

---

## Planfeststellungsabschnitt 7.4

### Ettenheim, Ringsheim, Herbolzheim bis Kenzingen

Bau-km (NBS) 171,714 – 183,500 (Strecke 4280) und

Bau-km (ABS) 172,088 – 182,143 (Strecke 4000)

#### Kontaktadresse:

BI Bahn Ringsheim e.V.

c/o Geschäftsstelle

Neudorfstraße 13

77975 Ringsheim

Tel.: 07822 447897

Email: [bi.bahn.ringsheim@gmail.com](mailto:bi.bahn.ringsheim@gmail.com)

Web: [www.bibahn-ringsheim.de](http://www.bibahn-ringsheim.de)

## Stellungnahme von BI Bahn Ringsheim e.V. im Rahmen der „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“

### Prolog

Für die Vorhabenträgerin DB Netz AG (DB Netze) sind die Neubautrasse (NBS) an der Autobahn (BAB 5) und die Ausbautrasse (ABS) der Rheintalbahn (Rtb) nunmehr die neuen Antragstrassen. Im Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA 8.3 Bad Krozingen (siehe Anlage 1, Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, Punkte 1,2 und 3) und dem Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA 7.4 Ettenheim – Kenzingen (dito Punkte 1,2 und 3), werden die Wesensmerkmale der Neubau- und der Ausbautrasse umfassend dargestellt. Der neue PfA 7.4 hat rund 10 km (ABS) und 12 km (NBS) Länge. Begrüßt wird daher, dass die Vorhabenträgerin dafür kein Änderungsverfahren durchführen, sondern einen neuen Planfeststellungsantrag einreichen wird. Dies eröffnete den Weg für einen gesamten Neubeginn mit „Früher Öffentlichkeitsbeteiligung“ (FÖB). Neu ist auch, dass nunmehr für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nicht mehr das Regierungspräsidium Freiburg zuständig ist, sondern das Eisenbahnbundesamt (EBA) in Berlin. Der Bezug zur Region ist damit in weite Ferne gerückt. Es verbleiben eine Reihe von Anregungen, Kritikpunkten und offenen Fragen, die im Folgenden angesprochen werden.

1

### Gesetzliche Grundlage der „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“

Nicht zuletzt auf Betreiben der Bürgerinitiativen wurde jüngst bei der Planung großer Infrastrukturprojekte die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ gesetzlich festgeschrieben. Absicht ist, dem Vorhabenträger die Pflicht aufzuerlegen, vor dem Einstieg in die Fachplanung die betroffene Öffentlichkeit über die Eckpunkte des Projekts zu informieren. Die Öffentlichkeit hat das Recht, die beabsichtigte Planung mit dem Vorhabenträger zu diskutieren und die Auswirkungen des Vorhabens zu erörtern.

Dazu teilt die Vorhabenträgerin DB Netz mit: *„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.**“*

Anmerkung: Die FÖB stärkt die Rechte der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, ihre Anliegen in den Vorhabenprozess einzubringen. Es ist also ratsam für die DB Netze, Anregungen aus der FÖB aufzugreifen und möglichst umzusetzen, um das Einwendungsrisiko zu minimieren.

## Präampel oder was will der Bahnkunde und was will die DB bzw. die DB Netze?

Der durchgehende zweigleisige, teilweise viergleisige Ausbau der Rheintalbahn (Rtb) und der zweigleisige Neubau der Güterzugtrasse an der Autobahn (BAB 5) soll dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung dienen. Zu hinterfragen ist, in welcher Hinsicht die Qualität verbessert werden soll. Beim Personenverkehr haben Pünktlichkeit und guter Service, mit die höchste Priorität. Wie werden sie gewährleistet?

Die Vorhabenträgerin behauptete lange, dass sich die Erhöhung der Leistungsfähigkeit „*auch aus der Entmischung langsamer und schneller Verkehre*“ ergebe. Dabei seien „*die beiden vorhandenen Rtb-Gleise in wesentlichen Teilen der Neu- und Ausbaustrecke dem Nah- und Güterverkehr vorbehalten*“. Dies ist zwischenzeitlich planerisch zwischen Offenburg und Weil nirgendwo mehr der Fall. Diese Sichtweise wurde durch das Gesamialternativ-Konzept BADEN 21 (siehe Anlage 2, Baden 21) widerlegt: Die beiden vorhandenen Rtb-Gleise sind dem Personenverkehr vorbehalten. Der Personenfernverkehr wird z.T. auf den bestehenden, z.T. auf den neuen Gleisen geführt. Nicht nur „*Anteile*“ des Güterverkehrs verkehren im Regelfall auf den neuen Gleisen, sondern vorrangig mehr oder weniger der gesamte Güterverkehr.

Die neuen Gleise für den Betrieb des Schienenpersonenfernverkehrs „*werden von Offenburg bis Kenzingen für eine Höchstgeschwindigkeit von  $v = 250$  km/h geplant*“. Die Sinnhaftigkeit dieser Höchstgeschwindigkeit wird damit hinterfragt, da sie aufgrund der Streckenführung und der kurzen Strecke von weniger als 30 km praktisch kaum gefahren werden kann und angesichts des von der DB beschafften neuen Wagenmaterials (ICE 4 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h) vermutlich auch gar nicht gefahren werden soll. (Anm.: Der Energieverbrauch steigt überproportional von 200 km/h auf 250 km/h an.) Eine Höchstgeschwindigkeit von  $v = 200$  km/h, die auf der Strecke Offenburg-Freiburg (63 km) zu einer Fahrzeiterhöhung von lediglich zwei Minuten (2 min) führt, ist völlig ausreichend und mit deutlich geringeren Ausbaukosten verbunden, da zudem in jedem Bahnhof bzw. bei jedem Bahnhalt auch automatisch alle Fernzüge an den normalen Bahnsteigen vorbeifahren dürfen. Beidseitige Gleisneubauten an den bestehenden Bahnhöfen, z.B. Friesenheim, für die sonst notwendigen Bahnsteigverlegungen, entfielen ersatzlos. Ein Problem auf das wir noch unter Punkt B2.) näher eingehen.

Hinsichtlich der „*qualitativen Verbesserung des Streckenkorridors*“ sieht die Vorhabenträgerin in „*der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit einen besonderen Stellenwert*“ als „*Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels*“, wodurch „*die Attraktivität der Fernreisezüge in diesem Korridor gesteigert*“ werde. Leider wird der wohl wichtigste Aspekt einer qualitativen Verbesserung, nämlich die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit bei ansprechendem Komfort (rechtzeitige Informationen, funktionierende Sitzplatzreservierung, saubere Toiletten, störungsfreies WLAN), überhaupt nicht thematisiert. Wichtiger als die Reisezeit ist für den Bahnfahrer die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit. Wer von A nach B fährt, will nämlich im Normalfall Wissen, wann er ankommt, damit er den richtigen Zug auswählen kann. Der Kampf um die Minuten setzt den Fahrplan unter erheblichen Stress, zeitliche Entspannung wäre wichtiger. Zurzeit hält ein ICE in Offenburg bzw. Baden-Baden laut Fahrplan 1 Minute (60 Sekunden). Also ein Rollstuhlfahrer, Reisende mit Kinderwagen oder Passagiere mit ein, zwei Koffern sind auch jetzt schon mit diesen eng getakteten Halte Auslöser der täglichen Verspätungen. Gibt es eine Untersuchung, wie viele Fahrgäste dem ICE neu erschlossen werden, wenn die Reisegeschwindigkeit wie beabsichtigt erhöht wird? Eher sind Verspätungen vorprogrammiert und damit, wie zurzeit allgegenwärtig, die Verärgerung der Reisenden ebenfalls. Auf das Problem Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gehen wir unter Punkt B4.) anhand eines DB-Planungsfehlers separat ein. Zum Thema Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von 100 Minuten auf 70 Minuten von Karlsruhe (KA) nach Basel, sollte man unter Punkt 2.2 des Erläuterungsberichts, Adam Riese nicht außer Acht lassen. Dies möchten wir anhand einer schnellen Rechnung aufzeigen. Haltezeiten, sowie das Anfahren und Bremsen der Züge werden nicht berücksichtigt, da dies auch bei den schnelleren Zügen zutrifft. Die Strecke KA – Basel beträgt rund 200 km. Bisher war die Strecke auf 160 km/h ausgelegt. 200 km dividiert durch 160 km/h ergibt 1,25 Stunden = 75 Minuten. Also 25 Minuten gehen für die Bahnhalte, das Anfahren und Bremsen in Baden-

Baden, Offenburg und Freiburg verloren, ansonsten kommt man nicht auf die, von den DB Planern genannten 100 Minuten Fahrzeit. Fährt die DB nun diese Strecke mit je zur Hälfte 200 km/h und 250 km/h dann kommt man auf 100 km dividiert durch 200 km/h = 0,5 Stunden (30 Min) und 100 km dividiert durch 250 km/h = 0,4 Stunden (24 Min). Ergibt in Summe 54 Minuten Gesamtfahrzeit. Addiert man jetzt noch die gleichen Bahnhaltzeiten obendrauf kommt man auf 79 Minuten. D.h. aber, dass man letztendlich nicht 30 Minuten einspart, sondern nur 21 Minuten. Geht man noch einen Schritt weiter und rechnet sich auch aus, wie viel Zeit man mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 200 km/h braucht, kommt man zu folgendem Ergebnis. 200 km dividiert durch 200 km/h = 1 Stunde (60 Min) statt 54 Minuten s.o.. Summa summarum ergibt das eine Fahrzeitverlängerung von exakt 6 Minuten von Karlsruhe nach Basel! Da in dem Bereich von Rastatt bis OG diese 250 km/h schon realisiert sind, können auf der Reststrecke sogar nur noch ca. 4 Minuten eingespart werden. Auf der Strecke Offenburg bis Riegel (ca. 30 km), können durch die Tempoerhöhung auf 250 km/h statt 200 km/h sage und schreibe 1 Minute und 48 Sekunden eingespart werden. Letztendlich gilt diese Fahrzeitverkürzung für die gesamte Strecke von Offenburg bis Freiburg, da ab Riegel nur mit 200 km/h weitergefahren wird. Das nennen wir mal eine „richtige“ Fahrzeitverkürzung die sich lohnt. Anhand dieses Rechenbeispiels fordern wir Sie auf, die Punkte B2.) und B4.) auch unter diesem Gesichtspunkt verstehend zu lesen.

„Das Vorhandensein quantitativ ausreichend bemessener Verkehrsanlagen ist insoweit auch ein Qualitätsmerkmal, als damit Verspätungen vermindert werden können“, führt die Vorhabenträgerin aus. Nur „ausreichende“ Bemessung ist nicht ehrgeizig genug, der Steuerzahler fordert mehr als Schulnote 4! Verspätungen sollen nicht „vermindert“ werden, sondern der Vergangenheit angehören. Unpünktlichkeit im Personenfernverkehr, die höchst unangenehm auf den Personennahverkehr durchschlägt, muss der Vergangenheit angehören. „Erweiterte und hochwertige Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln“ haben wohl den getakteten Schienenpersonennahverkehr im Blick. Gerade hier erwartet der DB-Kunde, insbesondere die täglichen Pendler, die, man höre und staune, 90 Prozent des Personen-Bahnverkehrs bestreiten, einen zuverlässigen und vor allem pünktlichen Verkehr.

3

Der Projektbeirat Rheintalbahn hat nicht versucht, „Konsens über bzw. Akzeptanz für die geplante Trassenführung herzustellen“. Hier unterliegt die Vorhabenträgerin einem Missverständnis. Ziel der Region und Motivation für die Einrichtung des Projektbeirats war eine Entscheidung für ihre sechs Kernforderungen (siehe Anlage 2, Baden 21) unter Ablehnung der Antragsplanung. Das gilt auch für die Kernforderung 2 „Zweigleisige Güterzugtrasse mit optimalem Lärmschutz, von Offenburg bis Riegel, an die BAB 5“. Kommen wir nun zur Betrachtung der vorgelegten DB-Netze-Planung für die Neubaustrecke (NBS) und für die Um- und Ausbaustrecke (ABS).

## **A.) Neubaustrecke (Güterzugtrasse) parallel an der Autobahn BAB 5**

### **A1.) Alternative Streckenplanung; hier: Überholbahnhof Rust**

Interessanterweise braucht diese o.g. zweigleisige Güterzugtrasse gleich zwei „Vier-Spur-Inseln“ – einen Betriebsbahnhof in Hugsweier und einen Überholbahnhof Rust in Ringsheim, nördlich der Autobahnausfahrt Rust (siehe Anlage 3, Seite 7, Protokoll der 15. Regionalen Projektbegleitgremium Sitzung, vom 17.10.2023).

In der 15. Sitzung des Regionalen Projektbegleitgremiums, vom 17.10.2023, wurde festgehalten, dass der Um- bzw. Ausbau der Rheintalbahn mindestens eine sechsjährige Vollsperrung bedingt. In dieser Zeit sollen alle Güter- und Fernverkehrszüge über die neue Güterzugtrasse abgefertigt werden.

Der gesamte Nahverkehr wird über Schienenersatzverkehre (Busse) abgewickelt.

Hier eröffnet sich nun ein Tor, dem man sich nur schwer entziehen kann. Wird nämlich der geplante Überholbahnhof Rust nicht nördlich, sondern südlich der Autobahnausfahrt Rust gebaut (siehe Anlage 4, ZVT-Gebiet\_Überholbahnhof und ICE-Bahnhalte\_südlich BAB5-Ausfahrt Rust), könnte nämlich an dieser Stelle ebenfalls ein ICE-Bahnhalte, für die Zeit des Um-/Ausbaus der Rtb (ABS), eingerichtet werden, der die vielen Besucher des Europaparks direkt am Ziel

Ihrer Reise aussteigen lässt und nicht irgendwo zwischen Offenburg und Freiburg, z.B. in Riegel, zum Umstieg in einen Bus zwingt, der ev. nicht alle Reisenden aufnehmen kann, und die ankommenden Europapark Besucher, samt Ihrer Koffer, quasi im Regen stehen lässt. Chaos pur wäre die Folge!

Mittels einer Unterführung könnten dann die ankommenden Gäste direkt auf die Westseite der BAB 5 gelangen und von dort direkt mit Shuttle-Bussen, Taxis oder der Monorail-Bahn (derzeit in Planung befindliche Gäste-Bahn für Europapark Besucher, (siehe Anlage 5, BZ vom 18.11.2023) zu den Hotels bzw. zum Europapark gebracht werden können.

Gleichzeitig wäre es auch durch diesen Haltebahnhof möglich, auch die RE-Züge hier anhalten zu lassen, um den täglichen Pendlern von den Bahnhöfen Herbolzheim, Ringsheim und Mahlberg-Orschweier eine sehr gute Ausweichmöglichkeit zum Schienenersatzverkehr in den sechs Jahren zu ermöglichen. Damit würde insbesondere auch die Anzahl der einzusetzenden Busse für den Schienenersatzverkehr und der damit verbundene Energieverbrauch, und natürlich auch die Anzahl der zurzeit nicht vorhandenen zusätzlichen Busfahrern, erheblich verringert.

## **B.) Um- und Ausbau der Rheintalbahn (Rtb)**

### **B1.) Planfeststellungs-Entkopplung der NBS und der ABS**

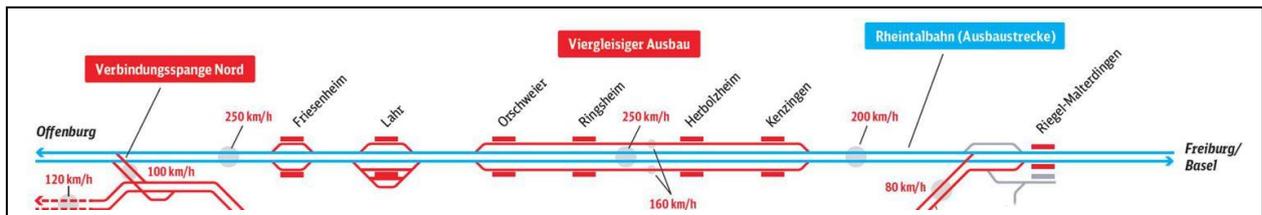
Der Um- und Ausbau der Rheintalbahn erfolgt erst in einem zweiten Schritt, wenn die Güterzugtrasse fertiggestellt ist. Dies ist sinnvoll, da somit gewährleistet ist, dass während der Neubauphase der Güterzugtrasse an der Autobahn, die bestehende Rheintalbahn weiterhin wie bisher ohne zusätzliche Einschränkungen für alle Zugarten genutzt werden kann. Was allerdings uns als Vorstand der BI Bahn Ringsheim e.V. nicht schlüssig ist, ist die Vorgehensweise der DB Netze bei der Umsetzung dieser beiden Vorhaben. So sollen beide Trassen komplett fertiggeplant werden und auch gemeinsam planfestgestellt werden, obwohl bereits festgelegt wurde, dass zuerst die Güterzugtrasse als Neubaumaßnahme gebaut wird und erst nach deren Fertigstellung im Jahre 2035, mit dem Um- und Ausbau der Rheintalbahn begonnen wird. Aus unserer Sicht könnte bei getrennter Planung und getrennter Planfeststellung der Baubeginn der Güterzugtrasse garantiert früher stattfinden. Insbesondere könnten sich die mit der Planung beschäftigten Mitarbeiter zuerst dem Thema Güterzugtrasse widmen um dann beim Start der Baumaßnahmen der Güterzugtrasse sich mit der Planung und Planfeststellung der Rheintalbahn kümmern. Vermutlich verzögert sich, so wie die jetzige Vorgehensweise ist, die Gesamtmaßnahme sicherlich wieder um einige Jahre, denn bei berechtigten Einsprüchen bei der Rheintalbahn (ABS), müssen die Planer ev. Umplanen, und dann könnte die Planfeststellung eben auch nicht für die Güterzugtrasse so lange nicht rechtskräftig werden, bis diese berechtigten Einsprüchen umgesetzt sind. Darüber hinaus könnte man neuerliche Erkenntnisse beim Bau der Güterzugtrasse direkt in die Planung und Umsetzung der Rheintalbahn einbringen und damit gewährleisten, dass danach die Rheintalbahntrasse den neuesten technischen Fortschritten gerecht wird. Bei der momentanen Vorgehensweise fällt uns ein Sprichwort ein: „Das Bessere ist des Guten Feind!“

### **B2.) ICE- und Fernzug Bahnhof in Ringsheim**

Die neue Um-/Ausbauplanung der Rheintalstrecke im PfA 7.4 wirft für uns als BI Bahn Ringsheim weiter die Frage auf, und das obwohl die DB Netze mit uns und der Gemeinde Ringsheim immer wieder Gespräche geführt hat, ob und wie, verschiedene Problembereiche zum Vorteil beider Seiten gelöst werden könnten. So wurde von unserer Seite aus, die Überlegung ins Spiel gebracht, doch den Ringsheimer Bahnhof nach Norden zu verlegen. Sowohl die Gemeinde Ringsheim als auch die Planer/Ansprechpartner von der DB Netze nahmen diese Anregung sehr positiv auf und setzten sie sogar planerisch um. D.h. es gibt bereits Pläne in denen der Ringsheimer Bahnhof weiter nördlich verortet ist. Jetzt kommt allerdings die Krux dieser Planung zu Tage. Unserem ersten Hinweis/Vorschlag diesen Bahnhof gleich auch für ICE-Fernzüge auszubauen, wurde entgegnet, dass es keine Vorratsplanung gibt, und das obwohl in der Zwischenzeit sowohl der italienische ECE als auch der französische TGV bereits zweimal täglich am Ringsheimer Bahnhof hält. Derzeit ist auch

geplant, dass ab 2024 ein Schweizer Zug direkt von Basel nach Ringsheim und zurückfahren soll. Wir denken bis 2042 könnte es auch der ICE schaffen, dass er fahrplanmäßig hält.

**Das Beste kommt jedoch in der Regel am Schluss**, denn eines haben die DB-Planer geflissentlich übersehen. Wird nämlich der fertige Bahnhof nach 2042 in Ringsheim zu einem ICE-Bahnhof erweitert bzw. umgebaut, werden die Fahrplanexperten der DB feststellen, dass jeder ICE-Zug-Halt in Ringsheim locker eine Verspätung von einigen Minuten hervorrufen wird, da der von Offenburg (gilt sinngemäß auch für die ICEs aus Freiburg) kommende ICE, der kurz bis auf Lahr mit 250 km/h beschleunigt hat, dann schon wieder Abbremsen muss und zwar auf 40 bis 60 km/h, da er ja für den Halt in Ringsheim schon vor Orschweier, siehe Skizze, auf die Nahverkehrstrasse mit maximal 160 km/h abbiegen muss, da er ansonsten nicht in den Ringsheimer Bahnhof kommt.



**Anm.:** Wird die Strecke nur auf 200 km/h ertüchtigt, kann die gesamte Strecke zweispurig bleiben, da die Bahnsteige dann weiterhin genutzt werden können. Vorteil: Die Reisezeit verkürzt sich sogar dadurch!

Weitere Weichen zwischen Orschweier und Kenzingen machen nämlich keinen Sinn, da jede Weiche bei Tempo 250 km/h eine potenzielle Gefahrenstelle für Hochgeschwindigkeitszüge darstellt. Von den sehr hohen Kosten für Hochgeschwindigkeitsweichen wollen wir hier gar nicht reden. Da fällt einem der Name Schildbürgerstreich unvermittelt wieder ein. Wir sind auf jeden Fall jetzt schon gespannt, wie elegant die DB-Netze-Planer diesen Umstand positiv aus der Welt reden werden. „Wir bauen nur das, wozu wir beauftragt sind.“ = Denken verboten!

Wir als BI Bahn Ringsheim machen uns schlussendlich auch Gedanken über den derzeitigen Zustand im Fernreise- aber auch im Nahverkehr. Eine schnelle Analyse bzw. Statistik haben wir am 23.11.2023 für den Reisetag 28.11.2023 durchgeführt. So konnten wir anhand des DB-Portals „Fahrplan, Tickets & Angebote“ eine interessante Tatsache erfahren. So verkehren derzeit auf der Strecke Freiburg – Karlsruhe täglich 59 Fernzüge in beiden Richtungen, davon 49 ICEs, und **kein einziger Zug ist mit hoher Auslastung angegeben**. Es sind sogar nur 8 Fernzüge mit einer mittleren Auslastung und 51 nur mit einer geringen Auslastung angegeben! D.h. für uns, dass noch genügend Platz für weitere fernreisewillige Zugpassagiere da ist. Es gibt auf der Rheintalbahn also überhaupt kein Fernverkehrsproblem! Doch, denn einen pünktlichen ICE auf der Rheintalschiene zu ergattern hängt nicht vom Fahrplan, sondern von den Launen der DB, kein Personal, schlechtes Material und miese Netzinfrastruktur, ab. Es ist also im Fernverkehr auf der Rtb noch viel Luft nach oben – ohne einen einzigen zusätzlichen ICE.

5

Auf der anderen Seite steigen Sie heute doch einmal in einen Nahverkehrszug ein, egal zu welcher Tageszeit, und Sie werden sich „von“ schätzen, wenn Sie einen Sitzplatz ergattern. Besser noch, wenn Sie überhaupt einsteigen können oder sogar wegen Überfüllung wieder aussteigen müssen, da ansonsten der Zug nicht mehr weiterfährt. Fragen Sie gerne Pendler aus unserer Region.

Ein Problem dieser Situation ist, dass im Nahverkehr sehr oft nur Züge mit einem Triebzug oder zwei Triebzügen unterwegs sind, auch an Wochenenden an denen eigentlich gerne auch mal Familien mit Kindern und Kinderwagen unterwegs sind. Auch hier gilt; wer einmal mit Kinderwagen in einem Ein-Triebwagen mit der Familie unterwegs war, weiß was er zukünftig nicht mehr braucht. Bei Fahrten mit drei Triebzügen ist allerdings auch im Feierabendverkehr öfters **rien ne va plus** „nicht's geht“ mehr angesagt. **Freude am Fahren** geht anderst.

**Unsere kurzfristige Lösung:** Immer mindestens Zweitriebzüge und mehr Dreitriebzüge jetzt schon auf der Bestandsstrecke einsetzen. Und nach dem Um-/Ausbau der Rtb (ABS) durch den Wegfall von nun drei Güterzügen pro Richtung und Stunde den von den BIs und den Gemeinden geforderten ¼-Stunden Taktfahrplan für den Nahverkehr (nur 2 Züge mehr pro Stunde) einzuführen. Dazu braucht es aber auch Personal liebe DB.

**Unser Fazit:** Es gibt auf der Rheintalbahn kein Fernverkehrsproblem wegen zu wenigen Fernzügen ICEs usw., sondern ein Verspätungsproblem im Fernverkehr das sich bis in den Nahverkehr auswirkt. Im Nahverkehr haben wir größtenteils ein Ressourcenproblem, das sich in Form von fehlenden Triebzügen und fehlendem Personal darstellt. Dass es dadurch zu Verspätungen kommt, leuchtet wohl jedem ein.

Ein sehr wichtiges Anliegen, das sehr viele Bürgerinnen und Bürger betrifft, obwohl sie gar nicht mit der Bahn unterwegs sind, ist der erste Planentwurf Ihres Hauses, in dem die bisherige Unterführung unter den Bahngleisen im Bereich der Alten Hauptstraße zu Ruster Straße einfach wegrationalisiert wurde. Ist übrigens zwischenzeitlich im Erläuterungsbericht zur FÖB 7.4 auf Seite 18, dokumentiert. „Das zweigleisige Bestandsbauwerk wird rückgebaut.“ Hier erheben wir einen Einwand, dass diese Unterführung bei der Verlegung des Bahnhalts in Richtung Norden weiterhin bestehen bleibt und entsprechend den neuen Gegebenheiten, 4-gleisige Rtb, verlängert wird. Dieser Fuß- und Radweg, Fahrräder müssen geschoben werden, verbindet nämlich für alle Ringsheimer sehr praktisch die Sportanlagen des Tennis- und Schützenvereins, des einzigen Lebensmittel-Supermarkts und verschiedene Hotel- und Gastronomiebetriebe.

Bei der Durchsicht der Pläne ist uns aufgefallen, dass die südliche Brücke von Ringsheim beim Rtb-km 175,4 komplett rückgebaut und neu errichtet werden soll. Da müssen noch Gespräche zwischen den Landkreisen Ortenau und Emmendingen geführt werden, denn derzeit ist im Gespräch genau diese Brücke, da sie eh komplett rückgebaut werden muss, an den Rtb-km 175,9 zu verschieben also neu zu errichten. Diese Brücke soll dann nämlich vorrangig den Abfalltransportern zur An- und Abfahrt zum Zweckverband Abfallbehandlung Kahlenberg, dienen. Hier bahnt sich der nächste Schildbürgerstreich an. Es kann nämlich nicht sein, dass am Schluss zwei Brückenbauwerke im Abstand von 500 Metern gebaut werden. Eine für die Landwirtschaft, Ringsheimer Landwirte haben durch das Gewerbegebiet auf der Westseite, eh so gut wie keine Ackerflächen mehr in diesem Bereich, und eine für die Müllfahrzeuge. Hier gilt die Devise: „Vorbeugen ist besser als Bohren“.

### **B3.) Schallschutzwände im PfA 7.4**

Bei der Durchsicht von Planunterlagen von der 9. Sitzung des Regionalen Projektbegleitgremiums im Jahr 2019 (Anlage 6, Seite 42, 9. Sitzung Regionales Projektbegleitgremium „Autobahnparallele“, vom 04.11.2019), ist uns aufgefallen, dass die Anordnung der geplanten Schallschutzwände für den „Vollschutz“ im PfA 7.4, kontraproduktiv für das Thema Schallschutz ist. Nach unseren Kenntnissen lautet die erste Schallschutzprämisse, Lärmvermeidung bzw. Lärmunterdrückung beginnt an der Quelle, also an der Ursache. Heißt, wenn der zukünftige maximale Lärmpegel von den Hochgeschwindigkeitszügen stammt, dann kann es nur sinnig sein, dass der höchste Aufwand für den Lärmschutz direkt an den Schienen und an den Stromabnehmern der Hochgeschwindigkeitszügen zu erfolgen hat. Damit ist für uns klar, dass die hohen bzw. höchsten Schallschutzwände nicht am Nahverkehrsgleis auf der Ostseite zu installieren sind, sondern rechts und links neben der Hochgeschwindigkeitstrasse (siehe Anlage 7 und 8, Schnitt-Skizzen „Anordnung der Schallschutzwände“ durch Ringsheim).

Das Thema Geräuscheindämmung bei den Stromabnehmern scheint jedoch für die DB Netze und Ihre Planer überhaupt kein Thema zu sein. So wird es auch nicht im neuen Lärmaktionsplan Runde 4 (Anlage 9, Seite 343, Lärmaktionsplan des EBAs Runde 4, Entwurf 2023) beim Thema „Lärmschutzmaßnahmen am Entstehungsort“ genannt. Die Problematik und die schwierige Lösung der Lärmentwicklung bei den Stromabnehmern hatte in Japan, das Land mit den höchsten Umweltvorschriften, lange Zeit dafür gesorgt, dass Hochgeschwindigkeitszüge eben nicht 250 km/h und schneller fahren durften. Erst die speziell entwickelten und eingehausten Stromabnehmer, welche ähnlich den Flügeln einer Eule nachempfunden wurden, führten zur Zulassung der hohen Geschwindigkeiten. In Deutschland verzichtet man aber auf diese teure Lösung und setzt alles auf meterhohe, Schallschutzwände, in Kenzingen bis zu 7 Meter hoch.

Da aber die Lärmentwicklung speziell bei den Stromabnehmern zur Oberleitung bei den Hochgeschwindigkeitszügen, mit die höchsten Lärmpegel bringen, könnte man sich sogar überlegen, ob es nicht sinnvoll wäre den oberen Bereich der Schallschutzwände zu krümmen (siehe Anlage 10, Schnitt-Skizze „Anordnung mit gekrümmten Schallschutzwänden“ durch Ringsheim). Leider werden dann die Schallschutzwände bis zu 7 Meter hoch! Eine Höhe die man uns Ringsheimer nun doch nicht zumuten will. Danke dafür, aber dann halt doch die Stromabnehmertechniken von anderen Ländern übernehmen. In anderen Ländern, wie der Schweiz, Italien, Japan usw. und auch an Autobahnen in Deutschland, kann Man(n)/Frau gekrümmte Lärmschutzwände schon lange sehen. Dass nicht nur wir, die Mitglieder der BI Bahn Ringsheim, diese Problematiken sehen, kann man auch nachlesen bei der Erschütterungstechnischen Untersuchung vom Ing.-Büro, Krebs+Kiefer (Anlage 11) zur NBS und ABS Trasse.

Auch zu diesem Thema gilt wieder der Satz: Wir sind auf jeden Fall jetzt schon gespannt, wie elegant die DB-Netze-Planer auch diesen Umstand positiv aus der Welt reden werden. Zumal man nicht übersehen sollte, dass die Anwohner der Neudorfstraße, aber auch alle Menschen, die sich im Bahnbereich bewegen sich nicht immer mit diesen immens hohen, 5 Meter ist ein Wort, Schallschutzwänden konfrontiert sähen (siehe Anlage 12 und 13, zwei Bildmontagen). Es verblieben nämlich an der Ostseite der Nahverkehrsstrasse die heutigen 2,50 Meter hohen Schallschutzwände bestehen, bzw. sie könnten ev. sogar auf 1,00 Meter oder 1,50 Meter reduziert werden. Der Güterzuglärm wäre ja weg, und der Lärm der Hochgeschwindigkeitstrasse würde mindestens 5 Meter weiter westlich von der Lärmschutzwand der Hochgeschwindigkeitstrasse auf das gesetzliche Maß reduziert.

#### **B4.) Ein DB-Planer Planungsfehler und die Glaubwürdigkeit**

Ebenfalls bei der Durchsicht von Planunterlagen von der 9. Sitzung des Regionalen Projektbegleitgremiums im Jahr 2019 (Anlage 6, Seite 23, 9. Sitzung Regionales Projektbegleitgremium „Autobahnparallele“, vom 04.11.2019), ist uns aufgefallen, dass die graphische Darstellung der Reisezeitverkürzung zwei Fehler enthält (siehe Anlage 14, Korrigierte graphische Darstellung der Reisezeitverkürzung). Hier wird nämlich dem schnellen Betrachter suggeriert, dass sich die Reisezeitverkürzung insbesondere am Ende der Strecke also von Basel Bad Bf nach Basel SBB am stärksten bemerkbar macht. Diese Vorgehensweise finden wir nicht korrekt. Da die ICE-Fernzugstrecke von Frankfurt Hbf bzw. Frankfurt-Flughafen nach Karlsruhe über Mannheim bereits fertiggestellt ist (vor 2019), kann nach Fertigstellung der Strecke von Karlsruhe nach Basel Bad Bf, auch auf der vorgenannten Strecke (Frankfurt – Karlsruhe) keine weitere Reisezeitverkürzung mehr erzielt werden. Laut Graphik wird das aber ebenfalls suggeriert und das ist wieder ein Fehler. Aber das Beste kommt zum Schluss von Basel Bad Bf nach Basel SBB. Da wird uns weisgemacht, dass, obwohl sich an diesem Streckenverlauf nichts ändert, die Züge schneller diese Strecke zurücklegen würden. Was wir nicht wissen, ist, ob vielleicht doch die Schweizer Bahnverantwortlichen an diesem Streckenverlauf ebenfalls noch Änderungen geplant haben und diese durchführen werden. Sollte das sein, dann würde dies aber ebenfalls zu einer Reisezeitverkürzung führen und zwar bereits an der heutigen Fahrplanlage (schwarze Gerade). Hier würde dann die schwarze Gerade parallel zur roten Geraden weitergehen. Für uns heißt das insbesondere, dass die viel beschworenen Reisezeitverkürzungen auf jeden Fall überprüft werden müssen und glaubhafter dargestellt werden. Uns erschließt sich auch nicht der Integrale Taktfahrplan (ITF), denn ein sicheres Erreichen eines ITF-Knotens bedeutet ev. auch nur ein früheres Losfahren eines Fernzuges. Da vermutlich dieser ITF in ganz Deutschland eingeführt werden soll, berührt er ja dann nicht nur die Schweiz, sondern auch Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, Polen, Tschechien und Österreich. Will heißen, Deutschland arbeitet an einem Integralen Taktfahrplan der für halb Europa, zumindest für alle europäischen Länder rund um Deutschland einheitlich gelten und funktionieren soll. Na dann viel Spaß, bringen wir es doch noch nicht einmal fertig, ein deutschlandweites Mautsystem für den PKW-Verkehr einzuführen. Da fällt uns ganz unvermindert der Pipi Langstrumpf Song ein: „Zwei mal drei macht vier, Widdewiddewitt und drei macht neune, ich mach' mir die Welt, Widdewidde wie sie mir gefällt.“

## Epilog

Zum Schluss unserer Ausführungen wollen wir uns bei der DB insofern bedanken, dass Sie die gesetzliche Vorgabe der „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ ernst nimmt, und den betroffenen Bevölkerungsteilen die Möglichkeit eröffnet die Planungen und die dahinter liegenden Konzepte im Vorfeld, also vor der Planfeststellung, kennen zu lernen, um Anregungen und Einwände in einem frühen Stadium der Planung einarbeiten zu können. Wir wünschen und hoffen, dass diese „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“, von den DB-Planern, nicht nur als Schein-Mitspracheveranstaltung gesehen wird, nach dem Motto: **„Lasst uns nur mal machen, wir wissen was wir wollen, und Ihr werdet sehen, wenn es fertig ist, ist alles gut.“** Denn eines ist auch sicher, die deutsche Bundesbahn ist nicht für die DB Netze und auch nicht für die Politiker jeder Couleur da, sondern für alle Menschen die täglich zur Arbeit fahren, und damit den Individualverkehr, jeder fährt alleine mit seinem Auto zur Arbeit, nicht unterstützen, sondern den Umwelt- und Klimaschutzgedanken damit täglich leben! Bei Fernreisen mit dem Zug, als Alternative mit dem Flugzeug, gilt sinngemäß natürlich das gleiche (siehe auch Anlage 15, Seite 3 unten, DB Netze, Sondernewsletter „Karlsruhe-Basel im Focus“, Sept.2023).

Einen interessanten Leserbrief an die BZ von Edith Sitzmann, frühere Landtagsabgeordnete und Finanzministerin a.D. (Anlage 16), zum Thema „Ausbau der Rheintalbahn – Not tun Investitionen in die Infrastruktur“, möchten wir Ihnen wärmstens ans Herz legen. Insbesondere Ihre Schlussfolgerungen im letzten Absatz: „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.“ Wir denken dem muss man nichts mehr hinzufügen.

Ringsheim, im November 2023

8

Die Vorstandschaft der BI Bahn Ringsheim e.V.



Benno Heitzmann  
Gartenstraße 18  
77975 Ringsheim



Claudia Toni  
Neudorfstraße 13  
77975 Ringsheim



Lydia Schütte  
Ruster Straße 3  
77975 Ringsheim



Karla Mönch  
Neudorfstraße 9  
77975 Ringsheim

Beisitzerin



Karina Florido Martins  
Alte Hauptstraße 31  
77975 Ringsheim

