



---

**Resolution zum Ausbau der Rheintalbahn**

**Streckensperrung verkürzen und Interimsbahnhöfe einrichten!**

---

Der Landkreis Emmendingen bekennt sich zum Neu- und Ausbau der Rheintalbahn am Oberrhein entsprechend der Beschlüsse des Projektbeirats. Diese sind ein großer Erfolg für die gesamte Region. Daran hält der Landkreis Emmendingen ausdrücklich fest.

Der Landkreis Emmendingen sieht allerdings mit großer Sorge, dass die Bahn vorhat, die bestehende Rheintalbahn zwischen Riegel und Offenburg für die Dauer von 6 Jahren (2036-2041) vollständig zu sperren. Auch wenn der Personenfernverkehr (ICE und EC) und ein Teil des Personennahverkehrs (insbesondere der schnelle RE) dann auf die bereits fertig gestellte Neubaustrecke an der Autobahn geleitet werden sollen, würden doch für 6 Jahre die Bahnhöfe in Kenzingen, Herbolzheim, Ringsheim, Orschweier, Lahr und Friesenheim vom Bahnverkehr vollständig abgeschnitten werden. Die Bemühungen der Region, aber auch des Landes, den ÖPNV auszubauen und weiter zu stärken, stehen hierzu in diametralem Gegensatz. Ganze Generationen von Schülern aus den betreffenden Orten könnten Nahverkehrszüge nicht mehr direkt nutzen.

Deshalb fordert der Kreistag des Landkreises Emmendingen für den Abschnitt zwischen Riegel und Offenburg:

**1. Bau- und Sperrzeit verkürzen:**

Es ist alles Erdenkliche zu unternehmen, um die Zeit der Vollsperrung der bestehenden Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel deutlich zu reduzieren. Hierbei darf es keine Denkverbote geben. Deshalb wird insbesondere folgendes gefordert:

**a) Geringe ICE-Geschwindigkeit prüfen!**

- Der Bund wird aufgefordert, die Bahn zu beauftragen, im Rahmen der laufenden Planfeststellungsverfahren folgendes zu prüfen: Inwieweit könnte eine – auch außerhalb des Deutschlandtakts liegende – Reduzierung der Entwurfsgeschwindigkeit für den Personenfernverkehr (ICEs) die Zeit der Vollsperrung reduzieren? Welche Vor- und Nachteile hätte dies, insbesondere in Bezug auf einen Ausbau des Personennahverkehrs?
- Der Bund und die Bahn werden aufgefordert, die Planfeststellung für die Güterzugstrecke und die Bestandsstrecke getrennt durchzuführen.

## **b) Optimierungen beim Bauablauf nutzen!**

Es sind alle Optimierungen beim Bauablauf zu nutzen, um die Bauzeit und die Dauer von Streckensperrungen deutlich zu reduzieren. Dazu zählen insbesondere:

- In der Woche muss an jedem Tag gebaut werden. Die Bautätigkeit am Tag ist weitestgehend auszuweiten. Außerorts ist rund um die Uhr zu arbeiten.
- Es ist ein Maximum an Baufirmen einzusetzen.
- Die Umsetzung der Ersatzbrücken ist schon vor der Sperrung weitgehend vorzubereiten. Die Ersatzbrücken sind möglichst zeitgleich zu errichten, ohne den Straßenverkehr zum Erliegen zu bringen.
- Es sind die gleichen erfolgreich erprobten Methoden wie bei der Riedbahnsanierung anzuwenden.
- Effektive und nachvollziehbare Bauzeitenpläne sind vorzulegen und mit den Kommunen abzustimmen.

## **2. Einen leistungsfähigen Schienenersatzverkehr (SEV) einrichten!**

- Für die Menschen zwischen Riegel und Offenburg ist ein attraktives, qualitativ hochwertiges und leistungsfähiges SEV-Angebot zu gewährleisten. Nur so kann motorisierter Individualverkehr weitestgehend vermieden werden.
- Die Kapazitäten des bereitzustellenden SEV sind nach den aktuellen Nutzerzahlen des Schienenpersonennahverkehrs zu bemessen. Es darf keinen Abschlag in der Annahme geben, ein Teil der Fahrgäste werde ohnehin auf das Auto umsteigen.
- Die Bahn hat dafür zu sorgen, dass ausreichend Busse und ortskundiges Fahrpersonal zur Verfügung stehen.

## **3. Behelfshaltepunkte an der Neubaustrecke vorsehen!**

Es sind mindestens 2, besser 3 Behelfshaltepunkte an der dann bereits in Betrieb genommenen Neubaustrecke an der Autobahn einzurichten, damit die Fahrgäste aus den Ortslagen dorthin mit SEV-Bussen gebracht und in Nahverkehrszüge umsteigen können. Die Standorte der Behelfshaltepunkte sind nach objektiven Kriterien zu bestimmen, die sich in erster Linie an den Schülerverkehrs- und Berufspendlerströmen richten. Danach ist ein Behelfshaltepunkt auf Höhe von Lahr (größte Kommune im Abschnitt) und einer auf Höhe von Herbolzheim (zweitgrößte Kommune im Abschnitt) einzurichten. Ein dritter Haltepunkt wäre auf Höhe von Kenzingen (drittgrößte Kommune im Abschnitt) vorzusehen. Die Behelfshaltepunkte sind im Rahmen der Planrechtsverfahren planfestzustellen.

## **4. Sich mit den Straßenbaulastträgern (insbesondere Autobahn GmbH) abstimmen!**

Die Bauarbeiten für den dreispurigen Ausbau der Bundesautobahn 5 dürfen keinesfalls in eine langanhaltende Streckensperrung der Rheintalbahn (Bestandsstrecke) fallen, insbesondere nicht in eine etwaige Vollsperrung der Bahnstrecke. Zu diesem Zweck, aber auch um Synergieeffekte zu nutzen, sind die Planungen zum Ausbau von Bahn und Autobahn zu harmonisieren. Das setzt eine enge Abstimmung voraus. Dasselbe gilt für Planungen anderer Straßenbaulastträger wie Landkreis und Kommunen.

Die Resolution richtet sich an:

- den Bundesverkehrsminister, Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- die Abgeordneten des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages
- die Wahlkreisabgeordneten
- den Landesverkehrsminister, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG
- den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamts