

OFFENBURG WEHRT SICH

TEXT: GERTRUDE SIEFKE, ULF TIETGE
FOTOS: ULRICH MARX,
MICHAEL BODE UND ANDERE

45 840 Einwendungen gegen die geplante A3-Trasse der Bahn. In Aktenordnern gesammelt, kann man damit eine Wand bauen – und die Stadt retten

Der 24. Juli 2008 ist für Offenburg ein ganz besonderes Datum. Denn an diesem Tag haben die Offenburger ihrer Stadt die (eigene) Zukunft zurückgegeben. Eine Zukunft ohne haushohe Mauern, ohne Teilung, ohne endlose Güterzüge, die mit Höllenlärm durch die Stadt rumpeln. Mit 45 840 Einwendungen ist es den Offenburgern gelungen, die bis dato von der Bahn favorisierte A3-Trasse aufs Abstellgleis zu schieben. Eines Tages wird man aus diesem Datum vielleicht einen städtischen Feiertag machen. Aber bis dahin ist es noch ein weiter Weg.

45 840 Einwendungen – das ist eine ganze Mauer aus Aktenordnern. Rund 800 Kilogramm Papier. Und damit kann man nicht nur einen Güterzug aufhalten – sondern mehr als 108 000 im Jahr.

Nun: Es geht nicht darum, dass die Offenburger etwas gegen die Bahn hätten. Ganz im Gegenteil. Auf die eigene Vergangenheit als Eisenbahnerstadt ist man stolz. Und die Verlagerung von Gütern von der Straße auf

■ ■ ■
„Am Tunnel
kann kein Weg mehr
vorbeiführen.“
■ ■ ■

die Schiene stellt auch niemand ernsthaft in Frage. Aber muss die Rheintalbahn, eine der wichtigsten und verkehrsreichsten Schienenverbindungen Europas, wirklich mitten durch die Stadt führen? Muss man Wohnhäuser und Gewerbebetriebe abreißen und auf acht Kilometern Länge bis zu 12,5 Meter hohe Lärm-



„DECKEL DRAUF“ – ERINNERN SIE SICH?

DIE BAHN. Seit Offenburg am Bahnnetz hängt, führen Gleise durch die Stadt. Und von da an, also seit Mitte des 19. Jahrhunderts, wird dieser Zustand kritisiert. Immer wieder gab es Ideen, wie sich der Bahngraben überwinden lasse. „Deckel drauf“ – erinnern Sie sich? Getan hat sich indes nichts, die Stadt schien sich arrangiert zu haben. Denn mit der Eisenbahn kam die Anbindung an die große, weite Welt. Mit dem Knotenpunkt, dem Ausbesserungswerk und dem Güterbahnhof waren Arbeitsplätze und wirtschaftlicher Aufschwung verbunden. Um 1900 wurde die Bahn zur größten Arbeitgeberin und Offenburg zur Eisenbahnstadt. Vor dem ersten Weltkrieg waren fast 5000 Menschen bei den verschiedenen Dienststellen beschäftigt – ein Viertel der Einwohnerzahl.



■ ■ ■ schutzwände errichten, um Neapel mit Rotterdam, Kopenhagen mit Mailand und das Ruhrgebiet mit Basel zu verbinden?

„Die A3-Trasse hätte aus Offenburg eine geteilte und verlärmte Stadt gemacht, charakterisiert durch unterträglich hohe Mauern“, sagt Oberbürgermeisterin Edith Schreiner. Aber sich gegen die Bahn zur Wehr zu setzen, immer wieder den Dialog zu suchen – das lässt einen schon manches Mal an Herkules denken. Die Energie (und die Geduld) für diese schier endlose

Auseinandersetzung – wo nimmt man die her? „Aus dem festen Glauben, dass dieser Kampf für eine gute Offener Lösung für die Stadt ist“, sagt Schreiner. Dass die Oberbürgermeisterin mit dieser Meinung nicht allein da steht, haben die Offener Bürger eindrucksvoll bewiesen.

Rückblende: Zu Beginn des neuen Jahrtausends gelingt es der Bahn mit ihren Ausbauplänen, in Offenburg für die größte Bürgerbewegung aller Zeiten zu sorgen. Unter dem Titel Neu-

und Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel wird seit April 1987 am viergleisigen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn gearbeitet. Ursprünglich war vorgesehen, das Gesamtprojekt 2008 abzuschließen. Inzwischen rechnen selbst Optimisten nicht mehr mit einer Fertigstellung vor dem Jahr 2020.

Der Abschnitt Offenburg ist dabei nicht das einzige Problem – aber sicher das gravierendste. Für die lange Zeit favorisierte oberirdische Trassenvariante (die A3-Trasse) müssten

in der Stadt 25 Wohn- und zwei Geschäftshäuser, 47 Nebengebäude, 171 Garagen und 96 private Stellplätze abgerissen werden.

Während der mindestens siebenjährigen Bauzeit wäre es erforderlich, zig Brücken und Unterführungen zu vergrößern. Die Erdbehebungen und Materialtransporte werden auf 140 000 Kubikmeter geschätzt – mehr als 9000 Lastwagenladungen.

Die Innenstadt wäre über Jahre kaum noch zu erreichen gewesen, der Baulärm kaum vorstellbar. Auch zurückhalten-

de Fachleute sprachen von einem „Horrorzenario“ und einer „Katastrophe“.

Die vielen guten Argumente gegen die A3-Trasse wurden geradezu gebetsmühlenhaft wiederholt. Von der Oberbürgermeisterin, der Stadtverwaltung, den Stadträten aber auch von einem Duo, dem ein besonders guter Draht zu den höheren Mächten nachgesagt werden könnte: dem evangelischen Dekan im Ruhestand Manfred Wahl und der katholischen Ordensfrau Schwester Martina Merkle. Sie ■ ■ ■

OFFENBURG KÄMPFT FÜR DIE EIGENE ZUKUNFT

So sieht es aus, wenn die Offener gemeinsam auf ein ganz großes Ziel hinarbeiten: Mit Demonstrationen, Mahnfestivals und Protestmärschen macht die Bürgerinitiative ihrem Ärger und dem der Bevölkerung Luft. Gleichzeitig wird mit der Bahn und mit diversen politischen Entscheidungsträgern intensiv debattiert. Das Motto dafür gibt OB Schreiner vor: „Es reicht nicht, nur dagegen zu sein. Wir arbeiten gemeinsam mit der Bahn an einer besseren Lösung.“



24. JULI 2008

Bild eines historischen Tags für Offenburg: Angeführt von Oberbürgermeisterin Edith Schreiner schleppt eine Offenburger Delegation rund 46.000 Einwendungen ins Freiburger Regierungspräsidium. Ein Riesenerfolg für Stadtverwaltung und Bürgerinitiative (Bild rechts: Manfred Wahl und Schwester Martina Merkle), die sich gemeinsam gegen die A3-Planung der Bahn durchgesetzt haben



■ ■ ■ brachten den Protest auf einen kurzen Nenner: „Für Offenburg am besten ist ein Tunnel im Westen.“ Auf Initiative von Wahl und Merkle wurde im November 2005 die Bürgerinitiative BI Bahntrasse gegründet.

Im Mai 2006 gelang Stadtverwaltung, Gemeinderat und BI der Schulterschluss, zwei Jahre später stapelte eine Offenburger Delegation im Basler Hof, dem Sitz des Regierungspräsidiums Freiburg (RP), ordnerweise Einwendungen. Am 18. Januar 2011 lehnte das RP die Geneh-

migung der A3-Trasse ab und gab der Bahn die Unterlagen als nicht genehmigungsfähig zurück. Am 4. März 2013 beschloss der Projektbeirat, den Planfeststellungsantrag der A3-Trasse zurückzunehmen. Der oberirdische Ausbau ist damit endgültig vom Gleis. „Ein guter Tag für Offenburg“, konstatierte Stadtoberhaupt Edith Schreiner. „Ein Durchbruch nach jahrelangem Protest, intensiver Suche nach besseren Lösungen und zähen Auseinandersetzungen um eine verträglichere Trassenführung.“

Aber wie geht es weiter? Heißt das endgültige Aus für die A3-Trasse, dass Offenburg seinen lang ersehnten Güterzugtunnel tatsächlich bekommt? „Am Tunnel kann kein Weg vorbeiführen“, sagen Edith Schreiner und Manfred Wahl. „Es gibt ein einmütiges Votum von Bürgern und Politik. Der Tunnel kommt – die Frage ist nur: Wann?“

Auf einen Tipp mag sich die OB dabei nicht festlegen lassen. Denn die Finanzierung des Tunnels ist nach wie vor ungeklärt. Mitte August 2012 begannen

Probebohrungen zur geologischen Erkundung. Erwogen werden eine einröhrig-zweigleisige und eine zweiröhrig-eingleisige Variante. Dass der Tunnel möglichst weit im Westen verlaufen soll, ist bis heute eine Kernforderung von Stadt und Bürgerinitiative, verstärkt durch die Interessengemeinschaft „Kein Tunnel unter Wohnbebauung“.

Die Kosten des Tunnels werden je nach Anbindung im Süden auf 767 Millionen Euro (parallel zur Autobahn) und 946 Millionen Euro (parallel zur

bestehenden Trasse der Rheintalbahn) geschätzt. Den oberirdischen Ausbau bezifferte die Bahn dagegen auf 313 Millionen Euro. Ob diese Zahl wirklich gestimmt hätte – man wird es nie erfahren. Und das ist gut so.

„Wir warten jetzt auf den Durchbruch“, sagt OB Schreiner und ergänzt. „Vielleicht können Sie das jetzt ja unterstreichen. Denn nun sind Land, Bund und Bahn gefordert. Es scheint so, dass es auch noch Geld aus Brüssel geben wird – und wenn das der Fall ist, umso besser.“

OFFENBURG HAT EIN HERZ FÜR TEMPO 40

FUSS VOM GAS. Ein Modellprojekt hat Fahrt aufgenommen: Im Sommer 2011 wurde in Offenburg damit begonnen, auf „Freiwillig Tempo 40“ zu setzen. Inzwischen gilt die Geschwindigkeitsbegrenzung auf einigen Kreis- und Bundesstraßen im Stadtgebiet.

Während sich der Gesetzgeber zurückhaltend zeigt und von einer verkehrsrechtlichen Anordnung nach wie vor absieht, wirbt die Stadtverwaltung für ihren Kompromissvorschlag. Handlungsbedarf wird vor allem für längere Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen gesehen. Bis zu 15.000 Fahrzeuge pro Tag werden dort gezählt.

Zunächst machte den Anfang: mit großflächigen Tempo-40-Herzen, mit Hinweisschildern, Dialog-Displays und Spannbändern. Bürgerbefragungen kurz nach der Einführung und ein halbes Jahr später ergaben: Die große Mehrheit begrüßt „Freiwillig Tempo 40“.

Und die freiwillige Drosselung der Geschwindigkeit hat spürbare Auswirkungen: Die durchschnittliche Geschwindigkeit ist um bis zu 8 Stundenkilometer gesunken. Auch ein halbes Jahr nach der Einführung werden im Durchschnitt immer noch 3 bis 5 Stundenkilometer langsamer gefahren. Die Unfallgefahr verringert sich, der Lärmpegel sinkt und damit steigt die Wohnqualität. Ein hoher Nutzen bei sehr überschaubaren Investitionen.

■ ■ ■ Denn Deutschland hat in Sachen Schienenverkehr Nachholbedarf. Nur 17 Prozent aller bewegten Tonnenkilometer legen Güter auf Schienen zurück. Per Lkw werden dagegen gut 70 Prozent bewegt. Zum Vergleich: In den USA gehen 40 Prozent aller Güter über die Bahn, 20 Prozent über Pipelines und nur ein Drittel rollt mit Trucks durch die Lande. Und doch ist die Deutsche Bahn schon im Jahr 2008 an ihre Kapazitätsgrenze gestoßen.

Offenburgs Kampf für den Tunnel ist jedoch auch nach dem Scheitern der A3-Trasse nicht entschieden. Im Frühjahr 2013 überraschte die Bahn Offenburg mit Überlegungen, auf eine Erhöhung der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg einfach zu verzichten und die zu erwartenden 298 Güterzüge pro Tag über die vorhandenen zwei Gleise in der Stadt rollen zu lassen.

Damit avancierte Offenburg zu einem Nadelöhr des europäischen Schienennetzes. Um die Zahl mal einzuordnen: Aktuell verkehren täglich 289 Züge auf der Rheintalbahn. Also alle fünf Minuten ein Zug. Ein paar ICE, diverse Regionalverbindungen sowie 163 Güterzüge, die meisten davon nachts. Rechnet man jene Züge hinzu, die mit Ziel

2025 rechnet das Land mit 552 Zügen – täglich!

Schwarzwald oder Elsass Offenburgs Bahngraben benutzen, ist man heute bei 382 Zügen, davon 172 Güterzüge. Das entspricht einem Zug alle vier Minuten.

Das Land Baden-Württemberg hat unlängst in einem Gutachten die Zugzahlen für das

Jahr 2025 ermittelt. Im Bahngraben verkehren demnach künftig 552 Züge, davon 318 Güterzüge – fast doppelt so viele wie heute. Also alle zwei Minuten ein Zug. Und das morgens, mittags, abends und die Nacht hindurch.

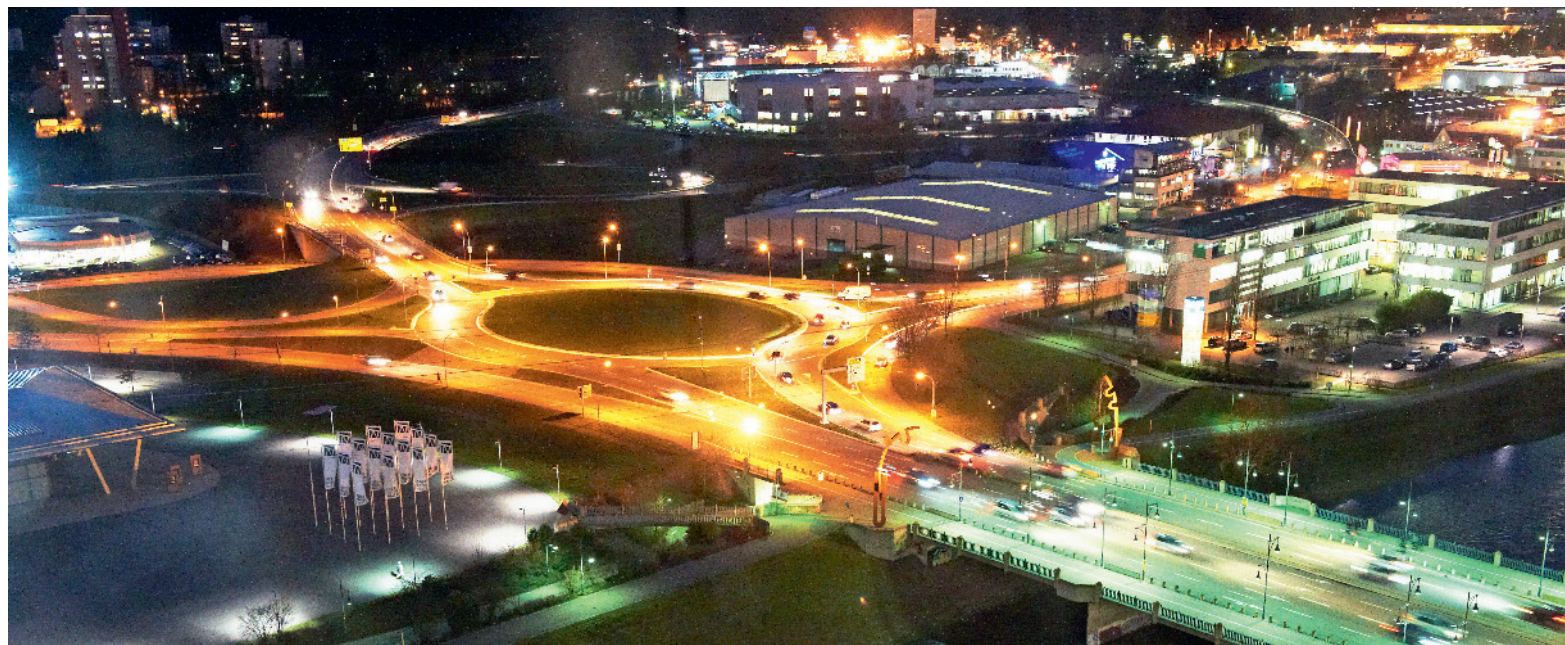
„Der Güterverkehr auf der Schiene bedeutet Einnahmen für die Bahn, gleichzeitig eine Entlastung des Straßennetzes und der Umwelt“, sagt OB Schreiner. „Aber wenn man all das errei-

Was der Tunnel kostet?
Sechs Cent je Tonne

chen will, muss man eben auch Geld investieren.“

Selbst wenn man dem Güterzugtunnel nur eine Lebensdauer von 30 Jahren unterstellt, man nicht von weiter steigenden Zugzahlen ausgeht – je Güterzug bedeutet der Tunnel in seiner derzeit teuersten Variante eine Investition von 290 Euro. Umgerechnet auf die rund 3000 Tonnen, die ein Güterzug wiegt, geht es um knapp zehn Cent je Tonne Fracht. Kalkuliert man die eingesparten Kosten der A3-Trasse ein, geht es um sechs Cent.

Alles wichtige Argumente. Aber überzeugender ist ja oft ein Ortstermin. Daher treffen sich Stadtverwaltung und Bürgerinitiative in schöner Regelmäßigkeit mit Entscheidern auf der Unionbrücke. Bahnchef Grube? War schon da. Landesverkehrsminister Hermann? Ebenfalls. Und Bundesverkehrsminister Ramsauer? Der hatte sich früh zum Tunnel bekannt, in Sachen Finanzierung aber das Land in die Pflicht genommen. Von daher: Fortsetzung folgt. ■ ■ ■



DER MESSEKREISEL

Offenburgs wichtigster Knotenpunkt für Pendler ist der Messekreisel an der Kinzigbrücke (oben). Im Dämmerlicht des frühen Abends wirkt die Stadt vom Dach des Burda-Towers wie eine geschäftige Großstadt

BESTE VERBINDUNGEN

ZENTRALITÄT. Offenburg ist vielleicht nicht der geografische Mittelpunkt Europas – aber doch sehr verkehrsgünstig gelegen. Mit der Autobahn A5 und der Rheintalbahn liegt die Stadt an zwei der wichtigsten Verkehrsadern des Kontinents. Bis zum Rhein, der wichtigsten europäischen Wasserstraße, sind es knapp 20 Kilometer. Piloten erreichen Offenburg entweder

über den Flugplatz Lahr oder mithilfe des Verkehrslandeplatzes im Offenburger Südwesten. Auch für die regionalen Verkehrsströme spielt Offenburg eine zentrale Rolle. Hier kreuzen sich wichtige Bundesstraßen, es geht ins Kinzigtal hinauf und durch den Schwarzwald. Wer das Auto mal stehen lassen möchte, nutzt das Fahrrad, den Bus oder die Ortenau-S-Bahn.

