

Vorname Name

Straße

Postleitzahl Ort

Offenburg, 01.12.2024

Telefon: (optional)

Email:

Eisenbahn- Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Südenstraße 44

76135 Karlsruhe

Per Mail [tunneloffenburg@eba.bund.de](mailto:tunneloffenburg@eba.bund.de)

## **Einwendung zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben ABS/NBS Karlsruhe - Basel, PfA 7.1, Appenweier - Hohberg (Tunnel Offenburg und Ertüchtigung der Rheintalbahn)**

### **1. Ertüchtigung der Rheintalbahn auf 250 km/h**

Die Einwendung gegen den 250km/h-Ausbau, von dem Offenburg nur am Rande betroffen zu sein scheint, richtet sich gegen die auch für Offenburgs Bürger unzumutbare 6-jährige Vollsperrung der ABS 4000 mit Busersatzverkehr

Die Betroffenheit liegt weiter auch darin, dass wir Bürger von Offenburg indirekt die zu hohen Kosten einer aus unserer Sicht nicht zwingend nötigen Ertüchtigung in diesem südlichen Bauabschnitt (PfA 7.1 – 8.4) mittragen müssen. Es ist bekannt, dass die südlichen Gemeinden und Bürgerinitiativen diese Maßnahme ebenfalls als nicht effizient und sinnvoll erachten.

Diese Einwendung gegen den geplanten Ausbau der RTB auf 250 km/h bezieht sich auf die wirtschaftliche und verkehrstechnische Sinnhaftigkeit der geplanten 250 km/h-Ertüchtigung, die fortschreitend bereits im PfA 7.1 ab km 147,2 beginnt. –

#### **Alternativvorschlag:**

#### **Nutzung der Neubaustrecke 4280 auch für den Fernverkehr**

Nach eingehender Prüfung halte ich die angestrebte Ertüchtigung der RTB auf dieser letzten Etappe im Süden Badens 250 km/h für falsch dimensioniert. Der Zeitgewinn von lediglich wenigen Minuten auf der Strecke Offenburg-Freiburg-Basel rechtfertigt aus meiner Sicht weder die hohen Investitionskosten und den hohen CO<sup>2</sup>-Fußabdruck, noch die massiven Einschränkungen für Gemeinden, Anwohner und Reisende während der Bauphase und im späteren Betrieb. Stattdessen schlage ich vor, den Schnellfernverkehr ebenfalls über die geplante autobahnparallele Güterzugtrasse zu führen.

### **Details des Vorschlags:**

- **Nutzung der Güterzugtrasse auch für Fernverkehrszüge:** Vorausgesetzt, die Neubaustrecke 4280 zwischen Offenburg und Riegel wird für eine Geschwindigkeit von 200 km/h geplant, könnten Fernverkehrszüge auf dieser Neubaustrecke dauerhaft mit 200 km/h fahren (was im Übrigen der Höchstgeschwindigkeit der Fernzüge im weiteren Verlauf der Strecke 4000 entspricht), während Güterzüge weiterhin mit 80-120 km/h verkehren. Dafür müssten Unterbau, Elektrifizierung und Signaltechnik der Güterzugtrasse entsprechend angepasst werden, was im Planungszustand noch problemlos möglich ist.
- **Optimierte Streckennutzung:** Durch Überholmöglichkeit an Ausweichgleisen an zentralen Punkten der Güterzugtrasse (z. B. bei Streckenkilometer 172, Höhe Ringsheim – Bahnhof Rust) ist ein effizienter flüssiger Betrieb möglich.

### **Vorteile der Lösung:**

1. **Einsparung erheblicher Kosten:** Der teure Totalumbau der Rheintalbahn in 3-stelliger Millionenhöhe entfällt.
2. **Keine Belastung:** Die Gemeinden und Bürger bleiben von einer langen belastenden und lärmintensiven Baustelle mit anschließenden überhohen Lärmschutzwänden verschont
3. **Keine sechsjährige Vollsperrung:** Der Personennahverkehr bleibt auf der bestehenden RTB in Betrieb. Der geplante langjährige Busersatzverkehr auf der Strecke Offenburg-Riegel, der für Pendler und Anwohner unzumutbare Belastungen bedeuten, wird hinfällig.

### **Forderung**

**Auf Grund der Betroffenheit auch Offenburger Bürger von den Ertüchtigungsplänen für die Rheintalbahn ab Offenburg fordere ich die Prüfung einer jetzt noch möglichen Umplanung der Güterzugtrasse Offenburg – Riegel auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h. Auf dieser Strecke sollen dann die ICEs dauerhaft vom Offenburger Bahnhof kommend über die Verbindungsspanne Nord auf die autobahnparallele Güterzugtrasse einschwenken. Über die Verbindungstrasse Süd (bei Riegel) kehren sie dann wieder auf die Rheintalbahn zurück. Zwischen den halbstündigen ICEs werden dann entsprechend viele Güterzüge (ca. 4-5 tagsüber, nachts entsprechend mehr) diese Strecke passieren. Die Rheintalbahn wird nicht auf höhere Geschwindigkeit ertüchtigt und bleibt durchgängig für den Personennahverkehr geöffnet.**

**Auf Grundlage dieser Vorgaben ist eine vertiefte infrastrukturelle und fahrplantechnische Untersuchung hinsichtlich Kosten und Auswirkungen durchzuführen und das Ergebnis mit den Planungen der DB vergleichend zu bewerten.**

### **2) Behelfslösung während der Bauphase:**

**Sollte obiges Szenario nicht umsetzbar sein, so sollte wenigstens auch der Schienen-Personen-Nahverkehr während der 6-jährigen Ertüchtigung auf die autobahnparallele Neubautrasse verlagert werden: Während der Bauphase sollen**

mit Güterzügen, Fernzügen auch die Nahverkehrszüge temporär die Neubaustrasse nutzen können. Schon bisher teilen sich diese 3 Zugarten die RTB-Trasse im Süden von OG.

So müsste es für sie möglich sein, auch in den 6 Jahren des Ausbaus der RTB auf die neue Güterzugtrasse auszuweichen.

**Einrichtung von Behelfsbahnhöfen:** Während der Bauphase auf der RTB müssen für die Nahverkehrsnutzer auf der NBS provisorische Bahnhalte bei Lahr und Ringsheim errichtet werden. Damit ist es den Fahrgästen weiterhin möglich, den Schienen-Nahverkehr zu nutzen. Diese Maßnahme würde die Belastungen für Pendler und Reisende erheblich reduzieren.

### **Behelfsmäßige Forderung**

**Sollte nachgewiesen werden, dass die oben unter Punkt 1 vorgeschlagene Alternativlösung nicht zum Tragen kommen kann, beantrage ich zur Vermeidung der geplanten Vollsperrung der Rheintalbahn als Übergangslösung die Führung von Regionalzügen auf der Neubaustrecke mit temporären Bahnhöfen.**

Unterschrift