



Wenn Güterzüge durch die offene Landschaft rattern, ist der Schallpegel hoch. Beim Bahnausbau im Rheintal sollen daher Tieflage und Lärmschutzwände den Lärm dämpfen.

FOTO: GOLLRAD

Neue Maßstäbe für den Bahnausbau

Projektbeirat segnet zusätzlichen Lärmschutz und Tieflage ab / Bürgerinitiativen sind mit dem Erreichten zufrieden

VON BERNHARD WALKER
UND FRANZ SCHMIDER

FREIBURG/BERLIN. Der Beschluss des Projektbeirates, den Ausbau in der veränderten Form voranzubringen, ist bei den Akteuren in der Region auf positive Resonanz gestoßen. „Das ist ein historischer Moment und der Lohn für neun Jahre beharrliche Arbeit“, sagte Roland Diehl, der Sprecher der Bürgerinitiative Mut nach der Sitzung.

Der Beschluss des Projektbeirates ist denkbar knapp formuliert. „Der Projektbeirat spricht sich für die Realisierung der Kernforderung 3 und 4 aus“, heißt es lapidar – mit einigen Einschüben zu den Details. „Der Bund wird gebeten, die Bahn zeitnah mit den erforderlichen Planungen zu beauftragen“ – dies geschah bereits unmittelbar nach dem Beschluss, noch am Montagvormittag.

Der Beschluss wird dabei weit über die Region hinaus wirken. Denn erstmals wird eine Strecke so geplant, dass sie den Lärmschutzrichtlinien entspricht, ohne dass der sogenannte Schienenbonus angewandt wird. Eisenbahnen dürfen bisher fünf Dezibel lauter sein als zum Beispiel Lastwagen. Dieser Bonus soll gemäß

Koalitionsvertrag ohnehin fallen. Nun werden die Ingenieure erstmals so planen, als wäre dies bereits der Fall.

Zudem haben die Bürgerinitiativen zusätzliche Lärmschutzwände sowie an exponierten Stellen Galeriebauwerke verlangt und durchgesetzt. Ferner werden in verschiedenen Abschnitten lärm-dämpfende Unterbauten zum Einsatz kommen. Ziel ist es, dass kein passiver Schallschutz – vor allem spezielle Fenster – nötig wird, um die Grenzwerte einzuhalten. Im weiteren Verlauf werden die Schienen auf der von der Bahn geplanten Trasse verlegt, allerdings in Tieflage. Diese Zugeständnisse setzen Maßstäbe, die konkret auch beim weiteren Ausbau der Strecke zwischen Riegel und Offenburg gelten sollen. So lautet eine Zusatzvereinbarung des gestrigen Beschlusses. Damit dürfte der Bau eines Tunnels in Offenburg gesichert sein.

Nach den Worten von Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) wurde der Durchbruch möglich, weil der baden-württembergische Landtag einstimmig beschlossen hatte, die Mehrkosten für den Lärm- und Landschaftsschutz zur Hälfte zu bezahlen. Die Zusammenarbeit im Projektbeirat setze Maßstäbe, wie künftig im Dialog mit Bürgern Lärmschutzfragen bei Bauvorhaben im Schie-

nennetz geklärt werden könnten. „Es müssen nicht wie bei Stuttgart 21 zwei Züge voll aufeinanderprallen“, sagte Hermann. Im Projektbeirat sind Bund, Land, Bahn AG sowie die betroffenen Kommunen vertreten.

Arbeitsgruppe soll offene Details der Planung klären

Hermann wies darauf hin, dass nun vor Ort zwei Fragen zu entscheiden seien. Dabei gehe es um die Streckenführung bei der Umfahrung Buggingen sowie die Zahl der Grünbrücken. Die Detailplanung soll von einer Arbeitsgruppe begleitet werden, die von Landrätin Dorothea Störr-Ritter (CDU, Breisgau-Hochschwarzwald) geleitet wird.

Zugleich betonte Hermann, dass weiter offen sei, wie es im Norden der Bahnstrecke weitergehe. Es müsse geklärt werden, ob der Schienenausbau auf der bisherigen Trasse oder entlang der Autobahn erfolge. Auch stehe die Entscheidung an, ob in Offenburg ein Tunnel gebaut werde. Schon bis zur nächsten Sitzung des Projektbeirates im Herbst, so Scheurle und Hermann, sollen mit Blick auf den Verlauf im Norden Vorarbeiten erledigt sein. Scheurle erwähnte dabei Probebohrungen für einen Tunnel in Offenburg.

Obwohl die Freude über das Erreichte deutlich überwiege, sieht Störr-Ritter auch einige Aufgaben auf die Arbeitsgruppe zukommen. „Wir haben noch einige Nüsse zu knacken, vor allem bei der Umfahrung Buggingen“, erklärte die Landrätin. „Wir wissen jetzt, dass wir von Bund und Land Geld bekommen, viel Geld, aber damit müssen wir jetzt in Eigenverantwortung klarkommen.“ Die Trasse im Bereich Buggingen war vom Regierungspräsidium als nicht genehmigungsfähig erklärt worden, bei der Bürgertrasse gibt es jedoch neue Betroffene. Auf jeden Fall wird für diesen kurzen Abschnitt ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich. Buggingen wird eine Umfahrung erhalten, und zwar in Tieflage.

Adalbert Häge, der Sprecher der Bürgerinitiativen, sieht noch keine Vorentscheidung für den Anschluss des Katzenbergtunnels. Dieser müsse so gestaltet werden, dass er den künftigen Kapazitäten nach dem Ausbau gerecht werde und dass dennoch möglichst alle Züge durch den Tunnel geführt werden können. Der Zeitrahmen bis zur Inbetriebnahme im Jahr 2020 ist ehrgeizig, denn die Bahnbaut von Süden nach Norden, und ausgerechnet im Süden sind noch die meisten Fragen offen.

Ausbau der Rheintalbahn



BZ-GRAFIK/ZEH