



Verwaister Bahnsteig? Bewohner des Reblands sehen es kritisch, dass die S-Bahn hier bald nicht mehr halten soll. Foto: Reith

„Wir sind die Verlierer“

Bürger aus dem Rebland und Sinzheim kritisieren geplante Änderungen des Nahverkehrs

Von Sarah Reith

Baden-Baden – Von „deutlichen Verbesserungen für die Fahrgäste“ sprach ein Vertreter des Landes beim Infoabend über die geplante Neuordnung des Schienenpersonennahverkehrs am Mittwoch. Viele der rund 70 Interessierten unter anderem aus dem Rebland und Sinzheim, die Oberbürgermeisterin Margret Mergen in der Ooser Festhalle begrüßte, zeigten sich davon allerdings wenig überzeugt und kritisierten die Pläne zum Teil heftig.

Wie berichtet, soll das bisher mit Karlsruher Stadtbahnen bediente Liniennetz aufgesplittet werden: Etwa zwei Drittel davon sollen weiter wie bisher von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) betrieben werden, die den Auftrag dafür direkt erhalten soll. Das restliche Drittel von besonders weiten Strecken wird europaweit ausgeschrieben.

Dort sollen, so der Plan, ab 2022 Schienenfahrzeuge verkehren, die nur für die Strecken der Deutschen Bahn, aber nicht für die Straßenbahn-Strecken innerhalb der Karlsruher Innenstadt geeignet sind. Das Resultat: Diese Linien enden künftig am Karlsruher Bahnhof und fahren nicht mehr in die Innenstadt weiter. Betroffen von der Regelung sind im Rheintal alle Halte hinter dem Bahnhof Baden-Ba-

den-Oos, denn dieser ist künftig die Endhaltestelle der Karlsruher S-Bahnen. Die Haltestellen danach (auch die Bedarfshalte mit kurzen Bahnsteigen, wie betont wurde) werden von den Regionalbahnen bedient.

Karsten Klapheck vom Verkehrsministerium und Markus Kempf von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zählten zahlreiche Vorteile der neuen Bahnen auf: Die modernen Fahrzeuge hätten Klimaanlage, behindertengerechte Toiletten, stufenlose Einstiege, könnten schneller fahren und seien günstiger in der Anschaffung, weil sie nicht über ein zweites System für die Karlsruher Innenstadt verfügen müssten.

Verdoppelung des Zugangebots geplant

Mit der Neuordnung solle außerdem das Angebot ausgebaut werden: Zwischen Karlsruhe und Baden-Baden seien künftig vier Züge pro Stunde vorgesehen, nach Bühl und Achern seien es drei Züge pro Stunde. In Verbindung mit der S7 sei das eine Verdoppelung des Zugangebots zwischen Karlsruhe und Baden-Baden. Auch Taktlücken in Sinzheim würden geschlossen, dort werde es dann von morgens bis in die späteren Abendstunden durchgehend eine Verbindung im Stundentakt geben. Verbesserungen der Zugtaktung seien

allerdings erst möglich, wenn der Rastatter Tunnel fertig sei, weil sonst das Netz überlastet wäre. Derzeit rechne man damit bis Ende 2024. Das neue System könne deshalb nur schrittweise eingeführt werden, mit Verdichtung des Fahrplans nach diesem Zeitpunkt.

Jürgen Gushurst, Vorsitzender der Bürgervereinigung Halberstung, war einer der zahlreichen Bürger, die sich mit diesen Aussichten nicht zufrieden zeigten. „Das ist für uns ein Rückschritt“, sagte er mit Blick auf die fehlende Direktverbindung der Halte südlich von Baden-Oos in die Karlsruher Innenstadt. „Wir sind die Verlierer“, betonte er im Namen der dortigen Bevölkerung.

„Das Angebot wirft uns um Jahre zurück“, kritisierte auch ein Baden-Badener Bürger. Künftig wird es zum Beispiel aus Sinzheim länger dauern, in die Karlsruher Innenstadt zu gelangen, wurde durch Nachfragen einer weiteren Bürgerin deutlich: Bisher schaffte die Pendlerin die Strecke in 33 Minuten, wie sie berichtete. Künftig wird sie schon zum Karlsruher Bahnhof 30 Minuten benötigen und dann noch umsteigen müssen. Auch, dass die neuen Bahnen schneller fahren können, ändert daran nichts, wie mehrere Nachfragen ergaben: Die fünf Minuten Zeitgewinn zwischen Achern und Karlsruhe dürften wieder aufgebraucht werden, weil es auf der Strecke voraussichtlich zu-

sätzliche Haltepunkte geben wird. Die neuen Regionalbahnen brauchen also etwa gleich lang wie bisher die S-Bahnen.

Keine Mehrkosten für Gemeinden

Dass die meisten Bürger ohnehin lieber eine Direktverbindung zum Karlsruher Bahnhof und damit zu den Fernzügen als ins Stadtzentrum hätten, wie es die Verkehrsplaner vermuteten, wurde von vielen Anwesenden angezweifelt. Auf Nachfrage von Grünen-Stadtrat Günter Seifermann nach einem komfortablen Umstieg wurde versprochen, dass man eine Umsteigemöglichkeit in Rastatt am gleichen Gleis gegenüber anstreben werde.

Die Sorgen von Sinzheims Bürgermeister Erik Ernst über die Abdeckung der späten Abendstunden suchten die Verantwortlichen zu zerstreuen: Bei einer im Stundenrhythmus verkehrenden Linie wie der nach Sinzheim seien im Schnitt 18 Züge pro Tag vorgesehen. Dies könne variiert werden: Wenn man beispielsweise samstags eine Anbindung bis 2 Uhr nachts wünsche, könne man sonntags den ersten Zug später fahren lassen. Claus Haberecht, zuständiger Dezernent des Landkreises Rastatt, betonte, es dürfe keine Verschlechterung des Angebots und keine Mehrkosten für Gemeinden geben, das sei Beschlusslage.