

Sehr geehrter Landrat Hurth, sehr geehrter Herr Schade (ZRF), sehr geehrte Bürgermeister, sehr geehrte Fraktionsvorsitzende,

Wie aus der Presse (N-TV) am 20.04.2018 zu entnehmen war, äußerte sich Bahnchef Lutz wie folgt: "Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt Stuttgart 21 nicht mehr bauen".

Zum Ausbau und Elektrifizierung der Elztalbahn wurden Sachverhalte in Abrede gestellt und Kritik abgewiesen sowie vorliegende Sachverständigen-Gutachten ignoriert. Es stellt sich mittlerweile die Frage, ob sich im Elztal nicht das Fiasko von Stuttgart 21 wiederholt.

Dabei kristallisiert sich zunehmend heraus, dass allein wegen 4 zusätzlichen Zügen nach Elzach in der Hauptverkehrszeit die Fahrplanstabilität und Bedienung aller Haltestellen für die gesamte Strecke Freiburg-Elzach gefährdet wird.

Ausdrücklich möchten wir darauf hinweisen, dass weder die Interessensgemeinschaft Kreuzungsbahnhof Gutach noch die Elztalbahn Bürgerinitiative gegen den geplanten Halbstundentakt sind.

### **Fahrbarkeit**

Das vorliegende Gutachten über die Fahrbarkeit kommt zu dem Ergebnis, dass die Strecke bei einer Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h nur dann mit **ausreichender Fahrplanstabilität** gefahren werden kann, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Zwei Haltepunkte zwischen Denzlingen und Freiburg Hbf werden ausgelassen (im Bestfall möglicherweise auch nur ein Halt). **Die Bedienung sämtlicher Halte zwischen Denzlingen und Freiburg Hbf wird demnach ausgeschlossen.**
- Die vom **ZRF lancierte Nachricht**, es könnten nun doch alle Haltepunkte angefahren werden ist unserer Meinung nach **falsch**. Die hinzugezogenen Pläne beziehen sich lediglich auf eine „Eisenbahnwissenschaftliche Untersuchung“ für die Strecke Freiburg-Offenburg, (Netz4). Die Fahrbarkeit dieser Strecke belegt jedoch keinesfalls, dass sämtliche Haltepunkte der Elztalbahn bedient werden können. Aus dem Untersuchungsergebnis wird deutlich, dass die hier angeführten Ergebnisse **in keinem belastbaren Zusammenhang** mit der Elztalstrecke gesehen werden können. Im Gegenteil, es gilt nach wie vor die Fahrbarkeitsprüfung aus dem Jahr 2013 einschließlich der Notwendigkeit, **die genannten Haltestellen auszulassen**. Zudem belegt die zitierte Untersuchung für das Netz 4 die Überlastung der Rheintalstrecke im Allgemeinen.
- **Umbaumaßnahmen im Weichenbereich** des Freiburger Hbf vorgenommen werden, damit sich die S-Bahnzüge Freiburg-Breisach und Freiburg-Elzach konfliktfrei begegnen können.

Dabei werden in dem Gutachten die folgenden, für die Fahrbarkeit **zwingend erforderlichen** und gemäß Konstruktionsrichtlinien **gesetzlich vorgegebenen** Voraussetzungen für die Fahrbarkeit ausgeführt:

- Bei den Kreuzungsbahnhöfen Gutach und Denzlingen ist **mindestens 1 Minute Pufferzeit** in beiden Richtungen einzurechnen, **was nicht geschehen ist**.
- In dem Gutachten wird **dringend geraten** die Bewertung der zukünftigen Betriebsqualität im Rahmen einer **Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung** durchzuführen (Eisenbahnwissenschaftliche Untersuchung, siehe S. 20 des Prüfberichts). Insbesondere bei eingleisigen Strecken mit Kreuzung verbunden mit der Zusammenführung von Trassen ist eine entsprechende, über das vorliegende Gutachten hinausgehende Bewertung zwingend erforderlich **Dies ist bis heute nicht erfolgt**.

### Kosten-Nutzen-Untersuchung

Für die Nutzen-Kosten-Untersuchung im Jahr 2009 wurde noch ein **durchgängiger Halbstundentakt** an 7 Tagen der Woche bis Elzach zugrunde gelegt.

Gemäß Anlage 15 im PFV erfolgte im Jahr 2016 stattdessen eine weitere, erhebliche Reduzierung des möglichen Mehrverkehrs von vormals 12 auf nur noch **6 zusätzliche Züge (nur 5 in der HVZ) an Werktagen**, die zu den Hauptverkehrszeiten eingesetzt werden sollten. Der Mehrverkehr über die Mittagszeit findet im PFV bereits keine Erwähnung mehr. Während des Erörterungstermins im September 2017 wurde seitens der DB Netz AG sogar von nur noch **4 zusätzlichen Zügen** in der Hauptverkehrszeit, **2 vormittags und 2 nachmittags** gesprochen (und protokolliert). Daraus wird ersichtlich, dass es zu weiteren Reduktionen jederzeit kommen kann. Trotz der signifikanten Reduzierung der Züge wurde **bis heute keine Neubewertung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses** vorgenommen.

### Geplanter Fahrzeugeinsatz

Wie in den angewandten Prüfungsparametern bereits vermutet und im Erörterungstermin bestätigt, wird nach heutigem Kenntnisstand der **Talent 3 in der Variante 2 x 4** teilig auf der Strecke Freiburg - Elzach verkehren. Dieser Zug verfügt über eine Gesamtlänge von 150m. Die Fahrzeuglänge würde in diesen Fällen die bauliche Länge der Bahnsteige von 140m wesentlich überschreiten, was im Regelbetrieb nicht zulässig ist.

Wir weisen explizit darauf hin, dass das für die Strecke Freiburg-Elzach **ausgewählte Zugmaterial nach wie vor zu lang** ist bzw. die Bahnsteige in ihrer Planung mind. 5 Meter zu kurz sind. Obwohl die Deutsche Bahn AG dieses Reglement angeblich dahingehen verändert, dass nur noch die Türen des Zuges auf den Bahnsteigen zum Stehen kommen müssen, muss trotzdem für die **Halteungenauigkeiten mindestens ein Puffer von weiteren 5 Metern** gemäß den Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes hinzuaddieren werden. **Dies wurde versäumt!**

Des Weiteren geht aus den Vorschriften des Eisenbahnbundesamtes klar hervor, dass alle Haltepunkte mit einem **zu kurzen Bahnsteig mit zusätzlichen Pufferzeiten zu versehen** sind. Auch dies wurde im jetzigen Verfahren **nicht berücksichtigt**, obwohl dadurch eine **signifikante Auswirkung auf die Fahrbarkeit** zu erwarten wäre.

### Petition

Die oben genannten Initiativen reichten im Herbst 2017 eine Petition zur Überprüfung der Planung des Ausbaus und Elektrifizierung der Elztalbahn. Diese Petition wurde vom **Petitionsausschuss** des Landtages Baden-Württemberg **angenommen**.

Zusammenfassend wird in der Petition aus Sicht der Petenten bestätigt, wonach alleinig durch die Verlängerung des Halbstundentaktes über Bleibach hinaus bis Elzach die Stabilität und Zuverlässigkeit des Fahrplans auf der gesamten Elztalbahn deutlich verschlechtert wird. Aufgrund der fehlenden Eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung muss weiterhin davon ausgegangen werden, dass der dem gesamten Vorhaben **zugrundeliegende Halbstundentakt bis Elzach regelmäßig nicht fahrbar wäre**.

**Demgegenüber wurde ein Alternativkonzept für eine durchgängige halbstündige Anbindung bis Elzach vorgelegt.**

## Nicht geklärte Punkte

Obwohl die oben aufgezählten Punkte für sich eine Herausforderung darstellen sind viele weitere Punkte in diesem Projekt nicht geklärt. Diese sind die **fehlerhaften Pläne** bei der zweiten Offenlegung im Planfeststellungsverfahren, die **Enteignungen** von Bürgern (bis heute wurde keine Gespräche aufgenommen), die **Entwässerung** in Bereich Bahnhof Gutach, die **Tieferlegung** der Brücke im Bereich Bahnhof Gutach, die **fehlenden Ausgleichsflächen** im ökologischen Bereich, die Versetzung des **Stromhäuschen** der ENBW, **Wartungs- und Abstellmöglichkeiten** des 4 teiligen Talent 3 und vieles andere mehr.

## FAZIT

Auch wie bei „Stuttgart 21“ werden bei dem Vorhaben Ausbau Elztalbahn 2018\_neu **kritische Sachverhalte schöneredet, Probleme der Fahrbarkeit geleugnet und das Zugmaterial nicht ausreichend berücksichtigt**. Es ist unserer Meinung nach unerlässlich, im Vorfeld diese elementaren Punkte sachlich und fachlich versiert zu klären. Hierzu gehört die empfohlene **Eisenbahnwissenschaftliche Untersuchung** durchzuführen, insbesondere hinsichtlich der **Fahrplanstabilität, des Weglassens von Haltepunkten und der Anzahl zusätzlich möglicher Zugfolgen im Halbstundentakt** über Bleibach hinaus bis Elzach. Dabei sind **sämtliche Netzabschnitte**, die in Abhängigkeiten zu der Gesamtstrecke Freiburg-Elzach stehen, mit einzubeziehen (wie unter anderem das Netz 4). Des Weiteren die Berücksichtigung der Zuglänge sowie die noch fehlenden Baumaßnahmen im Bereich Denzlingen und dem Freiburger Hauptbahnhof.

Jasmin Anders

Interessensgemeinschaft Kreuzungsbahnhof Gutach

Elztalbahn Bürgerinitiative (Waldkirch)