



Sechs Gleise liegen derzeit im Offenburger Bahngraben. Nach dem Ausbau der Rheintalbahn auf vier Gleise sollen es nach dem Willen der Bahn nur noch fünf sein.

Foto: dpa

Mittelbadische Presse Offenburg 12. Juli 2011

Klare Fronten, aber kein Streit

Die SPD-Landtagsfraktion bekennt sich beim Ausbau der Rheintalbahn zweifelsfrei zu Baden 21

VON ANDREAS RICHTER

Bürgermeister und Landräte, Bürgerinitiativen und Regionalverbände – sie alle waren gestern Gast der SPD-Landtagsfraktion im Kurhaus von Bad Krozingen. Fraktionschef Claus Schmiedel und der Abgeordnete Wolfgang Drexler, Ex-Sprecher von Stuttgart 21, waren aus der Landeshauptstadt ins Badi-sche gereist, die südbadischen Abgeordneten aus Land- und Bundestag ergänzten die »rote« Truppe bei einer Informationsveranstaltung zur Rheintalbahn. »Wir haben ja nicht viel Neues gehört«, kommentierte im Verlauf des zweieinhalbstündigen Treffens Matthias Guderjahn, der Bürgermeister von Kenzingen.

Danke für die Zahlen

Das stimmt, und das stimmt nicht. Die Bahn präsentierte ihre Pläne zum Bau des dritten und vierten Gleises. Christophe Jacobi von der DB Projektbau bezifferte die Kosten für die sechs Kernforderungen für Baden 21 – unter anderem also den Gütertunnel für Offenburg und die Autobahnparallele – mit 900 Millionen Euro. 330 Millionen soll allein der einröhri-ge Gütertunnel mehr kosten; Offenburgs OB Edith Schreiner (CDU) dankte für die neuen Zahlen.

Jacobi allerdings erneuerte das Bekenntnis der Bahn zur A3-Antragstrasse im Offenburger Bahngraben deutlich. Erst letzte Woche habe die Bahn ihre Stellungnahme an das Eisenbahnbundesamt (Eba) abgegeben. Das war nötig geworden, nachdem das Freiburger Regierungspräsidium vor einem halben Jahr die Pläne im laufenden Verfahren als nicht genehmigungsfähig abgelehnt hatte.

Nun betonte die Bahn laut Jacobi in der Stellungnahme an das Eba, dass die auch im Raumordnungsverfahren von 2002 festgelegte Trasse der Favorit der Bahn bleibe. Das Präsidium argumentiere nicht stimmig, weil die Anhörungsbehörde und die Raumordnungsbehörde unterschiedlicher Meinung seien. Regierungspräsident Julian Würtenberger (CDU) appellierte gestern an die Bahn, den »Knoten« zu lösen – sie müsse einen neuen Antrag mit einer neuen Trasse stellen.

Die SPD-Landtagsfraktion bekannte sich klar zu Baden 21, vor allem aber zum Tunnel für Offenburg. Mehrere Vertreter der Region versuchten, die SPD auf die von der Vorgängerregierung genannte 50-prozentige Beteiligung an den Mehrkosten festzulegen. Das gelang nicht. Claus Schmiedel beteuerte jedoch, dass sämtliche –

etwa im Projektbeirat – schriftlich festgehaltenen Zusagen der alten CDU-/FDP-Regierung weiter Bestand hätten. »Das ist für uns die Grundlage.« Wolfgang Drexler formulierte explizit das Ja zu einer Umplanung à la Baden 21.

Die Gegner der Autobahnparallele, so etwa Riegels Rathauschef Markus Jablonski, warfen der SPD vor, sich der Menschen in den Orten an der A5 nicht anzunehmen. Schmiedel konterte, seine Fraktion bleibe beim Ja zu Baden 21. Er regte an, beim Bau der Autobahnparallele und einem zu erwartenden sechsstreifigen Ausbau der A5 »nicht hoppla hopp zu springen«, sondern das zusammen anzugehen.

»Das Maß aller Dinge«

Die Bahn-Bürgerinitiativen äußerten sich in Bad Krozingen eher moderat. Roland Diehl, Sprecher der Initiativen-Zusammenschlusses IG Bohr, wies darauf hin, dass bei 900 Millionen Euro Mehrkosten und einer zehnjährigen Bauzeit jährlich nur 90 Millionen anfielen. Es müsse eine Lösung gefunden werden, die befrieden könne, so Diehl, »sonst garantiere ich Ihnen, dass die Rheintalbahn nicht ausgebaut wird«. Weiter sagte er: »Lebensqualität und Gesundheit – das muss das Maß aller Dinge sein.«

Die Vertreter der SPD-Bundestagsfraktion sicherten gestern zu, sich weiterhin für die Abschaffung des sogenannten Bahnbonus einsetzen zu wollen sowie die Anregung aufzunehmen, die Personenverkehrsgleise nicht auf 250 Stundenkilometer hochzurüsten.

Claus Schmiedel kündigte eine Fortsetzung der Debatte mit der SPD-Fraktion an, spätestens dann, wenn sich der Bund zur Ablehnung der Antragstrasse im Offenburger Bahngraben geäußert habe. Dann soll auch Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) eingeladen werden. Der, klagte Schmiedel gestern, könne sich ruhig ein bisschen mehr um die Rheintalbahn kümmern.

IHRE MEINUNG

Schreiben Sie uns!

Wie bewerten Sie die Debatte um den Ausbaustandard der Rheintalbahn? Mailen oder faxen Sie uns Ihre Meinung! Unser Redakteur Andreas Richter freut sich über Ihre Post.

@andreas.richter
@reiff.de
Fax: 0781-504-81209



SEITE 2

KOMMENTAR

Hinter den Kulissen

Lob für die Geheimzirkel zur Rheintalbahn

So viel Gleichklang war selten. Der Ausbau der Rheintalbahn, der sonst die Gemüter erhitzte und schnell mal für derbe Worte im Streit sorgte, er wird auf einmal sachlich ausgetragen. So war es gestern bei der SPD-Veranstaltung in Bad Krozingen, und so nimmt mancher mit der Sache Befasster den Disput schon länger wahr. Was ist bloß los in Südbaden?

Die Positionen sind ja unverändert geblieben: Die Bahn steht gegen den Rest der Welt, Gegner und Befürworter der Autobahnparallele bleiben weiter ohne Konsens. Und dennoch ist Ruhe eingekehrt.

Dafür gibt es nur zwei mögliche Erklärungen. Entweder haben Bahn und Bund die Menschen am Oberrhein eingelullt, oder es tut sich was hinter den Kulissen. Dafür spricht einiges. Der Projektbeirat zum Bahnausbau und dessen Arbeitsgruppen haben sich ja zu so etwas wie Geheimzirkeln entwickelt. Immer mal trifft sich wer zum Diskurs, und hinterher wird sich allseits ausgeschwiegen. Das ist für die Öffentlichkeit ärgerlich – wer würde da nicht gern Mäuslein spielen? –, doch scheint es die Sache zu befördern. Insofern ist Verschwiegenheit allemal besser als lautstarkes Poltern. Reden ist halt doch nur Silber...



VON
ANDREAS RICHTER



Wie ist Ihre Meinung? Schreiben Sie unserem Autor unter andreas.richter@reiff.de