



Die Bahn lehnt Bürgertrasse ab ☆

Bahnplaner räumt beim Erörterungstermin aber ein: "Technisch und betrieblich machbar ist die Bürgertrasse"

Von unserem Mitarbeiter Hans Christof Wagner



(FOTO: CHRISTOF WAGNER)

BAD KROZINGEN. Die Antragstrasse der Deutschen Bahn für den Bau des 3. und 4. Gleises zwischen Schallstadt und Buggingen ist billiger. Aber ist sie deshalb auch besser? Der Bahn zufolge ja. Die ließ die Geschlossenheit der Region kalt. Gestern erteilten ihre Vertreter der Bürgertrasse eine deutliche Abfuhr. "Nicht vorzugswürdig" , lautete ihr Urteil.

Tag drei der Erörterung in der Möhlin-Halle in Hausen: Planer Dieter Seibert stellte die Bürgertrasse im Detail vor. Sie besticht vor allem beim Faktor Lärm. Während bei der von der Bahn beantragten Trasse auf Dammlage der für Wohngebiete nachts vorgeschriebene Schallgrenzwert von 49 Dezibel erst in einem Abstand von 1,15 Kilometer vom Gleis erreicht werde, seien es bei der Bürgertrasse nur 300 Meter. So zieht sich das von den Zügen ausgehende "Lärmband" beiderseits der Schienen hier 2,3 Kilometer, dort nur 600 Meter breit durch die Landschaft. Der Plan sieht vor, die Gleise nicht nur sechs bis acht Meter unter die Erdoberfläche zu legen, sondern sie stellenweise auch mit Deckeln zu versehen. Auf den so hergestellten Landschaftsbrücken sei es möglich, weiter Landwirtschaft zu betreiben, so Seibert. Größter Unterschied zur Variante der Bahn: Die neuen Gleise bündeln sich mit den bestehenden Gleisen südlich von Buggingen in unbebautem Gelände, anstatt auf Höhe der Bugginger Kalisiedlung. So wird Seibert zufolge das massive Überwerfungsbauwerk mit sechs Gleisen und 42 Meter Breite auf der Höhe von Seefeldern überflüssig.

Heiko Siebenschuh von der DB-Projektbau, dessen Erwiderung mit Spannung erwartet wurde, schickte voraus: "Technisch und betrieblich machbar ist die Bürgertrasse" . Dennoch: "Sie drängt sich nicht zwingend auf, sie ist somit nicht vorzugswürdig" . Siebenschuh stellte beide Trassenformen in Einzelaspekten gegenüber und vergab Bewertungen in Form von Plus und

Minus. Als negativ für die Bürgertrasse führte er bau- und betriebstechnische Aspekte an. So erfordere die Tieflage Mehrkosten bei der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienen. Durch die Landschaftsdeckel sei die Erreichbarkeit der Gleise erschwert. Es müssten für die mitunter mehr als 500 Meter langen geschlossenen Abschnitte Rettungsplätze und Notausgänge eingerichtet werden. Viermal so viel Aushub falle bei der Bürgertrasse an, so Siebenschuh. 1,4 Millionen Kubikmeter Erdreich blieben übrig, Material, für das es keine Verwendung gebe.

Bahnsprecher Siebenschuh: "Wir halten an unserer Antragstrasse fest"

Als weitere Minuspunkte wertete der DB-Mitarbeiter den gegenüber der Bahntrasse während der Bauarbeiten höheren Flächenbedarf und die vergleichsweise längere Bauzeit. Positiv hob Siebenschuh an der Bürgertrasse den deutlich leiseren Betrieb und ihre bessere Einfügung in die Landschaft hervor. Am Ende häuften sich aber die Minuszeichen bei der Bürgertrasse. In der abschließenden Bewertung wurde zwar betont, dass sie für Mensch und Landschaft besser sei, doch dem stehen die deutlich höheren Baukosten entgegen. Deshalb das Fazit von Siebenschuh, mit dem er im Publikum Buh-Rufe und Pfiffe erntete: "Wir halten an unserer Antragstrasse fest" .

Die Bewertung der Bürgertrasse durch die Bahn war den Kommunen der Region und den Bürgerinitiativen erst wenige Tage vor Beginn des Erörterungstermins zugegangen. So blieb ihnen kaum Zeit, sie im Detail zu prüfen. Die grundsätzliche Kritik daran lautete: die Bahn kalkuliert den Bau rein betriebswirtschaftlich. Volkswirtschaftlich betrachtet seien die Kosten weit höher: durch die Beeinträchtigung der Gesundheit und des Tourismus sowie durch den Wertverlust von Schienenlärm betroffener Immobilien.

Zahlen über die jeweiligen Baukosten beider Trassen wurden gestern keine genannt. Im Raum stehen Mehrkosten von 160 Millionen Euro für die Bürgertrasse und 500 Millionen Euro für den Bau der Trasse bis Offenburg, den die Bürgerinitiativen als "Baden 21" bezeichnen.

Regierungsdirektor Werner Hoffmanns Job ist es nun, Stuttgart von der dreitägigen Erörterung in Hausen zu berichten. Dort tagt eine von Innenminister Heribert Rech geleitete Arbeitsgruppe. Sie soll Ministerpräsident Günther Oettinger mit Wissen versorgen, damit er für den noch dieses Jahr geplanten Bahngipfel mit Bundesverkehrsminister und Bahnchef gerüstet ist. Dort soll die Entscheidung über Bürgertrasse und Baden 21 auf politischer Ebene fallen.