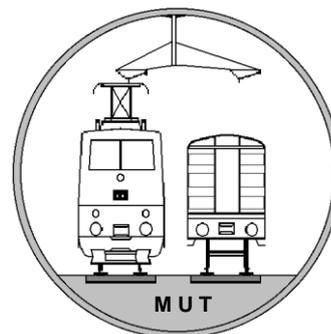


## MUT

**M**ensch und **U**mwelt schonende DB-**T**rasse  
Nördliches Markgräflerland e.V.

---



### Pressebericht

#### Status Bürgertrasse Ende 2018

**Kontaktadresse:**

**M U T e.V.**

c/o Geschäftsstelle

Eichenweg 13

79189 Bad Krozingen

Tel.: 07633-13171

Fax: 07633-13171

Email: [info@mut-im-netz.de](mailto:info@mut-im-netz.de)

Web: [www.mut-im-netz.de](http://www.mut-im-netz.de)

31. Dezember 2018

#### „Bürgertrasse 2018“ und Ausbau der Rheintalbahn

### Das Plankonzept der Bürgertrasse steht, aber Vieles ist noch ungeklärt

Etwas südlich der A5-Anschlussstelle Freiburg-Süd bis zur bestehenden Rheintalbahn im Raum Müllheim wird im Grenzbereich Breisgau/Markgräflerland ein Bahnkörper mit zwei Gleisen neu gebaut, der ausschließlich dem Schienengüterverkehr dient: Die „Bürgertrasse“. Sie ist die Verlängerung der Bahntrasse, die im Raum Freiburg entlang der A5 geführt wird und im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn künftig die Freiburger Kernstadt von Bahnlärm, Erschütterungen und dem Risiko von Gefahrguthavarien entlasten wird. Mit einer Computer-Animation haben die Planer der Deutschen Bahn im abgelaufenen Jahr demonstriert (<https://www.karlsruhe-basel.de/fruehe-oeffentlichkeitsbeteiligung.html>), wie sie sich die Umsetzung der Bürgertrasse vorstellen, die als Kernforderung 4 der Region Südlicher Oberrhein beim Ausbau der Rheintalbahn bekannt gewordenen ist.

Die Entlastung vorwiegend vom Lärm der Güterzüge wünschte sich auch die Bevölkerung der betroffenen Kommunen Schallstadt, Bad Krozingen, Hartheim, Heitersheim, Eschbach und Buggingen mit ihren Ortsteilen Mengen, Feldkirch, Bremgarten, Hausen, Biengen, Schlatt, Tunsel und Seefeldern nahe der Neubautrasse, die ursprünglich auf Geländeneiveau und teilweise auf einem kleinen Damm ohne Bündelung mit anderen Verkehrswegen verlaufen sollte. Dazu sollten die Lärmschutzwände möglichst hoch sein. Da die Trasse aber nahezu vollständig durch landwirtschaftlich intensiv genutztes Gebiet verläuft, befürchteten die Landwirte eine Beeinträchtigung des Mikroklimas mit Stau der Kaltluft an den Hindernissen und Frostschäden an ihren frühen Sonderkulturen (Frühkartoffeln, Spargel, Erdbeeren, etc.), Pilzbefall durch schlechte Abtrocknung verschatteter Flächen und weitere Nachteile. Für die Vermeidung dieses Zielkonflikts gab es eine vernünftige Lösung, nämlich den Schutz vor Bahnlärm nicht nach „oben“, sondern nach „unten“ zu realisieren und die neue Bahntrasse in einem ausreichend tiefen Graben zu führen. Schon Anfang der Jahrtausendwende haben sich Bürgerinnen und Bürger Gedanken gemacht, wie sich die dringend benötigte Schienenstrecke schonend für Mensch und Umfeld in die Landschaft integrieren ließe. Anfang 2003 konstituierte sich die Bürgerinitiative „MUT - Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland e.V.“, in der sich schon nach kurzer Zeit mehrere Tausend Mitglieder zusammenfanden.

Gemeinsam mit den Verwaltungen, Gemeinde- und Ortschaftsräten der betroffenen Kommunen wurde alsbald ein einschlägig kompetentes Ingenieur-Büro beauftragt, das die Machbarkeit einer Güterzugtrasse in Tieflage nachwies und die Kosten dafür abschätzte. Auf Initiative von Bürgern entwickelt entstand so das Konzept der Bürgertrasse: Bahntrasse im Graben, der die bestehenden Bachläufe unterquert und an mehreren Stellen durch sog. Landschaftsbrücken überquert wird, zwar deutlich mehr kostet als die beantragte Trasse der Bahn, aber auch mit einem deutlich höheren Gesamtnutzen aufwartet.

Das laufende Planfeststellungsverfahren der DB wurde durch eine Flut von Einwendungen zum Erliegen gebracht. Den guten Argumenten, die die Bürgertrasse favorisierten, konnte sich auch das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde anschließen und die Bahnpläne in Teilen zurückweisen. Im Herbst 2009 hatte sich der Projektbeirat RheintalBahn etabliert, in dem die Fäden des Widerstandes und die Einwände der Region gegen die Planungen der Bahn zusammenliefen. In den Folgejahren bemühte sich der Beirat, in der Bevölkerung akzeptierte Alternativen zu den Planungen der DB zum Durchbruch zu verhelfen. Und so erging es auch der Bürgertrasse: Die Entscheidung, sie zu realisieren, fiel im Februar 2012. Der Deutsche Bundestag hat in seiner Beschlussfassung vom 26. Januar 2016 festgelegt, dass der Bundesverkehrswegeplan entsprechend geändert und die Bürgertrasse zur neuen Antragstrasse der Deutschen Bahn AG wird.

Vor dem Hintergrund dieser Grundsatzentscheidung wurde das „Regionale Begleitgremium Bürgertrasse“ (RBG) etabliert, in dem unter dem Vorsitz des Landratsamts Breisgau-Hochschwarzwald Vertreter der betroffenen Kommunen, des Regierungspräsidiums Freiburg, des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes (BLHV) und der Bürgerinitiative MUT mit den Planern der DB die konkrete Ausplanung der Bürgertrasse diskutiert und abgestimmt wird. Vertreter des Landesverkehrsministeriums, das den Bau der Bürgertrasse mitfinanziert, nehmen ebenfalls an den Sitzungen teil. Das Gremium trifft sich im Turnus von 4-5 Monaten zur kritischen Begleitung des Planungsfortschritts. In konstruktiver Zusammenarbeit fand am 16. Oktober 2018 bereits dessen 7. Sitzung statt.

Mit der Konkretisierung der Planungen kristallisierte sich allerdings eine Reihe von Problemfeldern heraus, die erhebliches Konfliktpotenzial bergen. Die Region ist weiterhin gefordert, ihre Interessen gegenüber den Vorstellungen der Deutschen Bahn und deren Geldgeber Bund zu wahren, wobei allen Beteiligten klar ist, dass die Bundesmittel Steuergelder sind, über deren Verwendung die Region mitreden will, zumal sie bereit ist, für den Bahnbau erhebliche Nachteile in Kauf zu nehmen und einen tiefen Eingriff in ihr wirtschaftliches Gefüge zu akzeptieren. Besonders hart trifft es die Landwirtschaft, für die schadensbegrenzende Lösungen gefunden werden müssen. Deswegen wurde im Rahmen des RBG der Arbeitskreis Landwirtschaft ins Leben gerufen, der sich im Detail um die Themen Trassenquerungen, Beregnung, Bauausführung, Bodenschutz, Aushubverwertung und –entsorgung, Hochwasserschutz und Vogelschutzgebiet auch mit Blick auf die erforderliche Flurneuordnung kümmern und Beschlussfassungen erarbeiten soll.

**Problemfeld Querungen:** Durch die Tieflage kann die Bahntrasse auf Geländeneiveau gequert werden. Den Landwirten bleiben Brückenbauwerke mit Einschränkungen der Sichtverbindungen erspart. Die bestehenden Fließgewässer werden über breite sog. Landschaftsbrücken über die Trasse geführt. Landschaftsbrücke 1 überführt Möhlin und Neumagen, Landschaftsbrücke 2 Rausgraben und Bachgraben, Landschaftsbrücke 3 Burggraben und Bruckgraben, und Landschaftsbrücke 4 überführt Eschbach und Sulzbach. Sie sollen in Teilen als Grünbrücken für den Wildwechsel ausgeführt werden. Um Landwirten Umwege zu ersparen, ist eine ausreichende Zahl von querenden Wirtschaftswegen vorzusehen. Dazu und zur Ausgestaltung der Landschaftsbrücken sind noch wichtige Entscheidungen zu treffen.

**Problemfeld Beregnung:** Die Bürgertrasse durchschneidet zahlreiche Rohrleitungen, die in den vergangenen Jahrzehnten von mehreren Bewässerungsgemeinschaften zur landwirt-

schaftlichen Feldberegnung angelegt wurden. Der mächtige Grundwasserkörper im Untergrund wird durch viele Tiefbrunnen angezapft und das Wasser durch Pumpensysteme über mehr als 4.000 ha Ackerfläche verteilt. Trockenheit und hohe Temperaturen während der Vegetationszeit machen die Bewässerung der Felder zur Sicherung der landwirtschaftlichen Produktivität unabdingbar. Das Ausmaß der Beregnungsproblematik wurde von den DB-Planern unterschätzt. Erhebliche Anstrengungen sind erforderlich, um die Feldbewässerung während der etwa siebenjährigen Bauzeit und danach sicherzustellen. Auf Druck von BLHV und MUT hat die DB schließlich eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die ein Beregnungskonzept entwickeln soll, das die bisher erbrachte Wertschöpfung erhält und die aktiven Landwirte finanziell nicht belastet. Zur Kompensation von Flächenverlusten durch den Trassenbau sollte die Beregnungsfläche ausgeweitet werden. Konflikte sind vorprogrammiert, Konsensfindung ist schwierig. „Ohne einvernehmliche Lösung kein Baubeginn“, ist die klare Position der MUT-BLHV-Gruppe.

**Problemfeld Bauausführung:** Der Bau eines ca. 8,50 m tiefen Grabens mit steilen Wänden, der die Bürgertrasse für den sicheren Betrieb aufnehmen soll, ist eine logistische Herausforderung. Er ist möglichst flächenschonend auszuführen. Bereits die Anlage des Grabens für zwei Gleise in der Tiefe und Wirtschaftswegen an beiden Rändern führen bei rund 16 km Länge und 40 m Breite zu einem unvermeidlichen Flächenverlust von ca. 65 ha, die der landwirtschaftlichen Produktion entzogen wird. Deswegen muss bei der Bauausführung flächensparend vorgegangen werden, das Baufenster also möglichst schmal sein. Dies ist im nördlichen Teil der Bürgertrasse relativ unproblematisch, da der Graben hier z.T. im Grundwasser liegt und als Trog mit sog. weißer Wanne ausgebaut werden muss. Im Südteil der Strecke liegt die Trassensohle über dem Grundwasserspiegel, weshalb sich für den Trassenbau mehrere Optionen anbieten. In der Diskussion wurde bisher die Anlage sog. Polsterwände favorisiert, eine Art gestufter Steilwand mit Fixierung der einzelnen Stufen durch spezielle Geflechte („Geotextilien“). Für die Realisierung muss nach Angaben der DB-Planer an zehn Stellen Baufenster von mindestens 126 m Breite angelegt werden, dazu große Flächen für die Deponierung von Mutterboden und zur Zwischenlagerung von Aushub. Diese Flächen werden zwar nur temporär der Bewirtschaftung entzogen und sollen rekultiviert werden, sind aber während der Bauzeit verloren. Die durch den Baustellenverkehr unvermeidliche Bodenverdichtung schränkt die spätere landwirtschaftliche Nutzung ein. MUT, BLHV und die Kommunen im MUT-Land haben daher von einem im Tiefbau erfahrenen Ingenieurbüro eine Alternative untersuchen lassen, die mit wesentlich weniger Flächenbedarf auskommt und Vorteile bei der Abfuhr des Aushubs bietet. Eine Gesamtkostenbetrachtung bleibt im Rahmen der DB-Variante. Die Alternative wird in die nächste Sitzung des Arbeitskreises Landwirtschaft Mitte des kommenden Februars eingebracht. Die Initiatoren hoffen auf die Unterstützung der Region, um das neue Konzept gegen erwarteten Widerstand durchsetzen zu können.

**Problemfeld Bodenschutz:** Im Einzugsbereich der Bürgertrasse zeichnen sich die Ackerflächen durch hohe Bodenqualität aus. Ihre Fruchtbarkeit und die notwendige Beregnung zu ihrer Entfaltung bildet die Existenzgrundlage der vielen bäuerlichen Betriebe, die sich mit Sonderkulturen auf einem hart umkämpften Markt behaupten müssen. Im Gegensatz zu anderen Streckenabschnitten beim Ausbau der Rheintalbahn kommt daher dem Schutzgut Boden beim Bau der Bürgertrasse besondere Bedeutung zu. Mit wachem Auge darauf hat MUT im Interesse der Landwirte eine Kooperationsvereinbarung mit einem Fachbüro für Bodenkunde abgeschlossen, damit in der Vorbereitung der Bauphase vorrangig darauf geachtet wird, dass sowohl der Mutterboden als auch der für seine Fruchtbarkeit mitverantwortliche Unterboden fachkundig abgeschoben, zwischengelagert und für die Rekultivierung aufbereitet wird. Zudem fordert MUT eine von der DB offiziell zu beauftragende fachmännische bodenkundliche Baubegleitung, die vor Ort auf korrektes Handeln achtet. Mit Vorteil für manche Landwirte wird auch Mühe darauf verwendet, dass mit Schwermetall aus den Schwarzwälder Bergbau belastete Böden im Bereich der Bachläufe durch unbelasteten Boden ersetzt werden.

**Problemfeld Verwertung und Entsorgung von Aushub:** Beim Bau der Bürgertrasse fallen naturgemäß einige Millionen Tonnen an Aushub an, der wie fast überall im Oberrheingraben

aus vom Rhein in geologischen Zeiten abgelagertem Kies besteht. Während die unbelastete Bodenkrume vollständig wiederverwertet wird, besteht für den anfallenden Kies nur begrenzte ortsnahe Wiederverwertbarkeit. Nach ersten Schätzungen muss etwa die Hälfte entsorgt werden. Da Kies ein wertvoller Rohstoff für die Bauindustrie darstellt, ist mit einer Reihe interessierter Abnehmer zu rechnen. Zwischenlagerung von Aushub sollte daher nur kurzzeitig erforderlich sein. MUT hat Gespräche mit der Kieswirtschaft angeregt, die zentral vom Industrieverband Steine und Erde Baden-Württemberg (ISTE) mit Sitz in Ostfildern bei Stuttgart vertreten wird. Herausfordernd ist sicherlich die Logistik für die Massenbewegungen. Die DB hat zwei Arbeitsgruppen gebildet, eine für die ortsnahe Verwertung des Aushubs und eine für dessen ortsferne Entsorgung. BLHV und MUT haben die Teilnahme an den Sitzungen der Arbeitsgruppen eingefordert, damit ausreichend örtlicher Sachverstand in die Diskussionen einfließen kann. Geprüft werden muss, ob für die Massenbewegungen neben dem LkW auch Förderbänder eingesetzt werden können und wie der Gleisanschluss im Gewerbepark Breisgau genutzt werden kann. Hinzuzuziehen wären auch die Fachleute aus dem Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau in den Bereichen Ingenieurgeologie, Rohstoffsicherung, Bodenkunde und Hydrologie, die auch wichtige Beiträge zu den anderen Problemfeldern einbringen können. Die schadensbegrenzende Optimierung aller Handlungsabläufe wird die Aktivisten von MUT noch intensiv beschäftigen.

**Problemfeld Hochwasserschutz:** Die Erstellung der Hochwassergefahrenkarten im Regierungsbezirk Freiburg durch das zuständige Regierungspräsidium hat auch die Kommunen im MUT-Land unter Zugzwang gesetzt, Menschen und Güter vor Extrem – und Jahrhunderthochwasser zu schützen. Die Konzeptentwicklung dafür ist in vollem Gange. Für die Gewässer 1. Ordnung (Neumagen, Möhlin) trägt das Land die Kosten für den Hochwasserschutz, für die Gewässer 2. Ordnung muss er durch die Region finanziert werden. Die vorgesehenen Maßnahmen müssen auch den Schutz der Bürgertrasse vor Hochwasser einschließen. Bund und Bahn lehnen die Kostenübernahme dafür ab. Die Region sieht sich nicht in der Lage, die Kosten von ca. 20 Mio. Euro zu übernehmen. Nach zähen Verhandlungen hat das Land schließlich die Übernahme der Kosten zugesagt, die in den Nachtragshaushalt eingestellt werden. Maßnahmen, um die Bürgertrasse vor Hochwasser zu schützen, sind technisch relativ einfach zu realisieren, da im Flachland der Rheinebene selbst bei Extremhochwasser der Pegel die geringe Höhe von 10 cm nicht übersteigen dürfte. Unter Federführung von Bad Krozingen haben sich die MUTLand-Kommunen bereit erklärt, für den Hochwasserschutz planerisch in Vorleistung zu gehen und auch das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die DB hatte ihre Planungen bis zur Klärung der Hochwasserproblematik zeitweise eingestellt. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Zusammenarbeit in dieser Frage gestalten wird.

**Problemfeld Vogelschutzgebiet:** Durch das Auftreten der in Deutschland besonders geschützten Vogelart Triel im südlichen Bereich der Bürgertrasse hat sich die Landesregierung entschlossen, das bereits vorhandene Vogelschutzgebiet (VSG) Bremgarten erheblich nach Süden hin zu erweitern und so den Schutz auch auf andere Vogelarten auszudehnen. Mit der Zunahme der VSG-Fläche um ca. 1.200 ha führt die Bürgertrasse nahe am Ostrand durch das VSG. Besondere Schutzmaßnahmen würden nach Schätzungen der DB-Planer die Bauarbeiten für die Bürgertrasse um ca. 50 Mio. Euro verteuern. Dies und die aus Sicht der betroffenen Landwirte als völlig überdimensioniert empfundene Erweiterung des VSG haben ihren erbitterten Widerstand hervorgerufen. Sie halten eine Erweiterung um einen Kernbereich von 200 ha, in denen der Triel gesichtet wurde, für längst ausreichend. Bisher konnten sich die Landwirte mit ihrem Begehren nicht durchsetzen, weshalb sie Normenkontrollklage gegen den Erweiterungsbeschluss eingereicht haben. Die Klage wird von MUT unterstützt. Auf den Ausgang darf man gespannt sein.

Zum Status der Bürgertrasse lässt sich auch nach dem jetzt abgelaufenen Jahr 2018 sagen: Noch immer ist reichlich Stoff vorhanden für jede Menge Auseinandersetzungen mit viel Raum für Kompromisse und hoffentlich sinnvolle Entscheidungen. Für die Bürgerinitiative MUT gibt es leider noch keine Entwarnung. Ein neuer Konflikt bahnt sich bei der Fortsetzung der Bür-

gertrasse in den Streckenabschnitt 9.0 Müllheim-Auggen an: Die Kommunen Buggingen, Müllheim und Auggen fordern die Fortsetzung der Bürgertrasse und die Verschiebung des Knotens Hülgelheim bis an den Rand des Abschnitts südlich Auggen. Dann wären auch in diesem nur 5,8 km langen Streckenabschnitt die Qualitätskriterien der Alternativplanung BADEN 21 für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn erfüllt: Keine Güterzüge durch die Ortsbebauung aus Gründen des Schutzes vor Bahnlärm, Erschütterungen und Gefahrguthavarien. Eine solche Havarie im Müllheimer Bahnhof vom 20. Mai 2011 ist noch in guter Erinnerung. Sieben Meter hohe Lärmschutzwände in Müllheim und Auggen will auch kein Mensch.