

Neue Gleise für die Rheintalbahn

Der Bundestag hat am Donnerstag einstimmig den Ausbau der Rheintalbahn auf vier Gleise weitgehend in der Form gebilligt, wie ihn die Bürgerinitiativen am Oberrhein verlangt haben. Damit ist auch der Bau des Offenburger Tunnels beschlossen.



Die Güterzüge sollten möglichst raus aus dicht bebauten Gebieten wie hier in Denzlingen.

FOTOS: FRANK KIEFER/SWR

Weichen für den Ausbau sind gestellt

Seit 29 Jahren wird an der Erweiterung der Rheintalbahn gefeilt / Bürgerinitiativen konnten wichtige Forderungen durchsetzen

Von Franz Schmider

Auf der Zielgeraden wurde es noch einmal holprig: Schon im Dezember sollte der Bundestag einen Antrag der beiden Koalitionsfraktionen zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn beschließen, der Beschluss wurde jedoch vertagt. Abgeordnete aus anderen Bundesländern sahen die Chance, ihre eigenen Forderungen durchzubringen. In zahlreichen Gesprächen mussten Kompromisse gefunden werden. Der Antrag, der am Donnerstag durch den Bundestag ging, basiert nun weitgehend auf dem, was bereits im Dezember auf dem Tisch lag. Ergänzend wurde ein Antrag verabschiedet, der generell das Thema Bahnausbau zum Inhalt hat und den Wünschen anderer Regionen entgegenkommt.

Konkret bewilligte der Bundestag Zusatzausgaben in Höhe von mehr als 1,5 Milliarden Euro. Mit dem Geld soll der Bau eines Tunnels unter Offenburg finanziert werden, dazu die Verlegung der Bahntrasse bis Riegel an die Autobahn, im Bereich Müllheim/Auggen wird die neue über Unterführungen an die jetzige Strecke angebunden. Dadurch müssen sich die Züge nicht kreuzen. Die unter ande-

rem von der Stadt Müllheim geforderte Tieferlegung wird hingegen nicht gebaut. An den Verbesserungen beteiligte sich das Land mit 280 Millionen Euro.

Der Ausbau der 182 Kilometer langen Strecke zwischen Karlsruhe und Basel begann 1987 im Bahnhof in Achern, die Pläne gehen in die 70er-Jahre zurück. Hintergrund ist die wachsende Belastung der Strecke vor allem mit Güterzügen. Derzeit werden durchschnittlich 225 Güterzüge pro Tag auf der Strecke gezählt, im Jahr 2035 sollen es laut Prognose 355 sein, in Spitzenzeiten wird diese Zahl heute schon erreicht. Entsprechend sind das 15 Züge pro Stunde, also alle vier Minuten einer. Den Ausbau der Kapazitäten auf dieser wichtigen Zulaufstrecke zum Gotthard-Tunnel hat Deutschland 1998 der Schweiz vertraglich zugesichert. Der Gotthard-Tunnel geht im Juni in Betrieb.

Die Bahn hat aber nicht nur ein Kapazitätsproblem. Sie kämpft damit, dass auf ihrem Netz verschiedene Verkehrsarten abgewickelt werden: schneller Fernverkehr zwischen den Zentren, langsamer Nahverkehr mit vielen Stopps, und Güterverkehr, der möglichst kontinuierlich rollen soll. Das schränkt die Möglichkeiten ein, in einem kurzen Takt zu fahren. Ein solcher Mischverkehr stürzt zudem die

Bahn in ein nicht auflösbares Dilemma: Personenverkehr gehört in die Orte; dass die Bahnhöfe mitten in den Städten stehen, ist ein zentraler Vorzug der Bahn. Güterverkehr hingegen sollte nicht durch Wohngebiete führen.

Bürgerinitiativen nicht in Fundamentalopposition

Der erste Abschnitt zwischen Rastatt-Süd und Offenburg ging 2004 in Betrieb. An der Etappe bis Karlsruhe wird aktuell noch gebaut, ein 4,2 Kilometer langer Tunnel soll unter Rastatt hindurchführen. Ein anderer Tunnel ist seit 2012 in Betrieb, der 9,4 Kilometer lange Katzenbergtunnel zwischen Schliengen und Efringen-Kirchen. Dieser Bauabschnitt endet im Süden in Eimeldingen, wo eine Lärmschutzwand seither das Dorf komplett durchschneidet. Ebenfalls gebaut wird derzeit im Bereich Weil am Rhein.

2004 schlossen sich die Bürgerinitiativen, die sich kritisch mit den Plänen der Bahn auseinandersetzten, zur Interessengemeinschaft Bahnausbau am Oberrhein (IG Bohr) zusammen. Das Credo: Bahnausbau ja, aber anders. Mehr Güterverkehr auf die Schiene, aber nicht durch dicht besiedelte Gebiete.

Die Bürgerinitiativen verständigten sich gemeinsam auf sechs sogenannte Kernforderungen: den Bau eines Tunnels in Offenburg, die Verlegung der Trasse bis Riegel für Güterzüge an die Autobahn, die Umfahrung von Freiburg nahe der Autobahn, und mit verbessertem Lärmschutz, eine neue Trasse mit teilweiser Überdeckung bis Buggingen sowie eine gedeckelte Tieflage im Bereich Weil-Haltigen. Diese wurde als einzige nicht erfüllt.

Eine weitere Kernforderung: Die Trasse sollte so gebaut werden, dass alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel fahren können, um die Gemeinden im Bereich des Isteiner Klotzes zu entlasten. Zudem sollte damit ein Halbstundentakt im Nahverkehr ermöglicht werden, der wegen der Streckenüberlastung derzeit nicht fahrbar ist. Diese Forderung hängt nicht nur eng mit baulichen Fragen zusammen. Ihre Erfüllung berührt auch das künftige Betriebskonzept der Bahn. Anders gesagt: Es gibt Ideen, Erklärungen und Beschlüsse – die Umsetzung wird noch viele Fragen aufwerfen.

Optimisten rechnen damit, dass der Ausbau der Bahnstrecke Ende des kommenden Jahrzehnts abgeschlossen werden kann, realistisch scheint eher 2035 – nach knapp 50 Jahren Bauzeit.

Der Wille war da – und so fand sich auch ein Weg

Vertreter der Bürgerinitiativen wohnten der Abstimmung zum Ausbau der Rheintalbahn im Bundestag bei – und feierten ihren Erfolg

Von Bernhard Walker

Jetzt muss es schnell gehen. Peter Weiß eilt in den Plenarsaal des Bundestages. Doch vorher muss der Emmendinger CDU-Abgeordnete Staatssekretär Norbert Barthle noch schnell eine Notiz schreiben. Barthle möge es nicht versäumen, die Bürgermeister, Gemeinderäte und die Vertreter der Bürgerinitiativen zu begrüßen – der Initiative zur Rheintalbahn, die an diesem Donnerstag auf der Besuchertribüne des Bundestages Platz genommen haben. Genau das tut der Staatssekretär, als er um 16:57 Uhr die Aussprache des Parlaments zur Rheintalbahn eröffnet.

Beifall kommt im Plenarsaal auf. Dort haben sich viele Abgeordnete aller Parteien aus der Region eingefunden. Kerstin Andree, Johannes Fechner, Elvira Drobinski-Weiß, Matern von Marschall, Peter Weiß, Armin Schuster, Gernot Erler, Gabriele Schmidt, Kordula Kovac und Rita Schwar-



Martina Merkle ist zufrieden.

zelihr-Sutter wenden die Köpfe zur Tribüne und spenden den Gästen aus Südbaden herzlichen Applaus.

Die sind Zeugen eines durchaus historischen Moments. Nach vielen Jahren der Debatten und des Streits hat der Bundestag

endgültig beschlossen, das umzusetzen, was der Projektbeirat zur Rheintalbahn schon vor Monaten vereinbart hat.

In der Debatte würdigen Redner aller Fraktionen, wie verdienstvoll und demokratisch das Engagement der Kommunalpolitiker und Initiativen in all den Jahren gewesen sei.

Gleichwohl bleiben unterschiedliche Meinungen. „Was lange währt, wird endlich gut. Aber nicht gut genug“, sagt die Abgeordnete Sabine Leidig von der Linksfraktion. Es sei unsinnig, dass für Abschnitte der Rheintalbahn Tempo 250 erwogen werde.

Als letzter Redner ergreift Johannes Fechner das Wort. Er erinnert daran, dass auch die Bahn AG habe lernen müssen, mit den Anliegern ins Gespräch zu kommen. Der endgültige Beschluss sei eine „Beerdigung der ursprünglichen Bahnpläne“. Fechner weist auch darauf hin, dass der Lärmschutz nicht überall entlang der Strecke gelungen sei. Man müsse daran arbei-

ten, dies zu ändern: „Es darf beim Lärmschutz keine Bürger zweiter Klasse geben.“ Für eine heitere Note sorgt Fechner mit seiner Anmerkung, er wolle seinen 60. Geburtstag in einem schönen Speisewagen auf der Fahrt durch Südbaden feiern – der Emmendinger Sozialdemokrat ist 44 Jahre alt.

Die Uhr zeigt 17:47, als Vizepräsidentin Claudia Roth die Aussprache schließt. „Kommet Se gut hoim“, ruft Roth den Gästen aus Südbaden zu – und sagt lachend, dass das wohl nicht richtig badisch geklungen habe.

Kurz darauf versammeln sich die Abgeordneten und Vertreter aus Südbaden zu einem Empfang. Die Offenburger Nonne Schwester Martina ist mit dabei. Froh, richtig froh sei sie über diesen Tag. Im Jahr 2001 begann sie ihren ersten Leserbrief in Sachen Rheintalbahn. „Wo ein Wille, da ein Weg“, stand in dem Brief. „Und genau so“, sagt Schwester Martina, „ist es zum Glück gekommen.“

HINTERGRUND

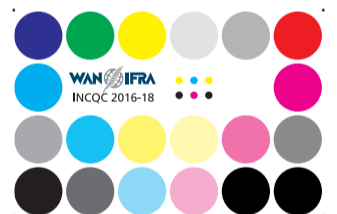
Der Projektbeirat als Experiment

Das deutsche Planungsrecht kennt die Mitwirkung von Bürgern – in einem streng festgelegten Rahmen und einem mehrstufigen Verfahren. Ein Projektbeirat ist darin nicht vorgesehen. Das könnte in den kommenden Jahren noch für Konfliktstoff sorgen.

Der Projektbeirat für die Rheintalbahn setzt sich zusammen aus vier Fraktionen: aus Vertretern des Bundes, des Landes, der Bahn sowie der Region. Die Region wiederum wurde vertreten von Landrätinnen und Landräten, Bürgermeistern, dem Regionalverband und Bürgerinitiativen. Der Projektbeirat spricht Empfehlungen aus, seine Beschlüsse müssen einstimmig erfolgen. Stillschweigend geht man davon aus, dass im weiteren Verfahren jeder sich an seine Zusagen hält, dass also Bund und Land ihre Parlamente überzeugen, das zugesagte Geld zu geben. Die Bahn muss ihre Planer entsprechend instruieren, die Vertreter der Region müssen für die Akzeptanz der Planung werben. So ist die Arbeitsteilung.

Da aber der Beirat im Planungsrecht nicht vorgesehen und auch nicht legitimiert ist, bleiben die gesetzlichen Planungsschritte, die ebenfalls eine Bürgerbeteiligung vorsehen, unberührt. So gab es für den Abschnitt südlich von Offenburg noch keine Raumordnungsverfahren. Denn die Bahn hat bisher einen Ausbau der Bestandsstrecke geplant. Der Projektbeirat kann zudem dem Bürger sein Recht nicht absprechen, in einem Planfeststellungsverfahren einen Widerspruch vorzubringen. Und die Bahnplaner bleiben an gesetzliche Vorgaben gebunden. **fs**

IMPRESSUM



HERAUSGEBER: Dr. Christian H. Hodeige
CHEFREDAKTEUR: Thomas Hauser (verantwort.)
STELLV. CHEFREDAKTEURE: Thomas Fricker
 Holger Knöferl (Heimatredaktion)
 Markus Hofmann (Digitales)
LEITENDER REDAKTEUR: REPORTAGE/LAND & REGION: Stefan Hupka
POLITIK: Thomas Fricker; **NACHRICHTEN & BLATTPLANUNG:** Frauke Wolter, Karl-Heinz Fesenmeier; **WIRTSCHAFT:** Dr. Jörg Buteweg;
KULTUR & MAGAZIN: Alexander Dick; **SPORT:** Michael Dörfler; **FORUM:** Maikka Kost
KORRESPONDENTENBÜROS in Berlin, Stuttgart, Brüssel, London, Paris, Straßburg, Rom, Washington, Moskau, Peking und Johannesburg

CHEF VOM DIENST: Hans-Peter Müller
STELLV. CHEF VOM DIENST: Anselm Bußhoff
LAYOUT/GRAFIK: Wolfgang Grabherr
BZ-EXTRA: Michael Sträter

BADISCHER VERLAG GMBH & CO. KG,
 Basler Straße 88, 79115 Freiburg
 Telefon 0761 - 496-0
 Fax Redaktion 0761 - 496-5029
 Fax Abbonentenservice 0761 - 496-8696
 Fax Geschäftsführung Verlag 0761 - 496-4709
E-MAIL-ADRESSEN:
 kontakt.forum@badische-zeitung.de
 aboservice@badische-zeitung.de

Geschäftsführer: Wolfgang Poppen, Hans-Otto Holz
Anzeigen: Ralph Strickler (verantwort.)
Vertreter: Thomas Zehnle
Personal und Recht: Dr. Verena Ehrlicher

Anzeigenannahme:
 Telefon 0800 - 22 24 221 Fax 0800 - 2224 229
 E-Mail: anzeigen@badische-zeitung.de
 Internet: www.badische-zeitung.de / anzeigen
 www.schnapp.de

FÜR INSERATE AUS DER SCHWEIZ:
 Publicitas Basel, Telefon 061 - 27 54 141
 Fax 061 - 27 54 242

Druck und Versand:
 Freiburger Druck GmbH & Co. KG
 Lörracher Str. 3, 79115 Freiburg

Die Badische Zeitung ist Mitglied im International Color Quality Club der weltbesten gedruckten Tageszeitungen.

Der Nachdruck ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages gestattet. Keine Haftung für unverlangt eingesandtes Text- und Bildmaterial. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 79 vom 1. Januar 2016.