

Pressearchiv (2005 - 2020)

»Entscheidend ist das Geld«

09.04.2008 00:00 von Bi-Bahntrasse

»Entscheidend ist das Geld«

(Badische Zeitung vom 09. April)

Bahnplaner stellen vor 2000 Interessierten in der Baden-Arena die Planung der A 3-Trasse vor / Tunnel teurer als von Stadt geplant

Von unserem Redakteur Helmut Seller

Der Bau eines Güterzugtunnels ist lediglich eine Kostenfrage. »Entscheidend ist das Geld zur Finanzierung«, sagte Werner Klingberg, Bahn-Konzernbevollmächtigter für Baden-Württemberg, gestern Abend vor rund 2000 Besuchern in der Baden-Arena. Zugleich machte Bahn-Projektplaner Christophe Jacobi vor einer Vorstellung der Pläne zum Bau der A3-Trasse deutlich, dass ein Tunnel auf jeden Fall teurer würde, als zuletzt von der Stadt errechnet.

Schon im Foyer machen Transparente und Plakate der Bürgerinitiative Bahntrasse deutlich, was die Offenburger wollen: Einen Güterzugtunnel. Diese Forderung bekommen die Vertreter der Bahn an diesem Abend in der Baden-Arena noch mehrfach eindrücklich mit auf den Heimweg. »Wir wissen um Ihre Betroffenheit«, versicherte Konzernbevollmächtigter Klingberg, stellte zugleich aber auch klar: »Wir planen nicht im luftleeren Raum, sondern sind an Vorgaben gebunden.« Laut Bundesverkehrswegeplan seien »enorme Verkehrszuwächse« zu erwarten. Die Rheintalbahn müsse ausgebaut werden, und die A3-Trasse sei das Ergebnis einer raumordnerischen Prüfung durch das Regierungspräsidium sowie einer jahrelangen Abstimmung aller Beteiligten. »Ich weiß, dass Sie alle einen Tunnel wollen«, so Klingberg. Er versprach, dass diese Variante sehr sorgfältig untersucht werde, wenn sie im Rahmen der Einwendungen eingebracht werde – was die Stadt bekanntlich schon angekündigt hat. Klingberg stellte aber auch klar: »Entscheidend ist das Geld zur Finanzierung eines solchen Tunnels.« Wenn Mehrkosten entstünden, gehe man bei der Bahn davon aus, dass das Bundesverkehrsministerium diese übernehme.

Für die A 3-Trasse erwartet die Bahn Kosten von 240 Millionen Euro. Darin enthalten sei der komplette aktive und passive Schallschutz sowie der Abriss und Neubau der viel frequentierten Zähringerbrücke und der Zauberflötenbrücke. Entlang der acht Kilometer langen Strecke durch Offenburg hätten 3900 Wohnungen Anrecht auf passiven Schallschutz. Das heißt: Je nach Gegebenheit werden auf Kosten des Bundes Schallschutzfenster und so genannte Schalldämmlüfter eingebaut. Sie sorgen bei geschlossenen Fenstern für frische Luft.

Dass die Bahn deutlich höhere Kosten für einen Güterzugtunnel erwartet, als die Planer im Auftrag der Stadt errechnet haben, machte Christophe Jacobi deutlich. Der auch für den Abschnitt bei Offenburg verantwortliche Planer geht davon aus, »dass die genannten Mehrkosten gegenüber der A3-Trasse von 175 Millionen Euro nicht ausreichen werden.« Der Tunnel müsse tiefer gebohrt werden, als bislang unterstellt. Weil deshalb die Ab- und Auffahrtsrampen wesentlich länger gebaut werden müssten, könne der Abzweig etwa bei Windschlag nicht gehalten werden und komme man insgesamt zu höheren Kosten. Schließlich gebe es durch einen Tunnel neue Betroffenheiten. Erschütterungen für die darüber liegenden Wohngebäude könnten nicht ausgeschlossen werden: »Es wird eine neue Bürgerinitiative geben, die sagt,

wir wollen nicht, dass ein Tunnel unter unseren Häusern gebaut wird.«

Auch wenn er wisse, dass die Offenburger für einen Tunnel kämpfen, so könne die Bahn ihre Vorgaben nicht in Frage stellen. Und wenn sich der Ausbau noch länger verzögere, so Jacobi, dann müsse die Stadt unter Umständen für eine Lärmsanierung sorgen: »Die Wände sind dann nicht ganz so hoch«, so Jacobi. Im Gegensatz zu der beim Bau der A 3-Trasse vorgesehenen Lärmvorsorge, bei der die Bahn nachts Grenzwerte von 49 Dezibel (A) einhalten müsse, gelten für eine Lärmsanierung nur Werte von 60 Dezibel. Bei zehn Dezibel sprechen Experten von einer Verdopplung des Lärmpegels.

Mit Hilfe von Fotomontagen versuchte Jacobi zu veranschaulichen, wie der Lärmschutz durch drei bis neun Meter hohe Wände an verschiedenen neuralgischen Stellen in der Stadt aussehen wird. Als »ein ernstes Problem« sieht er den Eingriff in der Zähringerstraße, die teils verlegt werden muss, damit die beiden zusätzlichen Gleise Platz haben. Während die Bahn im Fasanenweg bereits 80 Prozent der für den Abriss vorgesehenen Häuser gekauft habe, sei dies in der Zähringerstraße nicht gelungen: »Da kam uns ein Anwalt aus München in die Quere.«