

SERIE GÜTERVERKEHR (TEIL 2): So haben sich die Bürger im südbadischen Offenburg eine unterirdische Umfahrung erkämpft

46 000 Mal Nein zum Bahnlärm – die Grundlage für den Tunnel

In Offenburg soll ab 2025 ein rund sieben Kilometer langer Umfahrungstunnel für Güterzüge entstehen. Ein Vorzeigeprojekt für lärmgeplagte Anwohner in ganz Deutschland – auch in Mannheim.

Von unserem Redaktionsmitglied
Timo Schmidhuber

Eines der Bilder, das die Folgen verdeutlichen sollte, zeigt ein rotes Haus. Daneben erhebt sich eine Lärmschutzwand, die bis zur Unterseite des zweiten Stocks reicht. Die Szene hat etwas vom Berlin, als es dort noch die Mauer gab. Das Haus steht aber im südbadischen Offenburg.

Planungsskizzen wie diese haben die Bewohner dort vor knapp zehn Jahren bewegt, sich mit Vehemenz gegen das Ausbauprojekt der Deutschen Bahn zu wehren, das deutlich mehr Güterverkehr durchs Stadtzentrum mit sich gebracht hätte. Die Bürgerinitiative und die Kommunalpolitik auf der einen, die Bahn auf der anderen Seite verhandelten danach intensiv – mit dem Ergebnis, dass Offenburg eine sieben Kilometer lange Tunnelumfahrung für Güterzüge bekommt. Derzeit werden Details der Streckenführung ausgearbeitet, Baubeginn soll 2025 sein. Die Verhandlungen um den Tunnel in einem sogenannten Projektbeirat mit allen Beteiligten gelten seitdem vielen als Musterbeispiel für Schienen-Großvorhaben. Mannheimer Bürgerinitiativen wünschen sich ein solches Gremium auch hier in der Region – am liebsten ebenfalls mit dem Ergebnis eines Tunnels oder einer oberirdischen Umfahrung für Güterzüge.

320 Güterzüge in 2025

In Offenburg verläuft die Bahntrasse derzeit in einem Graben mitten durch die Stadt. Mehrere Brücken verbinden beide Seiten, eine trägt den Namen „Zauberflötenbrücke“. Karl Bäuerle, Manfred Wahl und die Ordensschwester Martina von der Bürgerinitiative Bahntrasse haben sie als Ort für das Treffen ausgewählt. Seit sich die Ausbaupläne für die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel um zwei weitere Gleise zu Beginn der 2000er Jahre konkretisiert hätten, sei man mit jeder Menge Politikern hier oben gestanden, erzählt Karl Bäuerle, ein pensionierter Sozialarbeiter mit Schnauzer und fast schulterlangem, weißem Haar. Er lehnt am Geländer und schaut nach unten. Im Graben liegen inklusive Ausweichgleisen schon sechs Gleise. Speziell hier hätte der Ausbau zwar nicht zu zwei weiteren Gleisen geführt, aber zu deutlich mehr Güterzügen und damit zu viel mehr Lärm. Prognosen für 2025 gehen von knapp 320 pro Tag aus, was fast eine Verdoppelung bedeutet. Während des Gesprächs fahren immer wieder Regionalbahnen, ICEs und auch Güterzüge unter der Brücke durch. Die Personenzüge sind vergleichsweise leise, aber bei den Güterzügen scheint jeder Waggon wie im Takt über das Gleis zu rattern. Tatamm, tatamm, tatamm.

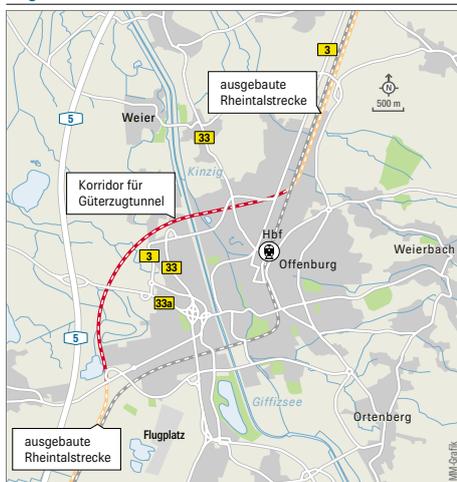
Bäuerle ist inzwischen der Vorsitzende der Bürgerinitiative, ihre prägenden Gesichter waren in den vergangenen zehn Jahren aber zwei Kirchenleute: der frühere evangelische Stadtdekan Wahl und die Ordensschwester, die bis vor kurzem noch an der Mädchenschule des Klosters „Unserer Lieben Frau“ unterrichtete, direkt an der Bahnlinie. Die Men-



Die Bahntrasse verläuft in Offenburg in einem Graben mitten durch die Stadt. Derzeit fahren dort Regionalbahnen, ICEs – und auch Güterzüge.

BILDER: IMO

Möglicher Tunnelverlauf



Köpfe der Initiative (v.l.): Manfred Wahl, Schwester Martina und Karl Bäuerle.



„Man muss konstruktiv sein“: Oberbürgermeisterin Edith Schreiner.

schen hatten Angst vor noch mehr Lärm, und das war Thema – in dem Familienzentrum, das Karl Bäuerle leitete. In den Pfarreien, in denen Manfred Wahl Seelsorger war. Und in der Klosterschule.

Wände sollten die Bürger vor dem Lärm schützen – an manchen Stellen waren sie knapp zwölf Meter hoch gewesen. Seinen Stadteil Hilbolsweier zum Beispiel hätten solche Wände „auch sozial verändert“, sagt Bäuerle. „Die Leute hatten Angst vor einer Verdübelung, wenn Wände den Stadteil durchschneiden.“ Auch manchen Brücken über den Graben hätten im Zuge des Streckenausbau angehängen werden müssen. Zwar nur leicht – aber das hätte dazu geführt, dass Eingänge zu Häusern an

Brücken unter dem Straßenniveau gelegen hätten. Im südlichen Teil der Stadt hätten dem Streckenausbau 25 Häuser und mehr als 200 Schuppen und Garagen weichen müssen. Das alles führte dazu, dass die 60 000-Einwohner-Stadt im Juli 2008 fast 46 000 Einwendungen in einem Berg von Aktenordnern an das Regierungspräsidium Freiburg übergab, das die Bahnpläne 2011 schließlich ablehnte.

Hilfe von Nachbargemeinden

Die Offenburger haben viele mobilisiert, in manchen Einwendungen schrieben Auswärtige sogar, dass sie nicht mehr zum Einkaufen in die Stadt kämen, wenn die voller Lärmschutzwände stehe. Jeder, so erin-

ert sich Manfred Wahl, habe das eingebracht, was er konnte. Wahl hat Protestplakate von damals mitgebracht, die Studenten des Fachs Gestaltung kreiert hatten. 2005 hatte sich die Bürgerinitiative gegründet, nach einem halben Jahr gehörten ihr bereits 2500 Mitglieder an. Kommunalpolitik und Verwaltung habe man anfangs schon „mitziehen“ müssen, erinnert sich Schwester Martina. Die Stadtschulze habe zunächst von einer Umfahrung nicht viel wissen wollen. „Sie war dafür, dass die Ausbaustrecke wegen des Personenverkehrs durch Offenburg geht.“ Aber gute Argumente und der Druck aus der Bevölkerung hätten dazu geführt, dass der Gemeinderat 2006 die Position der Bürgerinitiative übernommen habe – der Wunsch nach einem Tunnel. „Wenn wir eine oberirdische Umfahrung gefordert hätten“, sagt Manfred Wahl, „hätten die Nachbargemeinden Gegeninitiativen gemacht.“ So aber unterstützen sie das Tunnelprojekt.

„Niemand war gegen den Ausbau“

Ein paar hundert Meter von der Zauberflötenbrücke entfernt steht das Rathaus, ein heller Barockbau, dessen Fenster eingefasst von rotem Sandstein. Im ersten Stock befindet sich das Büro von Edith Schreiner. Seit 2002 ist die 59-Jährige Oberbürgermeisterin, war also von Anfang an dabei. „In Offenburg war niemand gegen den Ausbau der Rheintalstrecke, weil wir Güter lieber auf der Schiene haben wollen als auf der Autobahn“, sagt sie. „Das Ob war nie die Frage, sondern das Wie.“ Schreiner ist froh, dass der Umfahrungs-tunnel jetzt kommt. „Das ist ein sinnvolles und nachhaltiges Infrastrukturprojekt. Da lohnt es sich, groß zu planen und Geld zur Verfügung zu stellen.“ Die Personenzüge sollen weiterhin durch die Stadt rollen und den Bahnhof anbinden.

Wie kam es dazu, dass sich in Offenburg so viele Menschen gegen die Pläne der Bahn gestellt haben? Schreiner muss bei dieser Frage nicht lange überlegen: der Einsatz der Bürgerinitiative, die Zusammenarbeit und die Tatsache, „dass wir den Leuten gesagt haben, was bei den ursprünglichen Plänen der Bahn auf sie zukommt“. So habe die Stadt beispielsweise Messungen gemacht und eine Lärmkarte entworfen. Auf der sei zu sehen gewesen, dass die Belastung an den Häusern auch in der fünften Reihe jenseits der Schiene noch gewaltig sei. Aber, so betont Schreiner: Man muss auch konstruktiv sein. „Sie müssen

einen Gegenvorschlag erarbeiten. Wir haben das in der Bürgerinitiative und in der Verwaltung sehr viel Sachverstand aufgebaut.“ Die Stadt Offenburg habe rund eine Million Euro für Gutachten ausgegeben.

Bahn lobt Projektbeirat

2009 wurde ein sogenannter Projektbeirat gegründet, der sich – in dieser Form bis dahin einmalig – um den Trassenverlauf und den Lärmschutz zwischen Karlsruhe und Basel und damit auch in Offenburg kümmerte. Am Tisch saßen Vertreter von Stadtverwaltung und Bürgerinitiative sowie von Bund, Land, Eisenbahn-Bundesamt und Bahn. Die Bahn hat sich im Rahmen der Diskussion im Projektbeirat sehr konstruktiv und als verlässlicher Partner gezeigt“, betont Schreiner. Im Juni 2015 gab es den Beschluss des Beirats zum Bau eines 1,18 Milliarden Euro teuren Umfahrungs-tunnels für Güterzüge, dem im Januar 2016 der Bundestagsbeschluss über die Finanzierung durch den Bund folgte.

Die Bahn bewertet die Arbeit im Projektbeirat „grundsätzlich positiv“, wie ein Sprecher erklärt. „Es ist unbestritten, dass dieser im Fall Karlsruhe-Basel maßgeblich zum Erfolg in Form der erzielten Beschlüsse beigetragen hat.“ Neben dem Tunnel in Offenburg sei in anderen Gemeinden an der Strecke zum Lärmschutz die Tieflage der Schienen in einem speziell gebauten Graben gefordert worden, so der Sprecher. Dies habe der Projektbeirat diskutiert, „aber man hat sich unter Abwägung aller erkennbaren Faktoren für oberirdische Planungen entschieden“. Dies zeige, dass Tunnelösungen oder Tieflagen nicht immer die beste Lösung darstellten, „sondern in jedem Einzelfall einer genaueren Betrachtung unterzogen und geprüft werden müssen“.

Bis der Offenburger Tunnel einmal fertig ist, werden noch viele Güterzüge unter der Zauberflötenbrücke rollen. Aber das Projekt ist auf dem Weg, die Eröffnung für 2035 geplant. Edith Schreiner wird dann nicht mehr Oberbürgermeisterin sein. „Aber ich werde mit dem Rollator zur Einweihung kommen.“

DER NÄCHSTE TEIL

Am 19. Dezember geht es um die Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit.

Mehr unter morgenweb.de/bahnlaerm

ZUM THEMA

Forderungen aus Mannheim

Schon heute beklagen viele Anwohner der Bahnstrecken in Mannheim den Lärm durch Güterzüge. An der östlichen Riedbahn zwischen Neuhermsheim und Waldhof zum Beispiel fahren rund 90 pro Tag. Die Bahn will die Strecke durchgängig zweigleisig ausbauen und dann – so die Prognose für 2025 – knapp 160 Güterzüge täglich rollen lassen. Eine weitere Zunahme befürchten Anwohner darüber hinaus durch die geplante ICE-Neubaustrecke zwischen Mannheim und Frankfurt. Denn nachts sollen auch hier Güterzüge fahren. Der genaue Verlauf dieser Strecke ist noch unklar, sie wird aber auf jeden Fall in Mannheim münden. Die Bahn geht für 2025 von 300 Güterzügen aus, die dann täglich das Stadtgebiet durchqueren. Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm fordern deshalb einen Güterzugtunnel für Mannheim oder eine oberirdische Umfahrung. imo

Das Projekt

Der Plan

Offenburg bekommt einen rund sieben Kilometer langen Umfahrungstunnel nur für Güterzüge mit zwei eingleisigen Röhren. Er verläuft im Westen der Stadt unterhalb des Waldes. Die genaue Trasse soll 2019 feststehen. Im Norden soll er an die dann viergleisig ausbaute Rheintalstrecke aus Richtung Karlsruhe anschließen, im Süden an eine parallel zur A 5 verlaufende Güterzugtrasse, die ebenfalls gebaut wird.

Technische Daten

Der Tunnel ist knapp 70 Meter breit und liegt bis zu 35 Meter unter der Erde. Ausgelegt ist er für eine Fahrtgeschwindigkeit von bis zu 120 Stundenkilometern – und wäre damit für ICE-Züge ohnehin unattraktiv. Kosten: 1,18 Milliarden Euro (trägt komplett der Bund).

Zeitraumen

Zuletzt wurden entlang der anvisierten Strecke Probebohrungen vorgenommen, um Erkenntnisse über Bodenbeschaffenheit und Grundwasser-situation zu bekommen. Der Baubeginn ist für 2025 vorgesehen. 2035 soll der Tunnel fertig sein.

Vorbild für andere?

Der Bundestag hat in seinem Beschluss im Januar 2016 ausdrücklich die „konstruktive Zusammenarbeit“ aller Beteiligten im Projektbeirat gelobt, „als gutes Beispiel für die Einbindung der Bevölkerung in die Planungen des Ausbaus“. Ein solches Verfahren wolle man künftig auch beim Bau anderer Trassen unterstützen. „Im Einzelfall“ und „im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel“ werde man versuchen, „einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt“ zu erreichen. In diese, allerdings recht „weiche“, Formulierung, setzen auch Bürgerinitiativen bei anderen Ausbauprojekten ihre Hoffnung auf mehr Lärmschutz.

Panne in Rastatt

In Rastatt entsteht im Zuge des Rheintalstrecken-Ausbau ebenfalls ein Tunnel, allerdings ein kleinerer als in Offenburg. Bei der Bohrung sackten im Sommer die Gleise an der Oberfläche ab, die wichtige Strecke war wochenlang gesperrt. „Wir werden davon profitieren, weil die Erfahrungen aus Rastatt bei uns mitberücksichtigt werden“, sagt Offenburgs Oberbürgermeisterin Edith Schreiner. Im Gegensatz zu Rastatt verläuft der in Offenburg geplante Tunnel aber weder unter Wohnbebauung noch unter einer Bahntrasse. imo