

### Tunnel für Offenburg und Kaiserstuhl?

01.02.2007 00:00 von Bi-Bahntrasse

#### Tunnel für Offenburg und Kaiserstuhl?

(BZ vom 1. Februar)

**Unternehmer Herrenknecht präsentiert Trassenvariante zum Ausbau der Rheintalbahn. 300 Millionen Euro Mehrkosten**

VON WULF RÜSKAMP

**Schwanau.** Martin Herrenknecht lässt nicht locker: Der Chef des Schwanauer Unternehmens für Tunnelbohrmaschinen will die gesamte Planung der Bahn für das dritte und vierte Gleis im Rheintal nicht gelten lassen. Jetzt hat er dazu erneut auf eigene Kosten von einem Schweizer Büro eine Alternative erarbeiten lassen, die nach Herrenknechts Aussage weit mehr Rücksicht auf die Menschen am südlichen Oberrhein nimmt. Die Fachleute bei der Bahn und im Regierungspräsidium äußern sich nur zurückhaltend. Ihr Haupteinwand: Alles viel zu teuer.

Schon vor drei Jahren hatte das in Bern sitzende Planungsbüro im Auftrag von Herrenknecht für den Bereich südlich von Freiburg neue Pläne für den Ausbau der Rheintalbahn gezeichnet. Sie reagierten vor allem auf den heftigen Widerstand aus dem Markgräflerland, wo man den Lärm einer hochliegenden Neubaustrasse fürchtete.

Die Herrenknecht-Variante fiel radikal aus: Statt in der Freiburger Bucht entlang der Autobahn, wie von den Bahnplanern vorgesehen, wollte er künftig die Güterzüge westlich des Tunibergs vorbei führen – mit einem gut zehn Kilometer langen Tunnel quer durch den Kaiserstuhl. Was im Markgräflerland erfreute, löste am Kaiserstuhl zum Teil großen Proteste aus.

Diese Idee taucht, leicht variiert, in den neuen Plänen wieder auf. Nun kommt aber zum Kaiserstuhltunnel, der etwas verlängert ist, noch ein Tunnel in Offenburg hinzu, der die Güterzüge im Westen der Stadt zur Autobahn führen soll. Diese wird auf Höhe von Ringsheim überquert, ehe die Gleise bei Forchheim im Tunnel verschwinden. All das sind aufwändige Lösungen, die durch Tieflage, Einhausungen und Tunnel den Lärm der Güterzüge möglichst gering halten sollen. Dennoch, so behauptet Herrenknecht, kostet sein Vorschlag nur 300 Millionen Euro mehr als die Planung der Bahn. So viel müsste der Politik der Schutz der Menschen vor dem Lärm der Güterzüge wert sein – zumal ja gar nicht erwiesen sei, dass die Planung der DB Projekt-Bau wirklich wirtschaftlicher sei.

#### **Herrenknecht vermisst bei der Bahn eine »Generalidee«**

Überhaupt: Herrenknecht, der höchst erfolgreiche Unternehmer, hält Wirtschaftlichkeit bei einem Projekt, das für die nächsten 100 Jahre gebaut werde, für keine so entscheidende Frage – zumal die Pläne der Bahn und die ihnen zugrunde gelegten Zugzahlen bis dahin längst überholt seien. Was die Bahn plane, sei Flickschusterei, Murks – ohne »jede verkehrstechnische Generalidee«.

Weder bei der DB Bau-Projekt noch im Regierungspräsidium Freiburg möchte man sich dazu äußern. Alle verweisen auf den Gang des Verfahrens. In der Tat will Herrenknecht seine Pläne, für die er mehr als 200.000 Euro ausgegeben hat, in das im April beginnende Planfeststellungsverfahren in Offenburg als

Stellungnahme einreichen. Was von seiner Alternative am Ende übrig bleibt, darüber entscheidet letztlich das Eisenbahnbundesamt als Genehmigungsbehörde. Und das hat sich bei dem einzigen bisher rechtsgültigen Planabschnitt südlich des Katzenbergtunnels als knausrig erwiesen. Doch auch das will CDU-Mitglied Herrenknecht ändern mit Hilfe politischer Freunde. Staatsminister Willi Stächele sei auf seiner Seite, sagt Herrenknecht. Doch Stächele will sich derzeit noch nicht auf eine bestimmte Planung festlegen. Fachleute verweisen auf technische Probleme. Die Herrenknecht-Variante trennt die neuen Gleise für die Güterbahn auf der gesamten Strecke von Müllheim bis Offenburg von den bestehenden Gleisen. Das Betriebskonzept der Bahn sieht jedoch vor, dass alle vier Gleise im Mischbetrieb benutzt werden sollen – sonst kämen die schnellen ICE und die langsameren Nahverkehrszüge nicht aneinander vorbei. Die Lösung wäre ein viergleisiger Ausbau der alten Strecke – was die Kosten erneut in die Höhe treiben wird.

#### **»Der Region keine Billiglösung zumuten«**

Solche Bedenken regen Herrenknecht nur auf. Man dürfe der Region keine Billiglösung zumuten, schimpft er. Aber es geht natürlich auch um Aufträge für sein Unternehmen, wenn er sagt: »Die deutschen Bahnplaner sind 20 Jahre hinter dem Stand der Tunneltechnik zurück.« – und könnten deshalb gar nicht einschätzen, was seine Tunnelbohrmaschinen leisten. Bei Gesamtinvestitionen von zwei Milliarden Euro seien zudem 300 Millionen Euro Mehrkosten nicht viel.

Die Bürgerinitiativen muss Martin Herrenknecht von seinen Argumenten nicht mehr überzeugen – Politiker und Experten sind dagegen noch skeptisch. Deshalb will der Unternehmer ihnen in den kommenden Wochen seine Alternative erläutern.