

Das Dilemma mit dem Bahnausbau

03.02.2007 00:00 von Bi-Bahntrasse

Das Dilemma mit dem Bahnausbau

Der Streit um das dritte und vierte Gleis zwischen Offenburg und Basel hat viele Väter

VON ANDREAS RICHTER

Es ist eine verzwickte Angelegenheit, dieser Ausbau der Rheintalbahn. Oft scheint es, als plane die Deutsche Bahn als Bauherr das dritte und vierte Gleis gegen den Rest der Welt. Man kann das so sehen und die Unbeweglichkeit des Konzerns beklagen, es gibt aber auch eine andere Seite im Kampf für oder gegen Schallschutzwände, Tunnel oder andere Trassenvarianten. Denn die Bahn trägt nicht für alles Verantwortung.

Als die DB Projektbau gestern in Freiburg die Pläne zur Güterumfahrung in der Breisgauer Bucht vorstellte, betonte Gesamtprojektleiter Heinz-Georg Haid energisch die Planungsgrundlagen: Im Wesentlichen sind das der gültige Bundesverkehrswegeplan und die Raumordnungsverfahren. Wer ist nun Schuld am Dilemma?

Ist es die Bahn, die sich an Regelwerke hält, deren Inhalte sie nicht selbst bestimmt? Ist es das Bundesverkehrsministerium, dessen Etat vom Bundestag beschlossen wird und das nicht mehr Geld zur Verfügung stellt? Sind es die Kommunen, die einst – etwa im Raumordnungsverfahren – die Trassenpläne der Bahn abgesehnet haben und sich heute nicht mehr daran erinnern möchten?

Anrainer im Pech

Vielfach klagen heute diejenigen über die Ausbaupläne der Bahn, die einst das Ganze in irgend einer Form abgenickt haben. Zwischen allen zerrieben werden die vom Ausbau betroffenen Anrainer, die sich aber vielleicht auch den Vorwurf gefallen lassen müssen, zu spät im Meinungsbildungsprozess reagiert zu haben.

Die Stadt Offenburg und ihr Gemeinderat sind ein gutes Beispiel für kurzsichtiges Handeln. 2003 wurde der Raumordnungsplan – inklusive des dritten und vierten Gleises mitten durch die Stadt – quasi durchgewinkt. Heute hat man im laufenden Galopp die Pferde gewechselt und ist gegen das, was vor wenigen Jahren noch politisch gewollt war.

Die Bahn hat im Planverfahren noch einen weiteren Trumpf im Armel: das Regierungspräsidium. Einerseits erlangten dort die Raumordnungspläne Rechtskraft, andererseits ist das Präsidium im Auftrag des Eisenbahnbundesamtes Planfeststellungsbehörde. Die Bahn hat, wie Haid gestern auch versicherte, ihre Trassenführung mit den Beamten abgestimmt. In den Baurechtsverfahren erwarte man von daher »keine Hiobsbotschaften«.

Und auch der Klageweg ist kein Garant für einen Sieg. Gegen den heute im Bau befindlichen Katzenbergtunnel wurde geklagt, die Kläger erreichten damals nicht einmal einen Baustopp.

