



Pressemitteilung der Stadt Müllheim, der Gemeinde Auggen und der IG BOHR
zum Pressegespräch am Montag, 05. Mai 2014, um 10.30 Uhr im Rathaus Müllheim

Machbarkeit der „besten Lösung“ zur Optimierung von BADEN 21 soll nachgewiesen werden

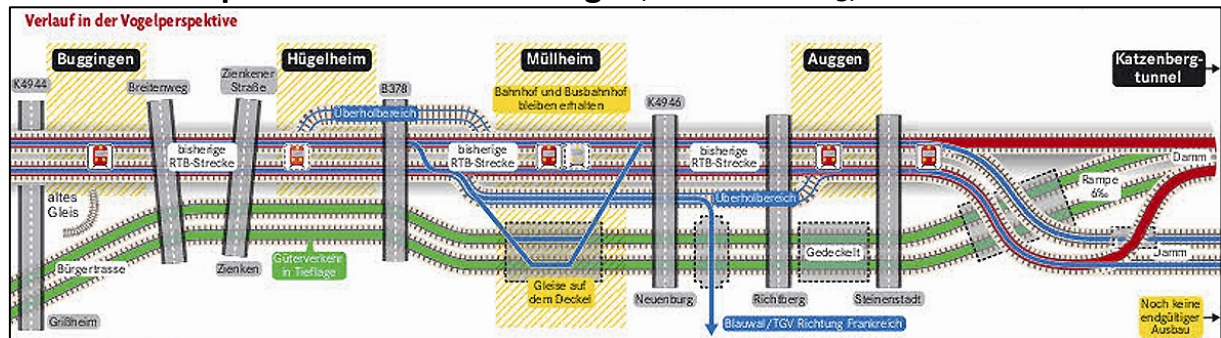
MÜLLHEIM. Mit der Unterzeichnung der Auftragsvergabe an das Ingenieur-Büro Biechele haben Bürgermeisterin Astrid Siemes-Knoblich (Müllheim), Bürgermeister Fritz Deutschmann (Auggen), Roland Diehl (Sprecher IG BOHR) und Gerhard Kaiser (Vorstand MUT) das Startsignal für den Machbarkeitsnachweis einer alternativen Bahnplanung für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn im Streckenabschnitt Hülhelheim-Auggen gegeben.

Mit ihren Unterschriften wollen die Bürgermeister und die Bürgerinitiativen deutlich machen, dass für sie nur die von Gerhard Kaiser ausgearbeitete „beste Lösung“, die der Öffentlichkeit in den letzten Wochen ausführlich vorgestellt wurde, in Frage kommt. Dieser Trassenvorschlag habe nach Ansicht der Unterzeichner nicht nur betriebliche Vorteile für die Bahn, sondern löse auch das Lärmproblem für die Ortslagen Hülhelheim, Müllheim und Auggen. Hervorzuheben sei, dass mit dem ausgearbeiteten Vorschlag die Kernforderung 6 des Alternativkonzepts BADEN 21 der Region optimal umgesetzt werden könne: Alle Transitgüterzüge durch den Katzenbergtunnel!

Wesentlicher Bestandteil der Kernforderung ist, die von der Autobahn A5 kommenden beiden Güterzuggleise (3. und 4. Gleis) zwischen Buggingen und Hülhelheim kreuzungsfrei mit der bestehenden Rheintalbahn zu verbinden. Aus Platzgründen lässt sich der Gleisknoten an dieser Stelle nur so realisieren, dass der Güterverkehr auf bestehendem Geländeniveau geführt und von den Personengleisen unterfahren wird – mit erheblicher Verlärmung von Hülhelheim, das nur durch inakzeptabel hohe Schallschutzwände vor dem Güterzuglärm geschützt werden könnte. Wichtige Schallschutzbauwerke wären auch für Müllheim und Auggen notwendig.

Das hätte sich mit der Weiterführung der Bürgertrasse in Tieflage bis nach Auggen erledigt. Südlich von Auggen wäre Platz für den kreuzungsfreien Knoten in der gewünschten Ausführung (optim. KF 6), wodurch sich die Zahl der Güterzüge durch den Katzenbergtunnel weiter steigern ließe. Ein Deckel auf den tiefliegenden Gütergleisen im Bahnhof Müllheim brächte zusätzliche Vorteile für den Personennahverkehr und verringert das Risiko von Gefahrgutzugunfällen; auch das Bahnhofsgebäude und das DB Stellwerk müsste nicht abgerissen werden.

BADEN 21 - Optimierte Kernforderung 6 (Badische Zeitung)



„Die Bahn hat lange genug Zeit gehabt, den zugesagten Wegfall des Schienenbonus auch für den fraglichen Streckenabschnitt umzusetzen und im Sinne der Kernforderung zu optimieren. Bisher können wir nicht feststellen, dass den Vorgaben des Projektbeirats Folge geleistet wird“, stellte Müllheims Bürgermeisterin fest. Sie erinnerte daran, dass sie bereits vor einem Jahr, als das Ingenieurbüro Heine & Jud seine Ergebnisse der Schallschutzuntersuchungen im Rahmen einer Bürgerversammlung im Bürgerhaus Müllheim präsentiert hatte, darauf hingewiesen hatte, dass es der Bahn schwer fallen dürfte, ohne Tieflage die Lärmschutzanforderungen umzusetzen.

Ihr Auggener Kollege pflichtete ihr bei: „Das Argument, es sei keine Zeit mehr für die Realisierung der vorgeschlagenen Lösung zieht nicht. Denn die Antragstrasse der Bahn ist angesichts der klaren politischen Vorgaben des Projektbeirats, dass ohne Schienenbonus geplant werden muss, nicht umsetzbar“. „Wir hingegen bieten nicht nur eine beste Lösung, sondern vor allem auch eine von den Menschen mitgetragene und so zügig planfeststellbare Variante“, ergänzte Astrid Siemes-Knoblich und verwies darauf, dass es bis 2015 gelingen könne, deren Planungsstand so weit voran zu treiben, dass die avisierten EU-Fördermittel dafür verwendbar seien.

Roland Diehl machte deutlich, dass Variantenvorschläge der Bahn für einen kreuzungsfreien Knoten der Kernforderung der Region nicht gerecht werden. „Da nach acht Monaten immer noch keine akzeptablen DB-Pläne vorlagen, haben wir selbst eine Lösung erarbeitet, die die Kernforderung 6 in optimaler Weise umsetzt. Gewaltige Lärmschutzbauten sowie passiver Schallschutz sind weder in Hülgelheim noch in Müllheim und Auggen erforderlich. Zudem ergeben sich deutliche betriebliche Vorteile und so ein Mehrwert nicht nur für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, sondern auch für die Deutsche Bahn. Nach Prüfung durch ein anerkanntes Ingenieur-Büro für Bahnplanungen kann die Umsetzung kostenneutral erfolgen, so dass für Bund und Land keine Mehrkosten entstehen bzw. keine neue Finanzierung vereinbart werden muss“.

Neben den Bürgermeistern und Bürgerinitiativen sind auch die Müllheimer und Auggener Gemeinderäte überzeugt, dass die auf dem Tisch liegende „beste Lösung“ realistisch, finanzierbar und betriebstauglich sei und im ureigenen Interesse der Bahn liege. Im Vergleich zur Antragstrasse schütze sie ca. 20.000 Einwohner besser vor Lärm und den Folgen von Gefahrgutunfällen und damit die Gesundheit der Anlieger, schone Landwirtschaft und Landschaftsbild, begrenze den Flächenverbrauch, stabilisiere den ÖPNV-Knoten Müllheim, schaffe die infrastrukturelle Voraussetzung für den notwendigen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs und erweitere obendrein die Kapazität der Strecke. „Bahn und Bund können mit Übernahme unseres durch große Akzeptanz in der Bevölkerung begünstigten Vorschlages viel wertvolle Zeit gewinnen. Mit der Lösung zur Optimierung der Kernforderung gebe es keine Verlierer“, waren sich Siemes-Knoblich und Deutschmann einig.

Bernhard Walz, stellvertretender Kreisvorsitzender des BLHV Müllheim, betonte, dass gerade die Landwirtschaft bei solchen Projekten durch den hohen Flächen- und Ackerlandverbrauch leiden müsse. Auch sei die Antragstrasse mit ihren hohen und langen Schallschutzwänden ein enormer Eingriff ins Kleinklima, was zu hohen Ernteauffällen führen könne. Die „beste Lösung“ sei für die Landwirtschaft in allen Belangen günstiger als die Antragstrasse. „Wir Landwirte und der BLHV fordern diese Lösung, die Antragstrasse darf nicht gebaut werden“, machte Walz die Sicht der Landwirte deutlich.

„Wenn alle an einem Strang ziehen, sind die Fördermittel erreichbar, die das Projekt in eine win-win-Situation bringen können“, betonte Astrid Siemes-Knoblich im Hinblick darauf, dass die favorisierte Lösung den optimierten Lärmschutz mit der Wirtschaftlichkeit für die Bahn verbinde. Sie verwies dabei auf die Ergebnisse einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung durch das renommierte Schweizer Büro Ernst Basler & Partner, die deutlich belegen, dass die optimierte Kernforderung 6 im Vergleich zur Antragstrasse deutliche Vorteile für die Trassenkapazität habe. Beide Bürgermeister, die IG BOHR und der BLHV fordern deshalb alle Entscheidungsträger bei Bund, Land, Bahn und der Region auf, die bisherige Antragstrasse aufzugeben und sich stattdessen einträchtig hinter die „beste Lösung“ zu stellen.

„Die aktuelle Aufforderung von Landrätin Dorothea Störr-Ritter an die Bahn, die beste Lösung zur Optimierung der Kernforderung 6 ernsthaft zu prüfen, gibt uns großen Rückenwind“, freut sich Fritz Deutschmann, verweist aber gleichzeitig darauf, dass es unabdingbar sei, dass die Bevölkerung ihre berechtigten Forderungen vehement vorbringe. Nur so seien die Entscheidungsträger bei Bund und Land zu überzeugen.

Beide Bürgermeister zeigten sich zwar zuversichtlich, dass angesichts der klaren politischen und wirtschaftlichen Vorteile, die die vorgeschlagene Alternative gegenüber der bisherigen Antragstrasse vorweist, die Politik sich letztendlich dieser vorzugswürdigen Lösung nicht verschließen werde. Sollte jedoch wider Erwarten die bisherige Antragstrasse vom Eisenbahnbundesamt planfestgestellt werden, kündigen beide Stadtoberhäupter an, notfalls auf dem Klageweg dagegen vorzugehen. „Dass unsere Lösung eindeutig besser als die Antragstrasse ist, würde dabei unsere juristischen Chancen deutlich erhöhen“, ist Astrid Siemes-Knoblich überzeugt.