

## Pressearchiv (2005 - 2020)

### Licht am Ende des Tunnels

20.11.2007 00:00 von Bi-Bahntrasse

#### Licht am Ende des Tunnels

*(OT am 20. November)*

**Um 250 Mio. günstigere Variante präsentiert! OB: »Chancen erhöhen sich«**

Ein vorgezogenes Weihnachtsgeschenk für die Stadt Offenburg packte gestern Abend Diplom-Ingenieur Dieter Seibert im Gemeinderat aus: Er präsentierte einen optimierten Güterzugtunnel, der »nur noch« 415 Millionen Euro kostet – 250 Millionen weniger als die bisherige Variante!

VON CHRISTIAN WAGNER

»Unsere Chancen erhöhen sich – der Tunnel ist jetzt wesentlich realer!« freute sich OB Edith Schreiner. Dieter Seibert vom gleichnamigen Ingenieurbüro hatte zuvor dem Gemeinderat eine Tunnelvariante präsentiert, die mit 415 Millionen Euro Gesamtkosten um 250 Millionen günstiger ist als die bisherige Planung, und damit bei vielen Stadträten Euphorie ausgelöst.

»Unser Tunnel ist nur noch 165 Millionen teurer!« rief die OB aus. Sie meinte damit das vielzitierte Kosten-Delta zu der von der Bahn favorisierten 250 Millionen Euro teuren »A 3-Trasse« (oberirdischer Bau des dritten und vierten Gleises entlang der bestehenden Bahntrasse). Und SPD-Chef Jochen Ficht schob später nach: »Das Totschlagargument Mehrkosten relativiert sich jetzt gewaltig!«

Doch wie geht das, dass ein Tunnel plötzlich um 250 Millionen günstiger wird? Zwei Dinge sind dafür ausschlaggebend, wie OB Schreiner ausführte. Die bisherige Planung (VWI) ging von zwei getrennten Tunnelröhren aus, die jetzige sieht nur noch eine Röhre mit zwei Gleisen vor. Der Schwanauer Tunnelspezialist Martin Herrenknecht hatte diese Idee ins Spiel gebracht und bei der Bahn verifiziert, dass dies möglich ist. »Wir hatten bis dahin immer gedacht, dass dies nicht dem technischen Stand in Deutschland entspricht«, so Schreiner. Ersparnis durch eine Röhre weniger: 150 Millionen Euro. Der zweite Punkt: Die Planung der »Kommunalen Allianz« sehe vor, den Güterzugverkehr konsequent der Autobahn entlang zu führen, wie Seibert ausführte. Auf die Überwerfungsbauwerke kann deshalb verzichtet werden. Ersparnis: 100 Millionen Euro.

#### Unter der Mensa entlang

Der neue Variante zweigt laut Seibert auf Höhe von Windschlag rechts ab. Im Bereich des Bahnhofs geht es unter die Erde. Der 6650 Meter lange Tunnel (Durchmesser: 12,20 Meter) führt dann acht Meter tief unter der Schulmensa Nordwest, 11,50 Meter unter der Kinzig und 8,30 Meter unter der B 3 / B 33 zur Schutterwälder Straße (Südring), wo er wieder ans Tageslicht gelangt. 1850 Meter sollen in offener, 4800 Meter in bergmännischer Bauweise ausgeführt werden.

»Die Diskussion mit der Bahn hat jetzt eine ganz andere Qualität«, fasste die OB die neue Entwicklung zusammen. Bei aller Freude verkniff es sich Thomas Marwein (Grüne) nicht, »etwas auf die Euphoriebremse zu treten«. Die neue Variante müsse jetzt erst einmal »intensiv geprüft« werden. Das

werde als nächster Schritt auch durch die Bahn erfolgen, kündigte OB Schreiner an, »und dann werden wir den Gemeinderatsbeschluss fassen, mit dieser Trasse ins Planfeststellungsverfahren zu gehen!«.

### Streit um »Stuttgart 21«

Einen Schlagabtausch lieferten sich SPD und CDU über die Rolle des Landes. SPD-Chef Jochen Ficht forderte unter dem Applaus der BI-Vertreter in den Zuhörerrängen, dass das Land respektive die Landesregierung »Baden 21« mit »Stuttgart 21« gleichsetzen müsse. Der CDU-Landtagsabgeordnete Volker Schebesta habe zu diesem Thema in einem OT-Interview »spaltenlang fabuliert« und nur um den heißen Brei herumgeredet. Nach Stuttgart zu rufen, sei erst der zweite Schritt, konterte CDU-Chef Feger. Zunächst sei der Bund in der Pflicht.

OB Schreiner appellierte salomonisch, an allen möglichen Stellen Lobby-Arbeit zu betreiben: »Wir müssen sowohl in Berlin als auch in Stuttgart Druck machen!«