

Frankfurter Allgemeine

ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Aktuell Frankfurter Allgemeine Zeitung

Eisenbahnnetz

Frieden kostet

20.10.2011

Die Schweiz baut den längsten Bahntunnel der Welt - aber Deutschland und Italien kommen mit dem Ausbau des vor- und nachgelagerten Schienennetzes nicht nach.

Von KERSTIN SCHWENN

Artikel

Die Expedition beginnt in Sedrun. Die Skilifte in dem Graubündner Bergdorf auf gut 1400 Metern Höhe sind im September noch geschlossen. Die Attraktion liegt auch gar nicht auf dem Berg, sondern darin. Denn vor ein paar Jahren zogen hier Tunnelbauer aus aller Welt zu den schweizerischen Bergbauern: Von Sedrun aus führt ein Schacht senkrecht hinunter in den Gotthard-Basistunnel, den mit 57 Kilometern längsten Bahntunnel der Welt.



© KERSTIN SCHWENN

Licht am Ende des Tunnels: 2017 könnte der längste Bahntunnel der Welt in Betrieb genommen werden.

Wer auf die Baustelle im Erdinnern will, muss Bürokleidung gegen orangefarbenen Overall tauschen, Lederschuhe gegen Gummistiefel, Sonnenbrille gegen Augenschutz und Helm. Im Lastenfahrstuhl geht es mit einer Geschwindigkeit von 12 Metern in der Sekunde 800 Meter tief nach unten. Es weht und staubt, und es ist stockdunkel im Käfig. Unten angekommen im künstlichen Licht, steht der Besucher nach ein paar Schritten in der Oströhre des Tunnels. Von Ende 2016 an sollen hier Züge mit bis zu Tempo 250 durchbrausen - rund 550 Meter über Normalnull auf dem Weg von Zürich nach Lugano oder, über den Schweizer Tellerrand geschaut, von Rotterdam nach Genua. Im Personenverkehr soll der Tunnel in Verbindung mit dem südlichen Ceneri-Basistunnel die Fahrzeit Zürich-Mailand um eine Stunde auf 2 Stunden und 40 Minuten verkürzen. Der Gotthard-Basistunnel ist das Herzstück des europäischen Verkehrskorridors "Nummer Eins".



Im Tunnel

© KERSTIN SCHWENN

Noch herrscht Baubetrieb im Berg. **Vor genau einem Jahr gelang den Tunnelbauern der Durchstich der Oströhre**, in diesem März dann der Weströhre. Mit allen Quer- und Verbindungsstollen sind insgesamt 153,5 Kilometer Tunnel angelegt. Jetzt steht der Ausbau an; seit kurzem kommen die Eisenbahner herunter, um Gleise und Sicherheitstechnik zu verlegen. Ein Besuch im Tunnel ist kein Spaziergang, es ist stickig und heiß, zuweilen mehr als 40 Grad. Dem Besucher schlägt der Rucksack mit Wasserflasche und Rettungsgerät bei jedem Schritt schwer ins Kreuz; Nasenklemme und Sauerstoff erlauben im Brandfall den Weg bis zur nächsten Notfall-Kammer. Das

Arbeiten in der Tiefe, Hunderte Meter Fels über dem Kopf, ist hart. 24 Millionen Tonnen Stein wurden hier seit 2002 bewegt. Oben ist der Schutt schon fast weggeräumt - oder verarbeitet, denn daraus werden Straßenbaustoffe gewonnen.

Rund 150 Kilometer nordwestlich von Sedrun, nördlich von Basel auf deutschem Boden, wird auch gerade ein Tunnel gebaut, der Katzenbergtunnel. Mit 9,3 Kilometern nimmt er sich im Vergleich zum Gotthard-Projekt bescheiden aus. Doch auch ihm gehört ein Superlativ: Er ist der längste deutsche Tunnel im Bau. Und die Tunnelbauer sind hier ebenso stolz wie ihre Kollegen in der Schweiz. Die Projektingenieure der Deutschen Bahn, Hans-Georg Haid und Thomas Zieger, erzählen begeistert vom Durchstich, vom Löschwasser-System und von der architektonischen Gestaltung des Bauwerks, vom Bug an der Südeinfahrt und den Schlitzfenstern im Beton, die den "Sonic-Boom-Effekt" verringern sollen, jenes physikalische Phänomen, das entsteht, wenn ein schneller Zug in einen Tunnel ein- und ausfährt. Der Schweizer Chefingenieur des Gotthard-Tunnels, Heinz Ehrbar, Techniker durch und durch, schwärmt von der Formensprache, die die Architekten für den Tunnel und seine Zuläufe gefunden hätten - die so viel schöner sei als im Lötschbergtunnel nebenan.

Auch der Katzenbergtunnel, der Ende 2012 fertig werden soll, ist Teil des Transeuropäischen Korridors. Bisher fährt die Bahn noch den Umweg um den Isteiner Klotz zwischen Freiburg und Basel. Der Tunnel ist ein zentrales Vorhaben des vierspurigen Ausbaus der hochbelasteten Rheintalbahn, auf der die Güter- und Personenzüge ihren Weg von Rotterdam über Emmerich an der deutsch-holländischen Grenze bis an die deutsch-schweizerische Grenze bei Basel und darüber hinaus nehmen. Mehr Schienenwege sind notwendig, damit der zusätzliche Verkehr, den Fachleute vorhersagen, nicht nur auf der Straße abläuft.



© SETZER, CLAUS

Kein Verweigerer: Roland Diehl ist Sprecher der Bürgerinitiative IG Bohr. Er ist nicht generell gegen die Neubaustrecke, will sie aber menschlicher ausgestaltet wissen

Deutschland hat sich 1996 im Staatsvertrag von Lugano gegenüber der Schweiz verpflichtet, die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel viergleisig auszubauen. Die Schweizer haben für ihre Projekte eigens einen Finanzierungsfonds gegründet, das Volk hat in drei Abstimmungen zugestimmt. Etwa 24 Milliarden Franken werden die Projekte der Neuen Alpentransversale (Neat) in der Endabrechnung wohl kosten. Ende 2016 sollen die ersten Züge durch den Gotthard-Basistunnel rollen. Er wird sich aber in den nächsten Jahrzehnten nur amortisieren, wenn auch die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien ausgebaut sind. Doch da hakt es gewaltig. Die Schweizer Regierung blickt mit Sorge auf die Entwicklung in den Nachbarländern. Der italienische Staatsbahnchef Mauro Moretti gab im August zu verstehen, dass sich Italien den teuren Ausbau nicht leisten könne. Die Italiener wollen jetzt mit Hilfe moderner Sicherheitstechnik Kapazitäten erhöhen - und so erreichen, dass alle zwei Minuten ein Zug auf der Strecke sein kann.

Auf deutscher Seite sieht es nicht viel besser aus. Der Katzenbergtunnel ist zwar bald fertig, auch die Strecke zwischen Karlsruhe und Rastatt ist ausgebaut, dort fehlt nur der Rastatter Tunnel. 1,8 Milliarden Euro sind schon ausgegeben. Doch zwischendrin klaffen riesige Lücken. Für einige Streckenabschnitte - zum Beispiel die Trassen südlich von Offenburg - existieren noch keine Planfeststellungsbeschlüsse, also hat die Deutsche Bahn kein Baurecht. Nicht nur das: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer weiß noch gar nicht, wie er das Vorhaben, das geschätzt 5,7 Milliarden Euro kosten soll, in den nächsten Jahren aus seinem Etat bezahlen soll. Das Projekt ist nicht "durchfinanziert". Jede Nennung von Abschlussterminen verbietet sich so. Vereinbarungen im Vertrag von Lugano lässt man als Absichtserklärungen gelten.

Den Geldmangel im Hinterkopf, ist mancher nicht unglücklich, dass er die Bauverzögerungen auf einen anderen Umstand schieben kann: den Bürgerprotest. Der Widerstand hat sich über acht Jahre formiert und in der Bürgerinitiativen-Gemeinschaft "IG Bohr" (Bahnprotest an Ober- und Hochrhein) institutionalisiert. Bahningenieure wie Haid haben nicht erst am Beispiel "Stuttgart 21" gelernt: "Wir kommen mit der Haltung ‚Das Gesetz ist auf unserer Seite‘ nicht mehr durch." Dennoch wollen sie sich auf ihr Baurecht verlassen können, wenn erst einmal ein Planfeststellungsbeschluss da ist.



Heinz Ehrbar mit Kollegen im Tunnel

© KERSTIN SCHWENN

Heute rauschen im Rheintal die Personen- und Güterzüge durch die Vorgärten, nachts manchmal alle fünf Minuten. Die Zahl der Züge könnte sich nach dem Ausbau verdoppeln. In einem Gutachten haben Verkehrsforscher im Auftrag der IG Bohr sogar eine theoretische Kapazität von 700 Güterzügen errechnet. Die vereinten Bürgergruppen zählen mittlerweile 22 000 Mitglieder, wie ihr Sprecher Roland Diehl, promovierter Physiker im Ruhestand und Sohn eines Eisenbahners, stolz erzählt. Die meisten wollen sich nicht als Projektgegner verstanden wissen. "Wir sind für die Strecke, aber nicht so", sagt Diehl. "Uns geht es nicht um kleine Schnecken, die wir schützen wollen, sondern wir wenden uns gegen den Lärm, der die Menschen krank macht."

Gegen die Trassenplanung der Bahn reichten die südbadischen Anwohner 172 000 Einwendungen ein. Das Freiburger Regierungspräsidium entschied Anfang des Jahres zur Überraschung des Bahnkonzerns, die Planung müsse noch mal überarbeitet werden. Besonders kritisch betrachtete das Amt die Vorhaben rund um Offenburg. Selbst Bahnchef Rüdiger Grube ließ der Lärm nicht kalt, als er im vorigen Herbst zum ersten Mal dort auf der Zaubrerflötenbrücke gewesen ist. "Alles ist offen rund um Offenburg", sagen auch die Bahningenieure. "Baden 21" enthält ein Bündel von Forderungen der Projektkritiker. Der frühere Bahnchef Hartmut Mehdorn hatte noch gepoltert: "Wenn einer es bezahlt, bauen wir auch einen Tunnel in Offenburg." Mit solchen Aussagen kommen Staat und Unternehmen heute beim Bürger nicht mehr an - da helfen auch keine Hinweise auf die strengen Sparvorgaben von Eisenbahn Bundesamt und Bundesrechnungshof.

In Sachen Bürgerprotest gegen Großprojekte in der Infrastruktur nimmt die Politik spätestens seit der Erfahrung mit "Stuttgart 21" nichts mehr leicht. Auch an Gleisen der Rheintalbahn haben schon Strohballen gebrannt, und die Polizei rückte an, als Demonstranten die Veranstaltungshalle blockierten, in der am dritten Tag hintereinander ein Erörterungstermin zur Planung der Deutschen Bahn stattfinden sollte. "Reine Show-Termine" nennt Diehl solche Runden. Die Bahn bekomme da nur Gelegenheit, ihre Planung zu rechtfertigen, ohne sich mit den Verbesserungsvorschlägen der Kritiker auseinanderzusetzen. Diese klassische Art der Bürgerbeteiligung erweist sich überall in Deutschland als Mangel. Sie schafft nicht mehr genug Akzeptanz.

Abhilfe schafft nur die Einbeziehung der Bürger im frühen Planungsstadium - bevor der Bauherr den ersten Bauantrag stellt. Dafür ist es im Rheintal zu spät. In Südbaden soll nun ein Projektbeirat den Missstand überwinden helfen, darin sitzen 30 Leute aus Bund, Land, Kommunen, aus der Bahn und den Bürgerinitiativen. Ursprünglich wollte man sich alle zwei Monate treffen, jetzt passiert es seltener. Auf der letzten Sitzung im Februar - noch vor dem Wechsel zu Grün-Rot in Baden-Württemberg - wurden zwei der sechs Kernvorschläge von "Baden 21" intensiv diskutiert. Ein erster - nämlich nicht

nur die Personenzüge, sondern auch alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel und nicht am Berg außen vorbei zu leiten - ist in die Bahnplanung eingeflossen.

Als Kernproblem der deutschen Infrastrukturplanung erweist sich nicht nur in diesem Fall die lange Dauer der Verfahren. Ein Bahningenieur kann fast ein ganzes Berufsleben mit einem Projekt wie dem Katzenbergtunnel verbringen: Ende der siebziger Jahre gab es erste Planungen, erst heute wird gebaut. Der Charakter des Vorhabens hat sich seit damals grundlegend gedreht. Gedacht war der vierspurige Ausbau der Rheintalbahn einst vor allem dazu, den ICE-Personenverkehr noch schneller zu machen. Heute steht der Ausbau für den wachsenden Güterverkehr im Vordergrund - ohne dass dies in Änderungen der Bahnplanung größeren Niederschlag fände. Diehl konstatiert die Folge: "gefühltes Unrecht" beim Bürger. Fachlich sehen sich die Bürgerinitiativen längst auf Augenhöhe: "Wir bedienen uns inzwischen der Hilfe kompetenter Planungsbüros; unser Schwarm ist intelligenter als die Bahnplaner."



Ein Leben für den Gotthard-Tunnel: Der Schweizer Bauingenieur Heinz Ehrbar arbeitet seit Jahrzehnten an dem Projekt

© HAURI, MICHAEL

Jetzt soll nachgearbeitet werden. Nicht nur der Tunnel in Offenburg steht zur Entscheidung an, nach Ansicht der Bürgergruppen soll auch die neue Bahntrasse im Süden an die Autobahn verlegt werden. Das Argument der Bahn, beide Trassen sollten künftig parallel laufen, um Lärmschutz bezahlbar zu machen, weist Diehl zurück. Das Bundesverkehrsministerium habe längst signalisiert, dass bei Verlegung auch die alte Trasse in das Lärmschutzprogramm aufgenommen werde. Doch naturgemäß gibt es auch von den Autobahn-Anrainern Proteste. Weder der grüne Landesverkehrsminister Winfried Hermann noch Ramsauers Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle wollen diese Einwände vernachlässigen - die nun wiederum Diehl für überzogen hält. Auf der Sitzung des Projektbeirats Ende September in Berlin wurde wieder über Baden 21 diskutiert, es wurden neue Prüfaufträge verteilt. Was den Offenburger Tunnel angeht, könnte es im Dezember schon zum Schwur kommen. Gretchenfrage bleibt das Geld. Scheurle verweist darauf, dass das Eisenbahnbundesamt keine Luxusplanung genehmigen werde, das müssten die Bürgerinitiativen einsehen. Der Staatssekretär, der dem Minister die unangenehmen Termine im Rheintal abnimmt, spricht von einem Spannungsverhältnis von "Akzeptanz und Finanzierbarkeit".

Wer in welchem Umfang die Mehrkosten trägt, die sich nach Diehls Rechnung auf 900 Millionen Euro und nach Rechnung der Bahn auf mehr summieren könnten, ist derzeit ungewiss. Die alte Landesregierung hatte mit dem Bund die mündliche Vereinbarung, die neuen Lasten zu halbieren. Die neue Landesregierung hat jetzt eine Drittelung der Mehrkosten ins Gespräch gebracht, die Deutsche Bahn müsste mit ins Boot, sie sträubt sich noch.

"Frieden kostet", resümiert derweil der Schweizer Tunnelbauer Ehrbar. "Und man muss jeden Zentimeter begründen, den man baut." Auch in der Schweiz haben nicht nur Klagen unterlegener Bieter, sondern auch Bürgerproteste das Gotthard-Projekt um Jahre verzögert. Die Anwohner konnten sich etwa nicht einig werden, wo der Tunnel den Berg verlassen soll. Auch der Lärmschutz war ein wichtiges Thema, manches Mal war nur finanzielle Hilfe ein Trost für die Anwohner.

In der Schweiz warten sie nun ungeduldig darauf, dass die Planung im deutschen Rheintal vorangeht. Es kommt nicht auf ein Jahr an, heißt im Schweizer Bundesamt für Verkehr, so schnell würden die Kapazitäten auf der Strecke nicht gebraucht. Mit zunächst 100 Zügen am Tag kalkuliert der Betreiber des Gotthard-Basistunnels, die Schweizer Staatsbahn SBB, mit zwei Personenzügen und etwa fünf Güterzügen in der

Stunde. Eine Verzögerung um fünf Jahre oder mehr könnte ins Gewicht fallen. Ein solcher Zeitverzug wäre aber nicht auszuschließen, wenn es trotz Projektbeirat in Deutschland zu Gerichtsverfahren kommt.

Dann würden womöglich so wenige Züge fahren, dass die Schweizer doch die bald nur als Nothalt dienende Mittelstation unterhalb von Sedrun öffnen könnten - und damit Graubünden an die Hochgeschwindigkeitsstrecke anbinden. Der Raum dafür ist da, die Wartehalle 800 Meter unter der Erde schon zu besichtigen. Mit der Station Porta Alpina, dem "tiefsten Bahnhof der Welt" behielte Sedrun die Attraktion im Berg, selbst wenn der letzte Bauarbeiter abgezogen ist.

Quelle: F.A.Z.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2011
Alle Rechte vorbehalten.