SÜDWESTRUNDFUNK
SWR2 Wissen - Manuskriptdienst

Güterzüge nein danke?
Streit um die Rheinschiene

Autor: Helmut Frei
Redaktion: Udo Zindel
Regie: Felicitas Ott
Sendung: Dienstag, 21, April 2008, 8.30 Uhr,SWR2 Wissen

Bitte beachten Sie:
Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Mitschnitte auf CD von allen Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen/Aula (Montag bis Sonntag 8.30 bis 9.00 Uhr) sind beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden für 12,50 € erhältlich.

Bestellmöglichkeiten: 07221/929-6030

Entdecken Sie den SWR2 RadioClub!

Lernen Sie das Radioprogramm SWR2 und den SWR2 RadioClub näher kennen! Fordern Sie unverbindlich und kostenlos das aktuelle SWR2-Programmheft und das Magazin des SWR2 RadioClubs an.

SWR2 RadioClub-Mitglieder profitieren u.a. von deutlichen Rabatten bei zahlreichen Kulturpartnern und allen SWR2-Veranstaltungen sowie beim Kauf von Musik- und Wort-CDs. Selbstverständlich erhalten Sie auch umfassende Programm- und Hintergrundinformationen zu SWR2. Per E-Mail: radioclub@swr2.de; per Telefon: 01803/929222 (9 c/Minute); per Post: SWR2 RadioClub, 76522 Baden-Baden (Stichwort: Gratisvorstellung) oder über das Internet: www.swr2.de/radioclub.

SWR 2 Wissen können Sie ab sofort auch als Live-Stream hören im SWR2 Webradio unter www.swr2.de

---

Sprecherin:
Köln, Rangierbahnhof Eifeltor. Morgens, kurz vor neun. Ein paar Minuten Aufenthalt, Lokführerwechsel. Genau nach Fahrplan setzt sich der Containerzug 4039 in Bewegung. Aus Rotterdam nach Gallarate bei Mailand. 24 Stunden für knapp 1200 Schienenkilometer, vom niederländischen Welthafen bis zum oberitalienischen Bahnknoten.

Sprecherin:
Wie eine Schlange räkelt sich der 4039 über Weichen und fädelt sich in das Hauptgleis Richtung Süden ein. Länge des Zuges: etwas mehr als ein halber Kilometer. Fast alle Container-Stellplätze auf den flachen Waggons sind belegt. So soll es sein. Denn auf der Achse Rotterdam – Mailand kann sich die Bahn schlecht ausgelastete Güterzüge eigentlich nicht leisten. Die Kapazitäten auf diesem Korridor sind nahezu erschöpft, auch wenn die Wirtschaftskrise vorübergehend für etwas Entspannung sorgt. Also setzt die Deutsche Bahn am Mittelrhein zwischen Bonn und Mainz auf die technische Optimierung der linken wie rechten Rheinstrecke. Am Oberrhein zwischen Karlsruhe und Basel will sie die Leistungsfähigkeit der Magistrale durch ein drittes und viertes Gleis erhöhen. Ein längeres Teilstück ist bereits fertig gestellt, andere Abschnitte sind im Bau oder geplant. Nur so sei die erwartete Zunahme des Güterverkehrs auf Schienen zu bewältigen. Doch sowohl am Mittelrhein als auch am Oberrhein machen Bürger gegen die Projekte der Bahn mobil.

Ansage:
Güterzüge – nein Danke? Streit um die Rheinschiene.
Eine Sendung von Helmut Frei.

(O-Ton) Jörg Lanius
Wir haben auch am Haus einen kleinen Balkon und muss sagen: ich hab´s immer genossen trotz Bahn, abends wenn man Feierabend hat, dort noch zu sitzen, den Sonnenuntergang zu genießen. War immer ganz schön.

Sprecherin:
Jörg Lanius aus Oberwesel. Tag und Nacht donnern die Güterzüge direkt an seinem Weingut und an der Stadtmauer vorbei. Der Winzer ist Mitglied des regionalen Lionsclub, einer Vereinigung wohlsituierter Bürger und Geschäftsleute. Sie haben eine Initiative „Pro Rheintal“ gestartet und kämpfen gegen die Flut der Güterzüge. Eines der größten Probleme ist der Lärm, der auch vom anderen Rheinufer herüber wehe, sagt Jörg Lanius.

(O-Ton) Jörg Lanius
Man kann sich jetzt einfach nicht mehr vor die Tür setzen. Unser Haus ist Gott sei dank recht solide, altes Backsteinhaus, Mindestmauerstärke 50 cm. Und ich hab auch immer schon relativ viel Wert gelegt, da viel Geld rein investiert aus eigener Tasche, ohne Zuschuss. Und insofern ist es, solange man die Fenster zu hat und im Haus wohnt – eigentlich merke ich gar net so viel davon. Aber wenn´s im Sommer mal heiß wird, und man will ein Fenster aufmachen – das ist fast unmöglich, das geht fast net mehr. Und das kann ja auch nicht sein, dass man immer eingeschlossen in seinem Haus leben muss.

Sprecherin:
So richtig schlimm finden Einheimische die Belastung durch Güterzüge erst seit einigen Jahren. Durch Plakate und Spruchbänder an ihren Häusern geben sie sich als Mitglieder und Sympathisanten einer Bürgerinitiative zu erkennen, die gegen Umweltschäden durch die Bahn Front macht. „Lärm ist Körperverletzung“, die man auch in dem Weindorf Assmannshausen bei Rüdesheim findet. Dort lebt Anja Kastien mit ihrer Familie.

(O-Ton) Anja Kastien
Also ich werd eigentlich regelmäßig jede Nacht wach, hab auch ganz selten mal ne Nacht, dass ich durchschlafen kann. Außer wenn wir zwei, drei Wochen in Urlaub fahren, dann fahren wir immer an nen ganz ruhigen Ort, damit man da mal drei Wochen zur Ruhe kommt und da mal schlafen kann. Aber: ich selbst hab auch einen Sohn und hoffe, dass auch für die

nachfolgende Generation dieses Rheintal hier erhalten bleibt.

Sprecher:
Das hält offenbar auch die UNESCO für wichtig. Deshalb hat diese Organisation der Vereinten Nationen, die für die Kultur zuständig ist, das Mittelrheintal zwischen Koblenz im Norden, Rüdesheim und Bingen im Süden zum UNESCO-Welterbe gekürt. Das war 2002, im selben Jahr, als die ICE-Strecke Frankfurt-Köln in Betrieb ging. Sie ist vom Rhein entfernt. Seitdem passieren deutlich weniger Fernverkehrszüge das enge Rheintal mit seinen romantischen Burgen, den weinseligen Ortschaften und dem sagenhaften Felsen der Loreley. Dafür um so mehr Güterzüge. Die regionale Bürgerinitiative macht die Güterzüge auch für das Abrutschen von Hängen verantwortlich, für die Gefährdung denkmalgeschützter Gebäude und für Risse an zahlreichen Häusern. Das UNESCO-Welterbe drohe zur Verkehrsschneise zu verkommen, meinen Betroffene, und viele Einwohner seien bereits weggezogen, weil sie es mit der Bahn einfach nicht mehr aushalten.

(O-Ton) Anja Kastien
Die Bevölkerungsentwicklung ist so, dass wenn man diesen Ort speziell Assmannshausen sieht, dass in den letzten acht Jahren – kann man sagen – man dreißig Prozent Bevölkerungsschwund hat. Wenn ich mir allein meine Straße anschaue, wo wir hier wohnen, ja, ist es so, dass jedes zweite Haus fast leer steht und des werden se auch nicht verkauft bekommen. Und wenn wir das Geld hier nicht in das Haus investiert hätten, wären wir auch weg. (Jörg Lanius) Was neu ist und was uns das größte Kopfzerbrechen bereitet, ist, dass jetzt die ganze Strecke neu verkabelt worden ist und digital gesteuert wird, zentral von Frankfurt aus. Und wenn alles fertig ist, dann kann man hier die Zugzahl grade mal verdoppeln.

Sprecherin:
Frankfurt am Main, ein Neubaukomplex am Rande der City. Nur wer eingeweiht ist, erwartet hier die Netzleit-Zentrale der Deutschen Bahn. Jeweils mehrere Arbeitsplätze, die mit Telefonen und Computern ausgerüstet sind, bilden Inseln. An einer dieser Inseln kümmern sich die Leute von der Bahn speziell um die Güterzüge. Sie haben den Überblick, was los ist auf Deutschlands Schienen. Sie dirigieren auch den Containerzug 4039 von Rotterdam nach Gallarate bei Mailand auf die rechtsrheinische oder linksrheinische Rheinstrecke. Beide Strecken sind dicht belegt. Hat ein Zug auch nur ein paar Minuten Verspätung, kann das ganze Fahrplangefüge durcheinander geraten. Personen- und Güterzüge, ein Eurocity, der durchbraust, ein Regionalexpress, der fast überall hält, und oft bremsen die langsameren Züge die schnelleren aus.

(O-Ton) Thomas Schneider
Zunächst haben wir dort eine Harmonisierung der Verkehrsgeschwindigkeiten. Das ist das primäre Ziel, erst mal ohne großartige Investitionen hier das Optimale aus der bestehenden Infrastruktur raus zu holen.

Sprecherin:
Thomas Schneider, Deutsche Bahn. Verantwortlich für die Einführung moderner Signal- und Steuerungstechnik auf der Rheinschiene, von Emmerich an der Grenze zu den Niederlanden bis zur Schweizer Grenze bei Basel. Nur so lassen sich auf dieser Achse des europäischen Güterverkehrs alle Kapazitätsreserven mobilisieren. Stichworte: schnellere und längere Züge, noch dichtere Zugfolge.

(O-Ton) Thomas Schneider
Ein Thema ist Verlängerung der Güterzuglängen. Güterzuglänge sprechen wir innerhalb von Deutschland von 750 Metern. Das ist inklusive der vorgespannten Lok. Überzuglängen heißt bis zu tausend Metern. Wir sind aber auch in Untersuchungen bis zu 1500 Meter überlange Güterzüge zu fahren. Das kann aber auch nur auf bestimmten Relationen greifen. Die müssen entsprechend ausgerüstet sein, weil das Thema Überholgleise natürlich auch angepasst werden muss.

Sprecherin:
Nicht nur in Oberwesel läuten die Alarmglocken. Heute werden an einem durchschnittlichen Werktag 480 Güterzüge durch das romantische Mittelrheintal geschleust, künftig sollen es bis zu 700 sein. Der Personenverkehr ist kein Problem. Im Norden Koblenz mit dem Deutschen Eck und im Süden der Mäuseturm bei Bingen, dazwischen 75 Kilometer, auf denen sich der Fluss durch ein enges, von Steilhängen gesäumtes Tal zwängt. Zwischen diesen beiden Landmarken und mitten im Strom die wehrhafte Pfalz bei Kaub. Den kleinen Bahnhof des Städtchens hat Peter Bahles gekauft. Gleich daneben sein Weingut. Weil es draußen noch zu kalt ist, bleiben abends in der Weinstube die Fenster geschlossen. Doch auch sie können den Lärm eines vorbeifahrenden Güterzugs allenfalls etwas dämpfen.

(O-Ton) Peter Bahles
Wir haben hier unten Dreifachverglasung, zehn Zentimeter Spezialdämmung auf den Außenwänden, Fremdenzimmer mit Schallschutzwänden, Schallschutzfenster, Lärmschutzlüfter. Wir haben wirklich sehr, sehr viel gemacht auch zum Teil – das muss man ja zugeben – mit Unterstützung der Bahn. Aber das ist eben einfach nicht genug. Es wäre ja schon hilfreich, wenn die Züge sich an die normalen Durchfahrtsgeschwindigkeiten wie PKW halten müssten. Das wäre schon ein guter Anfang.

Sprecherin:
Statt weiterer Beschleunigung Entschleunigung, ein Tempolimit auch für Güterzüge. Sogar die Forderung eines Wochenend- und Nachtfahrverbots ist bereits laut geworden. Wie Peter Bahles baut auch sein Winzerkollege Jörg Lanius auf die Idee einer separaten, vom Rhein abgerückten Güterstrecke:

(O-Ton) Jörg Lanius
Ich bin felsenfest davon überzeugt, dass eine Gütertrasse gebaut werden wird. Dass momentan vielleicht die Zeiten schlecht sind, weil der Fokus mehr auf andere wirtschaftliche Themen gesetzt sind, das ist mir auch klar. Es ist nur die Frage, wartet man so lang, bis das Kind in den Brunnen gefallen ist oder geht man es zeitig an, damit man nicht nur für uns in der Region, auch für die Bahn, damit man dann, wenn man die Strecke braucht, auch fertig ist. Weil sie ist ja auch nicht über Nacht gebaut.

Sprecher:
Gleich südwärts von Bingen öffnet sich das enge Rheintal zu einer weiten Ebene. Die Netzleitzentrale hat den 4039 aus Rotterdam auf ein Nebengleis gelotst, damit ihn ein anderer Zug überholen kann. Erst dann geht´s weiter – über Mainz, Darmstadt und Mannheim.

Cut
Wir haben hinter Mannheim durch die hohe Verkehrsdichte auch von Nahverkehrszügen die Notwendigkeit, entsprechend infrastrukturelle Verbesserungen zu machen, die einhergehen mit dem viergleisigen Ausbau ab Karlsruhe Richtung Basel mit der Realisierung Ende des nächsten Jahrzehnts.

Sprecherin:
Das Mammut-Projekt Rheintalbahn kommt nur langsam voran. Im Jahr 2000 ging zwischen Baden-Baden und Offenburg der erste Streckenabschnitt in Betrieb. An ihm liegt die Stadt Bühl. Lärmschutzwände an der Trasse bilden eine Art Trog. Er teilt die Stadt in das östlich der Eisenbahn gelegene Stadtzentrum und die heutige Weststadt, wo anstelle einer Siedlung des französischen Militärs eine zivile Wohnsiedlung entstand. Oberbürgermeister Hans Striebel drängt auf Nachbesserungen beim Schutz vor Bahnlärm. Aber weder die Deutsche Bahn AG noch die für Angelegenheiten des Schienenverkehrs zuständige Behörde, das Eisenbahnbundesamt, wollen sich gern auf solche Forderungen einlassen, was den Rathauschef ärgert:

Cut
Man verschanzt sich hinter den Verträgen, die in den 80er Jahren erstellt wurden. Und die Gutachten bestätigen natürlich schon, dass hier inzwischen veränderte Voraussetzungen da sind und veränderte Verhältnisse da sind. Aber man muss wissen, dass ja wir mit unserer Wohnbebauung nicht näher an die Schienen herangegangen sind.

Sprecherin:
Die Menschen an der Rheinschiene werden ungeduldig, fordern Abhilfe. Es ist derzeit nicht absehbar, wann beispielsweise alle Güterwaggons, die durch Deutschland rollen, mit sogenannten Flüsterbremsen ausgerüstet sind. Die Bahn spiele auf Zeit, mutmaßen manche Kritiker. Selbst die Gleispflege könnte besser sein, meint Michael Pfeiffer von der Stadtverwaltung Bühl:

Cut
Es gibt ne relativ einfache Möglichkeit, hier schon erhebliche Entlastung zu bekommen, und das ist das sogenannte besonders überwachte Gleis. Da werden die Gleise regelmäßig abgeschliffen in relativ kurzen Abständen. Dann entstehen diese Holpergeräusche nicht mehr in der Form – und des isch ne ganze Menge, wo man damit erreichen kann. Und des isch ne Maßnahme, die relativ kostengünstig umzusetzen ist.

Sprecherin:
Pünktlich hat Containerzug 4039 den Rangierbahnhof Offenburg erreicht. Ein Regionalexpress und ein ICE müssen aber noch abgewartet werden.

Sprecherin:
Der ICE aus Basel hatte etwas Verspätung. Das Gleis, auf dem er Offenburg passiert und das Containerzug 4039 nach Gallarate bei Mailand kreuzen muss, war blockiert. Offenburg ist ein Knotenpunkt und ein Nadelöhr für die Eisenbahn. Nur wenige Meter trennen die Gleise in Richtung Freiburg, Basel von einem Frauenkloster und einer angeschlossenen privaten Mädchenschule. Die Klassenzimmer haben Schallschutzfenster. Gelegentlich müssen sie geöffnet werden, damit frische Luft rein kommt, sagt Martina Merkle. Die Ordensschwester unterrichtet an der Schule und leitet das Kloster, dessen Geschichte bis ins Mittelalter zurück reicht. Sie hat sich der örtlichen Bürgerinitiative angeschossen, die eine neue Güterzugstrecke entlang der Rheintalautobahn favorisiert. Gegen den Ausbau der Autobahn hat die rührige Ordensfrau nichts einzuwenden, wohl aber gegen den Ausbau der bestehenden Bahntrasse durch Offenburg:

Cut
Wenn die Bahn ihre Pläne realisiert, dann haben wir den Eindruck, dass es hier massive Bauschäden geben wird in einem historischen Gebäude. Wir haben also Risse, die deutlich auch auf Erschütterungen zurückgehen; und natürlich können wir das nicht offenen Auges einfach zulassen.

Cut
Wir brauchen den Ausbau der Autobahn. Aber wir brauchen gleichzeitig – und das könnte jetzt parallel verlaufen – den Ausbau der Rheintalbahn auch an die Autobahn, wo ich denke: hier könnte man sehr viele Energien bündeln. Man könnte Kosten sparen und man hätte also ein Bauwerk, das die nächsten Jahrhunderte dann effektiv dann wirklich für alle Nutzen bringt.

Sprecherin:
Auch Landwirt Klaus Elbe packt die Wut, wenn er an die Planung der Bahn denkt. Käme sie zum Zug, würde die bestehende Trasse verbreitert und seinem Aussiedlerhof bedrohlich auf den Leib rücken. Und er und seine Familie wären noch mehr als bisher von der Ortsmitte des Dorfes Hofweier abgeschnitten. Mittendurch führt die alte Bundesstraße. Dann folgen Richtung Rhein eine breite Umfahrungsstraße, die bestehende Eisenbahnstrecke und schließlich die Autobahn.

Cut
Meine Frau isch in die Direktvermarktung mit eingestiegen. Dort betreiben wir jetzt im Dorf, in Hofweier einen Laden, so Endverbraucherladen. Direkt ab Hof könne mir net sagen, weil´s jo im Dorf isch. Aber des hen mir au deshalb macha müssa, weil die Kundschaft vier Brücken fahren muss, bis sie bei uns sind: also einmal die neue B 3 mussten sie überqueren, Überführung, dann die Eisenbahn und dann am Rückfahren nochmal. Also mir hett amol vor vier Jahren a ältere Frau gsagt: also Tour de France isch gar nix wie wenn mer bei euch einkaufen will. Also se, do sin ebe die Mittelalter und die ältere Kundschaft isch mit dem Fahrrad eba weggeblieba und noch sind mir der Kundschaft eben hinterher ins Dorf.

Sprecherin:
Mittlerweile haben sich zwischen Offenburg und Basel acht Bürgerinitiativen zu einer „Interessengemeinschaft“ mit dem Namen „IG Bohr“ zusammengeschlossen. Ihre Sprecher verstehen es, Emotionen zu wecken. So bezeichnen sie die Alternative der „IG Bohr“ zum amtlichen Bahnprojekt nicht nur als „Bürgertrasse“, sondern präsentieren sie auch unter dem Stichwort „Baden 21“. Baden gegen Württemberg und das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21, für das mehr als drei Milliarden Euro veranschlagt sind. Kernpunkt des Entwurfs der „IG Bohr“ ist eine neue, von der bestehenden Rheintalbahn getrennte Güterzugtrasse, die nach Möglichkeit mit der Autobahn gebündelt und teilweise in Tieflage geführt wird. Zum Beispiel bei Herbolzheim und Kenzingen, wo eine Bürgerinitiative und die Verantwortlichen der beiden Kommunen eine entsprechende Alternativplanung durchsetzen wollen, auf Gemarkung der Nachbargemeinde Kappel-Grafenhausen. Doch dort rührt sich Widerstand, zumal Kappel-Grafenhausen schon den geplanten Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren verkraften muss.

Cut
Da sehen wir einfach, dass wir die Belastungen tragen müssen, die andere nicht haben wollen.

Sprecherin:
Bürgermeister Jochen Paleit. Sein Name steht unter einer Stellungnahme vom Januar 2009. In ihr sprachen sich die Vertreter von elf Städten und Gemeinden zwischen Offenburg und Freiburg nicht gegen, sondern für die Planung der Bahn aus. Auch einige Naturschützer und Ortsvereine des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes haben sich diesem Votum angeschlossen. Die alternative, autobahnparallele Trasse führe zu einem Vielfachen an Eingriffen in Natur und Landschaft:

Cut
Wir stehen hier auf der Gemarkung Grafenhausen und wir blicken auf die bestehende Rheintalbahn und können sogar Brückenbauwerke erkennen, die schon seit vielen Jahren gebaut sind, aber so dimensioniert, dass tatsächlich das sogenannte dritte, vierte Gleis in Parallellage neben die bestehende Rheintalbahn kommt. Berechtigterweise waren viele Bürger natürlich daran interessiert, einen guten Lärmschutz zu erhalten. Leider ist dieser Ruf ungehört verhallt. Und daraus resultierte dann der Wunsch und die Forderung eigentlich erst seit Kurzem verschiedener Bürgerinitiativen, eine ganz neue Trasse zu bauen.

Sprecherin:
Für die Deutsche Bahn kommt die weitgehende Trennung der Gleise für den Güter- und Personenverkehr nicht infrage. Aus betrieblichen Gründen plädieren ihre Netz-Strategen dafür, die Gleise immer wieder durch Weichen und Überführungsbauwerke miteinander zu verknüpfen. So können Gleisabschnitte je nach Bedarf mit einem schnellen ICE, einem schweren Güterzug oder einem Regionalexpress belegt werden. An Freiburg allerdings soll der Güterverkehr auch nach den Vorstellungen der Bahn auf einer eigenen, parallel zur Autobahn verlaufenden Trasse vorbeigeleitet werden, um südlich von Freiburg in einen Tunnel zu münden und schließlich wieder die bestehende Strecke Richtung Basel anzusteuern. Quer über Wiesen und Äcker. Dort liegen, mitten in der weiten Rheineben

zwischen Vogesen und Schwarzwald, auch die benachbarten Aussiedlerhöfe zweier Bauerfamilien. Eduard Feuerstein züchtet unter anderem Saatmais:

Cut
Die DB stellt sich eine Dammlage vor durch unsere Flur, diagonal durch unsere Felder. Eine Flurneuordnung ist noch nicht geplant worden und somit stehen wir vor großen Unsicherheiten. Die Dammlage muss in die Landschaft eingebunden werden und somit verbraucht sie viel mehr Platz mit den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen und hohen Bäumen. Wir sind kleinstrukturierte Betriebe, die jeden Quadratmeter brauchen zur Bewirtschaftung. Jede Fläche, die weggeht, bedeutet Einkommensverlust.

Sprecherin:
Eduard Feuerstein und seine Familie sind im Markgräfler Land zuhause. Die Gegend gehört zu den fruchtbarsten Landstrichen Deutschlands. Noch hält sich dort die Zersiedelung in Grenzen. Das Netz der Verkehrswege ist nicht so engmaschig wie in anderen Gegenden am Rhein. Helga Meyer lebt mit ihrem Mann Helmut, der Nebenerwerbslandwirt und in einem Industriebetrieb beschäftigt war, in Buggingen-Seefelden. Dort soll die Güterzugtrasse von Freiburg her wieder mit der bestehenden Rheintalbahn verknüpft werden. Große Kreuzungsbauwerke und zwei Ausweichgleise seien vorgesehen, sagt Helga Meyer. Ihre Küche liegt im ersten Stock. Durch ein Dachfenster geht der Blick über die Ebene hin bis zum Kamm der Vogesen. Nur an die hundert Meter von dem Häuschen der Meyers entfernt die Rheintalbahn, die an dieser Stelle nicht nur von zwei auf vier, sondern sogar auf sechs Gleise erweitert werden soll:

Cut
Sechs Gleise hinter unserm Haus. Jetzt im Moment sind´s zwei und der Ist-Zustand ist manchmal schon unerträglich. Besonders im Sommer müssten mir dreifach verglaste Fenster haben und eine Klimaanlage in den Wohnungen.

Mir werden immer als Bahngegner hingestellt. Wir sind keine Bahngegner. Mir wolla nur, dass des umweltverträglich gebaut wird, dass die Generation und die nächste und die übernächste auch noch damit leba könna. Denn des steht über hundert Johr, was jetzt gebaut wird, oder hundertfünfzig Johr (er) Des steht no länger.

Sprecherin:
Helmut Meyer hat einen gehörigen Hass auf die Bahn. Er kann nicht verstehen, warum die Signale grad vor seinem Dorf errichtet werden mussten. Immer wenn ein Signal rot zeige und ein Güterzug davor hart herunterbremse, werde er aus dem Schlaf gerissen.

Cut
Der Lokführer schläft doch. Ich war schon so weit, dass ich gsagt hab, ich mach ihnen die Ampel zu do oba. Hier werda die Züge ausgebremst. Jeder Autofahrer muss uff rot-grün achten und muss langsam machen. Ich muss sagen, a Johr hab kämpft, jetzt kommt´s nur noch ab und zu vor, dass mer d´Bremsa inne haut. (Jürgen Maier) Da dadurch, dass ich Streckenkenntnis hab, weiß ich auch, wo die kleine Steigungen und Gefälle sind, und des nutz ich alles mit, um möglichst effizient zu fahren, automatisch sozusagen.

Sprecherin:
Und damit auch möglichst umweltschonend, sagt Jürgen Maier. Er bringt den 4039 von Mannheim bis an die Schweizer Grenze. Wo immer es die Strecke erlaubt, vermeidet der routinierte Lokführer das eklige Kreischen der mechanischen Bremsen des Zuges und drosselt die Geschwindigkeit mit der elektrischen Motorbremse der Lok.

Cut
Große Herausforderung ist der Planfeststellungsabschnitt Haltingen-Weil, weil wir in diesem Abschnitt die Weichen einbauen wollen, um die südliche Anbindung des Katzenbergtunnels an die bestehende Rheintalbahn realisieren zu können. Wenn das nicht klappt haben wir die

Situation, dass wir einen fertiggestellten Tunnel haben und keine Züge durchfahren können, weil wir die Anbindung im südlichen Bereich nicht realisieren können.

Sprecherin:
Das kurze Stück vom Südportal des Katzenbergtunnels bis zur Einmündung in die bestehende Trasse macht Fortschritte. Die Bahn hat eine klare Vorstellung, wo die Weichen und Überführungsbauwerke hin sollen, damit Güterzüge problemlos durch Haltingen geschleust werden können. Gegen die Pläne der Bahn formierte sich die lokale "Bürgerinitiative Lärmschutz Bahn". Sie plädiert dafür, diese Anlagen an anderer Stelle zu errichten, aber nicht in der Stadt Weil am Rhein, zu der das Eisenbahnerdorf Haltingen gehört. Die Weiler Initiative ist spät auf den fahrenden Zug des Bürgerprotestes aufgesprungen, erst im Mai 2008. Damals hatte der Durchstich am Katzenbergtunnel bereits stattgefunden. Der nördliche Mund liegt auf Gemarkung von Bad Bellingen. 9,5 Kilometer sind die beiden Röhren für das dritte und vierte Gleis der Rheintalbahn lang. Mit 250 Stundenkilometern soll der ICE durch den Tunnel brausen können. Außerdem will ihn die Bahn nachts auch für den Güterverkehr nutzen. Dass es diesen Tunnel überhaupt gibt, betrachten manche Aktivisten am südlichen Oberrhein als ihr Verdienst. Erst auf ihren Druck hin hätte sich die Bahn entschlossen, Bad Bellingen von einem dritten und vierten Gleis mitten durch den Kurort zu erlösen.

Cut
Den Katzenbergtunnel zum Beispiel hat ja die Bahn nie geplant. Die hätte am liebsten das alles über das Kurgebiet nach Bad Bellingen gezogen. Und sie muss heute froh sein, denn ihre Züge gehen da sicherlich mit etwa zehn bis vierzehn Minuten schneller durch.

Sprecherin:
Eugen Katzenstein aus Weil am Rhein, Manager und Vorsitzender der örtlichen Bürgerinitiative, bei der sich auch Katharina Hütter engagiert. Die Marketing-Dozentin ist mit ihrer Familie in einer ruhigen Straße des Stadtteils Haltingen zuhause. Sie schwärmt von den Möglichkeiten der Boomregion Basel, der sich auch Weil am Rhein gerne zugehörig fühlt. Basel lebt nicht zuletzt von einer starken Industrie und der Rolle als Drehscheibe des europäischen Güterverkehrs. Nicht nur dort setzten sich Aktionsgruppen dafür ein, dass Schienenstränge in Tunnels und Tieflagen verschwinden.

Cut (Katzenstein/Hütter)
Dann war natürlich, als wir die ersten Bilder jetzt hier mal gesehen haben auch (Hütter) also der Schock groß, wie dann der Ort vollkommen zerschnitten werden soll. Also wir haben jetzt schon eben das Problem, dass wir en West- und Ostteil haben vom Ort. Also es wären wirklich zwei Orte, die eigentlich nichts mehr miteinander zu tun hätten. (Katzenstein) Also vier, fünf Meter hohe Wände dazwischen. Also anderen Orten haben wir ja die Mauer abgebaut, und hier bauen wir sie wieder auf.

Sprecherin:
Thomas Steiner von der Deutschen Bahn.

Cut
Also wir werden mit Sicherheit eine Lösung am Ende finden, die beiden Seiten gerecht wird und die Möglichkeit uns eröffnet, den Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen und dort auch den schnellen Personenfernverkehr entsprechend fahren zu können.

Sprecherin:
Kurz vor 18 Uhr. Der Containerzug 4039 von Rotterdam nach Gallarate bei Mailand rollt in den Rangierbahnhof Haltingen, der bei Basel nahtlos in das Schweizer Schienennetz übergeht. Neun Stunden sind vergangen seit dem kurzen Zwischenstop am Morgen in Köln. Die schwere deutsche Elektrolok stammt noch aus DDR-Produktion und ist schnell abgehängt. Nach einem Routine-Check wird ein Schweizer Kraftpaket den Containerzug über den Gotthard schleppen. Bereits heute sind hochmoderne Loks im Einsatz, die von den

Niederlanden bis nach Italien durchfahren können. Die Bahn rüstet sich für den Tag X, wenn der Gotthard-Basistunnel in Betrieb geht. Die Rede ist derzeit vom Jahr 2017. Doch vorher muss noch einiges geklärt sein, damit sich die Züge nicht auf deutschen und italienischen Zulaufstrecken stauen. Eine Schlüsselfrage dabei ist: Lässt sich die Rheinschiene so ausbauen, dass die Bahn eine leistungsfähig Trasse bekommt und die Anrainer mit ihr gut leben können?

***