

SBB und Bahn AG planen gemeinsam

Grenzüberschreitender Rangierbahnhof soll schon bald kommen

VON UNSEREM REDAKTEUR
ULRICH SENF

WEIL AM RHEIN. SBB und die Bahn AG planen im Bereich des Rangierbahnhofs eine große, grenzüberschreitende Anlage – das erklärte auf Anfrage die DB Bauprojekt. Bisher gab es zwar auf deutscher Seite die Vorstellung, den bestehenden Umschlagbahnhof zu erweitern und im Rahmen der Planung für die Neubaustrecke auch Teile des Rangierbahnhofs zu verlegen, nun soll die Anlage aber zu einem gemeinsamen Umschlagterminal beider Bahnen ausgebaut werden.

Zurückgezogen hat die SBB bereits die Einwendungen, die sie im Rahmen der Planfeststellung gegen die Vorstellungen auf deutscher Seite erhoben hatte, wie Pressesprecher Brefsmer erklärt. Statt das Vorhaben zu blockieren, setzt man nun, so die Erklärung, auf Synergien, und will damit den Standort insgesamt stärken. Möglich wäre mit einer solchen Struktur eine durchgehende Behandlung von Zügen, die dann sowohl aus nördlicher als auch aus südlicher Richtung in den Umschlagbahnhof einfahren könnten. Bisher ist das noch nicht möglich, da die Züge nur aus nördlicher Richtung in den Umschlagbahnhof gelangen und auch wieder in Richtung Norden ausfahren – selbst wenn sie anschließend in Richtung Süden auf die Stecke gehen.

Ganz neu ist die Vorstellung für eine solche grenzüberschreitende Anlage nicht – bisher kam sie aber nie über den Status einer Vision der Verkehrsplaner hinaus. Da die Bahn AG im Rahmen der Planung für die Neubaustrecke aber in jedem Fall als ersten Schritt einen neuen Bereich für die Güterabfertigung errich-



Zusammenlegen und vergrößern wollen die Deutsche Bahn und die Schweizer Bundesbahnen ihre Rangier- und Umschlagflächen.

FOTO: FREY

ten muss, um die Hauptstrecke für den Umfahrvverkehr der Baustelle frei zu bekommen, kann man davor ausgehen, dass sie die neuen Pläne intensiv verfolgt. Wenn die Bahn Ende 2008 den Planfeststellungsbeschluss vorliegen hat (siehe

EIN WORT DAZU

Planungen der Bahn

Ganz eigenes Hoheitsgebiet

Eine echte Vernetzung der Bahnen, auch über die Grenzen hinweg, das wäre eine Strategie, die das „Unternehmen Zukunft“ tatsächlich für die nächsten Jahre oder gar Jahrzehnte fit machen könnte. Immerhin ist es Kunden schwer

weiteren Artikel) will sie möglichst rasch mit der Umsetzung dieses Schrittes beginnen.

Wie weit in einem solchen Konzept auch die Frage der Überlängen, bis zu 1500 Meter langen Güterzüge eine Rolle

verständlich zu machen, warum Züge auf dem Weg zwischen Nord und Süd lange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen, warum Abläufe stocken und Ansprechpartner wechseln. Ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Abfertigungszentrum könnte hier Kapazitäten schaffen, die Zeit und Geld sparen und den Schienenverkehr damit zu einer echten Alternative zu den Lastwagenkolonnen auf den Autobahnen werden lassen. Weniger schön ist allerdings, dass die Stadt als direkt Betroffene einer solchen geplanten Zentralisierung von Dienstleistungen, die zu verschiedens-

spielt, lässt sich derzeit nicht absehen. Bekanntlich hat man in der Schweiz vor, mit solchen Zügen die Kapazität der Alpentransversale besser zu nutzen. In Weil müssten die Züge dann aufgelöst und fürs deutsche Netz umgesetzt werden.

ten Beeinträchtigungen führen könnte, bei all diesen Überlegungen außen vor bleibt. Bahngelände ist ein ganz eigenes Hoheitsgebiet, das – einmal zur Verfügung gestellt – den Kommunen keinerlei Mitspracherecht mehr einräumt. Was die Bahn da vor der Haustüre der Stadt plant, bleibt damit deren ganz eigene Angelegenheit. Nur komisch, dass die Stadt am Ende, etwa bei einem Mehr an Anlieferverkehr, für die Infrastruktur zu sorgen und die Belastungen zu ertragen hätte – das ist kein faires Miteinander.

Ulrich Senf