

182 Kilometer Neat-Zulauf erst 2029 in Basel

Ausbau Deutsche Bahn kommt mit neuem 3. und 4. Gleis Karlsruhe–Basel langsamer als geplant voran



In Weil-Haltingen geht es vorwärts, weiter nördlich hingegen harzt die Grossbaustelle. DB

VON PETER SCHENK

Ursprünglich sollte der Ausbau der sogenannten RheintalBahn zwischen Karlsruhe und Basel 2020 fertig sein. Das macht Sinn, denn dann ist mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (Ende 2016) und des Ceneri-Basistunnels (Ende 2019) die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) fertig. Auf der wichtigen Güterverkehrsachse Rotterdam–Basel–Genoa wird die 182 Kilometer lange Strecke zwischen Karlsruhe und Basel eine zentrale Rolle spielen.

Ein Jahrzehnt später als geplant

Es geht allerdings nicht richtig vorwärts. So geht die Deutsche Bahn (DB) derzeit für den Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel, nördlich von Freiburg im Breisgau, von einer Inbetriebnahme im Jahre 2029 aus. Das ist fast ein Jahrzehnt später als das ursprünglich angestrebte 2020.

Das gesamte Neubauvorhaben wird von Projektbeiräten begleitet.

«Dieser hat für den Abschnitt noch nicht über die Trassenführung entschieden», begründet ein Bahnsprecher die Verzögerung. Grund: Es gebe bei den Politikern keinen Konsens über die Streckenführung, heisst es auf der Internetseite der DB zum Projekt. Bis zum Planfeststellungsbeschluss und dem Baubeginn werde es bis 2021 dauern, fährt der Bahnsprecher fort. «Der Bau dauert acht Jahre. So ergibt sich das Datum 2029.»

170 000 Einsprachen gegen Projekt

Tatsächlich hat die DB bei dem Grossprojekt mit einem Budget von 5,7 Milliarden Euro mit viel Widerstand der Anwohner zu kämpfen gehabt. So gingen beim Freiburger Regierungspräsidium allein für den Abschnitt Offenburg–Basel 170 000 Einsprachen ein. Die Änderungswünsche wurden in mehreren Kernforderungen formuliert.

Im März 2013 wurden zwei davon, nämlich die Güterzugumfahrung von Freiburg und die Tieferlegung der Trasse zwischen Buggingen und

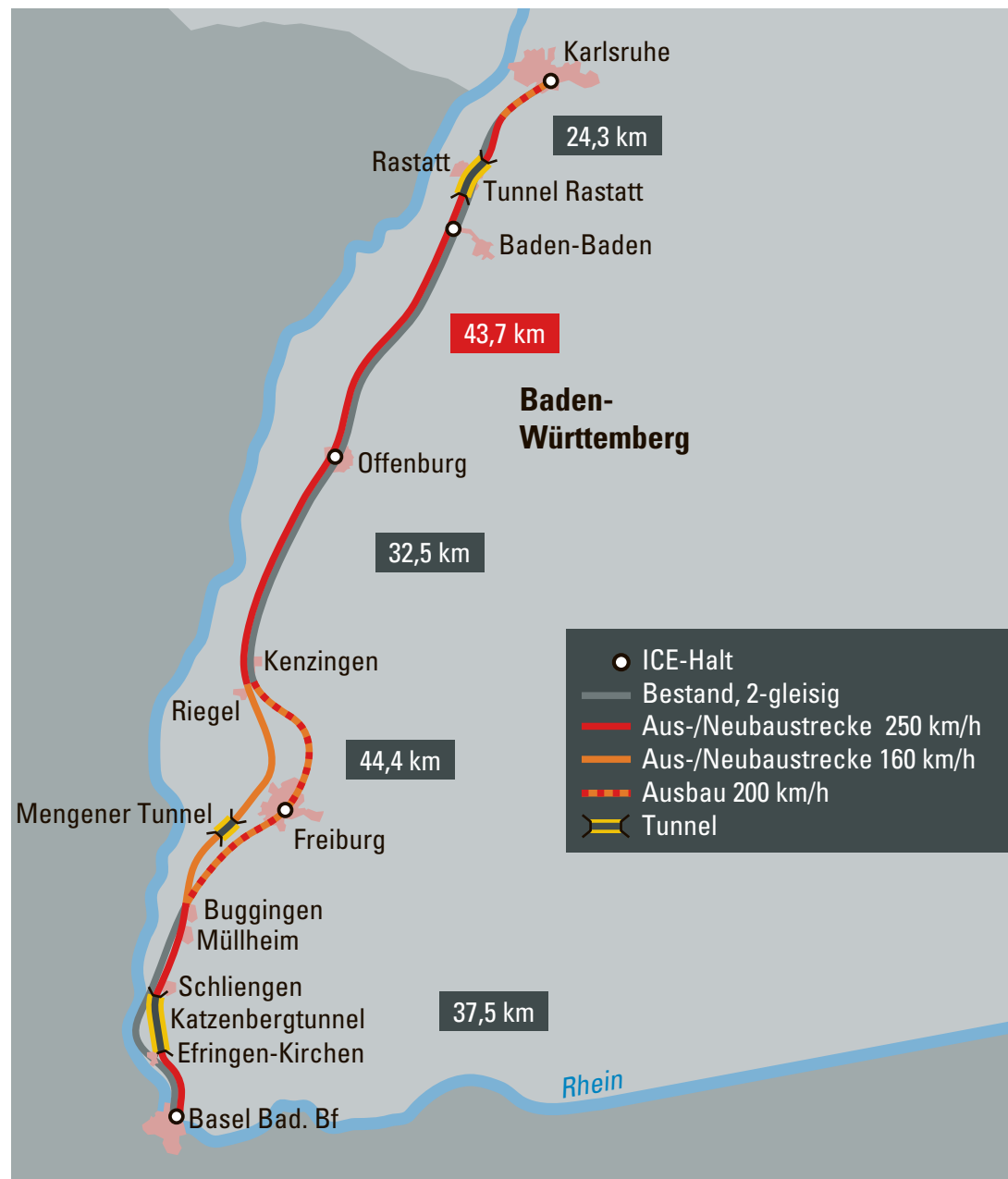
Müllheim, im Markgräflerland, erfüllt. Der Bund und das Land Baden-Württemberg sagten für zusätzliche Lärmschutzmassnahmen 250 Millionen Euro zu.

Nur geschehen ist seitdem wenig,

«Ich hoffe, dass der Bund die Bahn in die Pflicht nimmt.»

Bärbel Schäfer, Freiburger Regierungspräsidentin

und die zugesagten Gelder wurden noch nicht abgerufen. «Ich hätte gerne, dass die Rädchen bei der RheintalBahn schneller drehen. Wenn es vorwärtsgehen soll, muss man anfangen. Ich hoffe, dass der Bund die Bahn in die Pflicht nimmt», kritisierte die Freiburger Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer Mittwochabend auf dem Jahresmedienanlass ihrer Behörde. «Seitdem die Bahn den Auftrag im März 2013 erhalten hat ist schon wieder fast ein Jahr ver-



Von den 6,7 Milliarden Euro Gesamtkosten wurden schon 1,9 Milliarden verbaut. GRAFIK DB

gangen», ergänzte der Chefbeamte Werner Hoffmann, der unter anderem für Raumplanung zuständig ist.

Hoffmann verwies darauf, dass mit der Tieferlegung im Markgräflerland auf einer Strecke von 20 Kilometern «gewaltige Massen Aushub» anfallen würden. Hoffmann beklagte zudem, dass der DB-Projektleiter für das 3. und 4. Gleis nach Stuttgart gegangen und auch der Unterbau weg sei. Ausserdem wolle die DB die Leitung für die Projektarbeiten von Freiburg nach Karlsruhe verlegen.

Besorgnis weicht Gelassenheit

Obwohl Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), in der Vergangenheit regelmässig seine Besorgnis über den schleppenden Ausbau des deutschen Neat-Zulaufs ausgedrückt hatte, gibt man sich heute in Bern gelassen.

So teilt BAV-Mediensprecher Andreas Windlinger mit: «Das BAV geht davon aus, dass die Auslastung der Neat danach (nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 1919) schrittwei-

se ansteigen und nicht per sofort auf das Maximum springen wird. Nach unserer Einschätzung dürften die nötigen Kapazitäten für den Neat-Zulauf im Rheintal beim derzeitigen Baufortschritt rechtzeitig, wenn sie benötigt werden, vorhanden sein.»

Termin 2029 in Bern unbekannt

Windlinger räumt allerdings auch ein: «Die Jahreszahl 2029 für einzelne Projekte war uns bisher nicht bekannt. Das BAV wird dies an der nächsten Sitzung des Lenkungsausschusses Schweiz-Deutschland thematisieren.»

In Brüssel hat man die Bedeutung der Nord-Südachse erkannt. So zählt Rotterdam–Genoa neu zu den zehn Achsen, die statt mit 10 Prozent mit bis zu 20 Prozent gefördert werden. In besonderen Fällen könnte die Zuschussquote sogar bis 30 oder 40 Prozent betragen, berichtete die «Badi-sche Zeitung». Die Mehrkosten für den Lärmschutz an der RheintalBahn könnten so durch die höheren EU-Zuschüsse aufgefangen werden.

Löst die Zeit das Quoten-Problem oder braucht es Gesetze?

Geschlechterquote Gegnerinnen und Befürworter lieferten sich im Literaturhaus ein verbales Duell.

VON MÉLANIE HONEGGER

Es ist ein fast ausschliesslich weibliches Publikum, das sich im Saal des Literaturhauses einfindet. Bei der von der Gleichstellungskommission des Kantons Basel-Stadt organisierten Podiumsdiskussion zur Einführung der Geschlechterquote ist das Hauptthema denn auch die Rolle der viel diskutierten Quotenfrau - auch wenn sich die 30-Prozent-Quote in vom Kanton gewählten Verwaltungsräten theoretisch auch auf Männer beziehen könnte. Die Podiumsdiskussion,

an der Brigitta Gerber und Urs Schweizer, Befürworter der Geschlechterquote, und ihre Gegnerinnen Patricia von Falkenstein und Tiziana Conti am Donnerstagabend teilnahmen, war für alle Beteiligten eine emotionale Angelegenheit.

Angst vor Mobbing

So tauchten im von SRF-Journalist Peter Bollag souverän geleiteten Gespräch immer wieder Ängste auf - Ängste, die oftmals als Argument gegen die Quote eingesetzt wurden. Bei LDP-Präsidentin und Grossrätin Patricia von Falkenstein war es die Angst vor einem Weiterziehen der Quote auf die Privatwirtschaft, die sie mit vielen liberalen Politikern teilt, bei Tiziana Conti von der Jungen CVP die Angst, Quotenfrauen könnten diskri-

miniert werden. Contis Aussage, sie könne sich vorstellen, dass Quotenfrauen gemobbt werden, wurde von Basta-Grossrätin Gerber gekontert: Erstens würde der Exoten-Bonus der Quotenfrau bei einem Frauenanteil

«Es gibt zwar keine Konsequenzen, aber wir sind doch alle so gesetzgläubig.»

Urs Schweizer, Quoten-Befürworter

von 30 Prozent verloren gehen. Zweitens: «Entweder, man hat kein Selbstbewusstsein, oder dann ist man halt eine Quotenfrau.» Ein Statement, das

für spontanen Publikumsapplaus sorgte. Es gab jedoch auch Momente, in denen die Quotengegnerinnen für Unruhe sorgten. Die Frage von Justizstudentin Conti nach möglichen Sanktionen bei Nichteinhaltung der Quote sorgte für angespannte Stimmung auf dem Podium. «Weder die Regierung noch die JSSK (Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission) hat Strafen vorgesehen», musste Gerber klein begeben.

Ein Grund für Conti, sich in ihrer Position bestätigt zu fühlen. «Dann braucht es dieses Gesetz nicht. Faktisch handelt es sich um eine Zielregelung, wie sie sich das Referendumskomitee gewünscht hatte.» Gerber und der ehemalige FDP-Grossrat Schweizer waren sichtlich überfordert. «Es gibt zwar keine Konsequen-

zen, aber wir sind doch alle so gesetzgläubig», versuchte Schweizer das Argument abzuschwächen.

In einem Punkt waren sich die Beteiligten dann doch einig: In Zukunft sollten mehr Frauen in Verwaltungsräten sitzen. Während die Gegnerinnen auf eine automatische Lösung des Problems setzten («Wir brauchen einfach etwas mehr Zeit»), meinten Gerber und Schweizer, das dauere ihnen zu lang. «Ich mag einfach nicht nochmals fünfzig Jahre warten», erklärte Gerber. Und Schweizer fügte an: «Berufliche Netzwerke sind noch zu stark von Männern dominiert.» Viele qualifizierte Frauen kämen dagegen nicht an. «Deswegen bin ich für die Quote. Ich hoffe einfach, dass die Euphorie der jungen Leute bei einem Nein nicht gebremst wird.»