

# Außen herum ist es billiger

Auch nach Eröffnung des Katzenbergtunnels sollen Güterzüge nachts auf der alten Strecke rollen – die Gemeinden protestieren

VON UNSEREM REDAKTEUR  
FRANZ SCHMIDER

FREIBURG. Wenige Wochen vor Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Efringen-Kirchen bahnt sich ein verschärfter Konflikt zwischen den Anliegergemeinden der neuen Trasse der Rheintalbahn und der Bahn an. In dem Streit geht es um die Frage, wie viele Züge die Bahn künftig durch den knapp zehn Kilometer langen Tunnel fahren lassen wird und wie viele auf der alten Strecke.

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember wird der Katzenbergtunnel für den Verkehr geöffnet. Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat zu diesem feierlichen Akt sein Kommen angekündigt, auch Bahnchef Rüdiger Grube wird anwesend sein. Die Bürgermeister der Anliegergemeinden aber, voran Christoph Hoffmann aus Bad Bellingen, denken an einen Boykott der Veranstaltung. Denn sie fühlen sich hinters Licht geführt.

In nüchternem, eher kühlen Ton, hat die Zentrale der DB Netz den Bürgermeister dieser Tage per Brief wissen lassen, dass auch nach Inbetriebnahme des drittlängsten Bahntunnels Deutschlands nachts Güterzüge durch den Kurort Bad Bellingen rollen werden. Statt der bisher 70 zwar künftig nur noch sechs Züge, aber es könnten in Zukunft wieder mehr werden: Auf der Rheintalachse dürfte der Güterverkehr in den nächsten Jahren wachsen. Zu den sechs Güterzügen kommen laut Bahn-Brief jede Nacht weitere sieben Züge der rollenden Landstraße, also mit Lastwagen beladene Züge.

Das widerspricht nach Überzeugung von Hoffmann den Absprachen, die im



Mit einem stark verkürzten ICE absolviert die Bahn Testfahrten im Katzenbergtunnel.

FOTO: REINHARD CREMER

Projektbeirat getroffen worden sind. Dort sei vereinbart worden, alle Nachtzüge und möglichst alle Tageszüge durch den Tunnel zu leiten. Dies entspricht auch einer Kernforderung der Bürgerinitiativen zum Bahnausbau zwischen Offenburg und Weil am Rhein. Deshalb hat sich Hoffmann nun an das Bundesverkehrsministerium gewandt: „Wir bitten dringend, dass der Eigentümer der Bahn und ihr Ministerium ihren Einfluss geltend machen.“

Hoffmann erinnert an Zusagen von Bahnchef Grube bei seinen Vor-Ort-Besuchen. Unterstützung sucht Hoffmann zudem bei Landesverkehrsminister Winfried Hermann, Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer und Landrätin Marion Dammann. Gegenüber der Badischen

Zeitung sagte Hoffmann: „Wenn es jetzt schon nicht gelingt, die Züge in den Tunnel zu bringen, wie soll das erst werden, wenn das erwartete Wachstum kommt?“

Die Bahn begründet ihren Schritt damit, dass private Bahnen die bisherige Strecke bevorzugt buchen, weil deren Nutzung für sie etwas billiger ist als die Fahrt durch den Tunnel. Das Unternehmen DB Netz müsse dem nachkommen. Überdies sei die Strecke in Zukunft so ausgelastet, dass die langsamen Züge im Tunnel den eng getakteten Personenverkehr blockierten.

Damit wiederum gewinnt eine zweite, alte Forderung der Region an Bedeutung, die nach einem niveaufreien Anschluss der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke. Das heißt, es müssten vor den Tun-

neleingängen Unter- oder Überführungen gebaut werden, damit beim Einfädeln eines Zuges Gleise nicht unnötig freigehalten werden müssen. Dies hat auch für den Nahverkehr große Bedeutung. Denn die Regionalvertreter fordern einen dichteren Takt auf der Verbindung Freiburg-Basel. Aufgrund der wachsenden Zahl der Berufspendler seien Regional- und Nahverkehrszüge schon heute zeitweise überlastet. Für diese Verdichtung des Taktes sieht das Land, das ihn bezahlen müsste, derzeit keinen finanziellen Spielraum. Andererseits gibt es offenbar mehr Interessenten für den Betrieb der gesamten Nahverkehrsstrecke zwischen Basel und Offenburg als bislang erwartet. Das könnte bei der anstehenden Ausschreibung zu günstigeren Angeboten führen.