

Mit 260 Stundenkilometern bis Weil-Haltingen Weil am Rhein. Vernehmlassung zu Gleisusbau von Eimeldingen zum Badischen Bahnhof beginnt

WOLFGANG GÖCKEL

Erste Pläne der Deutschen Bahn (DB) zum Ausbau um zwei Geleise vom Jahr 2000 stiessen auf massive Kritik von Anwohnern und der Stadt Weil. Mittlerweile hat die DB ihre Planung komplett überarbeitet.

Im Jahr 2017 werde die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel durchgängig um zwei schnelle Gleise erweitert sein, versicherte der deutsche Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee bei der Einweihung des Lötschberg-Basistunnels. Zurzeit allerdings baut die Deutsche Bahn einzig den Katzenbergtunnel zwischen Efringen-Kirchen und Schliengen und widmet sich ansonsten einem mühsamen Geschäft: die Baupläne mit den meist nicht glücklichen Anliegern abzustimmen.

Ab 9. Juli erörtert das Regierungspräsidium Freiburg voraussichtlich eine Woche lang im Rathaus von Weil am Rhein, wie genau der Streckenausbau ganz im Süden aussehen soll, auf den 4,9 Kilometern von Eimeldingen über Weil am Rhein zum Badischen Bahnhof. Erste Pläne legte die Deutsche Bahn im Dezember 2000 auf dem Tisch und erntete mehr als 600 Einsprachen von Bürgern sowie massive Kritik der Stadt Weil am Rhein. Im Herbst 2005 präsentierte die DB eine komplett überarbeitete Planung. «Wir sehen deutliche Verbesserungen», kommentiert Christoph

Huber, Weils Pressesprecher.

TUNNEL ODER NICHT? Mit Tempo 260 soll der Bahnreisende in Zukunft bis Weil-Haltingen fahren und mit 160 weiter nach Basel. Am besten in einem Tunnel unter Haltingen hindurch, forderte Weil am Rhein nach dem Studium der ersten Pläne, investierte 420 000 Franken in die Arbeit von Gutachtern und behauptete: Ein Tunnel wäre technisch und finanziell machbar. Die DB beharrt jedoch auf der Fahrt unter freiem Himmel.

Allerdings hat die Deutsche Bahn ihre Planung und das Betriebskonzept soweit korrigiert, dass Weil am Rhein den Widerstand aufgeben könnte. Nun sollen die schnellen neuen Gleise in der Mitte liegen und die Züge des Nahverkehrs auf den äusseren Gleisen fahren. Das beschert den Anwohnern und den Nahverkehrskunden erhebliche Vorteile: Entlang der neuen Gleise können durchgehend Lärmschutzwände errichtet werden, bis zu vier Meter hoch; und wer ein Ticket für den Nahverkehr gelöst hat, muss zum Einstieg nicht erst ein Fernverkehrsgleis unterqueren.

NORDBOGEN. Die überarbeitete Planung der DB hält ausserdem die Möglichkeit offen, aus Weil-Haltingen heraus eine Nahverkehrslinie über den Rhein nach St-Louis und möglicher-

weise weiter zum EuroAirport zu führen – dies der «Nordbogen» des öffentlichen Nahverkehrs, der im Badischen unverändert angestrebt wird, im Elsass allerdings auf Vorbehalte stösst. Hindernisse gäbe es auch nicht mehr für eine Verlängerung der S-Bahn über Haltingen hinaus nach Binzen, auf dem Trasse der historischen Kandertalbahn.

Zur öffentlichen Anhörung im Rathaus Weil hat das Regierungspräsidium Freiburg jene eingeladen, die bereits schriftlich Einwände vorgetragen haben – die meisten sind Anlieger. Sie fürchten Lärm und Erschütterungen. Weil am Rhein denkt bereits an die Baustellen und will auf geringstmögliche Verkehrsbelastung drängen. Das Regierungspräsidium wird sich alles anhören, Korrekturen und Kompromisse diskutieren und das Ergebnis schliesslich dem Eisenbahn-Bundesamt in Karlsruhe vorlegen. Erlässt dieses einen Planfeststellungsbeschluss, kann die Deutsche Bahn auch im Süden der Rheintalbahn den Neu- und Umbau starten.

Bis 13. Juli sind Pläne und Modelle des Bahnbaus in einer Ausstellung im Rathaus von Weil am Rhein zu sehen.