

02. Februar 2009 17:17 Uhr

AUSBAU DER RHEINTALBAHN

## Was die Region will

**Das Land unterstützt die Region in Sachen 3. und 4. Gleis. Die BZ fasst die wichtigsten Forderungen entlang der Rheinschiene zusammen.**

Keine andere Stadt an der Rheintalstrecke ist vom Bahnausbau so betroffen wie **Offenburg**. Die Bahn will für 245 Millionen Euro zwei weitere Gleise mitten durch die Stadt bauen. Schon die siebenjährige Bauzeit würde Offenburg lahmlegen. 16 zum Teil stark befahrene Brücken müssten erneuert werden. 25 Häuser sind dem Bahnausbau im Weg. 16 Kilometer lange und bis zu zwölf Meter hohe Schallschutzwände würden die Stadt teilen. Trotz dieses "Mauermonstrums" könnte ohne zusätzlichen passiven Schallschutz für 10 000 Menschen nachts die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Die Stadt fordert einen Güterzugtunnel. Knackpunkt dafür sind die Mehrkosten: je nach Rechnung 70 bis 270 Millionen Euro.



Kenzingen und Herbolzheim setzen mit Lahr und Ringsheim auf den Bau des Offenburger Tunnels, anschließend sollen die neuen Gleise an der A 5 entlangführen, statt mit den alten gebündelt werden. Die Variante würde die Lärmbelastung insgesamt drastisch reduzieren, aber sie würde zwischen **Offenburg und Riegel** 160 Millionen Euro mehr kosten. Um die Gemeinden in der Ortenau, die dann neu von Bahnlärm betroffen wären, durch tiefer gelegte Gleise bestmöglich zu schützen, wären nach Berechnungen der Bahn weitere 120 Millionen Euro erforderlich. Wenn Bahn und Autobahn näher zusammenrücken, um den Flächenverbrauch möglichst klein zu halten, wären in diesem Abschnitt weitere 80 Millionen Euro für den Bau einer Schutzmauer nötig.

Die geforderte "Bürgertrasse" sieht zwischen **Bad Krozingen** und Heitersheim vor, das 3. und 4. Gleis unter die Erdoberfläche zu legen und teilweise mit Deckeln zu versehen. Diesen Vorschlag haben sich Schallstadt, Hartheim, Bad Krozingen, Eschbach, Heitersheim und **Buggingen** von einem Ingenieurbüro erarbeiten lassen. Er kostet 160 Millionen Euro mehr als die Dammtrasse, die die Bahn plant. Doch entsteht durch ihn den Befürwortern zufolge vergleichsweise wenig Lärm für die Menschen in den angrenzenden Wohn- und Kurgebieten. Zudem würde die "Bürgertrasse" die neuen Gleise mit den bestehenden nicht bei einer Bugginger Siedlung, sondern in unbebautem Gelände bündeln. Damit würde laut Planern auch ein massives Überwerfungsbauwerk mit sechs Gleisen überflüssig.

Die Stadt **Weil am Rhein** verbindet mit dem Bahngipfel die Hoffnung auf eine

Tieferlegung der Neubaustrecke im Stadtteil Haltingen. Das hatte die Bahn im bereits kurz vor der Genehmigung stehenden Planfeststellungsverfahren bis zuletzt abgelehnt: Eine Absenkung der Gleise sei technisch gar nicht möglich. Auch aufgrund des politischen Drucks, den die Bürgerinitiative "Lärmschutz Bahn" aufgebaut hat, beschäftigte sich im Herbst aber eine Arbeitsgruppe von Stadt und Bahn mit der Tieflage – Ergebnis: Es gibt eine technische Lösung. Die Mehrkosten berechnete man auf 109 Millionen Euro, die Bürgerinitiative sieht aber noch ein Sparpotenzial von 30 Millionen Euro.

**Das 3. und 4. Gleis:** Der Ausbau der Strecke Karlsruhe-Basel, zu dem sich Deutschland 1996 per Staatsvertrag verpflichtet hat, ist neben Stuttgart 21 das größte Bahnprojekt im Land. Die Kosten werden auf 4,3 Milliarden Euro geschätzt. Wann die Strecke fertig wird, ist offen. Gegen das Projekt gibt es massiven Widerstand in der Region.

Autor: Helmut Seller, Ute Wehrle, Siegfried Gollrad, Hannes Lauber