Der Ausbau der Rheintalbahn

Positionspapier des
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.

von
Matthias Lieb, Vorsitzender
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Stuttgart, 18.10.2009

Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon (0711) 6 07 02 17
Telefax (0711) 6 07 02 18
Email: info@vcd-bw.de
Internet www.vcd-bw.de

0. Zusammenfassung 3
1. Ausgangslage 4
2. Folgerungen aus dem ersten Bauabschnitt Rastatt Süd – Offenburg 4
3. Rahmenbedingungen 5
3.1 Bisherige Planung 6
3.2 Dominanz des Güterverkehrs 6
3.3 Konsequenzen für den Personenverkehr 6
3.4 Konsequenzen für den Güterverkehr 9
3.4.1 Notwendigkeit eines Güterzugtunnels in Offenburg? 9
3.4.2 Güterzugstrecke Offenburg – Buggingen entlang der Bundesautobahn 11
3.4.3 Abschnitt Buggingen – Basel 11
3.4.4 Abschnitt Durmersheim – Rastatt Süd 12
4. Sinnvolle Teilinbetriebnahmen 12

0. Zusammenfassung

Der Ausbau der Rheintalbahn ist das wichtigste Eisenbahn-Ausbauprojekt in Baden-Württemberg und für die europäische Verkehrsachse Rotterdam – Oberrhein – Schweiz – Italien ein zentrales Element zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Dennoch stockt der Bau – einerseits aufgrund geringer Mittelbereitstellung durch den Bund, andererseits aufgrund von massiven Bürgerprotesten. Dies sollte Anlass sein, die bisherige Planung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zu hinterfragen.

Nachfolgend wird dargelegt, dass eine reine Güterzugstrecke entlang der Bundesautobahn A5 von Offenburg bis zum Katzenbergtunnel sinnvoll ist. Als Alternative zur DB-Planung einer oberirdischen viergleisigen Trasse durch Offenburg und anstelle des von der Stadt Offenburg favorisierten Güterzugtunnels wird eine Güterzugumfahrung vorgeschlagen. Damit wird den berechtigten Lärmschutz-Interessen der Anlieger Rechnung getragen und große Zusatzkosten können vermieden werden. Für Offenburg und Freiburg wird eine optimale ICE-Anbindung auf den bestehenden Gleisen sichergestellt.

Zur optimalen Auslastung des Katzenbergtunnels sowie zur Entlastung der Anwohner der Altstrecke ist die nördliche und südliche Anbindung des Katzenbergtunnels niveaufrei sowohl an die Neubaustrecke als auch die Bestandsstrecke durchzuführen.

Es ist dringend notwendig, nach dem raschen Abschluss der teilweise neu durchzuführenden Planfeststellung signifikant hohe Finanzierungsbeträge bereit zu stellen, damit die Strecke in einem überschaubaren Zeitraum eine verkehrliche Wirkung entfalten kann. Dazu sind geeignete Teilabschnitte mit eigenständigem verkehrlichen Nutzen zu definieren, die bevorzugt fertig zu stellen sind.

Aus VCD-Sicht sind dies nach der Anbindung des Katzenbergtunnels die Aufhebung des Engpasses Durmersheim – Rastatt Süd, dann die Güterzugumfahrung Freiburg und in einem letzten Schritt der Abschnitt Appenweier/Offenburg – Kenzingen.

1. Ausgangslage

Der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel stößt auf massive Widerstände der Bevölkerung vor Ort. Dabei wird nicht der Ausbau der Rheintalbahn grundsätzlich in Frage gestellt, sondern die derzeitige Planung der DB AG (durch die Ortslagen vieler Städte und Gemeinden) überwiegend aus Gründen des Lärmschutzes abgelehnt. Nachfolgend wird untersucht, ob diese Planung noch den veränderten Rahmenbedingungen standhält oder welche Anpassungen an die Planungen notwendig sind, um eine zukunftsfähige Rheintalbahn zu erhalten.

2. Folgerungen aus dem ersten Bauabschnitt Rastatt Süd – Offenburg

Die Rheintalbahn wurde ursprünglich von der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn in den Jahren 1843 bis 1855 zwischen Karlsruhe und Basel Bad. Bahnhof erbaut. Dank großzügiger Trassierung zwischen Karlsruhe und Freiburg war diese Strecke schon früh eine „Rennstrecke“ mit einer hohen Reisegeschwindigkeit.

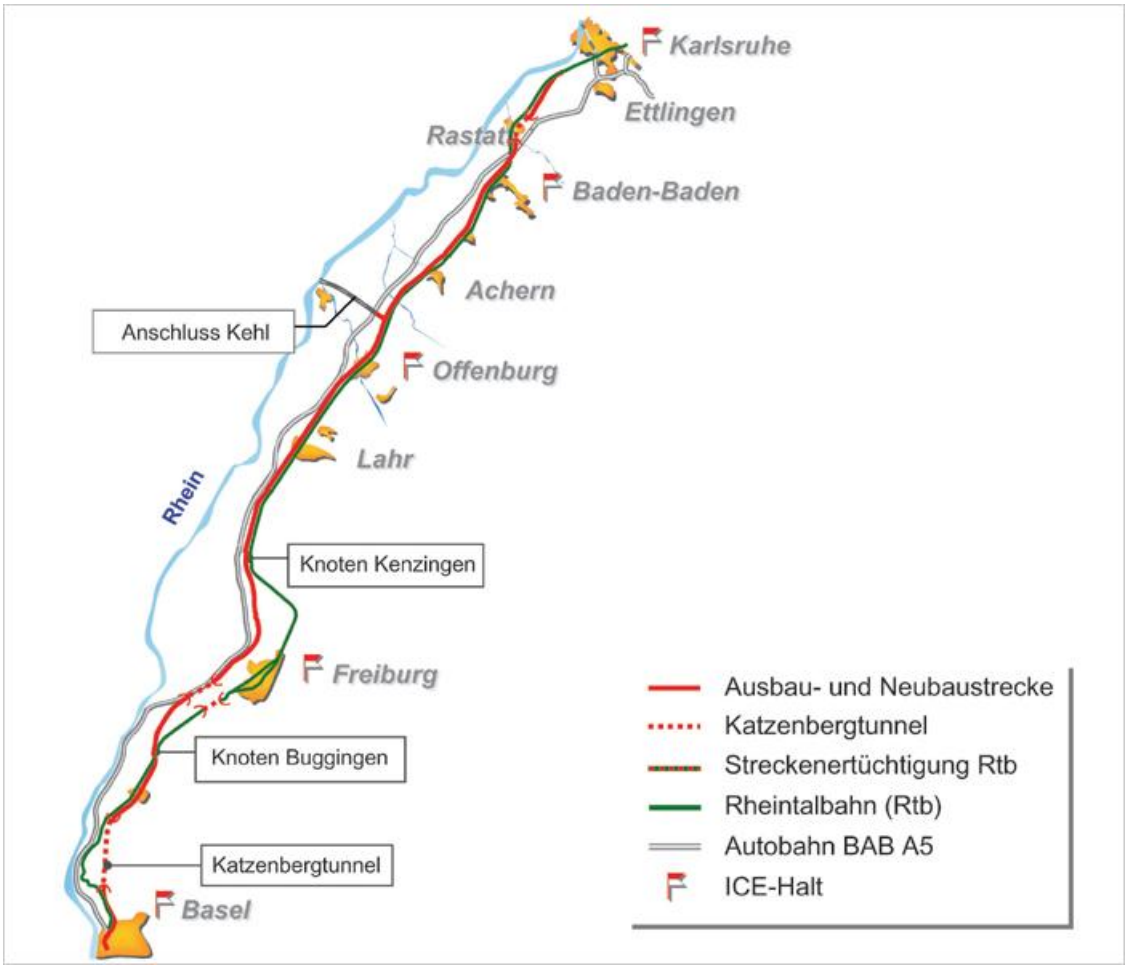

Bild 1: Übersichtskarte Rheintalbahn (Quelle: DB)

Der Ausbau der Rheintalbahn ist kein neues Projekt des Bundesverkehrswegeplans. Vielmehr wurde schon 1987 mit den Bauarbeiten zum viergleisigen Ausbau begonnen – auf dem Abschnitt südlich von Rastatt bis Offenburg. Für diese rund 45 Kilometer Ausbau-/Neubaustrecke wurden 17 Jahre Bauzeit benötigt (Dezember 1987 Baubeginn, Dezember

2004 Inbetriebnahme) bei Gesamtkosten laut Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006 von rund 1,4 Mrd. €. Somit kostete ein Kilometer Streckenausbau rund 32 Mio. € und es wurden im Schnitt Mittel für rund 2,65 Kilometer pro Jahr (ca. 85 Mio. €) zur Verfügung gestellt.

Die Gesamtstrecke von Karlsruhe bis Basel Bad. Bf beträgt laut Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2007 ca. 182 km. Davon sind wie beschrieben inzwischen 45 Kilometer fertig gestellt. Somit verbleiben zum Ausbau noch 137 Kilometer. Im Bau befindet sich der Katzenbergtunnel, in den seit 2005 die Investitionsmittel geflossen sind. Wird in der gleichen Geschwindigkeit weiter gebaut wie bis 2004 (2,65 Kilometer pro Jahr bzw. 85 Mio. € p.a.), so wird die Strecke erst in 52 Jahren (gerechnet ab 2004) fertig gestellt sein – d.h. im Jahr 2056.

Dieser späte Fertigstellungstermin steht im krassen Widerspruch zu den vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Schweiz, der man zugesichert hat, mit Fertigstellung der NEAT-Alpentunnels (Gotthardbasistunnel soll 2017 fertig gestellt sein) die Kapazitäten der Rheintalbahn so erweitert zu haben, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf dieser Bahnstrecke abgewickelt werden kann bzw. die von der Schweiz gewünschte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch entsprechend flankiert wird.

Offensichtlich ist auch, dass die Gesamtkosten für den weiteren Ausbau mindestens bei 137 x 32 Mio. € = 4,384 Mrd. € liegen werden. Aufgrund der aufwändigeren Maßnahmen (Katzenbergtunnel, Tunnel Rastatt) sowie dem Einfluss der Inflation ist eher von höheren Kosten (mind. 5 Mrd. €) auszugehen. Von diesen Kosten sind jedoch von 2005 bis 2008 nur rund 400 Mio. € investiert worden.

Nur eine massive Aufstockung der jährlich zur Verfügung gestellten Investitionsmittel könnte die absehbare Zielverfehlung um 39 Jahre (2056 anstelle 2017) signifikant vermindern – die jährlichen Mittel müssten ab 2010 auf über 500 Mio. € p.a. gesteigert werden – nur so könnte eine Fertigstellung theoretisch bis ca. 2017 noch ermöglicht werden.

Doch aufgrund der fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse für fast alle weiteren Abschnitte, ist derzeit nicht zu erwarten, dass in den nächsten Jahren diese Beträge auch tatsächlich investiert werden können.

Angesichts des großen Widerstandes vor Ort gegen die derzeitigen Planungen und der gleichzeitig bestehenden Probleme, die geplanten Fertigstellungstermine einzuhalten, ist nun eine gute Gelegenheit, zu prüfen, ob die damaligen Festlegungen noch gültig sind.

3. Rahmenbedingungen

Die bisherigen, teilweise von vor 1987 stammenden Planungen, gehen von einem Ausbau der Strecke insbesondere für den Hochgeschwindigkeitsverkehr aus – durch eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 250 km/h soll die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Basel (Bad. Bf) von 100 auf 69 Minuten reduziert werden. Angesichts der in den letzten 20 Jahren (seit Beginn der ersten Baumaßnahmen) eingetretenen Veränderungen, wäre zunächst zu überprüfen, ob die Rahmenbedingungen, die dieser Ausbaukonzeption zugrunde lagen, heute noch Gültigkeit haben.

Eine kurze Betrachtung zeigt, dass sich massive Änderungen ergeben haben, die in der Planung bislang unberücksichtigt geblieben sind:

3.1 Bisherige Planung

Die Planung für die Rheintalbahn sieht den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke (HGV-Strecke) für den ICE-Verkehr vor. Durch die Verlagerung dieser schnellen Züge von der Altstrecke und durch entsprechende Weichenverbindungen zwischen der Bestandsstrecke und den Neubaugleisen soll mehr Kapazität auch für den Güterverkehr zur Verfügung stehen.

Dem liegt die gleiche Konzeption wie bei allen übrigen HGV-Strecken in Deutschland zu Grunde: Alleine mit dem Argument, dass durch eine Verlagerung des schnellen Verkehrs auf die neuen Gleise automatisch auch höhere Kapazitäten für den Güterverkehr bereit stünden, werden die Strecken ohne konkretes Betriebsprogramm geplant und gebaut. Genaue Fahrpläne werden erst unmittelbar vor Inbetriebnahme der Strecke erstellt – und zeigen dann die Probleme der Planung auf.

Demgegenüber lautet der Schweizer Ansatz zur Planung von Streckenausbauten: Zuerst das langfristige Fahrplankonzept für den Personenverkehr unter Einbeziehung der Güterzüge erstellen, dann die darauf abgestimmte Ausbauplanung. Mit dieser Konzeption erzielt die Schweiz signifikant höhere Streckenauslastungen (gemessen an der Zahl der Züge pro Streckenkilometer) auf ihren Bahnstrecken als derzeit auf den Eisenbahnen des Bundes in Deutschland erreicht werden.

Deshalb fordert auch die Initiative Deutschland-Takt (www.deutschland-takt.de), die u.a. vom VCD getragen wird, eine Fahrplankonzeption für Deutschland, die den zukünftigen Personen- und Güterverkehr berücksichtigt und aus deren Zielkonzeption dann Ausbaumaßnahmen für die Strecken abgeleitet werden.

3.2 Dominanz des Güterverkehrs

Die Rheintalbahn als Teil der TEN-Achse Rotterdam – Genua ist DIE Hauptverkehrsachse für den internationalen Nord-Süd-Güterverkehr durch Deutschland. In den Niederlanden wurde mit der BETUWE-Route von Rotterdam zur deutschen Grenze eine neue Bahnlinie speziell nur für Güterzüge gebaut.

Ein Ausbaukonzept für den HGV-Verkehr, das nur „nebenher“ zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr ermöglicht, ist nicht ausreichend – vielmehr müssen durchgängige Güterzugtrassen entlang des gesamten Rheinkorridors geplant und die dafür benötigten Gleistrassen gebaut werden.

Diese Konzeption liegt im Übrigen auch dem DB-Ansatz „Netz 21“ zugrunde, mit dem Personen- und Güterverkehr weitgehend getrennt werden soll, um insgesamt leistungsfähiger zu werden.

3.3 Konsequenzen für den Personenverkehr

Das heutige Fahrplankonzept im Fernverkehr auf der Rheintalbahn sieht Knotenbahnhöfe in Karlsruhe, Offenburg und Freiburg zu den Minuten 00, 30 und 00 vor. Zu diesen Zeiten treffen sich die ICE-Züge aus beiden Richtungen in den genannten Bahnhöfen. Damit sind diese drei Bahnhöfe optimal in den Integralen Taktfahrplan eingebunden. Mit kurzen

Umsteigezeiten bestehen jeweils Anschlussverbindungen in alle Richtungen.

Durch die Fahrzeitverkürzungen von 100 auf 69 Minuten[1] zwischen Karlsruhe und Basel würden die Bahnhöfe nicht mehr wie bisher im 30-Minuten-Abstand liegen mit der Folge, dass die ICE-Züge aus beiden Richtungen nicht mehr zur gleichen Zeit in den Bahnhöfen sein würden.

Unter der Annahme, dass sich die Fahrzeit von 69 Minuten unter Einrechnung eines Haltes je in Offenburg und Freiburg (je 2 Minuten) ergibt, führte dies zu folgendem Fahrplan:

Der Zug aus Karlsruhe (Abfahrt Minute 00) käme in Offenburg schon zur Minute 23 an, in Freiburg zur Minute 48, in Basel Bad. Bf zur Minute 09. In der Gegenrichtung führe der Zug in Basel Bad Bf zur Minute 49 ab, Freiburg an 08, Offenburg an 33, Karlsruhe an 58.

In Offenburg betrüge die Spreizung (Differenz der Ankunftszeiten der Züge beider Richtungen) 10, in Freiburg 20 Minuten. Dies hätte auf die Anschlüsse der Regionalzüge gravierende Konsequenzen. Bestehen heute z.B. für die Höllentalbahn in Freiburg optimale Anschlüsse von und zu den ICE-Zügen (Abfahrt zur Minute 10, Ankunft Minute 48), so würden zukünftig die Umsteigezeiten trotz 30-Minuten-Takt rund 30 Minuten betragen.

Tabelle 1: Fahrplanvergleich heute /DB-Planung

Bahnhof	ICE-Fahrplan heute		Anschlüsse	ICE-Fahrplan DB-Pläne		Anschlüsse
	↓	↑		↓	↑	
Mannheim	36	22		36	22	
Karlsruhe	58/00	00/58	Stuttgart 06 Neustadt 07	58/00	00/58	Stuttgart 06 Neustadt 07
Baden-Baden*						
Offenburg*	27/29	30/28	Strasbourg 34 RB Lahr 34	23/25	35/33	**Anschluss-verlust!**
Freiburg	59/01	57/55	Höllental 10 Elztal 08 Breisach 08	48/50	10/08	**Anschluss-verlust!**
Basel Bad	36/41	22/18		09/14	49/45	
Basel SBB	47	12		20	39	

*: Baden-Baden und Offenburg werden derzeit nur im Wechsel bedient

1 Heute beträgt die Fahrzeit Karlsruhe Hbf – Basel Bad. Bf per ICE 96 Minuten und hat sich damit durch den bisherigen Ausbau der Rheintalbahn um rund 4 Minuten verkürzt. D.h. die weitere Verkürzung beträgt gegenüber heute nur noch 100 – 69 – 4 Minuten = 27 Minuten

Die Fahrzeitverkürzung der ICE-Züge nützte somit nur dem Punkt-zu-Punkt-Verkehr, käme aber bei Umsteigeverbindungen nicht zur Wirkung, da heute optimale Umsteigezeiten oftmals aufgegeben werden müssten.

Somit ist aus Sicht des innerdeutschen Personenverkehrs die Beschleunigung der ICE-Verbindungen zwischen Karlsruhe und Freiburg im geplanten Umfang nicht sinnvoll.

Betrachtet man die Fahrzeit Karlsruhe – Basel SBB, die heute 107 Minuten beträgt, so würde eine Reduktion der Fahrzeit um ca. 27 Minuten auch die Anschlussbeziehungen in Basel SBB nicht signifikant verbessern.

Bei Abfahrt in Karlsruhe zur Minute 00 und 80 Minuten Fahrzeit ergibt sich eine Ankunft zur Minute 20 (bzw. 50), so dass rund 10 Minuten Umsteigezeit zu den weiteren Fernzügen besteht. Für den internationalen Reiseverkehr ist diese Umsteigezeit sinnvoll. Eine Verkürzung dieser Umsteigezeit kann nur vertreten werden, wenn eine hohe Pünktlichkeit sichergestellt ist.

Eine Beibehaltung der Knoten 00 bzw. 30 in Offenburg bzw. Freiburg würde eine um rund 10 Minuten spätere Ankunft in Basel SBB bedeuten, entsprechend wären die Umsteigezeiten in Basel SBB zu wichtigen Anschlusszügen bei nur wenigen Minuten bzw. würden (bei einem Zwischenhalt in Basel Bad Bf) wichtige Anschlusszüge verpasst werden.

Somit ist bei dieser Sachlage eine Abwägung zwischen dem Verkehrsaufkommen in Offenburg und Freiburg einerseits und dem internationalen Verkehr andererseits zu treffen. Bislang wurde hier einseitig der Blick auf den internationalen Verkehr gelegt.

Eine Alternative wären Fahrplankonzepte, die sowohl für den nationalen, als auch den internationalen Verkehr optimal wären (z.B. 30-Minuten-Takt ICE, dabei hält nur ein Zug pro Stunde in Basel Bad Bf, der andere stellt optimale Anschlüsse in Basel SBB her; angesichts des „Open-Access“ im internationalen Fernverkehr ab 2010 wären auch Direktverbindungen von Deutschland in die Schweiz via Basel Bad Bf unter Umgehung von Basel SBB denkbar).

Mit dieser Grundkonzeption und einem Erhalt der Knotenzeiten 00 und 30 in Freiburg und Offenburg könnten Offenburg und Baden-Baden Systemhalte **aller** ICE-Züge werden (heute halten die ICE-Züge i.d.R. nur entweder in Baden-Baden oder in Offenburg). Die Fahrzeitverkürzung durch den Bauabschnitt Durmersheim – Rastatt könnte somit Baden-Baden (bzw. Offenburg) in Form zusätzlicher Halte zugute kommen, so dass Baden-Baden und Offenburg im 30-Minuten-Takt in das ICE-Netz eingebunden wären.

Für die Strecke Offenburg – Freiburg ergäbe sich keine Notwendigkeit einer deutlichen Geschwindigkeitserhöhung, hier würde eine Reduktion der Reisezeit von heute 30 bzw. 31 Minuten auf 28 Minuten zur Optimierung der Fahrzeiten zwischen den beiden Knotenbahnhöfen ausreichen. Dies wäre mit einer Erhöhung der Geschwindigkeit von heute 160 km/h auf zukünftig 200 km/h zu schaffen.

Auf dieser Basis ergibt sich folgendes VCD-Fahrplankonzept mit wechselnder Anbindung von Basel Bad Bf:

Tabelle 2: VCD-Fahrplankonzept Rheintalbahn

Bahnhof	ICE-Fahr-plan heute		Anschlüsse	ICE-Fahr-plan (VCD)		Anschlüsse	ICE-Fahr-plan (VCD)		Anschlüsse
	↓	↑		↓	↑		↓	↑	
Mannheim	36	22		36	22		06	52	
Karlsruhe	58/00	00/58	Stuttgart 06 Neustadt 07	58/00	00/58	Stuttgart 06 Neustadt 07	28/30	30/28	
Baden-Baden				12/14	46/44		42/44	16/14	
Offenburg	27/29	30/28	Strasbourg 34 RB Lahr 34	28/30	30/28	Strasbourg 34 RB Lahr 34	58/00	00/58	Strasbourg 04 RB Lahr 04 Schwarzwald-bahn
Freiburg	59/01	57/55	Höllental 10 Elztal 08 Breisach 08	58/00	00/58	Höllental 10 Elztal 08 Breisach 08	28/30	30/28	Höllental 40 Elztal 41 Breisach 37
Basel Bad	36/41	22/18		19/24	39/35				
Basel SBB	47	12		30	29		54	04	Schweiz-Takt

Bei einer solchen Fahrplankonzeption des Fernverkehrs lässt sich – auch bei einem unterstellten 30-Minuten-Takt des ICE-Verkehrs – der Nahverkehr zwischen Offenburg und Freiburg überholungsfrei durchführen (Annahme Fahrzeit Nahverkehr ca. 50 Minuten). D.h. der gesamte Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) könnte auf der Bestandsstrecke abgewickelt werden, die zusätzlichen Gleise könnten in vollem Umfang für den Güterverkehr verwendet werden.

3.4 Konsequenzen für den Güterverkehr

Da aus Sicht eines Integralen Taktfahrplans die zusätzlichen Gleise zwischen Offenburg und Freiburg nicht für den Personenverkehr benötigt werden, besteht die Möglichkeit, diese beiden Gleise dem Güterverkehr vorzubehalten. Damit ist auch eine vollständig getrennte Trassierung denkbar, sofern an geeigneten Stellen Überleitverbindungen gebaut werden, um z.B. Rangierbahnhöfe anzubinden.

3.4.1 Notwendigkeit eines Güterzugtunnels in Offenburg?

Die Stadt Offenburg hatte sich beim ersten, 2004 eröffneten Abschnitt vehement für eine direkte Anbindung des Offenburger Bahnhofs eingesetzt, so dass heute aus Richtung Norden vier Gleise bis Offenburg führen. In Offenburg besteht auch ein Rangierbahnhof,

der von Güterzügen der Rheintalbahn genutzt wird, u.a. zum Personalwechsel.
Für den weiteren Verlauf der viergleisigen Streckenführung hat die Stadt Offenburg nun die Variante eines Güterzugtunnels ins Gespräch gebracht, da eine – von der DB AG geplante – Trassierung des dritten und vierten Gleises durch die Stadt in Verbindung mit den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu einer für Offenburg nicht akzeptablen städtebaulichen Trennwirkung führen würde.

Für diesen Güterzugtunnel würden sich im Vergleich zur bisherigen Planung deutlich höhere Kosten ergeben, so dass seitens der DB (und des Bundes) derzeit diese Lösung nicht weiterverfolgt wird.

Hier stellt sich die Frage, ob ein Güterzugtunnel überhaupt notwendig ist bzw. welche weiteren Varianten neben der offiziellen DB-Antragstrasse existieren.

Die Stadt Offenburg drängte auf eine direkte Einbindung in die Neubaustrecke, da sie die Gefahr sah, sonst vom HGV-Verkehr abgeschnitten zu werden (hierzu gab es ja immer wieder Vorschläge für einen ICE-Bahnhof „Ortenau“).

Sieht man jedoch als Neubaustrecke eine reine Güterzugstrecke vor (der Personenverkehr bleibt auf der Altstrecke), so entfällt das Argument für einen Güterzugtunnel – vielmehr kann man dann auch eine Güterzugumfahrung für Offenburg vorsehen, die nördlich von Offenburg von der bestehenden Rheintalbahn abzweigen würde. Sie könnte bedeutend preiswerter gebaut werden als der beschriebene Güterzugtunnel.

Zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme könnte dieser Abzweig in Appenweier kombiniert mit der Strecke nach Kehl erfolgen und sich westlich von Appenweier dann an die Bundesautobahn 5 anlehnen. Bei der derzeitigen Neuplanung des Abzweigs von der Rheintalbahn im Rahmen der Ausbaustrecke nach Frankreich könnte der Güterzugabzweig mit eingearbeitet werden.

Alternativ könnte auch ein kürzerer und möglicherweise kostengünstigerer Abzweig bei Windschläg von der Rheintalbahn vorgenommen werden.

In dieser Ausarbeitung soll nicht die optimale Trassenvariante für eine Güterzugumfahrung von Offenburg im Detail diskutiert werden, sondern es soll das Thema überhaupt in die Diskussion eingebracht werden.

Unmittelbar südlich von Offenburg wäre dann eine Verknüpfung mit der Bestandsstrecke herzustellen, so dass Züge, die auf der Güterzugstrecke fahren, bei Bedarf auch den Rangierbahnhof Offenburg anfahren können.

Prinzipiell wird jedoch durch einen viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn und einer damit einhergehenden Beschleunigung der Güterzüge (durch den Wegfall von heute erforderlichen Überholungen) der Rangierbahnhof Offenburg zukünftig keine große Bedeutung mehr für den Durchgangsgüterverkehr haben (sondern nur für die regionale Feinverteilung).

Die Kosten der Streckenführung hängen von der konkreten Streckenlänge ab, liegen aber aufgrund der oberirdischen Trassenführung günstiger als bei der Tunnelvariante. Im Vergleich zur Antragstrasse durch Offenburg hindurch dürften die Kosten nicht wesentlich höher liegen.

Vergleicht man die drei Varianten, so ergibt sich schematisch folgendes Ergebnis:

Variante	DB-Antragstrasse	Güterzugtunnel	Umfahrung Offenburg
Anzahl Betroffene	--	+	+
Auswirkungen Stadtbild	--	+	++
Landschaftseingriff	+	+	-
Kosten	+	--	+

Die Güterzugumfahrung Offenburg hat somit mehr Vorteile als die übrigen Varianten.

3.4.2 Güterzugstrecke Offenburg – Buggingen entlang der Bundesautobahn

Im Anschluss an die Güterzugumfahrung Offenburg bietet sich die weitere Führung der neuen Güterbahnstrecke entlang der Bundesautobahn 5 an, entsprechend der sog. Konsenstrasse, die in der Region erarbeitet worden ist.

Durch eine Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr werden die Ortsdurchfahrten insbesondere in der Nacht deutlich vom Schienenverkehrslärm entlastet. Entlang der autobahnparallelen Trasse sind deutlich weniger Anwohner betroffen, und der Lärmschutz kann in Verbindung mit der BAB kostengünstiger, wirksamer und ortsbildverträglicher realisiert werden.

Da bei Güterzügen – anders als beim Personenverkehr – die Geschwindigkeitsunterschiede relativ gering sind, kann auf einer unabhängigen Güterzugstrecke die Zugfolge optimiert und somit die Leistungsfähigkeit maximiert werden.

3.4.3 Abschnitt Buggingen – Basel

Für den Abschnitt südlich von Buggingen ist bei der nördlichen und südlichen Anbindung des Katzenbergtunnels darauf zu achten, dass eine kreuzungsfreie Anbindung sowohl der Neubaugleise als auch der Bestandsstrecke erfolgt, um einerseits eine maximale Auslastung des Katzenbergtunnels, aber auch eine maximale Entlastung der Anwohner der Altstrecke vom Güterverkehrslärm (insbesondere nachts) zu erreichen. Die derzeitigen Planungen für den Anschluss der Güterzugumfahrung Freiburgs an die Bestandsstrecke bzw. an die Neubaustrecke mit dem anschließenden Katzenbergtunnel sind darauf ausgerichtet, dass die Güterzüge südlich Buggingen bevorzugt die „alte Rheintalbahn“ um den Isteiner Klotz nutzen. Sofern Güterzüge aus Richtung Süden vom Katzenbergtunnel auf die Güterzugumfahrung Freiburg wechseln wollen, müssen diese nach den vorliegenden Planungen die NBS-Gleise niveaugleich kreuzen. Dies stellt einen Zwangspunkt dar, der dazu führt, dass die Güterzüge bevorzugt die „alte Rheintalbahn“ befahren werden. Damit werden die dortigen Anwohner durch die NBS nicht von Lärm entlastet, sondern zusätzlich belastet. Es wird eine Strecke mit schwieriger Trassierung unnötig stark genutzt, während die Kapazitäten der parallelen lärmschutzoptimierten NBS nicht optimal genutzt werden.

Deshalb fordert der VCD eine niveaufreie Einfädelung der Güterzugumfahrung Freiburg in die NBS-Gleise in Buggingen.

Auch im PFA 9.2 Weil am Rhein ist in der derzeitigen Planung nur eine niveaugleiche Überleitung von den Gleisen der alten Rheintalbahn zwischen Streckenkilometer 264,0 und 264,5 vorgesehen. Güterzüge müssten also schon ab Basel Bad Bf die Fernbahngleise benützen, um ohne Kreuzung des Gegengleises durch den Katzenbergtunnel fahren zu können. Damit wird aber entweder die Streckenleistungsfähigkeit der Fernbahngleise eingeschränkt oder aber in Kauf genommen, dass die Güterzüge weiterhin über die „alte Rheintalbahn“ um den Isteiner Klotz fahren. Zur Optimierung der teuren Infrastruktur sollte deshalb südlich des Katzenbergtunnels eine niveaufreie Überleitverbindung von den NBS-Gleisen des Katzenbergtunnels zu den Gleisen der „alten Rheintalbahn“ Richtung Basel geschaffen werden.

3.4.4 Abschnitt Durmersheim – Rastatt Süd

Der Abschnitt Durmersheim – Rastatt Süd wurde beim ersten Bauabschnitt bislang ausgespart, obwohl seit über einem Jahrzehnt Baurecht vorliegt. Damit dieses nicht verfällt, wurden im Zusammenhang mit der Verlegung der B 36 erste vorbereitende Maßnahmen umgesetzt.

Aufgrund des fehlenden Ausbaus dieses Abschnitts sind südlich des Bahnhofs Rastatt mehrere Kilometer der Reintalbahn nur zweigleisig, an die sich sowohl im Norden als auch im Süden viergleisige Strecken (bzw. zwei zweigleisige Strecken anschließen). In Verbindung mit der höhengleichen nördlichen Einmündung der Strecken in den Bahnhof Rastatt und dem in den letzten Jahren erfolgten starken Ausbau der Stadtbahnlinien ins Murgtal und nach Baden-Baden – Achern ergeben sich starke Fahrplanrestriktionen, die die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen.

Deshalb ist die Aufhebung dieses Engpasses vordringlich. Mit der geplanten NBS und dem Tunnel in Rastatt würde sich eine Entmischung des langsamen Stadtbahnverkehrs und des schnellen ICE-Verkehrs ergeben. Dabei wären aus Kapazitätsgründen auch Güterzüge durch den Tunnel zu führen.

4. Sinnvolle Teilinbetriebnahmen

Wie oben ausgeführt, ist eine Fertigstellung der Rheintalbahn im nächsten Jahrzehnt nicht realistisch. Deshalb sollten Teilabschnitte definiert werden, die schon für sich betrachtet einen verkehrlichen Nutzen erzielen. Diese Abschnitte sollten bevorzugt fertig gestellt werden.

Nach dem schon fast vollendeten Katzenbergtunnel mit den o.g. Anbindungen sollte das nach Meinung des VCD die Aufhebung des Rastatter Engpasses durch den Bau der Strecke Durmersheim – Rastatt Süd sein. Als nächstes sollte die geplante Güterzugumfahrung Freiburgs gebaut werden. Damit würden auf der heutigen Freiburger Güterbahnstrecke Trassen frei, um dort die geplante Verbesserung des Nahverkehrs (Anbindung Messe etc.) realisieren zu können. In einem letzten Schritt wäre der Abschnitt Appenweier/Offenburg – Kenzingen zu realisieren.