Realitäten

Theo Westermann

Ausbauprojekte der Bahn sind in Baden-Württemberg nicht gerade vom Erfolg verwöhnt. Man denke an Stuttgart 21, das Debakel um den Bahntunnel in Rastatt, die jahrzehntelange Debatte um die Bahngleise bei Offenburg und das Drängen der lärmgeplagten Bevölkerung nach einem Tunnel. Zwar stehen hinter allem die politische Erkenntnis und entsprechende Verträge, dass der Bahnverkehr beschleunigt werden muss, aber die lokalen Realitäten sind eben anders.

Auch für den Ausbau der Bahngleise zwischen Mannheim und Karlsruhe gibt es gute Gründe, aber auch schon eine jahrelange Debatte. Denn das Kernproblem ist eben, dass dieser Ausbau in einer eng besiedelten Landschaft geplant ist, in der sich die Wohngebiete über Jahrzehnte massiv ausgedehnt haben und bis nahe an die Verkehrswege reichen. Man muss nur etwa in den Karlsruher Stadtteil Hagsfeld gehen, um die Aussichtslosigkeit der Idee zu erkennen, dort noch weitere Gleise unterzubringen. Denn dies hieße, die Bevölkerung mit noch mehr Lärm zu quälen. Die Lösung kann dort alleine in einem Tunnel bestehen – oder eben in einer neuen Bahnstrecke, die beispielsweise neben der A5 entstehen könnte. Der vorgeblich offene Planungsprozess der Bahn und der Planungsbehörden ist zwar löblich. Dieser soll das ganze Gebiet zwischen Pfälzerwald und Kraichgau ins Visier nehmen. Doch dies ist eher akademisch und dient mehr der Absicherung gegenüber zu erwartenden Klagen. Kommt hinzu, dass die auch in der Region erhobene Forderung nach einer linksrheinischen Variante noch komplexere Probleme aufwirft. Denn diese müsste irgendwo zwischen Karlsruhe und Rastatt über den Rhein auf die Bahn-Hauptstrecke geführt werden.

Außer man plant weiter über das Elsass – Gesprächspartner ist dabei aber der französische Zentralstaat. Die Prognose sei gewagt. Es wird mindestens einen Zehnjahreszeitraum benötigen, dies alles zu klären.