

# Baupläne landen im Abfalleimer

## Die Bahn beginnt neu mit der Planung der Rheintalbahn

VON UNSEREM REDAKTEUR  
WULF RÜSKAMP

STUTTGART. Zwischen Riegel im Norden und Buggingen im Süden plant die Deutsche Bahn den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn nun so, wie die Kommunalpolitiker und die Bürgerinitiativen wollen. Dies hat der Projektbeirat, in dem auch Vertreter von Bund, Land und Bahn sitzen, am Montag einstimmig beschlossen. Und zugleich hat die Bahn angekündigt, sie werde für Offenburg einen Tunnel planen.

125 Millionen Euro zusätzlich lassen sich Bund und Land kosten, was die Bahn im Markgräflerland (Bürgertrasse) und im Westen von Freiburg jetzt bauen soll: zwei neue Gleise mit verschärftem Lärmschutz. Dazu werden sie zwischen Buggingen und Freiburgs Süden in Tieflage statt ebenerdig geführt, und in Freiburg verschwinden sie in Galerien oder hinter hohen Wänden. Vor einem Jahr hatte sich der Bund bereit erklärt, diese Verbesserungswünsche der Region aufzugreifen. Nun, nach der Sitzung des Projektbeirats am Montag in Stuttgart, ist klar, dass die Bahn die gesamte Strecke neu planen wird – gemäß den Vorgaben der Region.

Alle bisherigen Pläne samt Einwendungen der Bürger und Stellungnahme des Regierungspräsidiums landen damit im Abfalleimer, die Arbeit beginnt von vorne. Mindestens vier Jahre sind dafür veranschlagt, die Bürger werden nochmals gehört und können Einwendungen vorbringen. Insgesamt aber soll das Planverfahren dadurch beschleunigt werden, rechnen die politisch Verantwortlichen doch mit weniger Widerstand in der Bevölkerung. Wenngleich Fachleute darauf

hinweisen, dass die neue Planung auch ihre Probleme aufwerfe – etwa die Frage, was mit den gewaltigen Mengen Erdaushub bei der Tieferlegung geschehen soll.

Die Neubaustrecke wird südlich von Buggingen wieder mit der bestehenden Trasse zusammengeführt. Erst im Oktober wird voraussichtlich entschieden, wie der Abschnitt Auggen-Müllheim gestaltet wird: Die Gemeinden bestehen darauf, dass die Bahn hier so bauen soll, als ob es den Schienenbonus, die günstigere Lärmberechnung für die Bahn, nicht gebe. Der Bund hat sich bereit erklärt, mit den Rathauschefs der beiden Orte zu reden.

Ebenfalls im Oktober wird wohl entschieden, ob Offenburg einen Tunnel für die Güterzüge bekommt. Die Bahn hat angekündigt, sie werde ihren Bauantrag für die heftig kritisierte oberirdische Lösung zurückziehen, sobald die Finanzierung gesichert sei. Die Vertreter der Region sehen darin aber nur noch eine Formalie: „Die Antragstrasse in Offenburg ist endgültig vom Tisch und der Tunnel als Alternative im Fokus“, jubelte Frank Scherer, der Landrat der Ortenau, der in der Sitzung zusammen mit der Offenburger Oberbürgermeisterin Edith Schreiner starken Druck auf Bund und Bahn gemacht hatte.

Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, wies zwar darauf hin, dass der Bundestag den zu erwartenden Mehrkosten zustimmen müsse, doch auch Winfried Herrmann, der Landesverkehrsminister, glaubt, dass man der Tunnellösung nun näher gekommen sei. Das Land werde sich jedoch nicht an den Kosten beteiligen, weil man überzeugt sei, dass die Antragstrasse der Bahn gar nicht genehmigt werden könne.