

## Projektbeirat nimmt Arbeit auf

### Rheintalbahn: Wo soll's langgehen?

Anwohner befürchten noch mehr Lärm, wenn die Trasse zwischen Offenburg und Basel auf vier Spuren erweitert wird. Ein Projektbeirat bringt jetzt alle Beteiligten an einen Tisch. Fest steht: Der Ausbau kommt, weil immer mehr Züge das Rheintal verstopfen.

Protest in Lahr gegen die Bahnpläne (im Herbst 2008)



Der Projektbeirat hat seinen Sitz in Berlin und will Trassenvarianten der umstrittenen neuen Bahnstrecke bewerten. Am Ende soll er Alternativen und Verbesserungen vorschlagen. Der Ausbau der Rheintalbahn ist neben "Stuttgart 21" das größte Bahnprojekt in Baden-Württemberg. Derzeit werden die Kosten auf mindestens 4,3 Milliarden Euro geschätzt.

## Furcht vor Lärm und zerrissenen Städten

**Der Projektbeirat:** Bundesverkehrsminister Tiefensee und Baden-Württembergs Ministerpräsident Oettinger einigten sich bei einem Treffen im Juli darauf, die Anliegen der Bürger "sehr ernst" zu nehmen. Tiefensee regte in diesem Zusammenhang die Bildung des Beirats an. Am Tisch sitzen Vertreter des Verkehrsministeriums, des baden-württembergischen Innenministeriums, der Bahn, Landräte und eine Bürgerinitiative.

Ulf Seefeldt ist SWR-Reporter in Offenburg, er kennt die große Sorge der Anwohner in Südbaden: Den Lärm. Zwei Gleise mehr bedeute vor allem, dass mehr Güterzüge durchs Rheintal rollen. "Wer mal so einen Güterzug gehört hat, der weiß: Der macht Krach. Und die meisten Güterzüge fahren nachts." Hinzu kommt, dass nach den derzeitigen Planungen die Gleise teilweise mitten durch die Städte führen. Dem Lärmproblem will die Bahn mit Schallschutzwänden begegnen. Beispiel Offenburg: Da schlägt das Unternehmen vor, auf einer Strecke von sechs Kilometern durch die Stadt zwölf Meter hohe Wände aufzustellen. Doch diese Schneise würde Offenburg in zwei Teile spalten, so die Befürchtung der Trassengegner.

## Pläne der Bahn sind konkurrenzlos günstig



Die Bahn will die zwei neuen Gleise direkt neben den beiden bestehenden Gleisen bauen, erklärt Ulf Seefeldt. Diese Lösung ist vergleichsweise "billig" und einfach. Die Bürgerinitiativen schlagen dagegen vor, die Trasse entlang der A 5 zu errichten. Ihr Argument: Die Autos sorgen ohnehin Tag und Nacht für Lärm, da kommt es auf einige zusätzliche Güterzüge nicht mehr an. Dagegen wehren sich wiederum die Gemeinden, die direkt an dieser Autobahn liegen. Denen reicht der Lärm

der PKW und LKW. Allerdings fällt der Protest gegen die sogenannte Autobahn-Parallele relativ leise aus, sagt der SWR-Reporter. Bliebe das Modell der Bürgerinitiativen - doch das wäre deutlich teurer, als das der Bahn.

## Landesregierung macht Bürgerinitiativen Hoffnung



Ulf Seefeldt, SWR Offenburg

Durch den neuen Projektbeirat könnte jetzt Bewegung in die starren Fronten kommen. "Die Landesregierung hat in den letzten Wochen immer deutlichere Signale gegeben, dass sie die Forderungen der Anwohner unterstützt," sagt Ulf Seefeldt. So traf sich Ministerpräsident Günther Oettinger

während des Wahlkampfs in Offenburg mit der Bürgerinitiative. Doch Worte sind eine Sache - das Geld eine andere: "Das Land Baden-Württemberg hat noch nie eindeutig gesagt, dass es die Mehrkosten für eine Trasse entlang der Autobahn mitträgt."

## Noch eine Alternative: Die Tunnellösung

Eine letzte Möglichkeit wäre die Untertunnelung der betroffenen Städte und Gemeinden. So könnten einige Kilometer vor Offenburg die Güterzüge unter die Erde geleitet werden. Allerdings wäre diese Lösung voraussichtlich rund 200 Millionen Euro teurer als die derzeitigen Bahnpläne quer durch die Stadt.

Wie auch immer sich der jetzt gegründete Projektbeirat am Ende festlegt, Ulf Seefeldt glaubt, dass frühestens 2020 die Rheintalstrecke auf vier Spuren ausgebaut sein wird - egal ob sich die Bahn für ihre eigene Trasse entscheidet, für die Autobahn-Parallele oder die Tunnellösung.

Andreas Braun