Doppelspurausbau Lottstetten–Jestetten:: Auch zweiter Erörterungstag offenbart erhebliche Widersprüche – erneute Offenlage seitens Regierungspräsidium zugesagt

Gemeinde fordert belastbare Güterverkehrsprognosen, klare Grenzen für Nachtarbeiten, verbindliche Planungsunterlagen sowie verbindliche Schutzmaßnahmen für die Bauzeit sowie im Endausbau und einen weiteren öffentlichen Erörterungstermin.

Lottstetten, 11. November 2026 – Auch der zweite Erörterungstag zum Doppelspurausbau Lottstetten–Jestetten hat aus Sicht der Gemeinde erhebliche Defizite in den SBB-Planungen offengelegt unter den Augen von wieder 200 Bürgerinnen und Bürgern. Im Mittelpunkt standen Lärm und Erschütterungen im Betrieb und während der Bauzeit, eine mögliche Vollsperrung sowie Brücken, Stützbauwerke und Lärmschutzwände. Neue Planungsgrundlagen führten zu intensiven Diskussionen; zahlreiche Fragen blieben offen.

Besonders die wiederholte Vorstellung neuer beziehungsweise geänderter Planungsgrundlagen führte zu intensiven und teilweise emotionalen Diskussionen. Zahlreiche konkrete Fragen der Gemeinde, ihrer Fachgutachter und der betroffenen Bürgerinnen und Bürger konnten nicht abschließend beantwortet werden.

Ein wichtiger Erfolg wurde dennoch erreicht: Das Regierungspräsidium Freiburg sagte ausdrücklich zu, das geänderte Verkehrs- und Umleitungskonzept sowie das überarbeitete Baulärmgutachten erneut öffentlich auszulegen. Die Gemeinde begrüßt dies, hält aber weiterhin einen anschließenden öffentlichen Erörterungstermin für erforderlich.

Güterverkehrsprognosen als Grundlage des Schallschutzes fraglich

Der beauftragte Schallschutzgutachter der Gemeinden, Guido Kohnen, stellte erhebliche Unterschiede heraus: Für die frühere Planung in Jestetten wurden rund 15 nächtliche Güterzüge angesetzt, für Lottstetten werden dagegen durchschnittlich 8,1 prognostiziert. Die SBB verwies auf geänderte Prognosemethoden. Gemeinde und Gutachter hielten entgegen, dass bereits früher prognostizierte Zugzahlen und nicht die maximale Streckenkapazität maßgeblich gewesen seien. Die SBB sagte zu, die Berechnungsgrundlagen erneut zu prüfen und nachvollziehbar darzulegen.

Die niedrigeren Annahmen sind aus Sicht der Gemeinde gerade deshalb erklärungsbedürftig, weil der Ausbau mit zusätzlichen Kapazitäten und mehr Flexibilität für den Güterverkehr begründet wird. Die Zugzahlen bestimmen wesentlich die Berechnung der Lärmbelastung und den erforderlichen Schallschutz. Auch zusätzliche Güterzüge bei Sperrungen der Rheintalbahn und die Häufigkeit solcher Umleitungen müssen berücksichtigt werden. Die Gemeinde erwartet zudem eine frühzeitige Information der Bevölkerung über zusätzliche Verkehre.

Nachtarbeiten: Zunächst 25, später rund 40 Nächte im Gespräch

Die SBB präsentierte eine umfassend veränderte Bauphasenplanung. Statt bislang 475 Tagen mit Nachtschichten wurden zunächst 25 Tage genannt. Erst auf

wiederholte Nachfragen wurde deutlich, dass Nachtarbeiten während fünf Wochenendsperrungen hinzukommen. In der Diskussion war deshalb von rund 40 Nächten die Rede; auch die Abgrenzung zu Arbeiten während der mehrwöchigen Vollsperrung blieb erklärungsbedürftig. Eine verbindliche Obergrenze sagte die SBB nicht zu.

Die Gemeinde begrüßt die beabsichtigte Reduzierung der Nachtarbeiten, fordert aber eine vollständige Darstellung sämtlicher Arbeitszeiten und eine verbindliche Höchstgrenze. Auch die Folgen der geplanten Doppelschichten von 7 bis 20 Uhr müssen untersucht werden. Weniger Nachtarbeit darf nicht lediglich zu einer ungeprüften Verdichtung der Belastungen am Tag führen.

„Gleichzeitig möchte sich die SBB auf keine verbindliche Obergrenze festlegen. Wie sollen wir auf dieser Grundlage die tatsächlichen Auswirkungen auf unsere Bevölkerung beurteilen?“, fragt Bürgermeister Andreas Morasch.

Baulärm und Ersatzwohnraum: Schutz muss praktisch funktionieren

Die SBB kündigte zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden, die Prüfung aktiver Maßnahmen und Ersatzwohnraum bei erheblichen Belastungen an. Offen bleibt jedoch, welche Gebäude wie lange betroffen sind, wie sich gleichzeitige Arbeiten überlagern und wo betroffene Menschen untergebracht werden sollen. Gerade Familien, ältere Menschen und Personen mit besonderen Bedürfnissen können nicht ohne Weiteres für einzelne Nächte umziehen.

Die Gemeinde fordert eine realistische Gesamtbetrachtung. Neben fortschreitenden Arbeiten bestehen stationäre Baustellen an Brücken und am Bahnhof sowie länger genutzte Baustelleneinrichtungsflächen. Der pauschale Hinweis auf eine „Wanderbaustelle“ wird diesen Belastungen aus ihrer Sicht nicht gerecht.

Vollsperrung, Ortsbild und Beweissicherung

Die vollständige Sperrung der Bahnstrecke während der Bauzeit bleibt für die Gemeinde eine ernsthaft zu prüfende Möglichkeit: Sie könnte die Bauzeit verkürzen, Grundstückseingriffe reduzieren und Logistik sowie Arbeitsschutz verbessern. Die SBB verwies auf betriebliche Verpflichtungen und fehlende großräumige Umleitungsmöglichkeiten. Die Gemeinde wird diese Argumente anhand der neuen Bauphasenplanung erneut bewerten.

Dauerhafte Auswirkungen haben die bis zu fünf Meter hohen Lärmschutzwände und massiven Stützbauwerke. Bei allem notwendigen Gesundheitsschutz muss auch die zusätzliche Trennwirkung in der besonderen Hanglage berücksichtigt werden. Gemeinde und Bürger fordern realitätsnahe Visualisierungen insbesondere der hohen Bauwerke und des neuen Viadukts.

Zur Beweissicherung sagte die SBB zu, den Zustand betroffener Gebäude im Einflussbereich der Baumaßnahmen vor und nach den Arbeiten dokumentieren zu lassen. Auf Forderung des Bürgermeisters sollen auch kommunale Straßen, Wasserleitungen, Kanäle und weitere Versorgungseinrichtungen einbezogen werden, damit mögliche Schäden nachvollziehbar erfasst werden können.

Nach erneuter Offenlage muss ein weiterer Erörterungstermin folgen

Verfahrensleiterin Carolin Oertel sagte die erneute öffentliche Auslegung des geänderten Verkehrs- und Umleitungskonzepts sowie des überarbeiteten Baulärmgutachtens ausdrücklich zu. Welche weiteren Unterlagen einbezogen werden, bleibt offen. Eine anschließende mündliche Nacherörterung wurde bislang nicht zugesagt.

Für die Gemeinde ist die Konsequenz eindeutig: Zunächst müssen sämtliche wesentlichen Fakten und vollständige, nachvollziehbare sowie realistisch umsetzbare Pläne vorliegen. Danach müssen Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und Bevölkerung im Rahmen der erneuten Offenlage ausreichend Gelegenheit zur Prüfung und Stellungnahme erhalten. Im Anschluss fordert die Gemeinde einen weiteren öffentlichen Erörterungstermin, um die neuen Planungen und offenen Fragen gemeinsam zu besprechen.

Zum fachlichen Austausch ist die Gemeinde bereit. Sie erwartet aber, dass die SBB die erforderlichen Grundlagen selbst vollständig erarbeitet. Es kann nicht dauerhaft Aufgabe der Gemeinde sein, auf eigene Kosten Planungslücken nacharbeiten zu lassen. Auch die Aussparung des Siedlungsgebiets und die Tunnelvariante bleiben zentrale Alternativen.

„Bei einem Projekt dieser Größenordnung muss die Planung stehen, bevor Baurecht geschaffen wird – und nicht erst danach“, betont Bürgermeister Morasch.

Der dritte regulär angesetzte Erörterungstag am 12. November 2026 widmet sich insbesondere dem Natur- und Umweltschutz sowie den Eigentumsbetroffenheiten.