

170 000 Einwände gegen den Neat-Zubringer

Deutsche-Bahn-Chef Grube will beim Ausbau in Südbaden ein zweites Stuttgart 21 verhindern

PETER SCHENK

Betroffene Bürger wehren sich vor allem gegen Lärmbelastungen durch die Neubautrecke Offenburg–Basel der Deutschen Bahn (DB). Die Erfüllung der sechs Kernforderungen würde Mehrkosten von fast 1,2 Milliarden Franken bedeuten. Doch die DB zeigt sich kompromissbereit.

Die 182 Kilometer lange Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel wird mit der Eröffnung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat), die ab 2020 für den alpenquerenden Güterverkehr zur

Verfügung stehen soll, an ihre Kapazitätsgrenzen kommen. Deshalb soll sie um ein drittes und viertes Gleis erweitert werden. Zwischen Karlsruhe und Offenburg ist die Neubautrecke mit Ausnahme eines Abschnitts bei Rastatt fertiggestellt, Schwierigkeiten gibt es aber vor allem bei den verbleibenden 120 Kilometern zwischen Offenburg und Basel.

«Wir mussten 170 000 Einwände bearbeiten. Eine derartige Masse haben wir noch bei keinem Projekt gehabt, auch nicht bei den grossen Autobahnvorhaben», sagt Werner Hoffmann, der beim Freiburger

Regierungspräsidium seit Beginn der Genehmigungsverfahren 2001 für die neuen Gleise zuständig ist. Das Regierungspräsidium hat die Aufgabe, die Pläne der Deutschen Bahn (DB) zu überprüfen, die Anhörungsverfahren zu organisieren und eine abschliessende Stellungnahme abzugeben. Die eigentliche Entscheidung, den Planfeststellungsbeschluss, trifft das Eisenbahnbundesamt.

Hauptgrund für die Einwände sind die befürchteten Lärmbelastungen durch die Neubautrecke. Im Laufe der Jahre haben sich sechs Kernforderungen wie Tunnel, Tieferlegungen und

Alternativtrassen herausgeschält, die sich auch das Land Baden-Württemberg zu eigen gemacht hat. Es hat zugesagt, sich bei den Mehrkosten mit bis zu 50 Prozent zu beteiligen.

MEILENSTEINE. Im Rahmen der Sitzung eines Projektbeirates, dem Vertreter von Bund, Land, der Deutschen Bahn (DB), betroffenen Landkreisen und Städten sowie Bürgerinitiativen angehören, hat die DB diese Woche erhebliche Zugeständnisse gemacht und sei jetzt «auf Kompromisskurs», wie die «Badische Zeitung» titelte. So wird es in Offenburg Probebohrungen für einen Güterzugtunnel geben und südlich von Offenburg wird ein alternatives Trasse an der Autobahn vertieft untersucht. Geprüft werden auch Kompromissvarianten im Markgräflerland.

Landrat Walter Schneider, Chef des Landkreises Lörrach, begrüßte in einer Medienmitteilung die Zusage der Bahn, «möglichst allen Güterverkehr durch den Katzenbergtunnel zu führen. Damit werden Lärmschutz und Sicherheit auf der alten Rheinstrecke über Bad Bellingen deutlich verbessert und gewährleistet, dass die alte Rheinstrecke für einen leistungsfähigen und vertakteten Nahverkehr freigegeben wird.» Der Katzenbergtunnel befindet sich wenige Kilometer nördlich von Basel und soll voraussichtlich Ende 2012 fertiggestellt sein.

Für Werner Hoffmann sind die Zusagen der Deutschen Bahn «Meilensteine». Er verwies aber auch darauf, dass die Bahn der Region erst im Prozedere, aber noch nicht in der Sache entgegengekommen sei. «Das schwierige Kapitel der Entscheidungen kommt noch.» Hintergrund: Die Umsetzung aller Kernforderungen würde fast 1,2 Milliarden Franken kosten.

OPTIMIERUNGEN. Dabei ist sich Hoffmann sicher: «Ohne Optimierungen oder Planänderungen wird es keine Akzeptanz für den Ausbau geben.» Der Jurist erinnert sich, wie vor drei Jahren die Stimmung bei den Erörterungsterminen, welche die Behörde in grossen Hallen für die betroffenen Bürger organisierte, am Kippen war: «Die Verhandlungen wurden gestört. Einmal war eine Halle von Traktoren blockiert und die Schlösser unbenutzbar gemacht, ein ander Mal wurde ein Sarg mit der Aufschrift Deutsche Bahn durch den Saal getragen. Das war schon



Vier Gleise statt zwei. Die Bahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel soll mehr Kapazität erhalten. Quelle DB, Grafik BaZ/rm

makaber», stellt Hoffmann fest.

«Derzeit hat sich der Stil verschärft und es gibt ein Ringen um Entscheidungen, die jetzt dringend anstehen», fährt er fort. Bahnchef Rüdiger Grube habe mehrfach betont, dass er kein zweites Stuttgart 21 wolle – in Stuttgart gab und gibt es massive Proteste und Auseinandersetzungen um das Grossprojekt eines neuen Bahnhofs. Grube war in den letzten Monaten schon zweimal in der Region, um sich über das Ausbauprojekt und die daraus entstehenden Probleme zu informieren – am 18. Februar kommt

er auf Einladung des Landes Baden-Württemberg ein drittes Mal, begleitet von Ministerpräsident Stefan Mappus und der Umweltministerin Tanja Gönner.

VERZÖGERUNGEN. Keine Diskussion mehr wird es um die für Weil am Rhein geforderte Tieferlegung in Haltingen geben. Der Projekt-

beirat beschloss, dass diese nicht infrage komme, da das Verfahren bereits abgeschlossen sei. Die Stadt äusserte sich in einer Medienmitteilung allerdings positiv dazu, dass Bund und Land zusätzliche Mittel für die Verbesserung des Lärmschutzes bereitgestellt hätten.

Die ursprünglichen Planungen

der DB gehen laut Michael Bressmer, Bahn-Mediensprecher für die Neubaustrecke, von Kosten von 5,7 Milliarden Euro (7,5 Milliarden Franken) und einer Fertigstellung bis Ende 2020 aus. Falls die Bahn neu planen müsse, könne es allerdings zu zeitlichen Verzögerungen kommen.