

BADEN 21 – die Lösung für die Aus- und Neubaustrecke der Rheintalbahn am Oberrhein

Kurzfassung

Fußend auf dem **Staatsvertrag mit der Schweiz aus dem Jahre 1996** („Vertrag von Lugano“), hat sich die Bundesrepublik verpflichtet, die Rheintalstrecke Karlsruhe – Basel als Zulaufstrecke zu den NEAT-Tunneln Gotthard und Lötschberg viergleisig auszubauen. Dies ist im Einklang mit der Verkehrspolitik der EU, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die damit verbundene Notwendigkeit, die Schieneninfrastruktur massiv auszubauen, hat zur Folge, dass auch der damit verbundene Güterzuglärm wegen des lauten rollenden Materials exorbitant ansteigt.

Im Streckenabschnitt **Offenburg – Basel** laufen derzeit die Planfeststellungsverfahren mit unterschiedlichem Planungsstand. Aus den Planunterlagen ist ersichtlich, dass die Aus- und Neubaustrecke am Oberrhein in Form einer unzumutbaren Billiglösung realisiert werden soll, die einseitig zu Lasten der Bevölkerung ohne Rücksicht auf ihre berechtigten Ansprüche an den Schutz ihrer Lebensqualität, Gesundheit, ihres Immobilieneigentums, des Orts- und Landschaftsbilds, der Umwelt und ihrer wirtschaftlichen Grundlagen gehen soll. Die Verlärmung der Ortschaften und Städte macht jede vernünftige Kommunal- und Stadtentwicklung zunichte.

Der derzeit **gültige Rechtsrahmen** gewährt dem Schienenverkehr eine Reihe von **Privilegien**, die durch den Strukturwandel und den starken Anstieg dieser Verkehrsart längst nicht mehr gerechtfertigt sind. Insbesondere die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist dringend novellierungsbedürftig, denn sie schützt die öffentlichen Kassen und die der Deutschen Bahn AG, aber nicht die Gesundheit der Bürger vor Lärm, der inzwischen die stärkste Umweltbelastung darstellt. Nur unter dem Schutz einer die Menschen eklatant benachteiligenden Rechtslage ist es heute überhaupt noch möglich, hoch emittierende Güterzugtrassen mitten durch die Städte und sensible Naherholungslandschaften zu führen. Die Fehler der Vergangenheit, insbesondere **das inakzeptable Vollzugsdefizit auf Seiten des Gesetzgebers zwischen Stand der Technik und Wissenschaft und tatsächlicher Rechtslage**, dürfen nicht zur Rechtssicherheit für eine grundsätzlich falsche Trassenplanung führen.

Solange die Rechtslage nicht geändert wird, kann der Erhalt eines lebenswerten 2000-jährigen Kulturrums am Oberrhein nicht juristisch, sondern nur auf politischem Wege gesichert werden. Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik sind gefordert, für einen menschenverträglichen, umweltgerechten und zukunftsfähigen Bahnausbau am Oberrhein zu sorgen. Die gesetzlichen Mindestanforderungen einer Billiglösung erfüllen diesen Anspruch nicht, insbesondere nicht für eine **Hauptbahnstrecke mit weit über 100.000 Güterzügen pro Jahr, die in Europa eine Singularität ist.**



www.mut-im-netz.de



www.igel-breisgau.de



www.bi-bahn.de

BI BAHN
RINGSHEIM



www.bi-bahnlaerm.de



www.abatra.de



www.bi-bahntrasse.de

Wie der Ausbau gelingen kann, haben die Kommunen und die Bürgerinitiativen der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) gemeinsam mit erheblichen eigenen Finanzmitteln mit dem machbaren **alternativen Trassenkonzept „BADEN 21“** aufgezeigt. Die Alternativplanung, um die es geht, reicht über 90 km von Offenburg bis südlich von Buggingen im Markgräflerland. Mit weitgehender Akzeptanz der Menschen am Oberrhein ist BADEN 21 gekennzeichnet durch

- einen Tunnel durch Offenburg
- eine A5-parallele Trasse von Offenburg bis Riegel (Variante 1a)
- Mittel- und Teiltiefanlagen mit lokal verstärkten Lärmschutzmaßnahmen (verbesserte KUK2-Variante) von Riegel bis Mengen und eine
- teilgedeckelte Tieflage von Mengen bis südlich Buggingen (Bürgertrasse)

Nur diese vier Bausteine sind als Gesamtpaket BADEN 21 für die IG BOHR die akzeptable Lösung für den Ausbau der Rheintalbahn. Die Bahnplanung heutiger Version ist nicht realisierbar, sie wird am erbitterten Widerstand der Region auf Jahre hinaus scheitern.

Hingegen ermöglicht BADEN 21 die Integration des neuen Verkehrsweges in die Region am Oberrhein und sorgt für einen fairen Interessenausgleich. Nach Untersuchungen kompetenter Ingenieurbüros liegen die **Zusatzkosten für BADEN 21 bei insgesamt ca. 500 Millionen Euro, die auf rd. 10 Jahre Bauzeit zu verteilen sind. Angesichts einer Baumaßnahme mit Langzeitbestand über viele Generationen, die der Vorhabenträgerin erhebliche Wachstumschancen ermöglichen wird, sind diese Zusatzkosten mehr als gerechtfertigt.**

Der Neubau zweier zusätzlicher Gleise bietet jetzt am Oberrhein die große Chance, den Transitgüterverkehr vollständig auf die beiden neuen Gleise zu verlagern und diese deutlich außerhalb der Ortslagen sowie da, wo erforderlich, im Tunnel und in örtlich gedeckelter Tieflage zu führen. Darüber hinaus bietet eine **Trennung der Schienenverkehrsarten eine deutlich höhere Trassenkapazität als bei einem Betrieb mit Mischverkehr.** Das Betriebskonzept der Bahn ist also zwingend auf die Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr auszurichten.

BADEN 21 bietet eine Ausbauqualität, die dafür sorgt, dass die DB AG ihre Gewinne nicht auf dem Rücken lärmgeplagter Menschen und massiv beeinträchtigter Entwicklungsperspektiven der Kommunen erwirtschaftet. In den laufenden Planfeststellungen ist BADEN 21 im gültigen Rechtsrahmen realisierbar, wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. Die Bevölkerung am Oberrhein erwartet diesen politischen Willen auf Bundes- und Landesebene, der die Notwendigkeit von BADEN 21 anerkennt.

Es handelt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt um **eine rein politische Entscheidung, die Weichen in die Zukunft richtig zu stellen. Dazu gehören**

- **die positive Entscheidung im Landtag Baden-Württemberg, BADEN 21 zu unterstützen;**
- **das erfolgreiche Spitzengespräch zwischen Ministerpräsident Oettinger, Bundesverkehrsminister Tiefensee und dem DB-Vorstandsvorsitzenden Mehdorn;**
- **die Beauftragung der Neuplanung in den oben geschilderten Abschnitten Offenburg bis Riegel und der Umplanung in den südlichen Abschnitten.**

Diesen Willen vorausgesetzt, werden sich auch Möglichkeiten für die Finanzierung der Zusatzkosten finden lassen. In erster Linie ist hier der Bund in der Pflicht, aber auch die DB AG, die von der Ausbaumaßnahme am meisten profitiert. Auch das Land Baden-Württemberg wird sich in seiner Verantwortung für den südbadischen Landesteil angemessen

sen an den Kosten beteiligen müssen. im besonderen ergibt sich diese Kostenbeteiligung vorausschauend im Hinblick auf die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit der 34. BImSchV.

Durch die mehrjährigen Verzögerungen beim Bau des Gotthardtunnels ist nach derzeitiger Lage ein Zeitfenster von 7-8 Jahren entstanden, das bei vorhandenem Willen genutzt werden kann. Eile ist nicht vordringlich, sondern es bedarf der bestmöglichen Planung angesichts eines Jahrhundertbauwerks mit seinen Langzeitwirkungen für viele Generationen.