

Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel:

Zu wenig Geld für Schutz der Bürger

Was bremst den Zulauf zum Alpentransit? Von Frank-D. Paßlick



Fotos: Paßlick (4)

Die Bundesregierung kann keine Aussagen machen, wann der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel abgeschlossen sein soll.

Aus einer Pressemitteilung des Deutschen Bundestages vom 13. März 2008

➤ Seit drei Jahrzehnten wird am Ausbau der Bahnlinie entlang des Oberrheins von Karlsruhe nach Basel viel geplant, aber wenig getan. Was einmal eine Schnellfahrstrecke für den Personenverkehr werden sollte, entwickelt sich zum Nadelöhr für den Nord-Süd-Güterverkehr. Aber nicht, weil aufgebrachte Bürger gegen jeden Ausbau protestieren, sondern weil das Geld, das für eine bürgerfreundliche Gestaltung der Verkehrsader des Alpentransits benötigt würde, im Projekt „Stuttgart 21“ vergraben werden soll.

Ausbau seit 30 Jahren

Seit 30 Jahren wird am Ausbau der Rheintalbahn gearbeitet – größtenteils allerdings auf dem Papier: Erste konkrete Studien zum Streckenausbau entstehen 1977 mit fünf Trassierungsvarianten für einen Neubauabschnitt zwischen Schliengen und Weil am Rhein. In diesem Abschnitt ist nicht nur die Streckengeschwindigkeit besonders gering. Auch die Erinnerung an den schweren Eisenbahnunfall bei Rheinweiler ist damals noch sehr präsent: Wenige Jahre zuvor wurde der „Schweiz-Express“ mit 130 km/h aus der engen Kurve nahe dem südlichen Ortseingang der kleinen Gemeinde getragen. In

diesem zwischen 1846 und 1851 gebauten und landschaftlich besonders reizvollen Abschnitt der Rheintalbahn ist die Höchstgeschwindigkeit teilweise auf 70 km/h begrenzt.

Vorrangige Zielrichtung der Planer und Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit in dieser ersten Planungsphase – bis Ende der Achtzigerjahre – ist die Verkürzung der Reisezeit zwischen (Hamburg-)Karlsruhe und Basel. Zwei zusätzliche Gleise sollen

Foto oben: Der Güterverkehr auf der Schiene nimmt unaufhörlich zu. Den Zuwachs spüren vor allem die Wettbewerber der DB.



Ende der viergleisigen Ausbaustrecke bei Offenburg:
Wie lange hält der Stillstand des Ausbaus an?

zum einen eine Trennung des schnellen Fernverkehrs vom Nah- und Güterverkehr ermöglichen. Zum anderen soll eine Linienverbesserung hohe Geschwindigkeiten im Bereich zwischen 200 und 250 km/h möglich machen.

Im Oktober 2007 wurde der Durchschlag der beiden Röhren des fast zehn Kilometer langen Katzenberg-Tunnels zwischen Schliengen und Efringen-Kirchen gefeiert. Dieser technisch besonders aufwendige Neubauabschnitt 9.1 des Projekts NBS/ABS Karlsruhe-Basel soll 2012 fertig ausgebaut und an die Rheintalbahn angeschlossen sein. Nach der Inbetriebnahme des Tunnels können die Züge des Fernverkehrs auf 250 km/h beschleunigt die alte „Schleichstrecke“ durch Rheinweiler, mithilfe des Tunnels sogar abkürzend, umfahren.

Vom Schnellverkehr zur Gütermagistrale

Während DB und Presse die Aussicht auf schnelle Fahrt durch den Tunnel publikumswirksam in Szene setzten, offenbart sie dem Fachmann das ganze Dilemma des Streckenausbaus. Spätestens im Jahr 1996, mit der Unterzeichnung des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz, aber auch durch die positiven Auswirkungen der Regionalisierung mit einer deutlichen Steigerung des Nahverkehrsangebots

auf der Schiene verschiebt sich die Problemstellung für Planer und Betreiber der im Endausbau viergleisigen Strecke.

Die neuesten Prognosen über die zu erwartenden Zugzahlen bis 2025 am Oberrhein zeigen nur zu deutlich, dass die vorgesehene Aufteilung der viergleisigen Strecke in zwei neue Gleise für den schnellen Fernverkehr und die gemeinsame Nutzung der alten, wenn auch auf 160 km/h ertüchtigten Rheintalbahn durch den Nah- und Güterverkehr nicht aufgehen kann. *Siehe hierzu Tabelle auf der rechten Seite.*

Die Zugzahlen in den verschiedenen Quellen unterscheiden sich zwar. In der Summe liegen die Prognosen für 2025 aber nahe beieinander – und bedenklich nahe an der theoretischen Belastungsgrenze der vier Gleise. Den Planern und politischen Entscheidungsträgern genügt aber offensichtlich eine erkennbar begrenzte Zukunftsfähigkeit.

TGV macht Strecke dicht

Das Betriebsgeschehen auf dem seit 2004 fertiggestellten viergleisigen Streckenabschnitt zwischen Rastatt-Süd und Offenburg zeigt die Möglichkeiten und Grenzen

Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz

Abgeschlossen am 6. September 1996 und in Kraft getreten durch Notenaustausch am 2. Juni 1998

Art. 1

Die Vertragsparteien streben an, den grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere auf der Haupt-Zulaufstrecke zur NEAT Karlsruhe-Freiburg im Breisgau-Basel, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten durch aufeinander abgestimmte Massnahmen der Schieneninfrastruktur in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern.

Art. 2

(1) Zur Erreichung [...] sind die folgenden Massnahmen entsprechend der gemeinsamen Zielsetzung für den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz [...] vorgesehen.

(2) Die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs zur NEAT, Karlsruhe-Freiburg im Breisgau-Basel, auf schweizerischem und deutschem Gebiet werden schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht:

a) auf deutscher Seite:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Strecke durch Einbau moderner Betriebsleit-Signaltechnik (CIR-ELKE),
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Strecke durch abschnittswisen viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe,
- Durchgehender viergleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel im Hinblick auf die Vollauslastung der NEAT;

[...]

Zugzahlen im Vergleich	Personennahverkehr		Fern-Reisezüge		Güterverkehr	
	Jahr	2008	2025	2008	2025	2004
Planfeststellungsabschnitt						
7 Offenburg – Herbolzheim	60	76	54	78	146	298
8 Denzlingen – Freiburg (BrsG)	132	190	54	78	146	298
9 Schliengen – Weil am Rhein	52	76	54	78	160	304

Quellen: Zugzahlen 2008 aus Fahrplan 2008
Zugzahlen 2025 aus Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH Freiburg und Interplan Consult GmbH München, Januar 2008

*Knackpunkt Stadtdurchfahrt Offenburg:
In einem Einschnitt durchquert die
Bahnlinie heute die Stadt.*

→ nach erfolgtem Streckenausbau sehr deutlich. Der Fernverkehr Karlsruhe – Basel läuft im Ausbaubereich in gebündelten 250-km/h-Fahrplantrassen in beiden Richtungen so günstig (die ICE-Züge verkehren im Abstand von weniger als zehn Minuten), dass noch mehrere Trassen für schnelle Güterzüge auf der „Fernbahn“ eingelegt werden können. Mehrmals täglich verkehrt nun der TGV nach Paris auf derselben Strecke bis Appenweier mit einer halben Stunde Abstand zum ICE-Verkehr. Die Nutzung der Fernverkehrsstrecke für durchgehende Güterverkehrstrassen in den „TGV-Stunden“ ist nun kaum noch möglich. Die prognostizierte Zunahme des Fernverkehrsangebots hat genau dieselbe Auswirkung wie der TGV und wird die Nutzung der Fernbahn für schnellen Güterverkehr so gut wie unmöglich machen. Und das gilt auch für die noch zu bauenden Abschnitte. Im Abschnitt Rastatt-Süd bis Offenburg liegen die Gleise des Fernverkehrs und die Rheintalbahn gebündelt. Sie sind durch Überleitstellen in Baden-Baden, Ottersweier und Appenweier miteinander verbunden. Hier können Güterzüge auf das Gegengleis oder auf die parallel verlaufende Rheintalbahn wechseln, um einen schnellen Fernverkehrszug überholen zu lassen. Auch diese Möglichkeit wird allerdings bei steigender Zugzahl, wie sie für 2025 prognostiziert wird, nur noch eingeschränkt nutzbar sein. Auf den projektierten Abschnitten der NBS/ABS südlich von Offenburg sehen die Planungen der Bahn folgerichtig eine Bündelung der alten und der zusätzlichen Gleise vor.



Offenburg: Angst, abgehängt zu werden

Die Stadt Offenburg hat vor 25 Jahren sogar durch Gemeinderatsbeschluss dahin gehend auf die Raumordnung Einfluss genommen, dass alle vier Gleise durch den Bahnhof geführt werden sollen. Die Angst, der damals geplante ICE-Schnellverkehr könne das Oberzentrum andernfalls links liegen lassen, hat zu diesem folgenschweren Beschluss geführt. Der nördliche Bahnhofskopf wurde vor zehn Jahren grundlegend umgebaut: Die vier Gleise des Abschnitts Rastatt-Süd bis Offenburg führen seither ins Herz Offenburgs. Die Offenlegung der weiteren Ausbaupläne treffen dagegen mitten ins Herz der Bürger dieser ehemaligen Eisenbahnerstadt. Plötzlich wird erkannt, dass Häuser und Vorgärten verschwinden müssen, dass eine viergleisige Bahnstrecke mit großen Schallschutzwänden ganze Wohnsiedlun-

gen einschneidend verändern, dass eine unvorstellbar große Zahl an Güterzügen jeden Tag, verstärkt aber in der Nacht, durch den Bahngraben und die anschließenden Siedlungen beiderseits der Strecke fahren wird.

Badische Revolution

In Offenburg, wo bereits 1847, ausgelöst durch die Badische Revolution, mit den „Offenburger Verträgen“ erstmals freiheitliche und demokratische Grundrechte postuliert wurden, entsteht rund 150 Jahre später eine starke Bürgerbewegung gegen die Ausbaupläne der Bahn. Am Ober- und Hochrhein sind inzwischen über 20 000 Menschen in Bürgerinitiativen zusammengeschlossen, die finanziell und organisatorisch sogar von einigen Städten und Gemeinden unterstützt werden. In den wenigen und bisher eher an unkritischen Stellen eingeleiteten Planfeststellungsverfahren müssen bereits weit mehr als 10 000

individuelle Einsprüche bearbeitet werden. Eine Planung an den wesentlichen Knackpunkten gegen den Willen der Bevölkerung mag rechtlich zu irgendeinem Zeitpunkt möglich sein, wird aber in jedem Fall den zeitlichen Rahmen sprengen, der durch den Staatsvertrag mit der Schweiz und den Bedarf an Fahrplantrassen vorgegeben ist. Auf die sonderbaren Fronten bei den notwendigen Verhandlungen um einen Konsens soll weiter unten eingegangen werden.

Kommunikation gestört

Durch den Kampf der Bürgerinitiativen werden viele Kommunikationsprobleme auf allen Ebenen offenbar. Einige sollen hier aufgeführt werden, da sie helfen, den bestehenden Konflikt um den Streckenausbau richtig einzuordnen:

An jeder Autobahnbaustelle steht ein großes Schild „Hier baut die Bundesrepublik Deutschland ...“. Bei Bauvorhaben der Eisenbahn verschwimmen die Zuständigkeiten hingegen immer wieder. Es hat einige Jahre gedauert, bis bei den Bürgerinitiativen die Erkenntnis ankam, dass hier nicht „die Bahn“ allein die Möglichkeit hat zu entscheiden, wo es langgehen soll. Das ewige Verwirrspiel durch unterschiedliche Ansichten zur Rolle des Infrastrukturunternehmens im Hause der DB AG hat einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, dass sich „die Bahn“ bei endlosen Podiumsdiskussionen und anderen Veranstaltungen zum Streckenausbau immer in der Rolle des Prügelknaben sah, obwohl sie doch angeblich nur einen politischen Auftrag aus dem Staatsvertrag mit der Schweiz umzusetzen hat. Folgerichtig geben deren Repräsentanten auch häufig keine oder nur unzureichende Antworten auf die bohrenden Fragen der Bürger und der Verwaltungen. Die Rangelei um die einzusetzenden Finanzmittel wird auch durch den geplanten Börsengang zur unendlichen Geschichte.

Immerhin wurde den Bürgerinitiativen recht schnell bewusst, dass man nicht „die Bahn“ fragen muss, ob ein Tunnel so oder so gebaut werden darf, sondern das Eisenbahnbundesamt als Genehmigungsbehörde. Auch die Fragen nach der zukünftigen Verkehrsentwicklung im Schienengüterverkehr, von Offenburgs Oberbürgermeisterin an den Bahnchef gestellt, bezogen sich fälschlicherweise auf die Güterverkehrssparte „der Bahn“. Die musste aber in den vergangenen Jahren im südlichen Bereich des Oberrheins über 40 % ihrer Transportleistungen an Mitbewerber auf der Schiene abgeben.

Die DB plant sorgfältig

Die armen Planer – nennen wir an dieser Stelle einmal den außerordentlich gewissenhaften Projektleiter Aris Samaras, der im vergangenen Jahr in den Ruhestand ging – werden zerrieben zwischen den Fronten: zwischen Auftraggeber (Bund mit engem Budget), Bürgerinitiativen, Lokalpolitikern und Regierungspräsidien und, weit im Hintergrund, aber mit mächtiger Stimme, dem Eisenbahnbundesamt.

In einer Vielzahl von regionalen und lokalen Veranstaltungen versuchte Samaras zu versachlichen, wenn die Wogen allzu hoch schlugen. Mit stoischer Gelassenheit, großem Sachverstand in (beinahe) allen Detailfragen und außerordentlichen rhetorischen Fähigkeiten beeindruckte er auch die erbittertsten Ausbaueegner. Wer Samaras bei Ortsterminen erlebte, kann seine persönliche Betroffenheit im Gespräch mit Opfern des Streckenausbaus wahrnehmen. Sorgen und Ängste werden nicht oberflächlich abgewiegelt, sondern ernst genommen. Die Vielzahl der wirklich Verantwortlichen – insbesondere die Bundespolitik mit ihren Budgetvorgaben – üben sich jedoch weitgehend in vornehmer Zurückhaltung.

„Stuttgart 21“ kontra Baden

Die Aufzählung weiterer Beispiele für Kommunikationsprobleme könnte beliebig fortgesetzt werden – ein unerwartetes bereitete allerdings den Beteiligten besonderes Kopfzerbrechen: Ministerpräsident Günther

Oettinger hat mit seinem Prestigeprojekt „Stuttgart 21“ demonstriert, wie man „mit dem Schlauchboot Baden-Württemberg die beiden Tanker Bund und Bahn in die richtige Richtung bugsirt“ (Oettinger nach der Sitzung am 19. Juli 2007 mit Bundesverkehrsminister Tiefensee und Bahnchef Mehdorn). Seine Methode war allerdings eher einfach gestrickt, denn die beiden Vertragspartner wurden mit Landesanteilen, Vorfinanzierungen und Risikoübernahmen in Milliardenhöhe überredet. Mit zunehmender Entfernung von Stuttgart kommt der Beobachter schnell zu der Erkenntnis, dass das Projekt „Stuttgart 21“ eher unsinnig, in jedem Fall aber nachrangig gegenüber dem Ausbau der Rheintalbahn ist. Er muss aber gleichzeitig auch einsehen, dass großzügige Geldgeschenke aus Steuermitteln für dieses Bauvorhaben nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Es ist leider auch nicht realitätsfern, dass sich das Nahverkehrsangebot im Rheintal durch „Stuttgart 21“ langfristig verringern wird – betonte doch Finanzminister Stratthaus am Tag nach dem Deal über „S21“, dass zu dessen Finanzierung Regionalisierungsmittel herangezogen werden müssen.

So bringt man Badener auf die Palme:

Ministerpräsident Oettinger brachte die Freude über seinen Coup in Berlin durch aus Steuermitteln finanzierten, großflächige Anzeigen – erschienen am 21. Juli 2007 in den Tageszeitungen des Landes – zum Ausdruck:

Wir begrüßen unsere künftigen Vororte Paris, Wien und Budapest. Und natürlich München.

Das Bahnprojekt BW 21 bringt Europa näher an Baden-Württemberg. Vorsicht am Bahnsteig! Baden-Württemberg wird in die europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindungen Paris – Bratislava sowie Budapest eingebunden: Das Bauvorhaben BW 21 hat jetzt grünes Licht erhalten. Die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm und die Umgestaltung des Stuttgarter Bahnhofs bedeuten schnellere Züge, bessere Anschlüsse und kürzere Reisezeiten. Und da Zeit bekanntlich Geld ist, profitieren von BW 21 nicht nur die Reisenden, sondern auch die Wirtschaft. Denn so kommen viele unserer Exportgüter schneller ans Ziel – und viele Besucher aus ganz Europa schneller ins Land. Freuen Sie sich also auf viele Gäste aus unseren künftigen Vororten. Oder statten Sie ihnen selbst einmal einen Besuch ab. Alles über das Infrastrukturprojekt BW 21 erfahren Sie unter www.baden-wuerttemberg.de.

Baden-Württemberg – wir können alles. Außer Hochdeutsch.



Schallschutz: Das starke Verkehrsaufkommen weckt berechnete Ängste bei den Anwohnern. Doch die knappen Bundesmittel genügen nur für das gesetzliche Mindestmaß.

Leicht kann man sich in die Gefühle der Bevölkerung am Oberrhein hineinversetzen, die vom „Hinterlandverkehr“ der großen Seehäfen, wie Hamburg, Rotterdam und Genua, mit Containerzügen überschüttet werden, unter denen sie nur leiden, von denen sie aber nicht profitieren. Kurzerhand etikettiert Ministerpräsident Oettinger also „Stuttgart 21“ um zu einem „Projekt Baden-Württemberg 21“. Nur wer die Unterschiede zwischen den Partnern der Vernunftede Baden und Württemberg kennt (erst 1953 schlossen sich die historisch eigenständigen Landesteile zu einem Bundesland zusammen), kann die Enttäuschung und den Zorn der Betroffenen am Oberrhein ermessen. Die Bürgerinitiativen bekommen Zulauf und einen neuen Gegner, von dem sie sich ursprünglich Unterstützung erhofft hatten. Das gemeinsame Ziel der Betroffenen lässt sich in einem Satz ausdrücken: Die Menschen am Oberrhein lehnen die vorgelegten Pläne der Bahn, die „Planungstrasse“, weitgehend ab und fordern ihre „Bürgertrasse“. Und für die über die technischen Mindestanforderungen hinausgehenden Leistungen zum Schutz von Mensch und Natur fordern sie ein vergleichbares Engagement des Landes, wie es Günther Oettinger bei „Stuttgart 21“ an den Tag gelegt hat.

Tatsächlich führt die „Planungstrasse“ an vielen Stellen zu massiven Eingriffen für Menschen und Natur. Die hier aufgezählten Konflikte sind damit nur als Beispiele stellvertretend für viele andere genannt. Bei den Gegnern der „Planungstrasse“ besteht weitgehender Konsens darüber, dass ein Ausbau der Schieneninfrastruktur notwendig und sinnvoll ist.

Es ist allerdings – und nun geht es um die internen Kommunikationsprobleme zwischen

Lokalpolitikern und auch zwischen einzelnen Gruppierungen innerhalb der Bürgerinitiativen – nicht eine gemeinsame Bürgertrasse, die in den Wettbewerb um die beste Streckenführung geht. Während in Offenburg einhellig der Güterzugtunnel unter der Stadt hindurch gefordert wird, prallen südlich der Kreisstadt unterschiedliche Interessenlagen aufeinander. Die Gemeinsamkeit erschöpft sich in der Ablehnung der „Planungstrasse“. Während Lahr und andere Vorbergsgemeinden den Güter- und möglichst auch den Fernverkehr gern parallel der Autobahn verlagert sähen, haben die Gemeinden nahe der Autobahn ihrer Einschätzung nach schon genügend Verkehrslärm zu ertragen. Die geforderten Mindestabstände zwischen einer parallel zur Autobahn verlaufenden Bahntrasse und der demnächst auf sechs Spuren zu erweiternden Fernstraße führen tatsächlich zu einer sehr breiten Schneise in der Landschaft, die teilweise als Naherholungsgebiet genutzt wird.

Ein Bürger des ländlichen Raums südlich von Offenburg ist einflussreicher Unternehmer – und handelt auch so: Martin Herrenknecht beschäftigt in der beschaulichen Gemeinde Schwanau-Allmannsweiler etwa 1 000 Mitarbeiter, die Tunnelbohrmaschinen jeder Größenordnung für den weltweiten Einsatz herstellen. Herrenknecht bohrt den Gotthard-Basis-Tunnel



und natürlich auch den Katzenberg-Tunnel für die Rheintalbahn. Auch ihm missfallen, obwohl er ihr Auftragnehmer ist, die Ausbaupläne der Bahn. Und da ihm auch zu langsam arbeitende bürokratische Mühlen widerstreben, denen die Entscheidungsträger der Städte und Gemeinden verhaftet sind, nimmt er 200.000 Euro in die Hand und lässt eigene Planungen für den Streckenausbau erstellen. Er wagt es auch, als einziger der Mitstreiter um einen menschenverträglichen Bahnausbau, auszusprechen, was nach den oben angeführten Zahlen auf der Hand liegt: Es müssen zusätzlich zur vorhandenen Rheintalbahn, die dann weitgehend für Regionalzüge zur Verfügung stünde, vier neue Gleise in Bündellage, aber unabhängig von der bisherigen Linienführung, gebaut werden. Diese Aussage ist zutreffend und das Ergebnis wäre zukunftsfähig. →

Der Kommentar

Prestige für Württemberg schafft Nadelöhr für Baden

■ Meine persönlichen Prognosen für die Folgen der beiden Projekte Baden 21 und Stuttgart 21 sind: In Stuttgart wird mit S21 das zukünftige Nadelöhr im deutschen Eisenbahnnetz gebaut, während der Streckenausbau am Oberrhein wenig Rücksicht auf die Menschen nimmt und zum Zeitpunkt der verspäteten Fertigstellung bereits nicht mehr den Verkehrsanforderungen genügen wird. Die Autobahn ist dann gerade auf acht Spuren erweitert worden ...

Wenn unsere Entscheidungsträger und Politiker, um einen besseren Überblick zu gewinnen, nur einen Schritt zurücktreten würden, könnten sie mit den eingeplanten Steuermitteln für den Tiefbahnhof in der Landeshauptstadt einen zukunftsfähigen Umbau des Kopfbahnhofs und einen menschenverträglichen und zukunftsfähigen Ausbau im Rheintal durchsetzen.

Frank-D. Paßlick

Chronologie

1839-1863: Baden ist lang und schmal. Die „Badische Hauptbahn“ verbindet fast alle größeren Städte des Landes entlang der „Rheinschiene“. Der Bau beginnt 1839 in Mannheim, die Strecke erreicht 1840 Heidelberg, 1843 Karlsruhe, 1844 Offenburg, 1845 Freiburg, 1847 Schliengen, 1848 Efringen und 1851 Haltingen. Nach einem Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft 1852 und einem weiteren Vertrag mit dem Kanton Basel-Stadt 1853 können 1855 die restlichen fünf Kilometer bis Basel Badischer Bahnhof eröffnet werden. Dieser wurde in Basel auf schweizerischem Territorium gebaut, ist aber badisches bzw. deutsches Hoheitsgebiet. Bereits 1856 erreicht die „Badische Hauptbahn“ die Stadt Waldshut am Hochrhein, führt durch den Kanton Schaffhausen und weiter über Singen (Hohentwiel) nach Konstanz, wo 1863 der Bodensee erreicht wird.

1977: Beginn konkreter Planungen für Teilabschnitte der Neubaustrecke als Erweiterung der Rheintalbahn auf vier Gleise. Im Vordergrund der Argumentation steht das Ziel der drastischen Verkürzung der Reisezeiten zwischen Hamburg und Basel. Es geht mehr um Linienverbesserung als um Kapazitätserweiterung. Die Planer konzentrieren sich auf den „langsamsten“ Abschnitt zwischen Schliengen und Efringen-Kirchen, in dem dreißig Jahre später der Durchstich des 9,4 km langen Katzenberg-Tunnels als „Meilenstein“ gefeiert wird.

1984: Beginn der planungsrechtlichen Verfahren für Teilabschnitte der NBS/ABS. Festlegung der Stadt Offenburg bezüglich der gewünschten Trassenführung von Norden her: Die Gleise der NBS sollen nicht um die Stadt herum geführt, sondern der Bahnhof viergleisig angefahren werden. (Es sollte vermieden werden, dass der zukünftige ICE-Verkehr die Stadt „links liegen lässt“).

1985: Die NBS/ABS steht im Bundesverkehrswegeplan unter „vordringlichen Maßnahmen“.

1987: Genehmigung erster Mittel zum Bau des Streckenabschnitts Rastatt-Süd-Offenburg. Erster Spatenstich in Renchen.

1990: Die Baumaßnahmen an den Abschnitten, die im Planfeststellungsverfahren festgelegt wurden, werden nahezu eingestellt. Durch die Wiedervereinigung werden zugewiesene Mittel

für die vorrangige Wiederherstellung der Ost-West-Verkehrswege abgezogen.

1996: Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

2001: Nach einem umfangreichen Testbetrieb seit 1996 ist CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading – Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) seit dem 22. Juni 2001 auf der knapp 200 Kilometer langen Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe, Offenburg und Basel als Pilotprojekt in Betrieb. CIR-ELKE ersetzt feste Blockabschnitte durch den sogenannten „Hochleistungsblock mit linienförmiger Zugbeeinflussung“ (HBL). Damit können langsamer fahrende Güterzüge mit kurzem Abstand aufeinanderfolgen, während schnell fahrende Züge einen langen „elektronischen Block“ mit größerem Abstand bekommen. Ganz wesentlich ist dabei die situationsabhängige Geschwindigkeitssteuerung, die statt wiederholter Brems- und Beschleunigungsvorgänge an den Blockübergängen eine gleichförmige Bewegung ermöglicht. Der Streckendurchsatz kann durch CIR-ELKE um bis zu 40 Prozent erhöht werden, wenn alle Triebfahrzeuge und Steuerwagen damit ausgerüstet sind. Ist nur ein Fahrzeug auf der Strecke ohne die notwendigen Einrichtungen unterwegs, fällt der ganze Abschnitt auf eine konventionelle Blocksteuerung mit ortsfester Signalisierung zurück.

2004: Die NBS/ABS zwischen Rastatt-Süd und Offenburg (Planabschnitt 2 bis 6) wird auf ganzer Länge in Betrieb genommen.

2005: Die Tunnelbohrmaschinen Inken und Marion beginnen den Vortrieb in den Katzenberg vom Südportal bei Efringen-Kirchen aus.

2006: Erste Großdemonstrationen der Bürgerinitiativen am Ober- und Hochrhein gegen die Ausbaupläne der Bahn. Die „13 Forderungen des Volkes am Oberrhein“ werden veröffentlicht.

2007: Durchstich am Katzenberg.

2008: Planfeststellungsverfahren auf mehreren nicht zusammenhängenden Abschnitten eingeleitet.