



*Nadelöhr und Lärmtrichter:
Der Offenburger Bahngraben.*

Euromagistrale:

Die Badische Lärmrevolution

Bürger kämpfen für Lebensqualität von Matthias Oomen*

> *Zwischen Offenburg und Weil am Rhein rumort es. Denn der Ausbau der Badischen Hauptbahn konkretisiert sich, die Menschen erahnen, welche Folgen zwei weitere Gleise durch ihre Wohnorte haben werden. Doch anders als in anderen Regionen ergeht man sich im Südwesten nicht in unsachlicher Fundamentalkritik, sondern kontert mit beachtenswerten Gegenentwürfen auf die offiziellen Planungen.*

Die Badische Revolution

Im Jahr 1847 erhoben sich große Teile der badischen Bevölkerung zur Badischen Revolution. Die Forderungen waren eindeutig: Nicht länger wollte man Bürger ohne Rechte sein und zukünftig schon gar nicht das Diktat aus dem übermächtigen Berlin empfangen. Der Ausgang ist bekannt: Die Badische Revolution scheiterte zwar, aber die geforderten Bürgerrechte

sind heute garantiert. Von Zeit zu Zeit kommt aber immer noch eine Vorgabe aus Berlin, mit der man sich in Baden so gar nicht abfinden kann.

16 Jahre nach dem ersten Aufstand ist als Zankapfel der Ausbau der Badischen Hauptbahn ins Augenmerk der Bevölkerung zwischen Offenburg und Weil am Rhein gerückt. Wieder will man im Ländle nicht alles, was aus Berlin politisch vorgegeben wird, einfach so hinnehmen – mit dem Unterschied, dass der Gegner nun nicht mehr im Schloss am Lustgarten residiert, sondern im Glaspalast am Potsdamer Platz seinen Sitz hat: Heftigster Widerstand ist längst formiert, am Oberrhein spricht man selbstbewusst von der „Badischen Lärmrevolution“.

Tribut der Globalisierung

Man fürchtet um Lebensqualität und die erschaffenen Werte; schließlich wird der Ausbau der Strecke wie vielerorts, so der Eindruck, möglichst billig geplant. Den

tatsächlichen Preis des Projekts soll auf keinen Fall der Bauherr tragen. Die eigentliche Ursache des badischen Problems liegt in der ständigen Zunahme der Gütermengen, die durch das Rheintal transportiert werden. Das Rheintal liegt zwischen zwei Seehäfen, dem in Rotterdam und dem in Genua, und über beide Häfen werden immer mehr Güter aus allen Teilen der Erde ins Hinterland transportiert.

Schiene statt Autobahn

In Genua wird die Hinterlandverteilung oder Weiterleitung zu anderen Häfen heute hauptsächlich per Lastwagen organisiert. Die Folge ist ein ständig zunehmender

* Matthias Oomen (27) ist ein badisches Kind: Geboren in Ettenheim, aufgewachsen in der von der Autobahnvariante stärker betroffenen Gemeinde Kappel-Grafenhausen, lebt er heute in Berlin-Mitte.



Foto: Ommen

Lärm in der idyllischen Landschaft: Güterzug vor Mahlberger Burg.

Lkw-Verkehr zwischen Genua und Rotterdam mit allen Konsequenzen.

Doch damit soll Schluss sein. „Der Verkehr auf der transeuropäischen Gütermagistrale Genua – Rotterdam gehört auf die Schiene“, ist man sich in Bern, Berlin und Den Haag einig. Die EU fordert von den Mitgliedstaaten verbindliche und leistungsfähige Güterkorridore auf den Schienen und hat die Verbindung zu einem Korridor erklärt, auf dem Güterzüge Vorrang haben sollen.

Teilprojekte sind der Ausbau des Gotthard-Basistunnels, der Ausbau der Badischen Hauptbahn, die Lärmsanierung am Mittelrhein und die Verwirklichung des Projekts Betuwelinie am Niederrhein und in den Niederlanden.

In Baden akzeptiert man die Anforderungen aus Wirtschaft und Politik. Nur wollen die Bürger nicht akzeptieren, dass der Ausbau der Eisenbahn durch gewachsene Wohnbebauung erfolgen soll. Schon heute nähmen Lärm und Erschütterungen einen Rahmen ein, der nicht mehr hinnehmbar ist, argumentieren Anlieger der Bahnlinie in Baden.

Güter an die Autobahn

Sie setzen sich dafür ein, dass sich die Fracht in der Zukunft ihren Weg nicht durch die badischen Dörfer und Städtchen bahnt, sondern parallel zur bestehenden Autobahntrasse geführt wird. Damit könne man zahlreiche Synergieeffekte erzielen, welche die Belastungen durch den vermehrten Güterverkehrs für die Gesamtregion tragbar halten. Denn die A 5 wird in naher Zukunft um zwei weitere Spuren erweitert, Lärmschutz ist heute entlang der Autobahn so gut wie nicht vorhanden. Durch geschickte Anordnung von Lärmschutzwänden und Erdwällen solle es nach der Fertigstellung von Autobahnaus- und Schienenneubau an der A 5 sogar leiser sein als heute.

Die Forderung, dass die Bahn möglichst weit hinaus aus den Dörfern und nahe an die Autobahn soll, ist nicht neu und eigentlich überall dort zu finden, wo ein Aus- oder Neubau ansteht. Als jüngstes Beispiel kann hier die Betuwelinie genannt werden, wo die Autobahntrasse nun nach 15 Jahren Staatsvertrag und Planungen erneut in der Diskussion steht.

Doch anders als am Niederrhein bestechen die Bürger an Oberrhein mit einem Charme aus Fachwissen, politischem Geschick und einem hohen Maß an Professionalität. Es werden Drucksachen und PDF-Dateien in Umlauf gebracht, die es fachlich mit den „amtlichen“ Veröffentlichungen aufnehmen können.

Hohes Maß der Mobilisierung

In Zeiten des Politikverdrossen schätzen sich die Bürgerinitiativen der Wirkung der Zahlen sicher, mit 20.000 Mitgliedern, organisiert in zwölf Bürgerinitiativen (acht am Oberrhein, vier am Hochrhein), die in wenigen Wochen 120.000 Einwendungen gegen die Planfeststellungen gesammelt haben – Einwendungen, die nun allesamt individuell vom Regierungspräsidium bearbeitet werden müssen.

Circa 700 Bürger haben schon angekündigt, den Klageweg zu beschreiten. Finanzielle Mittel für den Gang durch alle Instanzen sind vorhanden. Auch gegenüber der örtlichen und bundesweiten Politik hat sich eine deutlich spürbare Selbstsicherheit entwickelt. Bei den Kommunalwahlen am 7. Juni 2009 war das Thema „Güterbahn“ eines der präsentesten Themen in der Region.

Dementsprechend ist auch die Bereitschaft seitens der Politiker gewachsen, die Bürgerinitiativen ernst zu nehmen, allerdings ist die Regierungspolitik auf Bundesebene gar nicht beeindruckt, während die Landespolitik vorsichtig reagiert (siehe Seite 27).

Klare Vorstellungen zu Alternativen

Konkret laufen die Vorstellungen der Bürgerinitiativen darauf hinaus, dass in Offenburg der Güterverkehr nicht durch den Lärmtrichter des Offenburger Bahngrabens nahe der Innenstadt geführt werden soll, sondern durch einen Gütertunnel. Zwischen Offenburg und Riegel planen der Bund und die DB AG den viergleisigen Ausbau der heutigen Bestandsstrecke. Die Bürgerinitiativen und viele Kommunen vor Ort sind der Meinung, dass hier der Schienenweg als Neubau östlich der Autobahn besser aufgehoben wäre. Südlich von Riegel besteht zwischen Bürgerinitiativen und Bauherr in der Frage der Routenführung Einigkeit darüber, dass die Gütertrasse entlang der Autobahn verlaufen soll. Allerdings fordern die Bürgerinitiativen gemeinsam mit der Stadt Freiburg verbesserte lokale Lärmschutzmaßnahmen, wobei auch die abschnittsweise Verlegung der Strecke in Tieflage gefordert wird.

Kontrovers wird der Abschnitt südlich von Freiburg betrachtet. In der Gegend zwischen Mengen und Buggingen, die als Markgräflerland bundesweit nicht nur für gutes Klima, erstklassige Gesundheitsversorgung und hervorragenden Spargel bekannt ist, soll die Route auf einer langen Diagonalen wieder auf die Bestandsstrecke einfädeln. Das Bündelungsprinzip mit anderen Verkehrswegen wird hier von der DB AG aufgegeben. Dies ist einmalig im Streckenverlauf Karlsruhe – Basel. Die Folge wäre der Neubau einer reinen Güterstrecke in einer bislang vergleichsweise ruhigen Landschaft. Auf 9,4 Kilometern Strecke unweit von Bad Krozingen müssten 16 Brücken oder Unterführungen gebaut werden. Baden-Württembergs umsatzstärkstes Heilbad sieht sich durch diese Veränderung der Kulturlandschaft bedroht, denn die überwiegend auf Herzerkrankungen spezialisierten Kliniken sind auf ein beruhigtes, erholsames Umfeld angewiesen. Hinzu kommt, dass große Flächen des sehr fruchtbaren Markgräfler Ackerbodens verbraucht würden. Dies ist eine schwere Last, viele Höfe sind auf die sicheren Erträge aus Spargel und Erdbeeren zwingend angewiesen. Als besonders kritisch wird auch die Einfädung in die Bestandsstrecke selbst angesehen, denn diese soll – verbunden mit einer Vielzahl Weichen – lärmintensiv direkt vor dem Ortsrand von Buggingen mit seinen Ortsteilen Seefeld und Kalisiedlung gebaut werden.

Bürgertrasse

Um all dem entgegenzuwirken, haben die betroffenen Kommunen im südlichen Breisgau und im nördlichen Markgräflerland die Alternativplanung „Bürgertrasse“ finanziert und als ihre Forderung übernommen. Die Ruhe soll im Markgräflerland unter anderem durch die Deckelung der Neubaustrecke mit Landschaftstunneln gewahrt bleiben. Die Tunneloberflächen sollen teilweise auch weiterhin durch Ackerbau, mindestens jedoch als Ausgleichsflächen genutzt werden können.

Ferner soll die Strecke seitlich steile, gepolsterte Böschungen erhalten, um den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten und den Lärm zu minimieren. Insgesamt könnte mit der Bürgertrasse die Lärmeinwirkung um zwei Drittel reduziert werden, der Lärmkorridor würde von 1.500 auf 400 Metern schrumpfen. Durch die konsequente Tieflage bliebe das optische Landschaftsbild in der Kurregion erhalten.

Auch auf die genaue Streckenführung will man Einfluss nehmen, für die Einfädelerung bei Buggingen sieht die „Bürgertrasse“ eine Lösung vor: Das Zusammentreffen der Neubaustrecke mit der bestehenden Rheintalbahnhof würde nach Süden ins freie Feld zwischen Buggingen und Hülgelheim verlagert, weiter weg von dichter Besiedelung.

Lärmzins

Allgemein wird am Ober- und Hochrhein bemängelt, was fast überall in Deutschland für Verstimmungen sorgt, wo Güterverkehr Lärm verursacht: Den Bahnunternehmen ist es im Grunde finanziell egal, ob der Transport mit möglichst leisen oder denkbar lauten Waggons erfolgt. Anders als bei-



Der Nahverkehr auf der hochbelasteten Oberrheinstrecke ist unzulänglich. Die kleineren Halte werden nur mit großen Taktlücken bedient.

spielsweise in der Schweiz sieht das deutsche Trassenpreissystem keinen Lärmzins vor.

S-Bahn-System fehlt

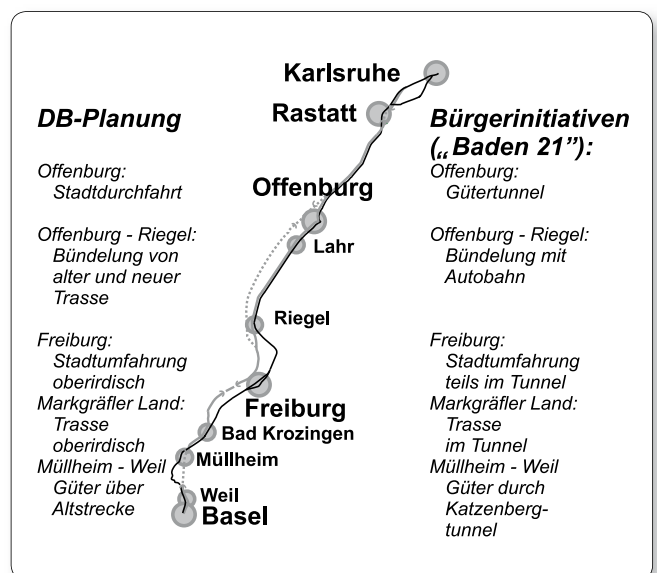
Am Oberrhein fehlt auf der Hauptstrecke ein S-Bahn-System für die optimale Erschließung. Während Ortenau- und Breisgau-S-Bahn auf den Linien quer zum Tal und bis in den Schwarzwald einen dichten Takt bei intensiver Erschließung bieten, ist auf der Hauptbahn nur der Regionalexpress ein verlässliches Angebot.

Mit relativ wenigen Halten und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wird versucht, zwischen den ICE- und den Güterzügen noch ein gutes Angebot zu bieten. Die kleineren Halte werden nur unregelmäßig und zur Zeit des Berufsverkehrs bedient. Neue Halte werden nicht eingerichtet.

Die Folge: Viele Ortschaften und Ortsteile zwischen Offenburg und Weil am Rhein – die eigentlich entweder aus eigener Größe oder durch ihr großes Einzugsgebiet Zugang zur Bahn haben müssten – ertragen zwar den nächtlichen Güterlärm, können aber nicht einsteigen.

Nicht ohne Gegenbewegung

Natürlich hat sich auch eine Gegenbewegung gegen die autobahnparallele Trasse eingefunden. „Bahn an die Bahn“ wird gefordert, hauptsächlich in den autobahn-nahen Dörfern Grafenhausen und Kürzell. Die „Gutachterliche Stellungnahme zur Bewertung der Variantenuntersuchung des Ausbaus der Rheintalbahnhof“, die der für die Regionalplanung zuständige Regionalverband Südlicher Oberrhein erstellt hat, sei keine Basis für ein regionalpolitisches Votum, heißt es in der „Grafenhausener Erklärung“, die sich dagegen wehrt, dass die A-5-Variante mit Zahlen unterlegt werden soll. Denn es gäbe keine Garantie, dass zukünftig kein Güterverkehr über die alte Badische Hauptbahn abgewickelt und dann wirklich alles leiser werde.



Kostensparende Planung kontra Bürgerinteressen: Die Bürgerinitiativen reagieren mit konstruktiven Gegenvorschlägen.

Aber es liegen Welten in der Professionalität und Argumentationsstärke zwischen dem Befürworter und den Gegnern der Autobahntrasse. Paradox ist jedoch, dass insbesondere die Gemeinde Grafenhausen bei ihrer Bauentwicklung in den letzten Jahrzehnten geradezu die Nähe zur Autobahn gesucht hat, die an Grafenhausen ohne jeglichen Lärmschutz vorbeiführt.

Mehrere Fastfood-Restaurants, ein Rasthof und ein Fernfahrerhotel sind als potente Gewerbesteuerzahler willkommen, egal wie viel Lärm sie in das Dörfchen tragen oder wie sehr das Ortsbild darunter leiden muss. Auch hat man allen Ernstes Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zur Autobahn zugelassen. Dabei könnte es am Ende in Grafenhausen sogar leiser werden, wenn die Bahn in Tieflage und die Autobahn dann hinter Lärmschutzwänden am Dorf vorbeiführen.

Forderungen nachvollziehbar

Alles in allem klingen die Forderungen und Konzepte der Bürgerinitiativen und betroffenen Kommunen sinnvoll. Vor allem aber ist ihr Anlass nachvollziehbar. Für die Akzeptanz des Verkehrsmittels Eisenbahn ist es wichtig, dass Neu- und Ausbauten nicht gegen den Willen der Bevölkerung vor Ort erfolgen; Lärm- und Erschütterungswirkungen müssen möglichst reduziert werden. Es genügt nicht, dass sich die Eisenbahn auf ihre generelle Umweltverträglichkeit zurückzieht.

Die Position der Bürgerinitiative

derFahrgast: Herr Dr. Diehl, die von Ihnen vertretene Bürgerinitiative setzt sich für eine alternative Planung der Oberreinstrecke ein. Warum engagieren Sie sich persönlich für diese Variante?

Dr. Roland Diehl: Die Variante besteht inzwischen aus fünf Teilen. Ich persönlich wohne im nördlichen Markgräflerland, wo die Neubaustrecke ungebündelt mit vorhandenen Verkehrswegen verläuft. Hier war die Bahnplanung für mich von Anfang an katastrophal, weshalb ich der Meinung war, dass die Bürger hier ihr Schicksal in die Hand nehmen müssen, um auf ihre Probleme hinzuweisen. Das Ziel ist es, die Politik davon zu überzeugen, dass die Bahnplanung geändert werden muss!

derFahrgast: Welche Probleme sehen Sie hier vorrangig?

Diehl: Im nördlichen Markgräflerland sehe ich als vorrangiges Problem, dass auf einer Strecke von knapp zehn Kilometern 16 Brückenbauwerke bzw. Unter- oder Überwerfungsbauwerke gebaut werden müssten. Dies wäre der Ruin für die Landschaft vor den Toren von Bad Krozingen – immerhin Baden-Württembergs umsatzstärkstes Heilbad. Die jetzige Planung bedroht sehr viele Arbeitsplätze und stellt ein großes wirtschaftliches Potenzial infrage!

derFahrgast: Welche Probleme sehen Sie auf dem mittelbadischen Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel?

Diehl: Da sehe ich als größtes Problem den Lärm. Nach Ausbau der Strecke Rotterdam – Genua sollen hier 100.000 Güterzüge pro Jahr massivst durch Wohnbebauung geführt werden. Das ist einfach nicht zumutbar!

derFahrgast: Was sind Ihre konkreten Forderungen für die Ausbaustrecke bzw.



Foto oben: Lärm ganz nah: Ein Güterzug durchfährt Lahr. Das soll nach dem Willen der Bürger nicht so bleiben. Foto unten: Autobahn ohne Lärmschutz in Grafenhausen. Die Autobahntrasse könnte Besserung bringen. Aber die Arbeitsplätze für die Versorgung der Fernfahrer ist dort einigen Bürgern wichtiger.

für die Neubaustrecke zwischen Offenburg und Buggingen?

Diehl: Zwischen Offenburg und Buggingen hätten wir gerne die Güterstrecke an der A 5, denn dort sehen wir die besten Möglichkeiten, das Lärmproblem mit aktiven Maßnahmen in den Griff zu bekommen. Außerdem wäre dann die alte Rheintalbahn vom Güterverkehr entlastet und man könnte endlich einen Nahverkehr anbieten, wie ihn sich der Bürger wünscht!

derFahrgast: Wäre das nicht, wie Kritiker Ihnen durchaus vorwerfen, das sogenannte St.-Florians-Prinzip, also dass man den Verkehr einfach nur möglichst weit weg von der eigenen Türe haben möchte?

Diehl: Das hört sich auf den ersten Blick vielleicht so an, aber St. Florian ist der Letzte, den wir bemühen wollen! Wir wollen natürlich nicht den Lärm einfach nur nach

Westen verschieben, sondern wir sagen: Aus Gesamtsicht der Region lässt sich der Lärm an der A 5 mit aktiven Maßnahmen, die über den gesetzlichen Mindeststandard hinausgehen, sehr gut in den Griff bekommen. So gut, dass es dort nicht lauter wird, als es heute eh schon ist! Im Zuge des Ausbaus der A 5 auf sechs Spuren kann man in Sachen Lärmschutz noch sehr viel tun!

derFahrgast: Herr Dr. Diehl, wir danken Ihnen für das Gespräch!

Dr. Roland Diehl ist Vorsitzender des Sprechergremiums der Interessengemeinschaft Bahnprotest am Ober- und Hochrhein (IG BOHR) und Vorsitzender des Vereins Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland (MUT) e.V. Das Gespräch führte Matthias Oomen.

Position des Fahrgastverbands PRO BAHN

derFahrgast: Herr Paßlick, welchen Stellenwert hat aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN der Lärmschutz für die Bürger am Oberrhein?

Frank-D. Paßlick: Die negativen Auswirkungen von Lärm auf Gesundheit und Lebensqualität sind hinlänglich bekannt. Für die von der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs in erheblichem Umfang betroffenen Bürger am Oberrhein ist die Beschäftigung mit dem Thema Lärmschutz eine Pflichtaufgabe.

In der öffentlichen Diskussion fällt allerdings auf, dass der Lärm des Schienenverkehrs nicht ins Verhältnis gesetzt wird zu den übrigen Lärmquellen. Beim gerade stattgefundenen ersten Spatenstich zum sechsspürigen Autobahnausbau (A 5) bleibt das Thema Lärmschutz marginal.

derFahrgast: Sind alle Vorschläge der Bürgerinitiativen zur Verlegung der zusätzlichen Gleise an die Autobahn zu begrüßen? Und welche Nachteile für den Personenverkehr sind damit verbunden?

Paßlick: Beim Blick auf die Landkarte drängt sich die Variante der autobahnparallelen Güterzugstrecke geradezu auf. Die Besiedlung des Oberrheingrabens hat während der letzten 2000 Jahre von den Seitentälern und der Vorbergzone stattgefunden, denn der Rhein suchte sich, bevor er kanalisiert wurde, nach jedem Hochwasser neue Wege durch das breite Tal. Die Autobahn verläuft im eher dünn besiedelten Raum in den Niederungen. Die Verlegung der Gütergleise an der Autobahn zwischen Offenburg und Riegel (ab dort bis Buggingen bereits nach bestehender Planung) könnte deren Lärmschutz verbessern bei gleichzeitiger wesentlicher Verringerung der Anzahl der betroffenen Bürger. Der Eingriff in die Natur und die durchaus schützenswerten Naherholungsgebiete ist erheblich.



Die Bündelung von Alt- und Neubaustrecke bietet betrieblich die größte Flexibilität. Einige Ortsdurchfahrten bieten genügend Platz für vier Streckengleise, hier in Orschweier.

Nach den bisherigen Erfahrungen werden allerdings, abgesehen von HGV-Strecken, die neu zu trassierenden Gleise betrieblich für Mischverkehr genutzt: hier für schnellen Fern- und für Güterverkehr.

Da in Deutschland der Fernverkehr so schnell fährt, wie es geht (und nicht, wie es fahrplansystematisch sinnvoll wäre), werden Güterzugfahrtrassen durch Fernverkehrstrassen durchschnitten. Damit müssen zwangsläufig weiterhin viele Güterzüge über die bisherige Rheintalbahn fahren. Die erwünschte Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots und der Taktfahrplan zur Optimierung der Knoten Offenburg und Freiburg werden durch den Vorrang internationaler Güterzugtrassen gefährdet. Eine flexible Disposition durch Überleitstellen zwischen Fernbahn (Neubau) und Rheintalbahn (Bestand) ist nicht möglich.

derFahrgast: Reichen die geplanten Lärmschutzmaßnahmen entlang der bisherigen Trasse aus, insbesondere im Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel? Welche Vorteile bietet der Ausbau der vorhandenen Trasse?

Paßlick: Eine Pauschalantwort auf diese Frage würde den sehr unterschiedlichen Gegebenheiten entlang der Strecke nicht

gerecht, eine detaillierte Antwort andererseits würde nicht nur den Rahmen sprengen, sondern auch die stark differierenden Ansichten offenbaren. Wie der bereits fertiggestellte Abschnitt der Ausbaustrecke zwischen Rastatt-Süd und Offenburg zeigt, bringt ein Neubau als Bündeltrasse der vier Gleise erhebliche Vorteile für den Lärmschutz der Bestandstrasse. Es sollten in größerem Umfang Besichtigungsfahrten der zukünftig betroffenen Anrainer zur nördlichen Zulaufstrecke stattfinden. Damit könnten nicht nur die Geräusch- und Erschütterungsverminderungen durch einen neuen Oberbau und den Einsatz modernen Rollmaterials, sondern auch unterschiedliche Ausführungen des passiven Schallschutzes an der Strecke demonstriert werden. Für die Anlieger an

Frank-D. Paßlick ist Ingenieur der Elektrotechnik und Schienenfahrzeugtechnik und beobachtet die politische und technisch-betriebliche Entwicklung des Eisenbahnwesens im Südwesten und stellt seine Fachkenntnisse auch dem Fahrgastverband PRO BAHN für die politische Arbeit zur Verfügung. Die Fragen stellte Rainer Engel.

Ortsdurchfahrten wäre das abschrecken-
de Beispiel viel zu hoher Lärmschutzwän-
de auf der Gemarkung Baden-Baden zu
besichtigen.

derFahrgast: *Welchen Stellenwert hat
für Sie ein Güterzugtunnel für Offenburg?
Würde eine auf eine Höchstgeschwindig-
keit von 120 km/h ausgelegte Trassierung
einen sinnvollen Anschluss an die vorhan-
denen Strecken ermöglichen?*

PaBlick: Die vier Streckenkilometer
145,5 bis 149,5 (Mitte Bf Offenburg nach
Süden) gehören zu den besonders pro-
blematischen Abschnitten des viergleisi-
gen Ausbaus. Auf einer Ebene durchdrin-
gen sich die Verkehrsachsen des FV
(Rheintal, Schwarzwaldbahn), des NV
(Karlsruhe/Renchtal/Strasbourg – Offen-
burg und Basel/Konstanz/Freudenstadt –
Offenburg) und des GV (Rheintal, Europa-
bahn, Schwarzwaldbahn). Dazu ist der
Einbau von 18 Weichen und drei doppel-
ten Kreuzungsweichen mit außen liegen-
den Zungen im Offenburger Bahngraben
vorgesehen. Güterzüge müssen zwischen
Güterbahnhof und Fernbahn in der Regel
drei der sechs Gleise queren. Diese Lärm-
quelle, wie auch die anschließende Bo-
genfahrt mit geringem Halbmesser, ist
mitten im Stadtgebiet nur durch Maßnah-
men zu bewältigen, die kaum vertretbare
Eingriffe in das Stadtbild und die Lebens-
qualität der dort lebenden Menschen be-
deuten.

Durch den Bau eines Güterzugtunnels,
der zukunftsorientiert für 160 km/h ausge-
legt werden sollte, entstehen allerdings
neue Probleme nördlich von Offenburg.
Zwangspunkte ergeben sich durch die
langen Rampen und die Überleitstelle auf
die Fernbahn. Dazwischen müssten Teile
des bisherigen Güterbahnhofs ausge-
lagert werden. Das ist wegen der notwen-
digen Längenentwicklung kaum möglich.
Der neue Tunnel befände sich nicht nur

unter dicht bebautem Innenstadtgebiet,
sondern würde auch in flachem Winkel den
geologisch sensiblen Mündungsbereich des
Kinzigals in den Oberrheingraben schnei-
den. Eine planfeststellungstaugliche Unter-
suchung der Alternative Güterzugtunnel
steht noch aus.

derFahrgast: *Schon heute gibt es durch
Freiburg eine Güterzugtrasse. Warum wird
sie heute suboptimal genutzt und nicht in die
Planungen eines Neubaus einbezogen?*

PaBlick: Die Nutzung der vorhandenen Gü-
terzugstrecke ist besonders in Süd-Nord-
Richtung problematisch, denn es werden
am Abzweig Leutersberg südlich von Frei-
burg wie auch im nördlichen Stadtteil Zäh-
ringen die Fahrwege des Nord-Süd-Ver-
kehrs gekreuzt. Am Hausbahnsteig des
Hauptbahnhofs erleben die wartenden
Fahrgäste daher häufig Durchfahrten von
Güterzügen (was bereits zu einem Unfall ge-
führt hat). Freiburg Hbf bietet keinen Raum
für bahnsteiglose Durchfahrtsgleise, eine Auf-
teilung in getrennt geführte Güter- und Per-
sonenverkehrsgleise mit Überwerfungsbau-
werken weit außerhalb der Stadt wäre nicht
vermittelbar. Daher beruhen die Planungen
auf einer autobahnparallelen NBS für Güter-
züge zwischen Riegel und Buggingen.

derFahrgast: *Würde eine Güterumgehung
für Freiburg, die nur auf 120 km/h ausgelegt
ist, eine umweltverträglichere Streckenfüh-
rung ermöglichen?*

PaBlick: Die Forderungen der Bürgerinitia-
tiven lauten „Tieferlegung“ und „teilweise
Deckelung“. Außerdem gibt es viele Ein-
sprüche bezüglich der Ein- und Ausfä-
delungsbauwerke mit einer Vielzahl Wei-
chen zur Überleitung. Diese Bauwerke sind
ordentlich geplant, höher liegende Gleise im
Überwerfungsbereich werden vom leiseren
Personenverkehr befahren. Eine siedlungs-
ferne Lage der Überleitungsweichen kann

nur teilweise realisiert werden. Die Tiefer-
legung ist in weiten Bereichen der NBS
parallel zur Autobahn nicht möglich. Viele
Verkehrswege (Straße und Schiene) und
Oberflächengewässer kreuzen, der hohe
Grundwasserstand erfordert schon bei
geringen Tieferlegungen sehr aufwendige
Trogbauwerke. Im Bereich zwischen Mun-
zingen und Buggingen wurden seitens der
Bürger beachtenswerte Alternativtrassie-
rungen zur Verbesserung der Umweltver-
träglichkeit vorgeschlagen.

derFahrgast: *Der Landkreis Lörrach be-
klagt und hat dies auch durch ein Gutach-
ten belegt, dass der Güterverkehr im Be-
reich des Katzenbergtunnels auf der
Altstrecke verbleiben und durch die Ort-
schaften fahren soll. Wäre es nicht güns-
tiger, hier auch den Güterverkehr durch
den Tunnel zu schleusen?*

PaBlick: Selbst bei sehr komplexen Bau-
vorhaben, wie z. B. Stuttgart 21, erinnert
die Vorgehensweise bei der Planung oft-
mals an Modelleisenbahner. Es liegen mir
Entwürfe für den Bereich Katzenberg aus
der Zeit vor, als in Deutschland die ersten
HGV-Strecken geplant und gebaut wor-
den sind. Dieser Geist des „Fahrzeitge-
winn“ zwischen A und B schwebte von
Anfang an über dem Katzenberg-Tunnel.
Das Gutachten des Landkreises Lörrach
erfreut den Eisenbahner durch eine dem
Bildfahrplan ähnliche Darstellung. Da sind
sehr schön Fahrtrassen des FV und sol-
che des GV berührungsfrei eingezeichnet,
wodurch der Nachweis geführt werden
soll, dass stündlich sechs Güterzüge pro
Richtung durch den Tunnel fahren könn-
en. Allerdings beschränkt sich dieser
Nachweis auch wieder nur auf den Ab-
schnitt zwischen A und B. Dann muss da
eben, wenn der FV die Trasse braucht,
auf den anderen Gleisen Platz sein! Die
Trassenanfrage kommt aber zwischen
Muttentz und Maschen, nicht zwischen
Eimeldingen und Schliengen. Natürlich
müssen die Güterzüge durch den Tunnel.
Braucht der FV wirklich den Fahrzeit-
gewinn? Gönnen denn niemand den ICE-
Fahrgästen den schönen Ausblick über
das Rheintal am Isteiner Klotz?

derFahrgast: *Besserer Lärmschutz – wer
soll das bezahlen? Können und müssen
wir uns das leisten?*



*Der Bau einer
Stadtumfahrung
für Offenburg
könnte den Halt
von ICE-Zügen
in Frage stellen.*

Paßblick: Um Missverständnisse zu vermeiden: Lärmschutz ist eine ganz wichtige gesellschaftliche Aufgabe. Wilhelm Busch hat den Kern des Problems mit seinem Reim „Musik wird oft nicht schön gefunden, weil stets sie mit Geräusch verbunden“ trefflich beschrieben. Ein Geräusch ist dann störend, wenn der Empfänger keinen Bezug dazu hat. Mich stört das in dB (A) knapp über der Hörschwelle messbare Gequäke aus dem Ohrstöpsel eines Mitreisenden im Zug viel mehr als das ungleich lautere Geräusch vorbeifahrender Güterzüge in sechs Metern Entfernung vor meinem Schlafzimmerfenster im ehemaligen Bahnwärterhaus. Für große Teile der Bevölkerung ist der Bezug zum Schienenverkehr (schon in zweiter oder

dritter Generation) verloren gegangen. Bahn stört, ob am Bahnübergang oder als Geräuschereignis. Die sechsspurige Autobahn wird hingenommen, ja ignoriert, die viergleisige Schienenstrecke aber nicht. Was wir uns leisten sollten, ist die Verminderung des Lärms am Ort der Entstehung. Die Technologie für aktiven Lärmschutz steht zur Verfügung.



Ortsdurchfahrt Bad Bellingen: auch hier sollen die Güterzüge den Ort verlärmern, obwohl parallel ein Tunnel gebaut wird.

„Bürger dürfen mitreden“

So titelte die Presse über einen ersten Erfolg der Bürgerbewegung: die Bildung eines Projektbeirats.

■ Am 5. Oktober hat der Projektbeirat zur Trassenführung der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel seine Arbeit aufgenommen. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Ministerpräsident Günther Oettinger hatten die Einrichtung dieses Gremiums in ihrem Spitzengespräch am 10. Juli 2009 vereinbart. In den Beirat werden bis zu 23 Mitglieder berufen. In dem Gremium werde Bundesverkehrsministerium, Eisenbahnbundesamt, DB Netz AG, der Innenminister und der Finanzminister des Landes Baden-Württemberg vertreten sein. Die Region wird durch den Regierungspräsident in Freiburg, die Landräte der betroffenen

Landkreise, den Ersten Bürgermeister der Stadt Freiburg und die für die Regionalplanung zuständigen Regionalverbände Südllicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee jeweils durch ihre Repräsentanten vertreten sein. Auch ein Vertreter des Dachverbands der Bürgerinitiative IG BOHR wird vertreten sein. Der Vorsitz wird gemeinsam vom Bund und dem Land Baden-Württemberg geführt. Der Projektbeirat soll noch vor dem jeweiligen Planfeststellungsbeschluss die vorgeschlagenen Varianten bewerten, alternative Lösungen vorschlagen und Verbesserungen, zum Beispiel beim Lärmschutz, in das Verfahren einfließen lassen. Der Stuttgarter Innenminister Heribert Rech

sagte: „Ich freue mich, dass der Projektbeirat seine Arbeit aufnimmt. Wir werden eine unvoreingenommene Prüfung aller Trassenvarianten vornehmen und wollen dabei eine offene, sachliche und Konsens erzeugende Diskussion.“ Schon auf der ersten Sitzung des Projektbeirats in Berlin am 5. Oktober konnte ein wichtiges Ziel der Betroffenen durchgesetzt werden: Der Abschluss der laufenden und zukünftigen Planfeststellungsverfahren sollen erst Rechtskraft erlangen, wenn der Projektbeirat abschließend darüber verhandelt hat. Das kommt einer Aussetzung der formellen Verfahren gleich.

Der Kommentar:

■ Mit diesem Gremium hat ein solches Großprojekt in Deutschland erstmals die Chance, vor der förmlichen Planfeststellung breiter diskutiert zu werden – und nicht erst in einem rechtlichen Verfahren, das letztlich zum Gericht führt, wenn die Bürgerinteressen von der Verwaltung unter den Tisch gekehrt werden. Ein enormer Erfolg ist die Gründung dieses Gremiums auch für die Bürgerbewegung am Oberrhein. Nicht nur sie, sondern auch die regionalen Gebietskörperschaften werden die Interessen der Region an mehr Lärmschutz und weniger Flächenzerschneidung vertreten. Zwar hatte die Einberufung der ersten Sitzung nach

Berlin – sechseinhalb ICE-Stunden von der Region entfernt – den Anstrich, dass die Bürger, wenn sie etwas bei den Mächtigen erreichen wollen, erst einmal ihre Aufwartung am Regierungssitz machen müssen.

Aber der Erfolg hat die weite Reise belohnt. Die ungewöhnliche Entschlossenheit der Bürger in Baden, ihre Rechte andernfalls juristisch in langen Verfahren durchzusetzen, hat dies möglich gemacht.

Rainer Engel