellungsabschnitt 8.3 hat eine Länge von ca. 4,0 km. Die nördliche Grenze bei NBS-km 212,875 stellt die Gemeindegrenze zwischen der Gemeinde Schallstadt und der Stadt Bad Krozingen dar. Die südliche Grenze bei NBS-km 216,897 liegt im Bereich der Gemeinde Bad Krozingen.

Der PfA 8.3 und die betroffenen Gemeinden liegen vollständig im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, der zum Regierungsbezirk Freiburg gehört.

Erläuterungsbericht

Seite 8 von 30



Interessengemeinschaft  
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein  
www.ig-bohr.de

# BADEN 21

## Die Lösung für die ABS/NBS Rheintalbahn

# AKTUELL



## Mai 2009



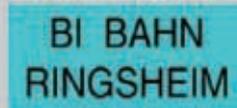
[www.mut-im-netz.de](http://www.mut-im-netz.de)



[www.igel-brueggen.de](http://www.igel-brueggen.de)



[www.bi-bahn.de](http://www.bi-bahn.de)



[www.bi-bahnlaerm.de](http://www.bi-bahnlaerm.de)



[www.abatra.de](http://www.abatra.de)



[www.bi-bahntrasse.de](http://www.bi-bahntrasse.de)



[www.bilb-weil.de](http://www.bilb-weil.de)



**NETZE**

# 15. Regionales Projektbegleitgremium

Aus- und Neubaustrecke Hohberg bis Kenzingen

---

Emmendingen | 17. Oktober 2023

Anlage 3



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

# Die Vollsperrung der Rheintalbahn ist öffentlich kommunizierte Planungsprämisse und Entscheidungsgrundlage des Projektbeirats/Bundestags

Bericht Team Ewen im Rahmen Bürgerinformation 2014

Darstellung Arbeitsgruppen → Projektbeirat 2015

Bauphase

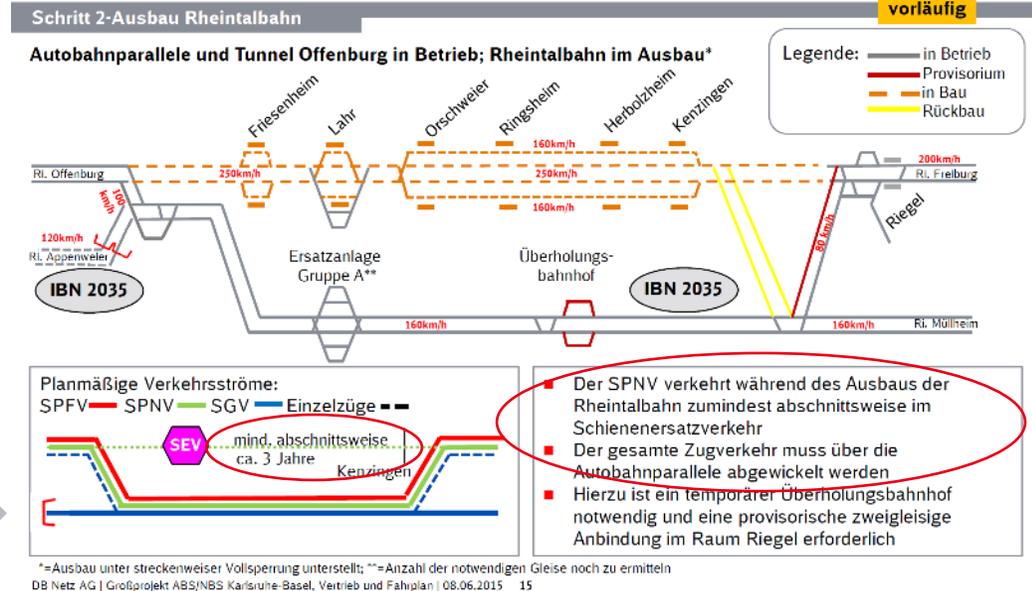
Die beiden Varianten unterscheiden sich in der Frage, wie gebaut wird und welche Belastungen dabei auf die Bevölkerung zukommen.

	Aspekte bei der Bauphase	
Nur in den Ortslagen.	Wo findet die Belastung während des Baus statt?	In den Ortslagen und an der Autobahn.
In den Ortslagen müssen in bereits enge Passagen zusätzliche Gleise und hohe Lärmschutzwände gebaut werden.	Wie aufwändig ist die Bauphase?	Hier muss zuerst die neue Güterzugstrecke entlang der Autobahn gebaut werden. Dafür müssen die Auffahrten der östlichen Seite der Autobahnen verlegt werden. Dann müssen die Gleise der alten Rheintalbahn ertüchtigt werden. Die Baumaßnahmen in den Ortslagen sind vermutlich weniger belastend, da keine zusätzlichen Gleise und weniger hohe Lärmschutzwände erforderlich wären.

Während die Bahn im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ in der Bauphase von einer Vollsperrung der Rheintalbahn ausgeht (ICEs müssen während der Bauphase über die neue Güterzugtrasse geführt werden, Regionalbahnen würden vermutlich durch Busse ersetzt), stellt die IG BOHR dies in Frage: Es sei zu überlegen, ob sich auf der Rheintalbahn ohne Güterzüge und ICE's, die auf der neuen Autobahnparallelen fahren könnten, in dieser Bauphase ein in Teilbereichen eingleisiger Betrieb des Nahverkehrs machen ließe. Die Bahn sperre auch sonst bei Gleiserneuerungen die Strecken nie komplett.

5.

Um einen möglichst schnellen Ausbau der Rheintalbahn zu gewährleisten müssen die Züge komplett über die BAB-Parallele abgewickelt werden

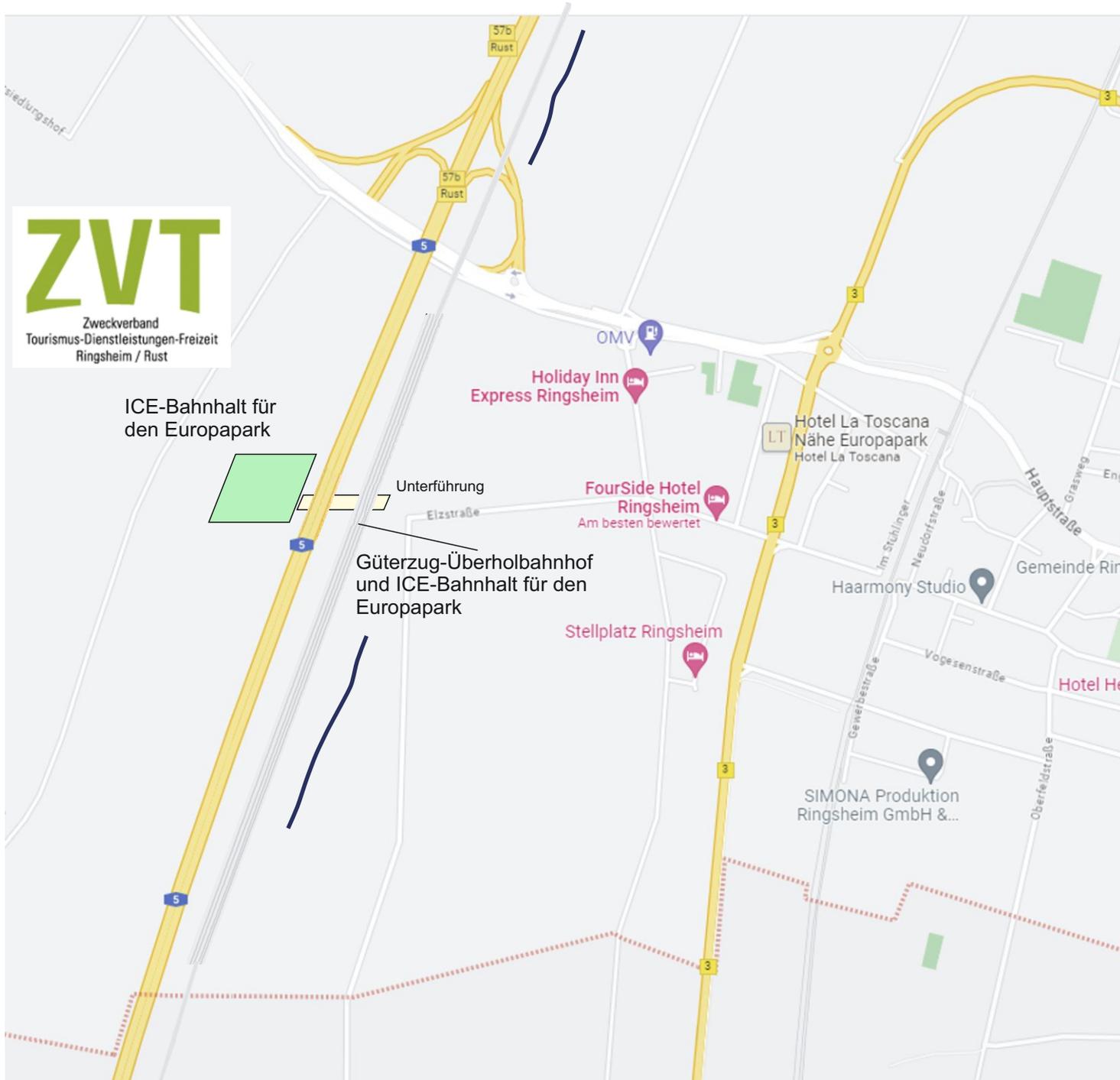


\*ohne Kosten-/Termine für Bau unter Betrieb

## Anlage 4

# Alternative Streckenplanung während der sechs- bzw. zehnjährigen Umbauphase der Rheintalbahn (Rtb)

BI BAHN  
RINGSHEIM



**Derzeitige DB-Planung:** Nördlich der A5-Ausfahrt-Rust ist der Überholbahnhof Rust für Güterzüge geplant. Weiterhin ist geplant, dass für den Um- und Ausbau der Rheintalbahnstrecke diese für mindestens **sechs** Jahre komplett gesperrt werden soll und der gesamte Nahverkehr über Bus-Ersatzverkehre stattfinden soll. Darüberhinaus fahren in dieser Zeit alle ICEs und die sonstigen Fernzüge über die neue Güterzugtrasse an der A5. Das heißt alle Europapark-Besucher müssen in dieser Zeit über Offenburg oder Freiburg mittels Bussen zum Europapark anreisen. Chaos pur!

**Alternative der BI Bahn Ringsheim:** Verlegung des Überholbahnhofs Rust südlich der A5-Ausfahrt-Rust. **Vorteil:** Der Überholbahnhof kann während der Vollsperrung z.B. auch als ICE- bzw. Fernverkehrsbahnhof ausgebaut und benutzt werden. Sofern darüberhinaus noch Reserven vorhanden sind, könnten auch noch die schnellen RE-Nahverkehrszüge diesen Bahnhof mitbenutzen und somit die Pendler aus Herbolzheim, Orschweier und Ringsheim gut versorgen und den Bus-Ersatzverkehr erheblich reduzieren.



Nach der Vorstellung des Masterplans waren an verschiedenen Stationen die Ideen der Bürgerinnen und Bürger gefragt.

FOTOS: KARL KOVACS

## Wie Rust den Verkehr regeln will

Der Masterplan Verkehr soll für weniger Autos in Rust und mehr ÖPNV-Nutzung sorgen. Wie Gemeinde und Europa-Park den Verkehr steuern wollen, ist am Donnerstag vor 100 Interessierten vorgestellt worden.

■ Von Karl Kovacs

### DER MASTERPLAN

Im Jahr 2017 entschied sich die Gemeinde, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie dem Europa-Park den fahrenden und ruhenden Verkehr neu zu ordnen. Der erste Entwurf wurde laut Bürgermeister Kai-Achim Klare 2019 vorgestellt. „Wir haben die Anregungen aus der Bevölkerung aufgenommen und versucht umzusetzen“, sagte Klare am Donnerstag in der rund vierstündigen Vorstellung des Masterplans, in der die bisherigen Ergebnisse und die Pläne dargestellt wurden. Die Umsetzung habe unter der Pandemie und dem Ukraine-Krieg gelitten, so der Bürgermeister. Einiges sei aber passiert und in den kommenden Jahren soll der Masterplan konsequent weiterverfolgt und umgesetzt werden.

Die Ziele damals und heute: ausreichend Parkplätze für den Park, die Entzerrung von Anfahrtswegen, eine Vernetzung durch ein Transportsystem, Ordnung des ruhenden Verkehrs im Dorf, Ausbau des ÖPNV, Neuordnung des Festplatzes, sichere Zufahrt zu Sportplätzen, Vereinsheimen und Naturzentrum.

### ERGEBNISSE

Seit Corona gebe es in Rust weniger Verkehr – und das trotz rund sechs Millionen Besuchen im Europa-Park pro Jahr. Hauptgrund dafür ist laut Kai-Achim Klare die Digitalisierung des Ticketsystems des Europa-Parks mit Online-Buchungen und einer Begrenzung der maximalen Besucherzahlen. „Das hat zu einer deutlichen Abflachung der Besucherspitzen und so

mit zu weniger Verkehrsbelastung in Rust gesorgt“, so Klare. Resultat: An den meisten Tagen reichten die Stellplätze aus.

Klare präsentierte dazu Zahlen: Auf der Wiese hinter dem Tipi-Dorf, an der alten Deponie und am Hotel Santa Isabel stünden nun 40 Prozent weniger Autos als 2019. Klare weiter: „Die Plätze am Tipi-Dorf waren an acht Prozent weniger Tagen überhaupt belegt.“ Geschäft worden sei das trotz mehr Öffnungstagen und der weggefallenen Schließung des Parks im November. Zu der Verbesserung habe auch die neue Autobahnanschlussstelle beigetragen.

Die ÖPNV-Angebote haben laut dem Bürgermeister ebenfalls für Entlastung gesorgt, etwa die Linie 723 von Ringsheim zum Park mit 35.000 Fahrgästen im Juli dieses Jahres. Allein im Vergleich zum Vorjahr sei die Zahl der Fahrgäste um 18 Prozent gestiegen. Besonders stolz ist Klare auf den Rust-Bus, der seit etwa einem Jahr im 30-Minuten-Takt durch den Ort fährt. „Wir haben damit 100.000 Fahrgäste transportiert. Das ist wirklich gigantisch und sucht Seinesgleichen.“

Weitere Verbesserungen waren laut Klare bessere Radanbindungen und erweiterte Zugverbindungen am Bahnhof Ringsheim. Eine Neuigkeit hatte er auch gleich zu vermelden: „Die SBB (Schweizerische Bundesbahnen/Anmerkung der Red.) plant 2024 eine exklusive Zugverbindung von Basel nach Ringsheim.“

Für weniger Verkehr im Dorf haben unter anderem die Umgestaltung und Beruhigung des Rathausplatzes und Tempo-30-Regelungen sowie das Parkkonzept – trotz anfänglicher Probleme – gesorgt.

### WEITERE PLANUNGEN

Wie der Masterplan weiter umgesetzt werden soll, stellte neben Klare der Ingenieur Saladin Keller vor. Vorgesehen ist demnach, die Einfädelung zum Großparkplatz des Europa-Parks zu verbessern und den Verkehr aus dem Dorf, inklusive Reisebusse, über eine Umfahrung des Parkplatzes zu lenken. Die Fernbusse sollen bei der Anfahrt direkt zu drei neuen Haltestellen in der Nähe des Camp Resorts



geleitet werden. Dadurch soll vermieden werden, dass Fahrzeuge durch den Ort fahren. Gleichzeitig sollen Rad- und Fußwege so gestaltet werden, dass man gefahrlos ins Dorf gelangt.

Der Rheinweg wird laut Keller barrierefrei umgebaut und es werden fünf Bushaltestellen – ausschließlich für den ÖPNV – eingerichtet. Die Bauarbeiten sollen in mehreren Abschnitten erfolgen. Geplanter Beginn ist in diesem November. Von Januar bis April soll es im Bereich des Camp Resorts weitergehen, anschließend im April der Knoten beim Parkplatz folgen. Ende 2024 sollen laut Keller die Arbeiten in der Rheinstraße beginnen.

Weitere Verbesserungen versprechen sich die Verantwortlichen mit dem Bau einer Monorail-Bahn, die zwischen den Hotels des Europa-Parks und der Wasserwelt Rulantica Gäste transportieren soll. Diese Gäste werden dann im besten Fall ihre Autos beim Rulantica abstellen. Ohnehin sei dies, so Bürgermeister Klare und Europa-Park-Inhaber Jürgen Mack, ein Ziel: mehr Besuche im Park, ohne mehr Besucherinnen und Besucher in den Ort zu bringen. Gelingen soll das, indem die Menschen länger bleiben. „Das ist das Ziel bei unseren Expansionsplänen“, so Mack.

Lukas Scheub vom Europa-Park ging auf die Entwicklung beim Camp Resort mit dem Tipi-Dorf ein. „Es gibt Konzepte für das neue Gästehaus, aber noch keine finale Version, so weit sind wir noch nicht“, sagte Scheub. Neben einem 12,6 Meter hohen Gästehaus mit etwa 120 Zimmern und einem Restaurant mit Frühstücksraum soll ein maximal dreigeschossiges Parkdeck für die Gäste entstehen.

Planerin Lioba Fischer stellte die für die Parkplatzzumfahrung notwendigen Bebauungsplanänderungen vor.

### FRAGEN UND ANREGUNGEN

Aus dem Publikum wurde die Vorstellung des Masterplans gelobt. Es gab aber auch kritische Nachfragen. Beispielsweise zu den Plänen rund ums Tipi-Dorf. Ob die „deutliche Urbanisierung“ dort vom Ge-

meinderat gewünscht sei, wollte ein Zuhörer wissen. Dazu sagte Gemeinderat Karl-Heinz Debacher: „Wenn wir es nicht gewollt hätten, hätten wir es nicht geplant.“ Gleichzeitig betonten er, Ratskollege Ewald Scherer und Bürgermeister Klare, dass es „ein zähes Ringen“ gewesen sei, bis die Entscheidung stand. Klare: „Es war uns wichtig, dass es dort keine Außenveranstaltungen gibt, damit es zu keiner Lärmbelastung im Dorf kommt. Insgesamt müssen die Interessen der Gemeinde und des Parks ausbalanciert werden. Das ist uns hier gut gelungen.“ Das neue Gästehaus sehen Verwaltung und der Großteil des Gemeinderats unproblematisch. Gleichzeitig sei ein neues Parkdeck eine Bedingung für das Einvernehmen gewesen, hieß es weiter.

Weiter wurde angeregt, statt des mit Diesel betriebenen Rust-Busses ein Fahrzeug mit Elektroantrieb einzusetzen. Dazu sagte Lukas Scheub, dass der Europa-Park, der sich an den Kosten des Busses beteiligt, dies prüfe. Sollte es wirtschaftlich darstellbar sein, sei er zuversichtlich, dass dies umgesetzt werden könne. „Wir planen auch eine weitere Haltestelle im Bereich der Parkverwaltung“, ergänzte Scheub.

Weitere Wortmeldungen gab es zur Parkdauer von drei Stunden beim Badesee, die als nicht ausreichend erachtet wurde. Dazu Klare: „Wir können es nicht allen recht machen und müssen allen die Chance geben, dort zu parken, nicht nur einer Nutzergruppe.“ Auch die Nutzung der Überlaufparkplätze bei vielen Besuchern des Europa-Parks wurde kritisch hinterfragt. Diese seien, so der Bürgermeister, geduldet. Ziel sei es aber, sie so selten wie möglich zu nutzen. Gefüllt werden die Plätze an starken Tagen ab 8.30 Uhr, um Rückstaus zu verhindern.

Ebenfalls in der Halle war Roland Gäbler, Leiter des Straßenbauamts im Landratsamt. Er lobte den Masterplan und die bisherige Umsetzung: „Es heißt immer, wer Straßen plant, erntet Verkehr. In diesem Fall sehen wir, dass das nicht der Fall ist und Leute auf den ÖPNV umsteigen.“

### KOMMENTAR

Masterplan Verkehr

## Die Bahn hat viel Potenzial

■ Von Karl Kovacs

Als „Druckbetankung mit Informationen“ bezeichnete Rusts Bürgermeister Kai-Achim Klare die Vorstellung der Ergebnisse und die weiteren Planungen im



Rahmen des Masterplans Verkehr. Da hatte er recht. Allein etwa drei Stunden dauerten die Präsentationen und der Austausch mit den Zuhörerinnen und Zuhörern. Danach ging es zu später Stunde noch an die verschiedenen Tische, an denen es um die Themen ÖPNV, Tipi-Dorf, Radwege, Parkplatzumfahrung und Fernbusse ging.

Das Engagement der Gemeindeverwaltung und des Europa-Parks, der den Großteil des Verkehrs im Ort aufgrund seiner Beliebtheit verursacht, um die Menschen im Ort beim Thema Verkehr mitzunehmen, ist groß. Zurecht: Einerseits profitiert das Dorf von der Strahlkraft des Freizeitparks, auf der anderen Seite haben die vergangenen Jahre gezeigt, dass die Gemeinde Rust, was den Verkehr anbelangt, an seine Grenzen gekommen ist.

Die bisherigen Ergebnisse, die aus dem Masterplan umgesetzt wurden, haben bereits zu Verbesserungen geführt. Wenn die Umfahrung des Großparkplatzes samt der barrierefreien Umgestaltung der Rheinstraße wie geplant umgesetzt werden, werden die Menschen im Ort noch mehr profitieren. Die vom Europa-Park vorgesehene Monorail-Bahn zwischen den Hotels und Rulantica sollte ebenfalls zügig realisiert werden. Bei der Wasserwelt auf der einen und den Hotels auf der anderen Seite darf nicht Schluss sein. Die Bahn hat das Zeug dazu, einmal einen Außenparkplatz Richtung Ringsheim oder gar den dortigen Bahnhof mit dem Haupteingang des Parks zu verbinden. Vielleicht sogar mit weiteren Stopps, damit nicht nur Gäste des Freizeitparks die Bahn nutzen, sondern auch Rusterinnen und Ruster.

► kovacs@badische-zeitung.de

### TERMINE

#### ORSCHWEIER Ortschaftsratsrat

Die nächste Ortschaftsratsratung ist am Dienstag, 21. November, 19.30 Uhr, in der Böcklinstube des Rathauses. Es geht unter anderem um die Kalkulationen der Wasser- und Abwassergebühren sowie um die Baumkontrolle.

### SO IST'S RICHTIG

#### ETTENHEIM Falsche Person

Beim Bericht über die Hauptversammlung der Ettenheimerer Narrenzunft Wölfe ist der Redaktion bei der Bearbeitung des Textes ein Fehler unterlaufen. Der Kassenbericht wurde nicht von der Rechnerin Anja Decoux, sondern in Vertretung von Beisitzer Tobias Decoux vorgetragen, weil sie wegen Krankheit nicht anwesend war. **BZ**

#### Weniger Fallen

Münchweiers Ortsvorsteherin Charlotte Götz hat kürzlich nicht, wie fälschlich berichtet, eine Besprechung mit Jägern zum Problem der Bisam- und Nutriaplage abgehalten. Sie hat an einer von der Stadt angesetzten entsprechenden Jagdpächterbesprechung teilgenommen. Ab 2024 werden von der Stadt nicht wie vermeldet 24, sondern zehn Fallen neu angeschafft. **mima**



Die Protagonisten: (von links): Lukas Scheub (Europa-Park), Lioba Fischer (Planerin), Saladin Keller (Ingenieur) und Bürgermeister Kai-Achim Klare



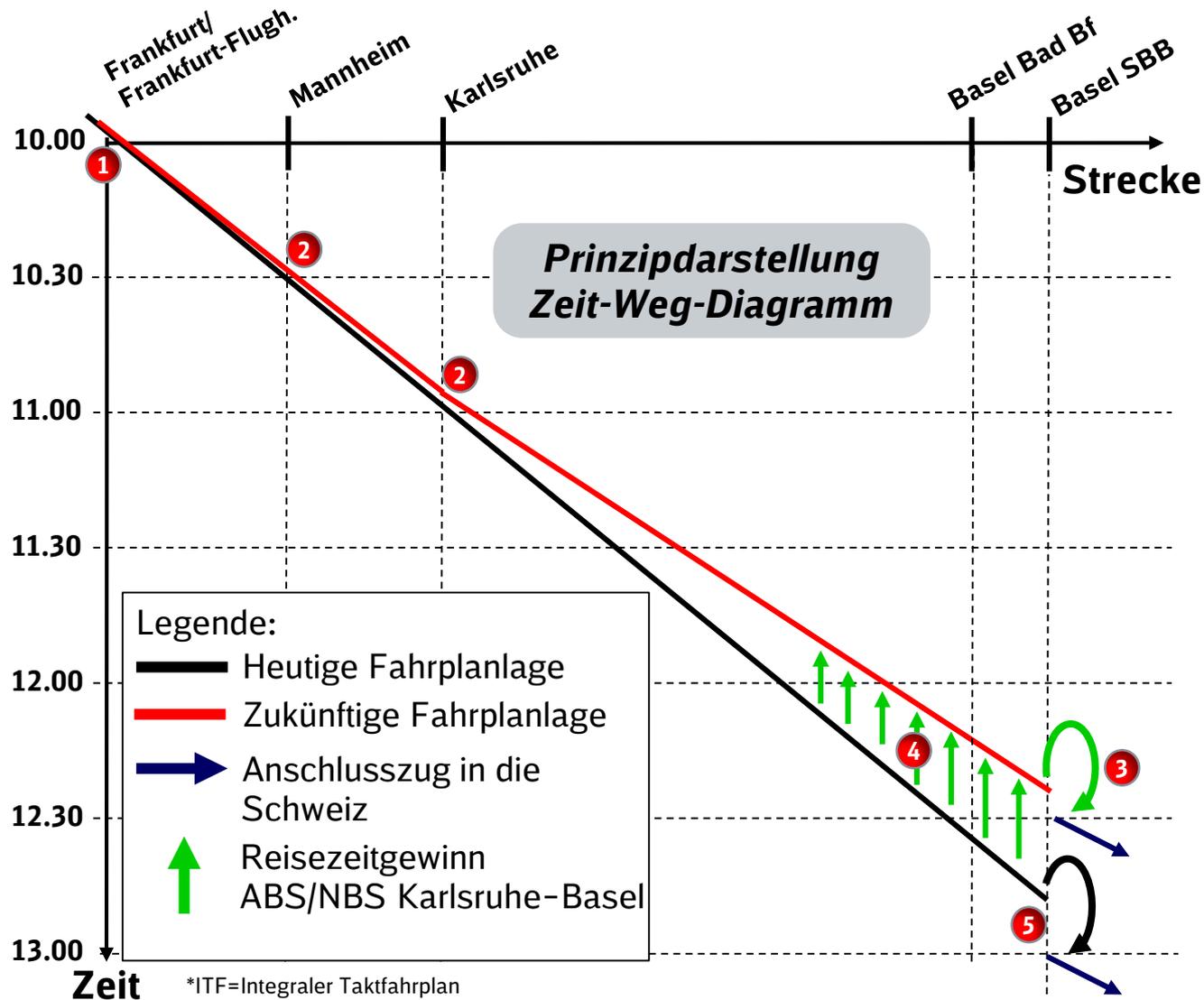
Fotos: Erhard Hehl, Oskar Baumann, Robert Mosbacher, Volker Emerleben (v.l.n.r.)

# Großprojekt Karlsruhe-Basel

## 9. Sitzung Regionales Projektbegleitgremium „Autobahnparallele“

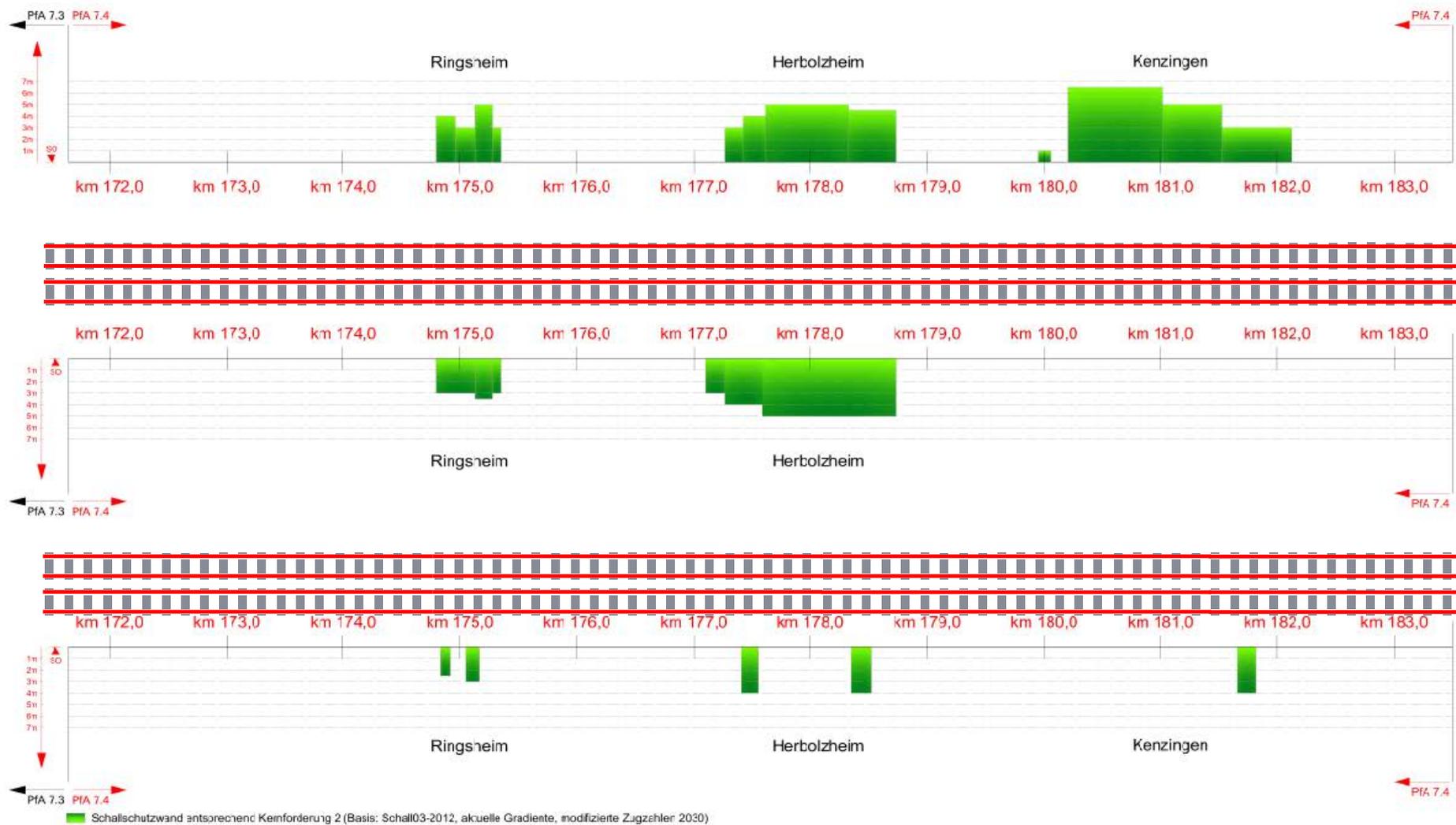


Nur das Erreichen des nächst früheren ITF\*-Knotens in Basel SBB führt zur marktwirksamen Reisezeitverkürzung

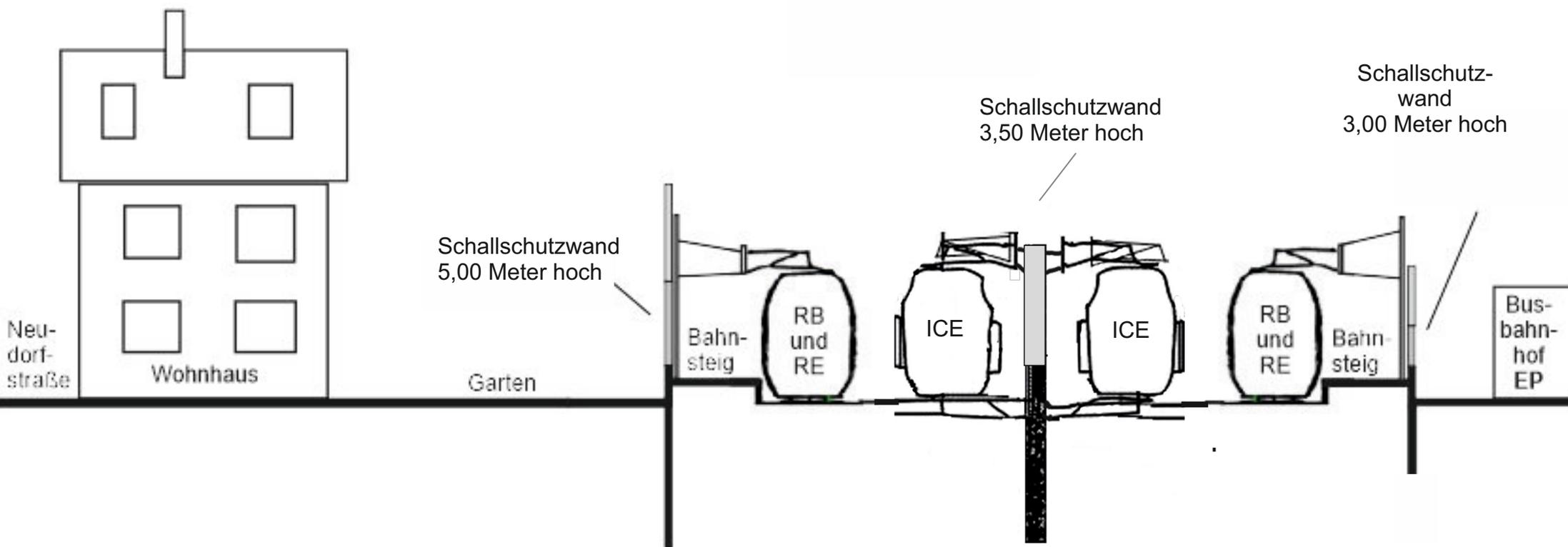


- 1 Festpunkte sind die Strecken Köln-Frankfurt-Flughafen und Fulda-Frankfurt Hbf; unterstellt ist die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar
- 2 Beibehaltung ITF-Knoten Mannheim und Karlsruhe
- 3 Heute erreichen die Fernzüge aus Deutschland in Basel SBB den ITF-Knoten zur vollen Stunde
- 4 Durch die ABS/NBS Karlsruhe-Basel und Rhein/Main-Rhein/Neckar ergeben sich Reisezeitgewinne im SPfV
- 5 Der Reisezeitgewinn muss so hoch sein, dass der um eine halbe Stunde frühere ITF-Knoten in Basel SBB sicher erreicht wird - Anschlüsse bzw. Durchbindungen

PfA 7.4  
ABS  
Schallschutzwände „Vollschutz“

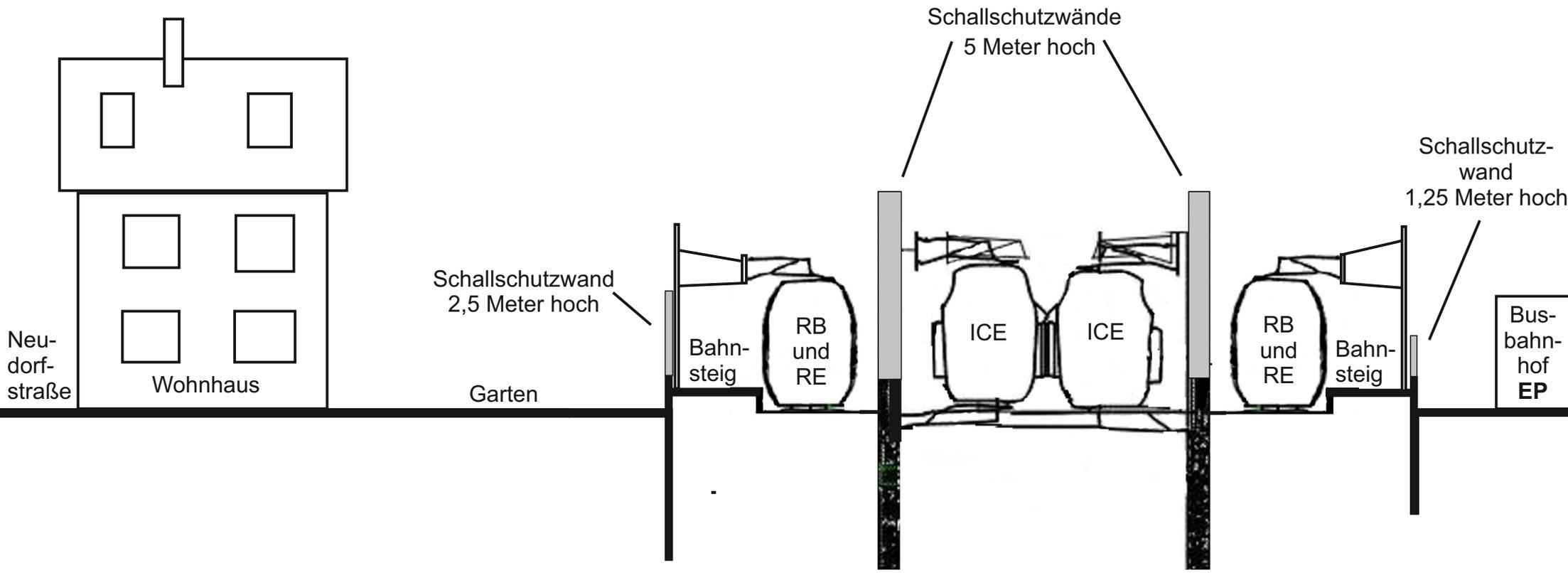


# DB-Planung der Schallschutzwände durch Ringsheim



**Hinweis:** Damit sich Schall/Lärm nicht gut ausbreiten kann, ist es notwendig den Lärmschutz an der Quelle anzusetzen, sprich die Lärmschutzwände möglichst nahe an die ICE-Züge zu bringen.

# Alternative Anordnung der Schallschutzwände durch Ringsheim



**Hinweis:** Damit sich Schall/Lärm nicht gut ausbreiten kann, ist es notwendig den Lärmschutz an der Quelle anzusetzen, sprich die Lärmschutzwände möglichst nahe an die ICE-Züge zu bringen.

ENTWURF

# Lärm- aktionsplan

des Eisenbahn-Bundesamtes  
Runde 4 (veröffentlicht 2023)

Anlage 9



Eisenbahn-Bundesamt

# 8. Maßnahmen



In diesem Kapitel werden technische Möglichkeiten zur Minderung von Schienenverkehrslärm betrachtet. Hierbei wird untergliedert in:

- Maßnahmen an der Schallquelle bzw. dem Emissionsort (z.B. am Fahrzeug),
- Maßnahmen im Ausbreitungsweg (z.B. Schallschutzwände) und
- Maßnahmen am Immissionsort (z.B. Schallschutzfenster).

Im Lärmschutz werden Maßnahmen am Entstehungsort und im Ausbreitungsweg als „aktive“ Maßnahmen bezeichnet. Maßnahmen am Immissionsort werden als „passive“ Maßnahmen bezeichnet.



Abbildung 269: Im aktiven und passiven Schallschutz entwickelte und verwendete technische Lärminderungsmaßnahmen. (Quelle: nach Deutsche Bahn AG / C3 Creative Code and Content GmbH)

### 8.1. Lärminderung an der Quelle

Schall kann sehr effektiv direkt an der Quelle begegnet werden. Daher steht die Reduktion der Schallabstrahlung von Loks, Triebwagen und Waggons sowie der Schienen selbst im Zentrum bei der Minderung von Schallemission.

### Minderung am Fahrzeug

Kontinuierlich werden Lösungen entwickelt, um die Schallentstehung und Ausbreitung am Fahrzeug zu reduzieren. Neu zugelassene Schienenfahrzeuge unterliegen der TSI Lärm, der Verordnung der Europäischen Union 1304/2014. Die TSI Lärm trat in ihrer ersten Fassung 2006 in Kraft und gilt für alle Schienenfahrzeuge, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung in Betrieb genommen wurden. Seitdem sind Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen (GG-Sohlen) nicht mehr zulassungsfähig. 2014 erfolgte die Revision der TSI Lärm; es wurden die Geräuschanforderungen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und für konventionelle Schienenfahrzeuge zusammengeführt. Die Regelungen der TSI Lärm werden nur bei neuen Fahrzeugen angewendet. Fahrzeuge im Altbestand, die vor 2006 zugelassen worden sind, bleiben hiervon unberührt. Im Jahr 2019 wurde die TSI Lärm oder TSI Noise auf Initiative der EU-Kommission überarbeitet. Seitdem dürfen laute Güterwagen auf sogenannten „Quieter routes“ ab dem 8. Dezember 2024 nicht mehr fahren (BMDV 2022: Lärmschutz im Schienenverkehr). Als „Quieter routes“ werden Strecken bezeichnet, auf denen zwischen 2015 und 2017 mehr als zwölf Güterzüge pro Nacht fahren und die eine Mindestlänge von 20 km aufweisen (Artikel 5b TSI Lärm<sup>58</sup>). Weitere Informationen zu „Quieter routes“ sind im Kapitel 7.2.6 Quieter Routes (TSI Noise) zu finden.

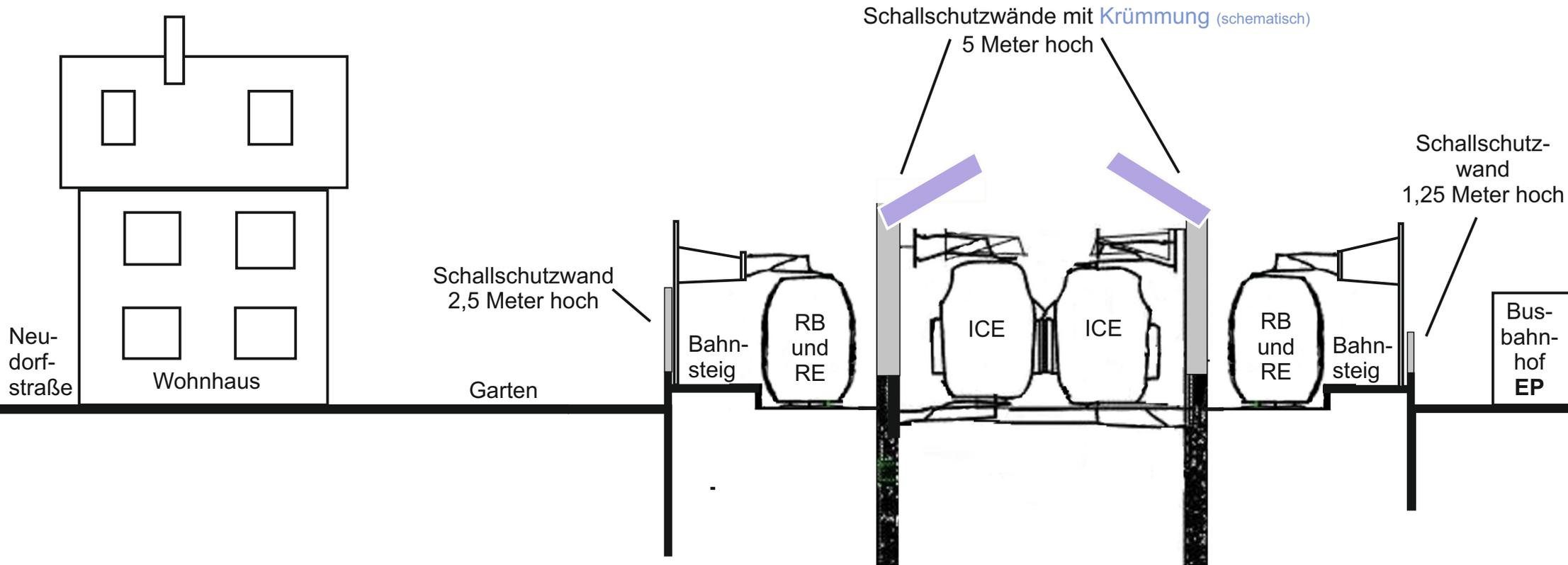
### Verbundstoffbremsen (auch bekannt als „Flüsterbremsen“)

Bis zur Einführung des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmschG) und des damit einhergehenden Verbots des Betriebs lauter Güterwagen zum 13. Dezember 2020, gehörten bei Güterwa-

<sup>58</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ auf Bestandsgüterwagen, ABl L139 I/89

# Alternative Anordnung der Schallschutzwände durch Ringsheim

BI BAHN  
RINGSHEIM



**Hinweis:** Damit sich Schall/Lärm nicht gut ausbreiten kann, ist es notwendig den Lärmschutz an der Quelle anzusetzen, sprich die Lärmschutzwände möglichst nahe an die ICE-Züge zu bringen.

# Schön ist anderst!



Man(n)/Frau gewöhnt sich  
an alles!

Aber nicht alles ist schön und  
gibt einem ein gutes Gefühl!

2,50 m

2,50 m

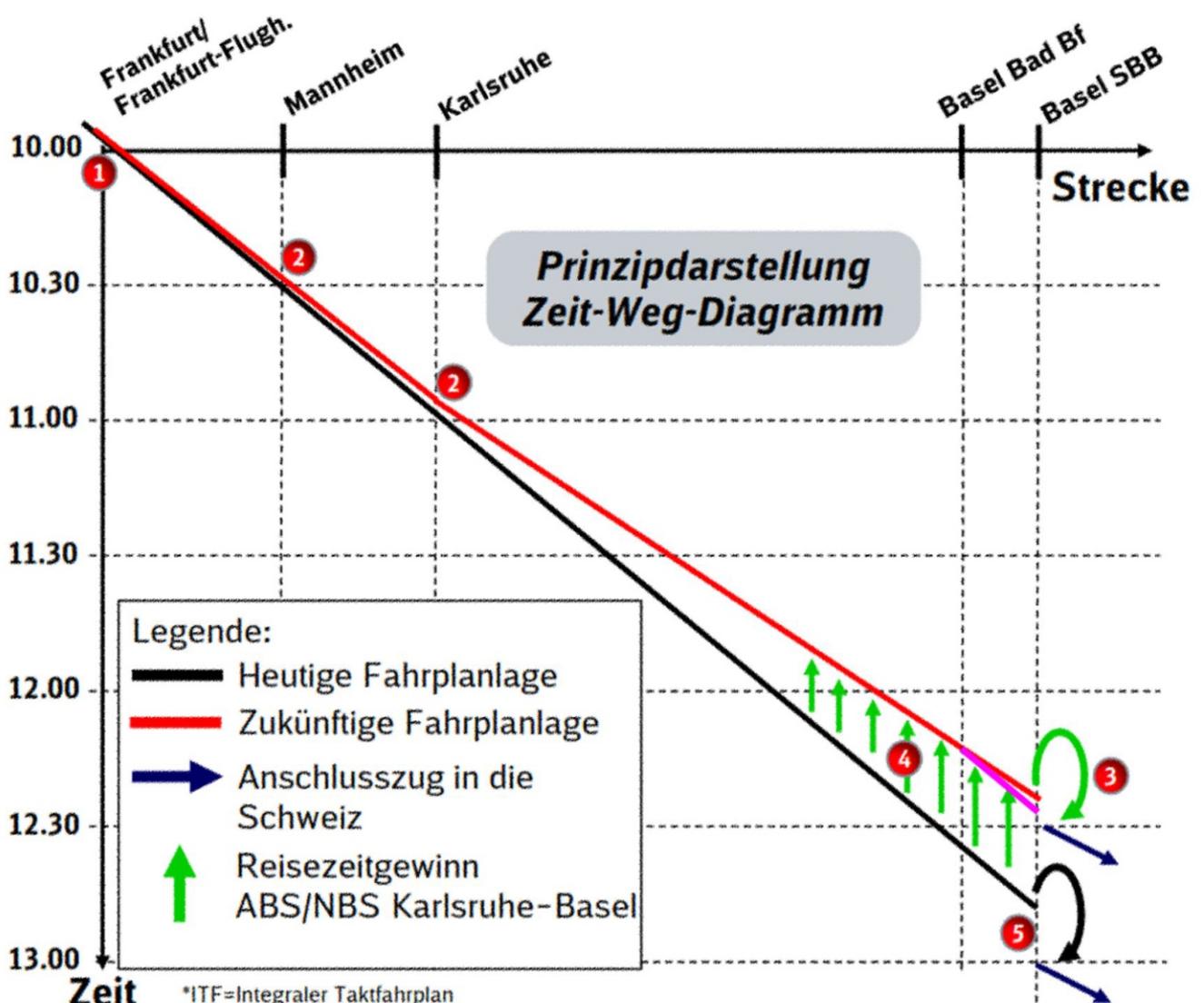


# Schön ist anderst!



# DB-Planer-Schummel bei der marktwirksamen Reisezeitverkürzung von Frankfurt nach Basel SBB

Bei der Ankunftszeit in Basel SBB wurde geschummelt, denn die Ausbaustrecke der Rtb endet in Basel Bad Bf und nicht in Basel SBB. Da sich in der Schweiz nichts ändert können folglich auch nicht 2 - 3 Minuten von Basel Bad Bf nach Basel SBB eingespart werden! D.h. die zukünftige Fahrplanlage (**rote Gerade**) macht beim Basel Bad Bf einen Knick (**violette Gerade**) und geht parallel mit der heutigen Fahrplanlage (schwarze Gerade) weiter. Damit haben die DB-Planer selber bewiesen, dass eben keine 31 Minuten sondern maximal 29 Minuten eingespart werden können. Ist es da nicht angebracht auch die anderen Einsparminuten zu hinterfragen?



# Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel  
Sonderausgabe | September 2023

## Anlage 15

### Editorial



#### Liebe Leser:innen,

wir freuen uns, Ihnen die Studie „Regionalökonomische, verkehrliche und umweltpolitische Effekte des Ausbaus der Rheintalbahn“ vorzustellen. Der Ausbau der Rheintalbahn ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn. Die Studie untersucht erstmals explizit die Auswirkungen des Projektes Karlsruhe–Basel auf die Region.

Seit Jahren werben wir mit kürzeren Fahrzeiten, mehr Kapazitäten und verbessertem Lärmschutz für unsere neue Strecke. Wir wollten wissen, welche sichtbaren und spürbaren Vorteile darüber hinaus für die Region entstehen. Ich kann Ihnen an dieser Stelle schon einmal verraten: Von den Milliarden, die wir in die Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel investieren, verbleibt eine gewaltige Summe in der Region.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Mit freundlichen Grüßen

**Ihr Philipp Langefeld**  
**Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel**

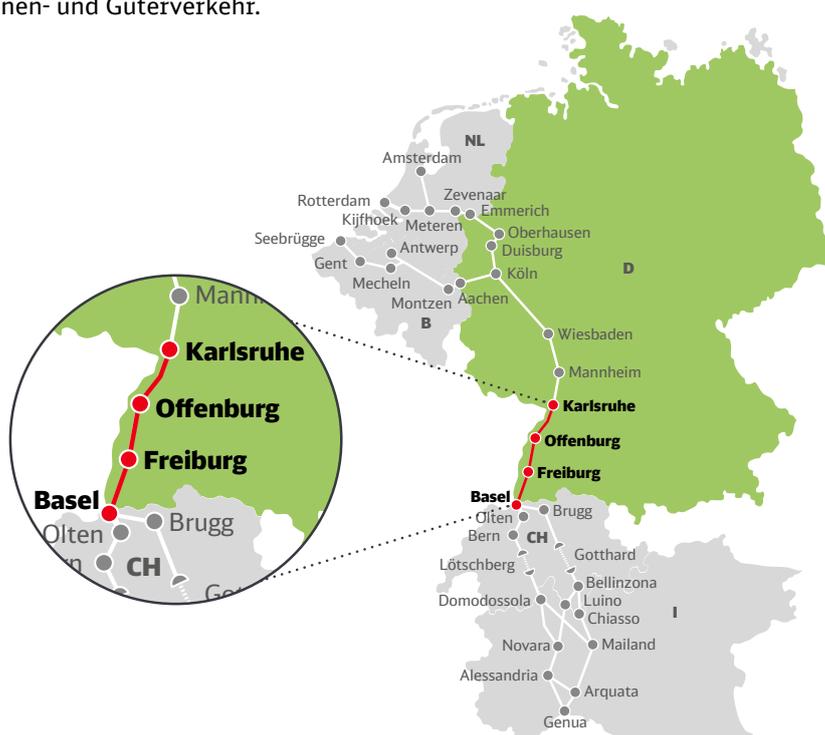
## Deutsche Bahn führt Pionierstudie zur Rheintalbahn durch

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist ein wichtiger Treiber der Mobilitätswende. Deshalb will die Bundesregierung in den nächsten Jahren immense Summen in das Schienennetz investieren. Doch welche Auswirkungen haben derart große Investitionen auf die davon betroffenen Regionen?

In Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforchung mbH (GWS) und der PVT Transport Consult GmbH (PTV) ging die Deutsche Bahn dieser Frage nach. In einer Studie wurden erstmals die Auswirkungen des Ausbaus der Rheintalbahn auf die Region untersucht.

### Die Rheintalbahn als Herzstück des Eisenbahnkorridors Rotterdam–Genua

Im Herzen des europäischen Eisenbahnkorridors zwischen Rotterdam und Genua erstreckt sich die bedeutende Bahnstrecke Karlsruhe–Basel. Die Verkehrsachse gehört zum vorrangig eingestuften Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) und spielt daher eine zentrale Rolle im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr.



**Status quo: Kapazitätsengpässe prägen die Strecke**

Mehr als 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs verkehren täglich auf der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel.

Um Kapazitätsengpässe zu beheben, modernisiert die Bahn die Strecke und baut zwei zusätzliche Gleise. Das erhöht die Streckenkapazitäten. Für die Zukunft bedeutet das mehr Platz für Güter- und Nahverkehrszüge auf der klimafreundlichen Schiene. Auch Reisende im Fernverkehr profitieren: Sie sparen bis zu einer halben Stunde Fahrzeit ein.



**Studie zeigt: Region profitiert vom Bahnausbau**

Doch welche weiteren Auswirkungen hat der Ausbau der Rheintalbahn auf Wirtschaft, Umwelt und die Menschen in der Region? Wie profitieren einzelne Kommunen von dem Projekt? Diese Fragen beantwortet die Studie.

**Die Autor:innen der Studie**

Die Studie wurde von zwei renommierten Organisationen durchgeführt. Die **Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforshung mbH (GWS)** ist eine privatwirtschaftliche Wirtschaftsforschungseinrichtung mit mehr als 25 wissenschaftlichen Mitarbeiter:innen. Ihre Expertise liegt in der Unterstützung von Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft bei der Entscheidungsvorbereitung in ökonomischen, ökologischen und sozioökonomischen Fragen.

Die **PTV Transport Consult GmbH (PTV)** ist spezialisiert auf konzeptionelle Verkehrsplanung und Verkehrssimulation. Mit rund 100 Mitarbeiter:innen bietet das Unternehmen Beratung in lokalen, kleinräumigen Untersuchungen von Verkehrslagen sowie überregionalen, verkehrsübergreifenden Prognosen und Masterplänen.

**Die Rheintalbahn stärkt Konsum, Steuereinnahmen und Arbeitsmarkt**

Die Studienergebnisse zeigen, dass die gezielten Investitionen in den Ausbau der Rheintalbahn der Wirtschaft, der Umwelt und den Menschen vor Ort auf vielfältige Weise zugutekommen.

Im Jahr 2010 wurden insgesamt 90 Millionen Tonnen Güter per LKW, Binnenschiff oder der Bahn aus der Region verschickt. Bei etwa 1% des Verkehrsaufkommens wurde der Verkehrsträger gewechselt. Insgesamt transportierten LKWs mehr als 87% der Waren, 8% der Güter wurden verschifft. Die Bahn exportierte lediglich 6% der Waren, die jedoch eine beachtliche Wertschöpfung von 1,7 Milliarden

Euro generierten. Hier zeigt sich das große Potenzial der Rheintalbahn: Die Studie prognostiziert durch die gesteigerten Kapazitäten des Güterverkehrs eine Erhöhung des Wertschöpfungspotenzials in der Region.

Der Bund und die Deutsche Bahn investieren Milliarden in den Aus- und Neubau der Strecke. Die Investitionen führen zu einer gesteigerten Nachfrage entlang der gesamten Lieferkette, die bereits heute eine zusätzliche Wertschöpfung von etwa 2,5 Milliarden Euro geschaffen hat. Die Studie prognostiziert bis Mitte der 2040er Jahre ein zusätzliches Potenzial von bis zu 8,3 Milliarden Euro. Dieses wird hauptsächlich durch Baugewerbe, Unternehmensdienstleistungen und Industrie erzeugt. Kommunen vor Ort können durch höhere Gewerbesteuereinnahmen

profitieren. Diese Zahlen belegen das Potenzial der Rheintalbahn – regional und überregional.

Der Ausbau schafft neue Aufgaben in den Bereichen Instandhaltung und Logistik und somit auch neue Arbeitsplätze auf dem lokalen Arbeitsmarkt. In den kommenden 15 Jahren können jährlich bis zu 3.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Für Arbeitgeber:innen vergrößert sich das Einzugsgebiet durch verkürzte Fahrzeiten und höhere Taktungen. Arbeitnehmer:innen bieten sich mehr Möglichkeiten bei der Job- und Ausbildungswahl. So können sie den Job finden, der optimal zu ihnen passt.

**Umwelt: 190.000 Tonnen CO<sub>2</sub> weniger**

Durch den Ausbau der Strecke steigen die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr um rund 1,3 Millionen im Jahr. Dadurch werden pro Werktag rund 3.700 Pkw-Fahrten vermieden. Auch die Nachfrage im Flugverkehr sinkt. So können jährlich im Untersuchungsraum rund 190.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden. Dies stellt einen bedeutenden Beitrag zur Nachhaltigkeit dar und unterstützt die Bemühungen im Kampf gegen den Klimawandel.

**Mehr Pünktlichkeit und Angebot im Regionalverkehr**

Die Investitionen führen laut Studie zu einer Vielzahl von Verbesserungen im Regionalverkehr – Reisende profitieren von Zeitersparnissen, erhöhter Pünktlichkeit und einer Verdichtung des Angebots. Umlagerungen des Güterverkehrs auf der Strecke der Rheintalbahn sorgen zudem für eine Lärmentlastung bei rund 200.000 Menschen.

**Was ist Wertschöpfung?**

Wertschöpfung meint die Umwandlung von produzierten und vorhandenen Gütern in finanzielle Werte. Die für das Infrastrukturvorhaben notwendigen Investitionen steigern die Wertschöpfung der mit der Umsetzung beauftragten Unternehmen. Auch später anfallende Ausgaben für die Instandhaltung der Strecke führen zu zusätzlicher Nachfrage. Eine höhere Wertschöpfung bedeutet mehr wirtschaftlichen Nutzen für die Region. Dazu gehören beispielsweise Einnahmen für Unternehmen, die Schaffung von Arbeitsplätzen und zusätzliche Ausgaben vor Ort.

**Positive Effekte durch Ausbau der Rheintalbahn auf Wirtschaft, Verkehr und Umwelt**

- ↓ -% • ca. **1.1 Mio Pkw-Fahrten pro Jahr** weniger. Dies entspricht rund 3.700 vermiedenen Pkw-Fahrten pro Werktag
- ↓ -% • ca. **420.000 Lkw-Fahrten pro Jahr** weniger – das entspricht etwa 35 Lkw-Tagen auf der A5
- ↑ +% • ca. **10 Mio. Zugkilometer pro Jahr** im Güterverkehr zusätzlich
- ↑ +% • rd. **190.000 t CO<sub>2</sub>-Einsparungen pro Jahr** möglich
- ↑ +% • dauerhaft ca. **300 Mio. Euro Wertschöpfung jährlich in der Region** (in den nächsten fünfzehn Jahren aus dem Bau, dann aus den Projekteffekten)
- ↑ +€ • ca. **3.000 Arbeitsplätze** werden in den nächsten 15 Jahren in der Region durch den Bau gesichert, danach langfristige Verbesserung der Arbeitsplatzbedingungen

## Untersuchte Fallkommunen profitieren deutlich

Die Effekte des Ausbaus der Rheintalbahn wirken sich in unterschiedlichem Maße auf die umliegenden Städte und Gemeinden aus. Im Rahmen der Studie untersuchten die Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbH (GWS) und die PTV Transport Consult GmbH (PTV) die Auswirkungen der Infrastrukturinvestition auf drei Fallkommunen. Zu diesen zählten die Stadt Freiburg im Breisgau, Oberzentrum und Metropolregion, deren wirtschaftlicher Schwerpunkt im Bereich Dienstleistung und Tourismus liegt; als Beispiel für eine kleinere Stadt diente das Mittelzentrum Lahr mit einem starken Fokus auf Logistik und verarbeitendem Gewerbe. Zuletzt wurden am Beispiel der Gemeinde Eschbach Effekte für kleinere Gemeinden ohne direkte Anbindung an das Schienennetz untersucht.

Alle drei Fallgruppen profitieren deutlich vom Ausbau. Zum einen wird es leiser: In allen Kommunen verläuft die Rheintalbahn heute durch Wohngebiete. Die Wohnlagen an der Strecke werden durch die Verlagerung der Güterzüge auf die zwei neuen Gleise an der Autobahn deutlich entlastet.

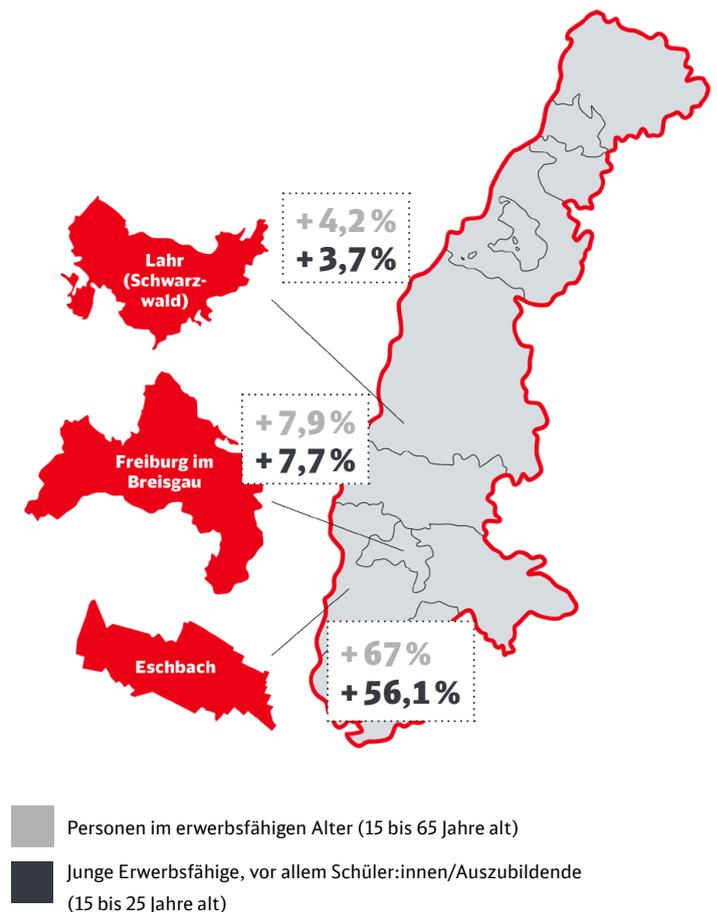
## Einzugsgebiet vergrößert sich

Zum anderen werden zentrale Zielorte schneller mit der Bahn erreicht: Für Lahr verkürzt sich die Fahrzeit nach Kehl beispielsweise um etwa zehn Minuten, auch Eschbach kann mit einem angepassten Bustakt künftig zehn Minuten bei der Fahrt nach Freiburg einsparen. Freiburg profitiert von den Verbesserungen im Fernverkehr und einer Angebotsverdichtung im Nahverkehr.

Für alle Kommunen vergrößert sich durch den Streckenausbau das Einzugsgebiet. Es können in der gleichen Zeit deutlich mehr Menschen die Fallkommunen erreichen. Dadurch vergrößert sich der Arbeitsmarkt für Beschäftigte und Unternehmen. Pendelnde werden durch kürzere Reise-

zeiten entlastet. Darüber hinaus ergeben sich auch neue wirtschaftliche Potenziale. Diese sind zum Teil zeitlich begrenzt durch die Bautätigkeiten und Investitionen der Bahn, aber es werden auch dauerhafte Effekte ermöglicht. Zu diesen könnte z. B. der Bau eines neuen Logistik-Leistungszentrums in Lahr gehören.

## Unternehmen erreichen mehr Beschäftigte durch kürzere Pendelzeiten



## Die Studie und weitere Infos finden Sie unter:

[www.karlsruhe-basel.de/studie](http://www.karlsruhe-basel.de/studie)  
[www.gws-os.com/de/publikationen](http://www.gws-os.com/de/publikationen)

## Impressum

### Herausgeber

DB Netz AG  
Großprojekt Karlsruhe–Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe  
[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

### Grafiken

DB NETZE | GWS Research Report 2023/04

## Kontakt

Telefon: 0721 938-2323  
E-Mail: [kontakt@karlsruhe-basel.de](mailto:kontakt@karlsruhe-basel.de)

[www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de)



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

Direkt zum Projekt



## BRIEFE AN DIE BZ

### AUSBAU RHEINTALBAHN

## „Not tun Investitionen in die Infrastruktur“

Leserzuschrift zum Bericht „Häuser stehen der Rheintalbahn im Weg“ vom 27. Januar:

Wie in der Badischen Zeitung zu lesen ist, hat die Bahn große Pläne. Ein ICE soll künftig laut Fahrplan in 22 statt bislang circa 30 Minuten Basel von Freiburg aus erreichen. Dafür sind allein zwischen Freiburg und Bad Krozingen Begradigungen der Strecke und ein zweispuriger Tunnel mit 1,35 Kilometern Länge geplant sowie eine Vielzahl von Brücken und Durchlässen. Selbst als gelegentliche Bahnfahrerin reibe ich mir verwundert die Augen. Ist es doch heutzutage ein Glücksfall, wenn man bei einer Zugreise einigermaßen pünktlich am Zielort ankommt.

Pendler\*innen können ein trauriges Lied davon singen, denn Zugverspätungen, das Verpassen von Anschlüssen bis hin zu Zugausfällen sind mittlerweile leider nicht mehr die Ausnahme, sondern Normalität.

Das Wagenmaterial ist veraltet, die Infrastruktur marode, und der Personalmangel verschärft die Probleme. Es ist ein Trauerspiel, dass notwendige Sanierungen in den vergangenen Jahrzehnten unter anderem zugunsten einiger weniger fragwürdiger Großprojekte (wie Stuttgart 21) vernachlässigt wurden. Bahnfahren ist heute weniger attraktiv und verlässlich als vor zehn oder 20 Jahren.

Das ist die fatale Konsequenz einer seit Jahrzehnten von diversen Bundesver-

kehrsministern verfehlten Bahnpolitik. Was also Not tut, sind Investitionen in die Infrastruktur, in neue Züge, akzeptable oder attraktive Arbeitsbedingen für die Beschäftigten sowie Verlässlichkeit und guter Service für die Kunden und Kundinnen der Bahn. Nur so kann die Verkehrswende, die für mehr Klimaschutz unerlässlich ist, Schritt für Schritt gelingen.

Wenn die Bahn stattdessen Unsummen für eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 Stundenkilometer zur rein theoretischen (!) Verkürzung der Fahrzeiten ausgibt, werden weiterhin die falschen Prioritäten gesetzt.

Hinzu kommen die Belastungen für Schallstadt, für die Anwohner\*innen, für Hausbesitzer\*innen, die angeblich enteignet werden müssen, und die ganze Region.

Der Bundesverkehrsminister sollte die Vorgabe, die Streckengeschwindigkeit auf 200 Stundenkilometer zu erhöhen, schnellstens kassieren. Wer die Bahn wieder attraktiv machen will, muss die Mittel umwidmen für den Abbau des Sanierungsstaus, für die Ertüchtigung der Infrastruktur, für neues Wagenmaterial und vieles mehr, damit Bahnfahren wieder eine pünktliche, verlässliche und umweltverträgliche Alternative zum Autofahren werden kann.

**Edith Sitzmann, frühere  
Landtagsabgeordnete und  
Finanzministerin a. D., Freiburg**