Auch in Haltingen (Kreis Lörrach) wird kräftig gebuddelt: Nördlich des Bahnhofs (linke Bildhälfte) schreiten die Arbeiten an der Brücke voran, die für die zusätzlichen Gleise erweitert werden muss.

Fotos: Erich Meyer, dpa, ar

Die Bahn bleibt der Buhmann

Sieben Meter hohe Lärmschutzgalerien: Eine Bürgerinitiative will sie, eine andere lehnt sie ab

Von Andreas Richter

Es könnte eigentlich alles problemfrei ablaufen, das weitere Planverfahren zur Viergleisigkeit südlich von Riegel. Eigentlich! Doch obwohl die Bahn – auf Anfrage – unmissverständlich und erneut erklärt, dass »die Kernforderungen der Region (...) fester Bestandteil der Bahnplanung« seien, ist von Befriedung keine Spur: Die Planungen zur Güterumfahrung Freiburgs und zur Trasse im Markgräflerland werden weiter kritisiert – und torpediert. Die Gemeinden Müllheim und Auggen klagen gegen den Baurechtsbeschluss für den Planabschnitt 9.0. Gegenüber der Mittelbadischen Presse beschwört ein Sprecher des Großprojekts Karlsruhe-Basel den im Projektbeirat gefundenen Kompromiss: »Die politischen Entscheidungen müssen nun zu einem Paradigmenwechsel führen.« Bahn und Region zögen doch an einem Strang.

Doch die Bahn ist für viele weiter der Buhmann.

Die Güterumfahrung der Stadt Freiburg

Die rund 40 Kilometer von Riegel (Landkreis Emmendingen) bis Hügelheim (Breisgau-Hochschwarzwald) werden im Wesentlichen entlang der A5 gebaut. Die Planungen waren nie so umstritten wie die weiter im Norden der Strecke; es gab in der Endphase der Projektbeirats-Beratungen bei zumindest einer öffentlichen Veranstaltung der Bahn im Raum Freiburg sogar Szenenapplaus für die Planer.

All das scheint passé. Roland Diehl, Sprecher der Bürgerinitiativen-Dachorganisation IG Bohr, nannte den weiter schwärenden Zwist um Lärmschutz zuletzt »nix mehr Großes«. Doch die Freiburger Bahn-BI »Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen« (Igel) sieht das anders. Nach Projektbeirat und früher Öffentlichkeitsbeteiligung sei von der Bahn der Schallschutz »zurückgefahren« worden, meint der stellvertretende Igel-Chef Klaus Gumpp. Bis zu 70 Prozent der Galerien – rund sieben Meter hohe Lärmschutzwände mit einer Teilüberdachung – habe die Bahn aus den Plänen rausgenommen und so die Kosten von 84 auf 60 Millionen Euro gedrückt. »Das ist eine Frechheit.«

Der Schallschutz, sagt Gumpp weiter, sei »an einigen Punkten« so reduziert worden, dass es nicht mehr akzeptabel sei. Und Gumpp erinnert an die 2009 im damaligen Verfahren eingebrachten 75000 Einwendungen in den Abschnitten 8.1 und 8.2. Vorsichtig wird gedroht: »Strittige Punkte werden möglicherweise erst im Verfahren geklärt« – gemeint ist die Planfeststellung. »Dies würde bedeuten, dass die Region erneut mit massiven Einwendungen reagieren könnte.«

Dabei ist die Bahn gerade im Bereich Freiburg weit voraus. Im Abschnitt 8.1 (Riegel-March) könnten Mitte 2022 die Bagger anrollen. Doch auch die Bahn will ihre Prognose mit Vorsicht verstanden wissen. Das alles »ist natürlich abhängig vom Verlauf des Planfeststellungsverfahrens«, heißt es. Im Abschnitt 8.2 (Freiburg-Schallstadt) könnte demnach spätestens Anfang kommenden Jahres die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung starten. In diesem Bereich liegt auch die geplante Unterfahrung der Autobahnraststätte Breisgau. Die Strecke von Schallstadt bis Hügelheim (8.3 und 8.4) scheint dann weitgehend unstrittig zu sein.

Die Beste Lösung im Markgräflerland

Nur gut fünf Kilometer misst der Planfeststellungsabschnitt 9.0 (Müllheim-Auggen), doch hier wirbeln die beiden Gemeinden und die BI »Bürger-Bündnis Markgräflerland« (bbm) derzeit alles ordentlich durcheinander. Es geht um die Tieflage, die Bahn, Bund und Land nicht wollen, und um Tempo 250, was abgelehnt wird – obwohl es Bestandteil des neuen Bundesverkehrswegeplans ist.

Im August vergangenen Jahres erging der Baurechtsbeschluss, in dessen Folge die Stadt Müllheim (19000 Einwohner) und die Gemeinde Auggen (2700) Klage erhoben. Seitdem läuft das Verfahren vor dem Leipziger Bundesverwaltungsgericht – immer noch werden die Schriftsätze zwischen den Klägern, der Deutschen Bahn und dem Eisenbahnbundesamt (Eba) ausgetauscht.

Auggens Bürgermeister Fritz Deutschmann spricht von einer »unbefriedigenden Planung«, die dem Eba-Beschluss zugrundeliege. Er moniert unter anderem, dass die Antragstrasse der Bahn Grundlage des Baurechtsbeschlusses war und daher der Schienenbonus eingerechnet wurde. Der gewährt der Bahn (zumindest für alte Planungen) einen Krachaufschlag von fünf Dezibel. »Das kann's nicht sein«, sagt Deutschmann und verweist auf die Alternativplanung, die seitens seiner Kommune für teuer Geld erarbeitet wurde: Vier Gleise in Tieflage auf Auggener Gemarkung wären für 35 Millionen Euro zu haben gewesen.

Der Projektbeirat lehnte jedoch die Beste Lösung als zu teuer ab – statt dessen soll nun beim Lärm der Vollschutz für die Anrainer gelten. Das heißt: kein passiver Lärmschutz an den Häusern; dafür gibt es Schallschutzgalerien entlang der Ausbaustrecke – die werden knapp sieben Meter hoch sein, die Gleise teilweise überdachen, und weil die Trasse auch in Dammlage liegt, wirken die Galerien noch höher.

Werner Kleinfelder von der bbm spricht von einer Höhe von 9,40 Metern. Eine »Scheiß-Lösung« sei das. Deutschmann räumt ein, dass durch den vom Projektbeirat zugesagten »Vollschutz« somit der Verzicht auf passiven Lärmschutz zwar »grundsätzlich sehr positiv« sei, aber: »Der städtebauliche Preis jedoch ist sehr hoch.« Wiederholt habe es geheißen, man wolle »kein zweites Eimeldingen«. Dort sind die Schallschutzmauern vier Meter hoch und zerschneiden den Ort. Den Tieflagenwunsch haben Bürger in Auggen mit einem Plakat an der Hauptstraße aufgegriffen. Dort heißt es unter Anspielung auf die Weinlagen des Winzerorts: »Neben Schäf und Letten ein echter Genuss – Auggener Tieflage.«

Müllheim und Auggen haben, so sehen es andere Beteiligte, ihre Wünsche zu spät angemeldet. »Sie sind zu spät wach geworden«, meint IG-Bohr-Sprecher Diehl. Auch Deutschmann verweist darauf, dass Müllheim erst spät auf Tieflagenforderungen aufgesprungen sei. Immerhin wird nun der Baurechtsbeschluss gemäß der Projektbeiratsanforderungen nachgearbeitet.

Wie so oft beim Bahnausbau zwischen Offenburg und Basel wird auch im Markgräflerland über Zahlen gestritten. Würde die Bahn auf Tempo 250 verzichten, sparte das Kosten ein, die für die Tieflage verwendet werden könnten, findet Deutschmann. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sieht das anders (siehe Interview).

Apropos Tempo 250: Kleinfelder nennt die hohe Ausbaugeschwindigkeit »völligen Unsinn«. Deutschmann sagt, dass bei Tempo 200 oder 230 günstiger zu bauen sei und wahrscheinlich auch andere Schallschutzparameter gälten. Zudem habe die Europäische Kommission bestätigt, dass EU-Fördergelder auch ohne Hochgeschwindigkeitsausbau flössen: »Auch dieser Punkt ist geklärt.« Roland Diehl spricht auch von »unsinniger Geldvernichtung« und ist überzeugt, dass »noch nicht das letzte Wort gesprochen« sei. Ein ICE mit 250 Sachen sei genauso laut wie ein Güterzug, meint Diehl. Zudem werde das erst relevant, wenn der übernächste Bundesverkehrswegeplan Geltung bekomme – also nach 2030.

Fritz Deutschmann rechtfertigt die kommunale Klage. »Wir müssen das probieren. Das ist eine historische Chance für die Region.« Der Bahn fehle es an der Konsequenz, »dass es eine durchgängige zukunftsfähige Planung ist«. Und er verweist sowohl auf Kleinklima und Luftaustausch, die möglicherweise durch die hohen Mauern gestört würden, als auch auf potenzielle Risiken durch Gefahrguttransporte.

Die Stadt Müllheim wollte sich gegenüber der Mittelbadischen Presse nicht zum Verfahren artikulieren. Bürgermeisterin Astrid Siemes-Knoblich ließ mitteilen, dass »sie sich aufgrund der laufenden Verhandlungen mit Bahn und Landesregierung momentan nicht (...) äußern möchte«. Das verwundert umso mehr, als Siemes-Knoblich Vorsitzende des neu gegründeten regionalen Projektbegleitgremiums ist und in dieser Funktion die weitere Debatte um den Ausbau moderieren soll.

Vom Katzenbergtunnel bis Basel

Der knapp zehn Kilometer lange Katzenbergtunnel ist seit Ende 2012 in Betrieb und nimmt inzwischen auch die meisten Güterzüge auf, was für die Gemeinden an der alten Strecke um den Isteiner Klotz herum eine deutliche Erleichterung darstellt. Zuletzt gab es allerdings Berichte in Lörracher Medien, wonach die Bahn wieder verstärkt Güterzüge auf die alte Trasse schickt.

Südlich des Tunnels wird derzeit in Haltingen und Weil am Rhein an der Strecke gebaut. Die Bahn nennt die Arbeiten »nicht einfach, da wichtige Bautätigkeiten unter dem ›rollenden Rad‹« ausgeführt werden müssten – das bedeutet, dass während des Zugbetriebs geschafft wird und sogenannte Sperrpausen, in denen der Zugbetrieb ruht, benötigt werden. Ende 2024 soll der knapp sechs Kilometer lange Abschnitt fertig sein.

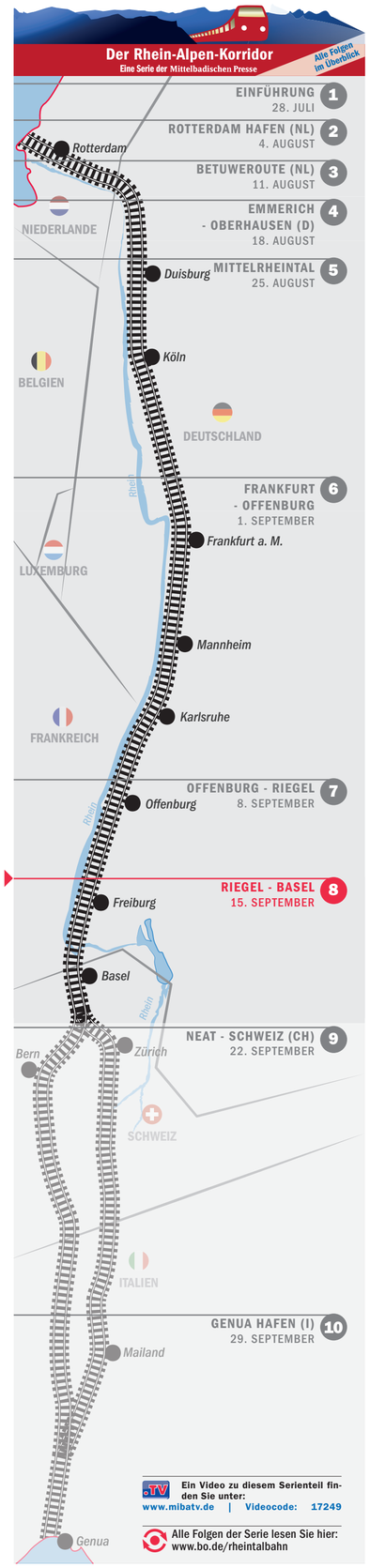
Für die letzten Kilometer bis zum Badischen Bahnhof in Basel sind Schweizer Genehmigungsbehörden zuständig. Die Bahn rechnet nach eigenen Angaben mit der Baufreigabe für das Frühjahr 2018 und will ebenfalls 2024 fertig sein. Dann wären von Schliengen bis zum Badischen Bahnhof rund 30 Kilometer Tempo-250-Strecke fertiggestellt.

Die Zwickmühle der IG Bohr

Roland Diehl, Vorsitzender der Bahn-BI »Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland« (Mut) sowie Sprecher der IG Bohr, hat jetzt eingeräumt, die Interessen von Müllheim, Auggen und des bbm »verraten« zu haben. Bei der letzten Sitzung des Projektbeirats im Juni 2015 sei über Baden 21 im Paket abgestimmt worden – also über die gesamte Strecke von Offenburg bis Auggen. Das Gesamtpaket beinhaltete eben auch die 30 Millionen Euro für die abgespeckte Beste Lösung. Die auf dem Tisch liegenden Forderungen beliefen sich jedoch auf bis zu 250 Millionen Euro. Das lehnte der Projektbeirat ab. Diehl sagte jetzt – mit Bedauern – der Mittelbadischen Presse, er habe zustimmen müssen. »Es blieb mir nichts anders übrig.«

www.ig-bohr.de und www.bbmgl.org und www.auggen.de und www.karlsruhe-basel.de

Drei Szenen der Rheintalbahn: Bad Bellingen (oben) profitiert vom Bau des 2012 fertiggestellten Katzenbergtunnels – seitdem fahren viel weniger Güterzüge durch den Kurort. In Auggen (links) passiert ein Güterzug den Bahnhof. Nördlich von Haltingen (rechts) entsteht gerade die Trasse für das dritte und vierte Gleis, die Schienenführung ist ein baustellenbedingtes Provisorium.



Ein Video zu diesem Serienteil finden Sie unter: www.mibatv.de | Videocode: 17249

Alle Folgen der Serie lesen Sie hier: www.bo.de/rheintalbahn

»Der Kompromiss steht«

Verkehrsminister Hermann schließt Nachbesserungen nach dem Beschluss des Projektbeirats aus

Von Andreas Richter

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hat erneut die im Projektbeirat erreichten Verbesserungen beim Lärmschutz als »umfassend« gewürdigt. »Darauf können die Bürgerinnen und Bürger im Rheintal stolz sein«, sagte Hermann in einem Gespräch mit der Mittelbadischen Presse. Der Minister verwarf jedoch Hoffnungen der Bürger in Müllheim und Auggen auf eine Tieflage der Gleise.

■ Der Projektbeiratsbeschluss vom Juni 2015 und der Bundestagsbeschluss vom Januar 2016 zur Rheintalbahn gelten als Meilensteine für den Bahnausbau in Südbaden. Doch die Vereinbarung für eine abgespeckte »Beste Lösung« im Markgräflerland stößt weiter auf Widerstand. War jahrelanges Bemühen um Konsens umsonst?

Hermann: Nein, das war überhaupt nicht umsonst. Es wurde ja in einem fünfjährigen Beteiligungsprozess die ganze Strecke überdacht, diskutiert und am Ende im Konsens verlegt. Die autobahnnahe Lage zwischen Offenburg und Riegel, Verbesserungen beim Lärmschutz bei der Umfahrung von Freiburg, die Teiltieferlegung im Markgräflerland, der Tunnel unter Offenburg – das sind doch umfassende Verbesserungen, die erreicht wurden. Nur ein einziges Element – Müllheim-Auggen –, es stand übrigens gar nicht auf der Tagesordnung des Projektbeirats, weil die Region die Trassenführung früher akzeptiert hatte. Sie hat sich erst sehr spät mit einer Totalkritik zu Wort gemeldet. Am Ende wurden die Forderungen doch vom Projektbeirat in die Beratungen aufgenommen. Wir haben dann auch dort einen deutlich verbesserten Lärmschutz erreicht: Die Anwohner bekommen sogenannten Vollschutz, optische Verbesserungen in der Lärmschutzwand sowie eine kreuzungsfreie Zusammenführung der Trassen bei Hügelheim. Wir haben in Müllheim-Auggen sehr viel erreicht, nur der große Wunsch nach der sogenannten Besten Lösung wurde nicht erfüllt.

■ Was war noch mal der Grund dafür?

Hermann: Die Beste Lösung wäre nachgewiesenermaßen erheblich teurer gewesen – übrigens völlig anders als deren Befürworter behauptet hatten.

■ Trotzdem sind dort zwei »Widerstandsnester« auszumachen. Da sind einmal die klagenden Gemeinden Müllheim und Auggen und zum anderen das Bürgerbündnis Markgräflerland. Wie soll man mit den Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss umgehen? Gilt die Devise: Abwarten?

Hermann: Selbstverständlich. Wir werden abwarten, ob die Klagen bei Gericht durchkommen. Aber ich will daran erinnern, dass der Projektbeirat einstimmig, also einschließlich der Bürgerinitiativen, zugestimmt hat. Dieser Beschluss war Grundlage für einen Landtags- und einen Bundestagsbeschluss. Davon kommt keiner mehr so ohne Weiteres mehr runter! Würde man in Müllheim und Auggen umplanen, müssten auch neue Beschlüsse in den Parlamenten herbeigeführt werden.

■ Das Bürgerbündnis hat einen anderen Protestansatz als die klagenden Gemeinden. Die Kommunen zielen auf Form- und Verfahrensfragen ab, das Bürgerbündnis beklagt sich über die hohen Galerien und beharrt auf der Tieflage. Sehen Sie Kompromisse?

Hermann: Aus unserer Sicht sind wir weit auf die Bedürfnisse und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger eingegangen. Man muss aber auch sehen: Selbst mit einer Tieferlegung wären immer noch hohe Lärmschutzwände da. Wir haben das auch deswegen so entschieden, weil die Strecke in Müllheim und Auggen – anders als in anderen Orten –nicht mitten durch den Ort geht. Die Strecke führt an gewerblich genutzten Mischgebieten vorbei, und wir hatten seinerzeit ausgerechnet, dass die geforderten Maßnahmen pro Haushalt ein bis zwei Millionen Euro kosten würden. Die Ausgabe öffentlicher Gelder muss nun mal immer in einem vernünftigen Verhältnis stehen.

■ Also keine Chance auf Kompromiss?

Hermann: Die jetzige Lösung ist ein Kompromiss. Ein Teil des Problems ist, dass die Bürger ausschließlich auf aktiven Lärmschutz beharren. Aktiver Lärmschutz besteht nun eben außer Maßnahmen an den Gleisen und den Fahrzeugen in Mauern. Würde man von dieser Festlegung wegkommen und Maßnahmen des passiven Lärmschutzes – das bedeutet zum Beispiel Schallschutzfenster bei den betroffenen Häusern – anwenden, könnte man auch niedrigere Wände realisieren.

■ Eine weitere Rechnung des Bürgerbündnisses ist, auf den Ausbau auf 250 km/h zu verzichten, wodurch angeblich Millionen Euro frei würden, die für die Beste Lösung verwendet werden könnten.

Hermann: Diesem Glauben habe ich auch eine Zeitlang angehangen. Die Planer der Bahn haben mich aber überzeugt, dass dies ein Irrglaube ist.

■ Warum?

Hermann: Die 250 Stundenkilometer sind notwendig, weil das Ziel lautet: Wir wollen von Karlsruhe nach Basel in 90 Minuten kommen und so den Takt um eine halbe Stunde verkürzen. Zudem bräuchte man bei einer langsameren Geschwindigkeit längere, also auch teurere Überholgleise. Und das wichtigste Argument lautet: Sehr laut sind nicht die Personenzüge, sondern die Güterzüge. Da hilft es den Menschen an der Strecke wenig, wenn der ICE langsamer fährt. Allerdings soll ja ab 2020 ein Verbot lauter Güterwagen gelten. Diese Lärmreduktion sollte man vielleicht noch einmal neu berechnen, und da käme dann vielleicht auch eine andere Höhe der Lärmschutzwände heraus. Das könnte eine neue Option eröffnen. Am 22. September werden wir dies noch mal an einem Tisch mit der Bahn, den örtlichen Abgeordneten sowie Vertreterinnen und Vertretern meines Hauses und der Bürgerinitiativen erörtern. Auch für mich ist klar: Hohe Schallschutzwände sind nicht schön.

■ Entspannter sieht die Situation in den Abschnitten in der Freiburger Umfahrung aus. Gleichwohl deutet sich auch dort neuer Protest an, weil die Bürgerinitiative Igel der Bahn vorwirft, vereinbarte Lärmschutzstandards rauszurechnen.

Hermann: Die Bahn hat versucht, die Grenzwerte und die versprochenen Effekte einzuhalten, aber sie hat nicht so viel Geld ausgegeben wie ursprünglich gedacht. Daraus abzuleiten, man spare beim Lärmschutz, ist allerdings abwegig. Denn im Projektbeirat wurde ein finanzieller Deckel für die Maßnahmen verabredet, aber klar ist: Der Betrag muss nicht ausgeschöpft werden. Es ist sogar der Wunsch gewesen, unter der Maximalsumme zu bleiben. Es war das Ziel, einen Vollschutz zu erreichen, es war nicht das Ziel, eine bestimmte Summe auszugeben.

■ Gewährleistet die Bahn das nach Ihrer Wahrnehmung auch?

Hermann: Die Bahn hat das belegen können, es gibt allerdings noch Feinschliffarbeiten. Die zugesicherten Ziele werden mit den jetzt dargestellten Bauwerken erreicht. Aber natürlich achten wir darauf, dass die Beschlüsse des Projektbeirats eingehalten werden. Da gibt es gar kein Vertun. Mein Fazit: Dank des Engagements der Bürgerinnen und Bürger und der Region hat man bei der Rheintalbahn eine umfassende Verbesserung beim Lärmschutz erreicht. Darauf können die Bürgerinnen und Bürger im Rheintal stolz sein.

Unser Gesprächspartner WINFRIED HERMANN (Grüne) ist Verkehrsminister in Baden-Württemberg.

www.vm.baden-wuerttemberg.de