



Dipl.Ing.Peter Oehler, Böscherzenweg 1, 79400 Kandern , Tel. 07626-221, peteroehler@gmx.de
- Sprecher der IG-PRO-Kandertalbahn -

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 24
79083 Freiburg i.Br.

Kandern, den 10.05.2022

K6354 – K6327 Neubau Teilortsumfahrung Rümplingen
Planfeststellung durch das Regierungspräsidium Freiburg
Einwendung gegen die Planfeststellung wegen der Einschränkung beim
schienengleichen Bahnübergang mit der Kandertalbahn in Planvariante 3B

Sehr geehrte Damen und Herren,

die IG-PRO-KANDERTALBAHN ist eine Interessengemeinschaft von
Kandertäler Bürgern, Gewerbetreibenden und Pendlern mit dem Ziel , die
Reaktivierung der Kandertalbahn als Regio-S-Bahn zu forcieren und für
eine Einbindung an das S-Bahnnetz der Agglo Basel zu sorgen, um die
wirtschaftliche Entwicklung in unserem ländlichen Raum zu stützen.
Wir erheben folgende Einwände gegen die geplante Teilortsumfahrung in
Rümplingen:

1. Der Neubau der Teilortsumfahrung verändert den Modal-Split im
Kandertal hin zu einem noch höheren Anteil des motorisierten
Individualverkehrs. Das Ziel der Bundes- und Landesregierung als auch
des Landkreises Lörrach ist aber eine Erhöhung der Nutzerzahlen im
ÖPNV, im schienengebundenen ÖPNV und im Radverkehr. Somit
widerspricht diese Planung den politischen Vorgaben und steht im
Widerspruch zu den Klimaschutzzielen auf allen politischen Ebenen.

2. Der favorisierte schienengleiche Bahnübergang ist nur geeignet für einen Museumsbahnbetrieb auf der Kandertalschiene, aber nicht für einen künftigen S-Bahn-Betrieb im Halb-Stunden-Takt.

~~2~~
- 2 -

3. Bei einer Reaktivierung der Kandertalschiene als Regio-S-Bahn mit Anschluss an das regionale S-Bahn-Netz werden hohe Kosten für den Kreuzungspunkt zwischen Schiene und der geplanten Teilortsumfahrung anfallen, da zu erwarten ist, dass ein schienengleicher Bahnübergang aus Sicherheitsgründen nicht genehmigungsfähig ist.

Durch diese hohen Kosten könnte der Nutzen/Kosten-Faktor für eine Reaktivierung zu niedrig ausfallen. Dadurch würde die geplante Teilortsumfahrung zu einer Verhinderung der Reaktivierung der Kandertalbahn führen. Die geplante Teilortsumfahrung wäre damit doppelt kontraproduktiv für die „Verkehrswende“: Zum einen förderte sie den motorisierten Individualverkehr, zum anderen verhindert sie die klimafreundliche Mobilität mit einer Regio-S-Bahn im Kandertal.

Begründung:

Folgende Passagen aus dem Erläuterungsbericht zur Planfeststellung bestätigen unsere Befürchtung, dass mit dem geplanten schienengleichen Bahnübergang nur eine Museumsbahn-Betrieb auf der Kandertalschiene möglich ist:

Seite 24 oben:

„Variante 3B : Stadtentwicklung am Stadtrand ausgeschlossen, Kandertalbahnlinie nur als Museumsbahn mit Ausnahmegenehmigung für schienengleichen Bahnübergang möglich.“

Seite 25:

„Ein Sicherheitsdefizit ergibt sich durch den Rückstau vom Kreisverkehr auf den schienengleichen Bahnübergang. Die Variante 3B ist daher allenfalls bei Betrieb als Museumsbahn an Sonn- und Feiertagen aus Sicherheitsgründen unbedenklich.“

Seite 29:

„Bei Reaktivierung der Bahnlinie zur Regio-S-Bahn werden bei Variante 3B und mod. 3B hier weitere Kosten anfallen.“

Seite 30/31:

„Für den schienengleichen Bahnübergang der Kandertalbahn bei Variante 3B ist eine Ausnahme gem. §2 Absatz 2 EBKrG zur Herstellung einer höhengleichen Kreuzung erforderlich.

- 3 -

Sprecher der IG-PRO-KANDERTALBAHN Dipl.Ing.Peter Oehler, Böscherzenweg 1, 79400 Kandern, Tel.:07626-221, peteroehler@gmx.de

- 3 -

Diese Ausnahme wurde vom Landkreis Lörrach beim damaligen Ministerium für Verkehr beantragt und mit Bescheid vom 02.08.2016 erteilt (Az.: 3-3828.6-02/20).Damit lagen die Voraussetzungen zur Genehmigung der Variante 3B vor und der Kreistag hat 2018 diese Variante zur weiteren Planung freigegeben.“

Uns liegt der Wortlaut der Ausnahme-Genehmigung nicht vor. Wir gehen aber davon aus, dass diese den Planern, die den Erläuterungsbericht verfasst haben, vorliegt. Und diese sagen ganz klar, dass ein schienengleicher Bahnübergang nur bei einem Betrieb der Strecke als Museumsbahn genehmigungsfähig sei.

Inzwischen wird die Reaktivierung der Kandertalbahn als S-Bahn eingehend untersucht und als Beitrag zur Mobilitätswende im Landkreis gesehen. Dabei ist von einem Halb-Stunden-Takt auf der Bahnstrecke die Rede. Die Autoren des Erläuterungsberichts warnen: „Bei Reaktivierung der Bahnstrecke zur Regio-S-Bahn werden bei Variante 3B und mod. 3B hier weitere Kosten anfallen.“

Die Höhe dieser „weiteren Kosten“ könnten zur Verhinderung der Reaktivierung der Kandertalschiene führen.

Ausserdem besteht diese Kandertalbahnstrecke seit 1895 und wurde für den SPNV als solche auch nie entwidmet. Wenn nun eine neue Straße kreuzt, obliegt es dem Verursacher für adequate Massnahmen zu sorgen, die den künftigen Schienenverkehr nicht einschränken.

Wir bitten um Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. der IG-PRO-KANDERTALBAHN

Dipl.Ing. Peter Oehler, Sprecher der IG-PRO-Kandertalbahn

Böscherzenweg 1

79400 Kandern

Tel.: 07626-221

peteroehler@gmx.de