

Badischer Volkszorn gegen Ausbau einer Bahnstrecke

Bürgerinitiativen im Rheintal verlangen besseren Lärmschutz, doch die Bahn mauert / Von Rüdiger Soldt

FREIBURG, 14. Juli. Wie stark badischer Volkszorn sein kann, wissen all diejenigen noch, die sich an die Auseinandersetzungen um den Bau eines Atomkraftwerks in Wyhl erinnern. Der Widerstand der Bevölkerung im Kaiserstuhl in den siebziger Jahren wurde so stark, dass das Vorhaben aufgegeben wurde. Seit Monaten kocht nun wieder die badische Volkseele, denn die Bürger in Südbaden und auch die im Rheintal zwischen Offenburg und Freiburg sind empört über die Planungen der Bahn, die sogenannte Rheintalstrecke mit einem dritten und vierten Gleis zu erweitern. Bürger und Bürgerinitiativen fordern einen besseren Lärmschutz und in bestimmten Abschnitten einen umweltverträglicheren Trassenverlauf, den sie „Bürgertrasse“ nennen. Gegen das größte Neubauprojekt der Bahn in Deutschland, auf dem der Güterverkehr zwischen Genua und Rotterdam künftig schneller abgewickelt werden soll, liegen derzeit 100 000 Einwendungen vor.

Die am Güterverkehr außerordentlich gut verdienende Bahn AG würde am liebsten die „Billigvariante“ der Trasse bauen: Die Landschaft würde mit hohen, hässlichen Lärmschutzwänden verstellt, eine Tieferlegung der Gleise lehnt die Bahn ab. Die Bundesregierung, die baden-württembergische Landesregierung und die Bahn versprechen den Bürgerinitiativen

seit mehr als einem Jahr, auf einem „Bahn-Gipfel“ über die Kosten zu sprechen, die durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen und eine Tieferlegung der Trasse entstünden. Doch bei dem Versprechen ist es geblieben. Je mehr das Regierungspräsidium Freiburg zu Erörterungsterminen einlädt, desto deutlicher wird, dass es den Lokalpolitikern am Kaiserstuhl, im Markgräflerland und in Offenburg immer weniger gelingt, den Zorn der Bürger zu zügeln. Und das wenige Wochen vor der Bundestagswahl. „Der Protest geht quer durch die Bevölkerung, das sollte niemand unterschätzen“, sagt Jürgen Ehret (CDU), Bürgermeister der Stadt Heitersheim.

Binnen einer Woche blockierte die Bürgerinitiative „MUT“ mit Traktoren und Demonstranten zwei Erörterungstermine – in Bad Krozingen-Hausen und in Buggingen. Beide Orte liegen wie Heitersheim im Rheintal südwestlich von Freiburg. Die Veranstaltungen mussten abgesagt werden, das Regierungspräsidium vermied es aber, die Blockade von der Polizei räumen zu lassen. „Stoppt den Bahn-Sinn“ oder „Einfach den Deckel drauf und gut isch“ war auf den Plakaten zu lesen. Roland Diehl, der Sprecher der Bürgerinitiative „MUT“, fordert, dass die Bahn neue Planungsaufträge für alternative Trassen vergebe, es lohne nicht, über die beantragte Trasse noch zu reden. Mit den

Blockaden der Anhörungen will Diehl den Druck auf die Bahn und die Bundesregierung erhöhen. „Was wir tun, ist vielleicht nicht legal, aber auf jeden Fall legitim“, sagt er.

Dieser streitbaren Auffassung widersprechen die Politiker in der Region natürlich, doch fast alle solidarisieren sich wie Bürgermeister Ehret mit den Zielen der Bürgerinitiativen. Dorothea Störr-Ritter, die erste Landrätin im Südwesten, unterstützt den Protest inhaltlich genauso wie Edith Schreiner, die Offenburger Oberbürgermeisterin (beide CDU). „Die Erörterung der alten Antragstrasse hat keinen Sinn, auch wenn wir uns an einem Erörterungstermin – aus formalrechtlichen Gründen – beteiligen werden“, heißt es in einem Brief eines Oberbürgermeisters. Auch der baden-württembergische Innenminister Rech (CDU) befürwortet die Bürgertrasse. Der Freiburger Regierungspräsident Julian Würtenberger als Privatmann hält die gegenwärtige Planung der Bahn ebenfalls für schädlich. Das Problem ist nur: Niemand ist bislang bereit, die Mehrkosten in Höhe von einer Milliarde zu zahlen.

Kürzlich sprach Ministerpräsident Oettinger (CDU) mit Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD). Dem Vernehmen nach ist die Bahn nun bereit, auch Alternativstrecken in den Anhörungsverfahren zu beraten. Ein Projektbeirat mit den Vertretern der Kommunen soll dem-

nächst eingerichtet werden. Außerdem verspricht die Landesregierung, allerdings mit sehr vagen Formulierungen, eine „begrenzte Förderung“ von rechtlich nicht zwingenden Maßnahmen zum Lärm- oder Landschaftsschutz.

Die Bürgerinitiativen am südlichen Oberrhein wollen im Wesentlichen drei Dinge erreichen: In Offenburg soll die Trasse zum Schutz der Innenstadt durch einen Tunnel geführt werden. Die Bürger im Markgräflerland wollen die Gleise tiefer legen und einige Abschnitte mit einem grün bewachsenen Deckel versehen. Westlich von Lahr wollen einige Gemeinden die neuen Gleise nicht an der Autobahn entlang bauen, sondern dort, wo die alte Bahn-Strecke verläuft. Die baden-württembergische Landesregierung dürfte Mühe haben, die Aufforderung von Bahn und Bund auszuschlagen, sich an den Kosten zu beteiligen. Denn beim Projekt „Stuttgart 21“ hat sie dem Bund erhebliche Kosten abgenommen und damit einen Präzedenzfall geschaffen. „Es droht kein zweites Wyhl, aber es ist ganz und gar unmöglich, ein solches Jahrhundertprojekt gegen den Willen der Bürger durchzusetzen“, sagt der Heitersheimer Bürgermeister Jürgen Ehret. Wenn die Bürger das Gefühl haben, dass die Bahn sich unnachgiebig zeigt, ist mit einer Flut von Klagen zu rechnen – und im September mit einem schlechten Wahlergebnis im Rheintal.