

Initiativen schauen der Bahn weiter auf die Finger

Sprecher Roland Diehl zieht Bilanz bei der MUT-Hauptversammlung in Bad Krozingen / Planunterlagen im Internet

Von Rainer Ruther

BAD KROZINGEN. Es war der erhoffte Erfolg nach jahrelanger Arbeit: Ende Januar beschloss der Bundestag, den Forderungen der Bürgerinitiativen, zusammenschlossen unter dem Namen Baden 21, stattzugeben und die nötigen Arbeiten auch zu finanzieren. Auf der Hauptversammlung des Vereins MUT zog Sprecher Roland Diehl jetzt Bilanz – und mahnte die Mitglieder, in ihrem Druck auf die Bahn nicht nachzulassen.

Nach dem Erfolg ist vor dem nächsten Problem. Niemand weiß das besser als Roland Diehl. In 13 Jahren Kampf um eine menschen- und umweltverträgliche Trasse der Rheintalbahn hat er gelernt, dass man den Beteuerungen der Bahn immer eine Kontrolle durch die Betroffenen entgegensetzen muss. Zwar steht die MUT-Trasse nun im neuen Bundesverkehrswegeplan, zwar bezeichnet selbst die Bahn die ehemalige Bürgertrasse nun als ihre Antragstrasse, aber jetzt, so Diehl, würden die Planungen konkret. Dabei gelte es aufzupassen, dass alles im Sinne der Bür-

ger und Anwohner der Strecke verläuft. Der nächste Termin, der Aufmerksamkeit beansprucht, steht bald an: Am 10. Mai lädt die Bahn in die Quellenhalle in Schlatt ein zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. „Da werden wir zum ersten Mal erleben, wie die Bahn uns die Planungen schmackhaft machen will“, sagte Roland Diehl. Seit Montag liegen die Planungsunterlagen für den Abschnitt Mengen-Buggingen zur Ansicht im Rathaus von Bad Krozingen aus und können auch im Internet studiert werden.

Regionales Gremium begleitet die Planung der Bahn

Streitpunkte gibt es nach wie vor genug: Was geschieht mit dem Erdaushub, wenn die Tunnel und Geländeeinschnitte gebaut werden? Wie werden die Schallschutzmaßnahmen ausgeführt – mit Plastikwänden oder Polsterungen? Wie viele Landschaftsbrücken über die tiefergelegte Strecke wird es geben – und wo? Wer zahlt für den Hochwasserschutz, für den die Bahn nicht aufkommen will? Und was wird weiter südlich mit dem Triel, jenem

Brachvogel, der in einem Gebiet lebt, das die Bürgertrasse durchqueren soll?

Zur Besprechung all dieser und noch weiterer Fragen konstituierte sich am 24. März für diesen Abschnitt das sogenannte Regionale Begleitgremium (RGB) mit Vertretern der betroffenen Landkreise und Gemeinden, der Regionalverbände, Bürgerinitiativen und Repräsentanten von Bahn und Land Baden-Württemberg.

Das RGB tagt alle vier Monate, denn, so Roland Diehl: „Länger darf man die Bahn nicht unkontrolliert planen und arbeiten lassen.“ Insgesamt fünf RGB gibt es zwischen Offenburg und Basel; falls es dort Probleme genereller Art geben sollte, wird zur Beilegung der Differenzen ein Projektförderkreis eingeschaltet.

Die Hoffnung ist nun, dass nach der Einigung im Bundestag der Bau der bereits hoffnungslos verspäteten Bahnstrecke beschleunigt werden kann. Die Unterlagen für die Bürgertrasse könnten – wenn alles gut geht und es keine Einsprüche gegen die Trassenführung gibt – Ende 2016 eingereicht werden; für den Bereich „Müllheim/Auggen“ könnte alles ein Jahr länger dauern. Hier bremst die Ausweisung

des Vogelschutzgebiets Bremgarten mit dem schon erwähnten Triel die Planung, denn das Bauen in einem Schutzgebiet dauert länger, ist aufwändiger und wird in diesem Fall um 50 Millionen Euro teurer. „Das sind 25 Millionen pro Triel-Pärchen“, spottete Roland Diehl. MUT wird versuchen, das Vogelschutzgebiet geringfügig nach Westen zu verschieben, um so die Beschränkungen aufzuheben.

Einsparungen von 500 Millionen Euro könnte die Bahn nach Angaben von MUT-Sprecher Diehl machen, wenn sie auf die Ertüchtigung der Strecke auf 250 Kilometer pro Stunde verzichten würde. „Die neuen ICE-4-Züge erreichen dieses Tempo gar nicht mehr; die engen Kurven des Abschnitts südlich von Freiburg erlauben Tempo 250 nicht.“ Die Höchstgeschwindigkeit zu fahren, koste den meisten Strom, und um den Anschluss der ICE an den Halbstundentakt im Schweizer Bahnnetz zu erreichen, könne man auf den Halt im Badischen Bahnhof verzichten, „der allein kostet im Moment sechs Minuten Zeit“, referierte Roland Diehl die Argumente, die MUT am 27. April im Verkehrsministerium in Stuttgart vortragen



Wie geht's mit dem Ausbau der Rheintalbahn weiter? FOTO: DPA

wird. Das Treffen fällt übrigens auf ein bezeichnendes Datum: den international ausgerufenen „Tag gegen den Lärm“.

Planungsunterlagen unter www.karlsruhe-basel.de