**Petition: Doppelspurausbau Lottstetten:**

**Ja, aber nicht so!**

**Wir hier haben auch Rechte!**

<https://wir-hier.com/doppelspurausbau-lottstetten/>

* Wir sind für den Halbstundentakt.
* Wir sind für den Transport von Gütern mit der Bahn.
* Wir sind keine "Ausbremser" oder "Verhinderer".

Aber es muss mit rechten Dingen zugehen, und da gibt es bei diesem Projekt erhebliche Zweifel.  
Angesichts der massiven Auswirkungen des geplanten Projektes für die Anlieger und die ganze Gemeinde denken wir, ein paar kritische Fragen sind berechtigt. Bisher sind eine Vielzahl dieser Fragen durch die SBB nicht schlüssig beantwortet oder geklärt.

Worum geht es?  
Das jüngste Beispiel für die einseitige Belastung deutscher Grenzgemeinden durch die Schweiz ist der geplante Doppelspurausbau der Bahnstrecke Zürich–Schaffhausen durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Die Strecke verläuft auf einem kurzen Abschnitt über deutsches Gebiet.  
Der Ausbau wird in der betroffenen deutschen Gemeinde damit begründet, dass damit der Halbstundentakt der S-Bahn zwischen Zürich und Schaffhausen realisiert werden soll. Es spricht aber einiges dafür, dass vor allem die Steigerung des Güterverkehrs der eigentliche Grund für Baumaßnahmen in der geplanten Dimension ist.

Dass die Schweizer Infrastrukturmaßnahmen ausschließlich auf dem kurzen Streckenabschnitt auf deutschem Gebiet realisiert werden sollen, konkret mitten durch den dichtbesiedelten, alten Ortskern der Gemeinde Lottstetten, sorgt nachvollziehbar für Misstrauen und Verwunderung. Zumal laut Schaffhauser Nachrichten die Schweizer Nachbargemeinde Rafz schon wegen der 250 m (!!) Baustrecke, die auf freiem Feld in die Schweiz hineinragen, Wiederspruch eingelegt hat.

Wie soll in Lottstetten genau gebaut werden?  
Die starke Hanglage von Lottstetten führt zu zusätzlichen Problemen und Belastungen. Hier sind teilweise über 7 Meter Böschung zu befestigen. Das erfordert neben dem ohnehin schon erheblichen Bauvorhaben zusätzlich umfangreiche Stützbauwerke und Bodenverankerungen mit entsprechend tiefen Aushubarbeiten und einem enormen Materialeinsatz. Es vervielfacht damit auch die Belastung durch gigantische Erdarbeiten mit schwerem Gerät und Abraum und Zulieferung, die aus und in den Ortskern geführt werden müssen. Die Lage der geplanten Baustrecke ist denkbar ungeeignet, unverständlich weil zu beiden Seiten freies Feld anschließt.

Als sei das nicht genug, soll die Strecke tagsüber ohne Einschränkung befahren und die Baumaßnahmen 4 Jahre lang ausschließlich nachts durchgeführt werden. Eine Vollsperrung würde die Bauzeit nicht nur auf ca. die Hälfte verkürzen, sondern auch Bauarbeiten bei Tage ermöglichen und den Fremdgeländebedarf und die Zerstörungen erheblich reduzieren. Eine Vollsperrung lehnt die SBB aber kategorisch ab. Im Gegensatz zu einer ähnlichen Baumaßnahme im Rheintal, unter demselben Projektleiter, wo sie bei der Schweizer Bevölkerung sogar dafür warb, wie reibungslos sie einen Schienenersatzverkehr ohne nennenswerte Benachteiligungen organisieren kann.

Der Bauabschnitt grenzt talseitig durchgehend an Privatgrundstücke, hangseitig fast ausschließlich an Straßen und Wege. Die Gemeinde hat der SBB angeboten, diese als Baustellenzufahrt zu nutzen und sogar Gelände für die Trasse abzutreten.  
Beidseits des bestehenden Geleises im Ortsbereich verfügt die SBB über genügend Bahndammgelände, um den geplanten Doppelspurausbau bei optimaler Nutzung dieses Terrains auszuführen, ohne oder fast ohne privaten Grund in Anspruch nehmen zu müssen. Das gilt auch für die benötigten Zufahrtswege und Materiallagerplätze. Eigentlich sollte die SBB Ihr eigenes Terrain optimal nutzen und durch entsprechende Gleisführung (Ausmittelung beider Gleise auf bestehendem Bahngelände) möglichst wenig Fremdgelände in Anspruch nehmen.

Weil die SBB auf Vollbetrieb der Strecke während des Ausbaus besteht, kann die Gleisführung weder optimal ausgemittelt werden, noch ist ein Ausbau auf der Hangseite geplant. Das neue Gleis soll ausschließlich talseitig mit direkt angrenzenden Privatgrundstücken auf dem gesamten Abschnitt neben das bestehende Gleis angebaut werden. Da bei Vollbetrieb weder stirnseitig, noch über das bestehende Gleis angeliefert werden kann, ist der Geländebedarf auf Kosten der Anlieger noch größer, weil hier nicht nur die zusätzliche Gleisanlage, die gesamten gigantischen Stützbauten mit Aushubarbeiten, sondern auch noch die Zufahrtswege und Materiallagerplätze auf die Privatgrundstücke ausgeweitet werden sollen.  
Eine andere Möglichkeit wäre, den deutschen Ortskern von der Zweigleisigkeit auszusparen und dafür auf direkt anschließendes Gelände auf Schweizer Boden bis zum Bahnhof der nächsten Gemeinde (Rafz, CH) auszuweichen. Dort ist nur freies Feld. Aber auch das lehnt die SBB kategorisch ab. Inzwischen ist bekannt geworden, dass genau dort schon seit längerem die Lastwagenzufahrt für eine geplante und inzwischen von der Rafzer Bevölkerung abgelehnte, große Mülldeponie (Bleiki) für hochgiftige Abfälle der Klasse E (CH Einstufung) gebaut werden sollte, um die Schweizer Nachbargemeinde beim Abfalltransport zwischen Bahn und Deponie zu umgehen. Auf deutschem Gebiet sollen hingegen Privatgrundstücke in großem Umfang beansprucht oder aber enteignet werden. Maximaler Nutzen für die SBB bei maximalem Schaden für die – und auf Kosten der Anrainer.

Die SBB lehnt auch jedes Entgegenkommen bei der Streckenkapazität oder moderate Geschwindigkeitsanpassungen zugunsten einer die Anwohner weniger belastenden Streckenoptimierung kategorisch ab.

Die Schweiz besteht darauf, dass die von Ihr vorgelegte Planung und der Ort des Ausbaus als einzige, unumstößliche Lösung anzusehen sei. Es werden keinerlei Alternativen vorgeschlagen und keinerlei Kompromisse in Betracht gezogen. Auch ist nicht zu erkennen, dass der Schweizer Bevölkerung ähnliche Belastungen bei so geringer Entschädigung zugemutet werden.

Es ist für uns unverständlich, dass das Planfeststellungsverfahren trotz fehlender oder an anderer Stelle bereits abgelehnten Unterlagen - etwa zur FFH-Verträglichkeitsprüfung und zum Baustellenverkehr -überhaupt vom Regierungspräsidium eröffnet wurde, nur weil die SBB nach so langer Vorarbeit jetzt plötzlich enormen zeitlichen Druck aufbaut. Zumal die FFH–Verträglichkeitsprüfung , § 34 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetzt, eine Umsetzung des EU Rechts ist und vorher unbedingt zu prüfen wäre. Sie fehlt aber in den Planfeststellungsunterlagen. Das Konzept für Baustellenverkehr wurde vom Landratsamt bereits abgelehnt und trotzdem im Planfeststellungsverfahren vorgelegt und vom Regierungspräsidium akzeptiert.

Während in Deutschland für die Riedbahn-Sanierung (ein deutsches Infrastrukturprojekt) die wichtigste Bahnstrecke zwischen Mannheim und Frankfurt fünf Monate gesperrt werden konnte, soll das beim Doppelspurausbau Lottstetten (ein rein Schweizer Infrastrukturprojekt) nicht möglich sein. Das ist mehr als verstörend.

*Verfasser Text: Wir-Hier  
Verfasser der Petition: Michael Weeber*