

BADEN 21

Die Lösung für die
ABS/NBS Rheintalbahn

AKTUELL



Mai 2009

Warum ein weiteres Heft **BADEN 21**?

Am 02. Februar 2009 stellte der Innenminister des Landes Baden-Württemberg, Heribert Rech, im Regierungspräsidium Freiburg die Ergebnisse der „Arbeitsgruppe Rech“ vor. Diese hatte ein Jahr zuvor von Ministerpräsident Günter Oettinger den Auftrag erhalten, die bis Ende 2007/Anfang 2008 in der Region erarbeiteten Planalternativen und neuen Fragestellungen hinsichtlich aller relevanten Rechtsgüter, betrieblicher und technischer Machbarkeit zu untersuchen. Ziel war es, dem Ministerpräsidenten eine belastbare Verhandlungsgrundlage für das am 21.12.2006 in Offenburg zugesagte Spitzengespräch mit dem Bundesverkehrsminister und dem Bahnvorstand zu erarbeiten.

Dieser Auftrag wurde mit der Erklärung von IM Rech vor etwa 80 Vertretern der Region - Bürgermeistern und Oberbürgermeistern, Abgeordneten des Bundes- und des Landtages, der Landräte und des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein (RVSO) und – nicht zu vergessen! – der IG BOHR – abgeschlossen:

„Die vorgestellten sechs Kernforderungen, nämlich

- 1. ein einröhriger Güterzugtunnel durch Offenburg**
- 2. eine A5-parallele zweigleisige Güterzugtrasse von Offenburg bis Riegel (Variante 1a)**
- 3. Mittel- und Teiltiefanlagen mit lokal verstärkten Lärmschutzmaßnahmen an der vorgesehenen A5-parallelen Güterzugtrasse von Riegel bis Mengen (KuK-2)**
- 4. eine teilgedeckelte Tieflage der Güterzugtrasse von Mengen bis südlich Buggingen (Bürgertrasse)**
- 5. eine gedeckelte Tieflage der Güter- und Fernverkehrstrasse in Weil-Haltingen**
- 6. eine Streckenführung, die es gestattet, dass möglichst alle Transitgüterzüge zur Schonung der Isteiner Klotz-Gemeinden durch den Katzenbergtunnel fahren können,**

sind von der Arbeitsgruppe geprüft und als rechtlich, betrieblich und bautechnisch machbar bewertet worden. Die im Vergleich zur Antragstrasse der Deutschen Bahn AG veranschlagten Mehrkosten belaufen sich auf ca. 920 Mio. EURO. Das Land Baden-Württemberg übernimmt diese sechs Kernforderungen als Verhandlungsgrundlage für das zeitnah geplante Spitzengespräch.“

Wir sind als IG BOHR außerordentlich froh, dass sich mit diesem Schritt die Landesregierung als Ganzes und MP Günter Oettinger sowie IM Heribert Rech persönlich in die Verantwortung für eine zukunftsfähige, menschen- und umweltgerechte Lösung für die Rheintalbahn begeben haben. Damit ist ein wesentlicher Arbeitsschritt für die IG BOHR zu einem vorläufig guten Zwischenziel gelangt.

BADEN 21 - die mit Abstand beste Lösung für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis Weil am Rhein

Im Januar 2008 hatten die in der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen ihr erstes Heft als „Memorandum BADEN 21“ in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt. Inzwischen kam zur IG BOHR eine weitere Bürgerinitiative hinzu und in der Region am südlichen Oberrhein begann ein breiter und differenzierter Meinungsbildungsprozess unter Führung des RVSO, wie die Aus- und Neubaustrecke Rheintalbahn zwischen Offenburg und Weil am Rhein umgesetzt werden sollte. Viele neue Aspekte haben die Diskussion ausgeweitet und intensiviert. Nach 15 Monaten „Einwirkungszeit“ ist eine Aktualisierung des Memorandums geboten. Die IG BOHR stellt sich mit der hiermit vorgelegten Schrift „BADEN 21 - aktuell“ dieser Aufgabe.

Ausführungen zur europäischen Bedeutung des Jahrhundertbauwerks und grundsätzlichen Kritikpunkten zu Streckenverlauf, Betriebskonzept, Prognosen und Zugzahlen,

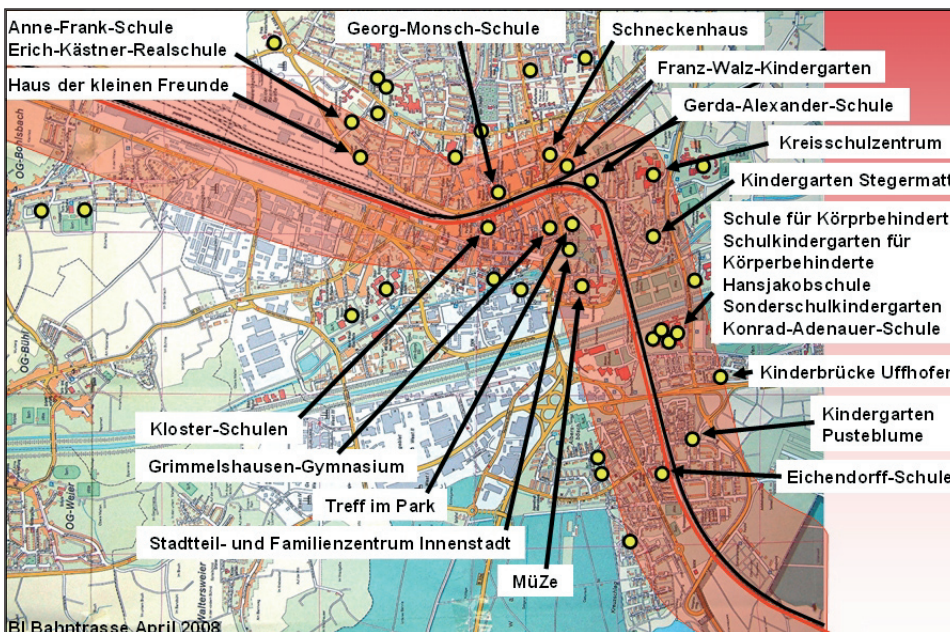
mangelhaftem Lärmschutz, Bahnprivilegien wie Schienenbonus und besonders überwachtes Gleis, Technik bei rollendem Material und Betrieb, Lärmwirkungsforschung und Defiziten in der Gesetzgebung sind ausführlich im ersten Heft BADEN 21 vom Januar 2008 enthalten. Sie werden hier nicht wiederholt, können aber über die Internetseiten der IG BOHR oder der einzelnen Bürgerinitiativen heruntergeladen werden. Neben dem umfassenden Lärmschutz für Wohngebiete, soziale Einrichtungen und die Naherholung bietet BADEN 21 weitere wesentliche Vorteile: Die Verunstaltung von Landschafts- und Ortsbildern wird weitgehend vermieden. Kommunalentwicklung kann auch weiterhin für die nächsten 150 Jahre stattfinden. Im Bereich der ungebündelten Bürgertrasse kann größtmögliche Rücksicht auf die Belange der Landwirtschaft genommen werden.

Zusatzinvestitionen für BADEN 21 sind keine Mehrkosten, sondern ein Qualitätszuschlag, der die Baumaßnahme für alle betroffenen Menschen erst akzeptabel und das Projekt zukunftsfähig macht. Ohne dieses Mehr an Finanzaufwand wird es keinen Ausbau der Rheintalbahn geben. Aber mit BADEN 21 kann das Gewinnstreben der DB AG mit den berechtigten Interessen der Menschen im 2000-jährigen Kulturraum am Oberrhein in Einklang gebracht werden. Dass die DB ProjektBau menschenfeindlich planen kann, liegt an der Gesetzeslage. Diese muss dringend an die dramatisch veränderte Realität angepasst werden. Die Bahnplaner verstecken sich hinter diesen Gesetzen. Damit werden sie ihrer Mitverantwortung für den Frieden im Land nicht gerecht. Wissend um die Folgen ihrer Planung, wäre es ihre Pflicht, die politischen Entscheidungsträger darauf aufmerksam zu machen.

Der Schwarze Peter der Verantwortung für eine menschenverträgliche Lösung liegt eindeutig bei der Politik. Sie hat zwei Möglichkeiten für eine menschenverträgliche Bahn zu sorgen: Sie ändert endlich mit Berufung auf den absoluten Sonderfall der Rheintal-Güterbahn die Gesetzeslage und umgehend die einschlägige Rechtsverordnung oder sie muss mehr von unserem Steuergeld dafür hergeben.

BADEN 21 ist das Werk von 8 Bürgerinitiativen am Oberrhein von Weil bis Offenburg, in denen sich weit über 20.000 Mitglieder zusammengefunden haben, Tendenz steigend. Im Zuge der Planfeststellungsverfahren am Oberrhein haben sie bisher über 90.000 Einwendungen gegen die Pläne der Bahn eingereicht mit größtem Erfolg in Offenburg. Ein Planungsabschnitt (PfA 8.1) befindet sich zur Zeit in der Offenlage, für den letzten (PfA 8.2) ist diese im September 2009 vorgesehen. Schon heute sind die 100.000 Einwendungen klar übertroffen. Dies ist ein überdeutliches Signal des Bürgerwillens an die Politik, dass eine Planung gegen die betroffene Bevölkerung nicht durchgesetzt werden kann. Die badische Bevölkerung ist kampferprobt.

BADEN 21 - 1. Kernforderung: Der Güterzugtunnel durch Offenburg



Viele Bürgerinnen und Bürger wehren sich gegen das inakzeptable Verhalten der Bahn.

Sie wollen diese Planung nicht!

Was ist von einer Planung in Offenburg zu halten, die einem Stadtkern vier stark befahrene Gleise mit hohem Güterzugaufkommen zumutet? Die mit einer siebenjährigen Bauzeit große Teile des Stadtlebens lahmlegt? Die zum Umbau von drei Brücken an drei Hauptverkehrsstrecken zwingt? Die den Abriss von 25 Häusern und 100 Garagen fordert? Die mit einem kilometerlangen Monstrum von bis zu 8 m Höhe mitten durch die Stadt jede künftige Stadtentwicklung zunichte macht? Die 10.000 Menschen hinter Schallschutzfenstern einsperrt, weil der Lärmschutz trotzdem nicht ausreicht? Dieser Lärmkorridor zerteilt die Stadt und macht jede vernünftige Kommunalentwicklung unmöglich!

Was die Billigplanung der DB für Generationen in Offenburg bedeutet:

- Schwere Gesundheitsgefährdung für alle, die im Bereich eines mehrere hundert Meter breiten Lärm- und Erschütterungsteppichs leben müssen.
- Massive Beeinträchtigung von 3.000 Kindern und Jugendlichen, die im Bereich dieses „Teppichs“ in nahezu 20 Kindergärten und Schulen erzogen und unterrichtet werden.
- Jetzt schon beginnende deutliche Minderung der Gebäudewerte entlang der Strecke mit großem künftigen volkswirtschaftlichem Schaden.
- Daraus wird entlang der Strecke eine zunehmende „soziale Verödung“ vom Norden bis in den Süden der Stadt resultieren. Eine gute Stadtentwicklung wäre dadurch empfindlich gestört.

So gilt in Offenburg seit dem Gemeinderatsbeschluss vom 15. Mai 2006 mit uneingeschränkter Ablehnung der bisherigen Bahn-Pläne:

Fürs Gemeinwohl am besten ist ein Tunnel im Westen mit

- nur einer Tunnelröhre
- Verzicht auf Verzweigungsbauwerke
- Mehrkosten gegenüber der Antragstrasse von 170 Mio. Euro

Selbst die DB AG konstatiert: Ein solcher Tunnel ist technisch machbar, und wäre auch aus Sicht der Bahn die richtige verkehrstechnische Lösung. Er lässt sich ohne Überwerfungsbauwerk nahtlos an die autobahnparallele Güterzugtrasse anschließen!

BADEN 21 - 2. Kernforderung:

Die autobahnparallele Güterzugtrasse von Offenburg bis Riegel

Zwischen Offenburg und Riegel geht es darum, einen ca. 4-6 km breiten Korridor mit möglichst optimalem Kosten/Nutzen-Verhältnis vor dem Schienenverkehrslärm zu schützen. Das geht am besten mit einer Führung von zwei Güterzuggleisen in Bündelung mit der A5. Diese Forderung ist wesentlicher Bestandteil von BADEN 21. Für die dadurch neu betroffenen Menschen muss ein Schallschutz realisiert werden, der den Lärm durch die Güterzüge zumindest nicht lauter als heute werden lässt. Dazu gibt es Lösungen, die allein durch aktive Schallschutzmaßnahmen erreicht werden können. Passiver Schallschutz wie an der Antragstrasse kann vollkommen vermieden werden.

Weniger Lärm durch BADEN 21

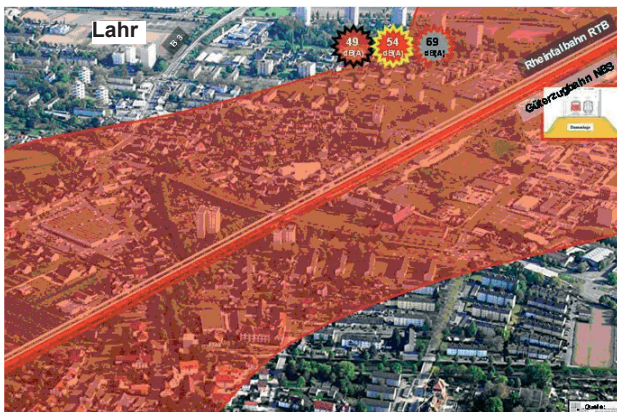
Es liegt vor Allem am Güterzuglärm, weshalb die Güterzugtrasse an die A5 verlegt werden soll. Wenn Tag und Nacht bis zu 700 Züge in nur wenigen Metern Abstand an unzähligen Wohnhäusern entlang der Antragstrasse donnern sollen, kann von einem „Lärmschutz“ nicht mehr gesprochen werden. Auch die Gutachter des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein attestieren der Antragstrasse trotz optimiertem aktivem Schallschutz Lärmpegel „im gesundheitsgefährdenden Bereich“. Deshalb plant die Bahn an der Antragstrasse großflächig „passiven Schallschutz“. Dies verstößt gegen Recht und Gesetz und die betroffene Bevölkerung wird sich dagegen mit allen Mitteln zur Wehr setzen. Gerade die autobahnparallele Trasse erlaubt es, den Lärmschutz ausschließlich durch aktive Maßnahmen

ohne Berücksichtigung des „Schienenbonus“ und des „besonders überwachten Gleises“ sicherzustellen. **Keine andere Lösung kann dies leisten.**

Mit der oft zitierten Lärmbekämpfung an der Quelle wird sich das Lärmproblem auch in Jahrzehnten nicht reduzieren lassen: Das rollende Material ist langlebig, und der Schienenverkehrslärm wird vom Gesetzgeber privilegiert. Durch die Einführung der K-Sohle, falls sie jemals kommt, wird es aller Propaganda zum Trotz für die Lärmbetroffenen nicht leiser:

Der gesetzliche Grenzwert wird ausgeschöpft, die Lärmschutzwände werden allenfalls niedriger. Der bei den Menschen ankommende Lärm wird also nicht leiser. Einen wirksamen Lärmschutz mit rein aktiven Maßnahmen ohne „Schienenbonus“ und „besonders überwacht Gleis“ lässt sich an der A5 durch gezielte Maßnahmen bewerkstelligen, nicht jedoch parallel zur Rheintalbahn.

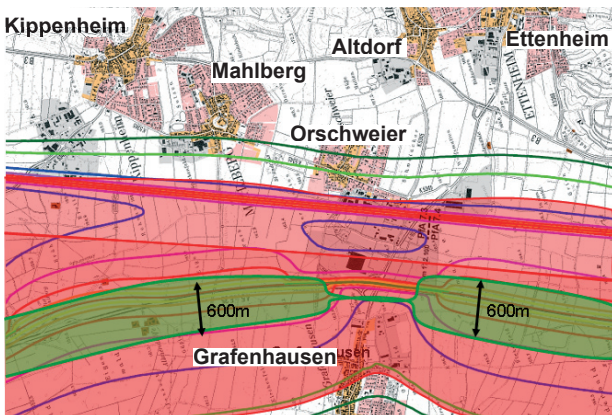
Nicht mit dem gesetzlich Notwendigen, sondern nur mit dem technisch Möglichen lässt sich das Lärmproblem in den Griff bekommen. Mit der A5-Parallelen wird es keinesfalls lauter als es heute ist – im Gegenteil, besonders dann, wenn die Lärmvorsorge im Zuge des Ausbaus der A5 auf 6 Spuren greift.



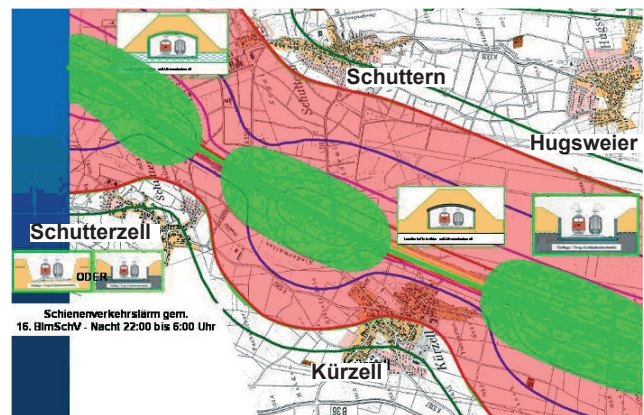
Bahnlärmteppich in Lahr mit Güterzügen an der Antragsstrasse



Bahnlärmteppich in Lahr mit Güterzügen an der A5 mit BADEN 21



Bahnlärmteppich Mahlberg, Orschweier, Grafenhausen / rot = Bahnplanung / grün = BADEN 21



Bahnlärmteppich Schuttern, Schutterzell, Kürzell rot = Bahnplanung / grün = BADEN 21

Uraltplanungen kam die Geschäftsgrundlage abhanden

Auch das Argument, die Bahn plane auf einer geltenden Raumordnung, ist wenig stichhaltig. Planungsüberlegungen auf längst überholter Geschäftsgrundlage sind Argumente mit untergeordneter Priorität. Der Ausbau der Rheintalbahn zur Stärkung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs war die Basis für die Nicht-Raumordnung zwischen Offenburg und Riegel. Durch die europaweite Verkehrspolitik „Güter auf die Schiene“ gibt es diese Basis nicht mehr: Heute dient der Kapazitätsausbau vorrangig der Ausweitung des Schienengüterverkehrs. Der **Güterkorridor Rotterdam-Genua ist die „Hauptschlagader“** in Europa! Durch entsprechende EU-Gesetze droht der ohnehin schon ausgedünnte ÖPNV durch den priorisierten Schienengüterverkehr noch weiter reduziert zu werden.

Die Zeiten ändern sich. Wer hätte die Wiedervereinigung Deutschlands und damit Europas voraussehen können? Die Güterströme nehmen weiter zu. Kommunalpolitik braucht Flexibilität! Es wäre fahrlässig, am Denken von Gestern und an Planungen von Vorgestern festhalten zu wollen. Was für die Westumfahrung Freiburgs gilt, muss auch für die Westumfahrung von Lahr, Mahlberg-Orschweiler, Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen gelten: **Güterzüge raus an die Autobahn!**

Die Bündelung der Emissionen statt deren Verteilung in der Siedlungsfläche ist Gesetz – z.B. im Landesplanungsgesetz des Landes Baden-Württemberg! Besonders hier ist das Land Baden-Württemberg in der moralischen Pflicht zu helfen, da aufgrund eines Erlasses des Innenministeriums anfangs der 90er Jahre auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet wurde. Die Vermutung liegt nahe, dass nach einem solchen Verfahren schon damals die autobahnnaher Trasse als die richtige gegenüber der heutigen Antragstrasse definiert worden wäre – analog wie in der Freiburger Bucht von Riegel bis Mengen.

BADEN 21 steht für besseren Naturschutz

Auch in naturschutzrechtlichen Belangen bietet BADEN 21 entscheidende Vorteile. Gutachten belegen die eindeutige Vorzugswürdigkeit gegenüber der Antragstrasse der Bahn:

„Somit ist nach heutigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass sich die autobahnparallele Variante nicht nur aus Lärmschutzgründen sondern auch aus Sicht der Natura 2000-Gebiete aufdrängt und sich hier umfangreiche Potenziale befinden, durch technische Optimierungen derzeit bzw. zukünftig nicht gänzlich auszuschließende erhebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden. Dieses Optimierungspotenzial wird an der Antragstrasse mit nachweislich erheblichen Beeinträchtigungen so nicht gesehen.“

(Gutachten zur Vereinbarkeit der autobahnparallelen Trasse mit Natura 2000-Gebieten von FAKTORGRÜN am 29.10.2008).

Demokratische Legitimation

Im Abschnitt Offenburg-Riegel entstanden durch die Alternativplanung der A5-parallelen Trasse Widerstände. Diese konnten bis zum heutigen Zeitpunkt nicht ausgeräumt werden, da alle Angebote des Dialogs und der Aufklärung abgelehnt wurden. Auch Gemeinden, die praktisch nicht oder nur wenig betroffen sind, haben sich diesem Widerstand angeschlossen.

Diejenigen Kommunen, die nicht als „Lärmbetroffene“ gegen die A5-parallele Gütertrasse sind, lassen die Solidarität mit den Menschen vermissen, die schon heute sehr unter dem Bahnlärm zu leiden haben. „Bahn an die Bahn“, lautet ihr Motto. Ungeachtet der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung, die dann auf die Menschen unabwendbar zurollt. Politisch vermitteln müssen es die verantwortlichen Bürgermeister den Menschen ihrer Gemeinden, der Nachbargemeinden aber auch den Menschen der ganzen Region, warum sie bei so klaren Entscheidungsgrundlagen die für ganz Südbaden schlechteste Lösung für die nächsten 150 Jahre wollen.

Demokratische Legitimation von BADEN 21:

- Der Kreistag des Landkreises Emmendingen,
- der Kreistag des Ortenaukreises,
- die Vollversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein,
- die Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein und
- die Landesregierung Baden-Württemberg,

haben sich mit überwältigender Mehrheit für die 6 Kernforderungen von **BADEN 21** ausgesprochen. Klarer kann die demokratische Willensbildung für die Forderung der Region nicht sein.

Fazit des Vergleichs der Lärmbetroffenheit

Durch die A5-parallele Bahntrasse Baden 21 werden 4.538 Menschen neu betroffen, aber 61.585 Menschen entscheidend entlastet. Die Neubetroffenen können allein durch **aktive Maßnahmen** umfassend vor nächtlichem Güterzuglärm geschützt werden, vor Allem dann, wenn der gebaute Lärmschutz nicht das gesetzlich Nötige, sondern das technisch Mögliche umfasst. An der Antragstrasse ist der Lärmschutz ausgereizt, die Entlastung durch aktive Maßnahmen nicht möglich.

Aus- und Neubau der Rheintalbahn, 3. + 4. Gleis Abstände der Städte und Gemeinden zur autobahn- bzw. bahnparallelen Trasse

Abstände zur Autobahnparallelen		Abstände zur Bahnparallelen			
Stadt / Gemeinde / Ortsteil	Einwohner	Abstand	Abstand	Stadt / Gemeinde / Ortsteil	Einwohner
Kürzell	1.400	0 m	0 m	Niederschopfheim	2.988
			0 m	Friesenheim (Kernort)	4.981
			0 m	Lahr (Kernort)	28.000
			0 m	Orschweier	1.600
			0 m	Ringsheim	2.172
			0 m	Herbolzheim (Kernstadt)	6.731
			0 m	Kenzingen (Kernstadt)	6.755
Schutterzell	738	350 m	300 m	Lahr - Hugsweier	1.465
Grafenhausen	2.400	350 m	300 m	Lahr - Langenwinkel	2.100
			450 m	Lahr - Kippenheimweiler	1.883
			450 m	Mahlberg	2.910
Niederschopfheim	2.988	600 m	600 m	Schuttern	1.376
Lahr - Kippenheimweiler	1.883	850 m	750 m	Lahr - Mietersheim	1.925
Orschweier	1.600	900 m			
Ringsheim	2.172	950 m			
Allmannsweier	1.400	950 m			
Schuttern	1.376	1.150 m	1.150 m	Grafenhausen	2.400
Kenzingen (Kernstadt)	6.755	1.250 m	1.400 m	Ettenheim (Kernstadt) + Altdorf	8.335
Herbolzheim (Kernstadt)	6.731	1.450 m			
Mahlberg	2.910	1.450 m			
Nonnenweier	2.000	1.500 m			
Lahr - Hugsweier	1.465	1.800 m			
Lahr - Langenwinkel	2.100	1.950 m			
Friesenheim (Kernstadt)	4.981	2.000 m			
Rheinhausen	3.436	2.050 m			
Wittenweier	650	2.100 m			
Ettenheim (Kernstadt) + Altdorf	8.335	2.150 m			
Rust	3.647	2.350 m			
Lahr (Kernstadt)	28.000	2.800 m	2.950 m	Kürzell	1.400
Lahr - Mietersheim	1.925	3.500 m	3.200 m	Schutterzell	738
			3.300 m	Rust	3.647
			3.450 m	Rheinhausen	3.436
			4.300 m	Wittenweier	650
			4.400 m	Allmannsweier	1.400
			4.700 m	Nonnenweier	2.000

Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft

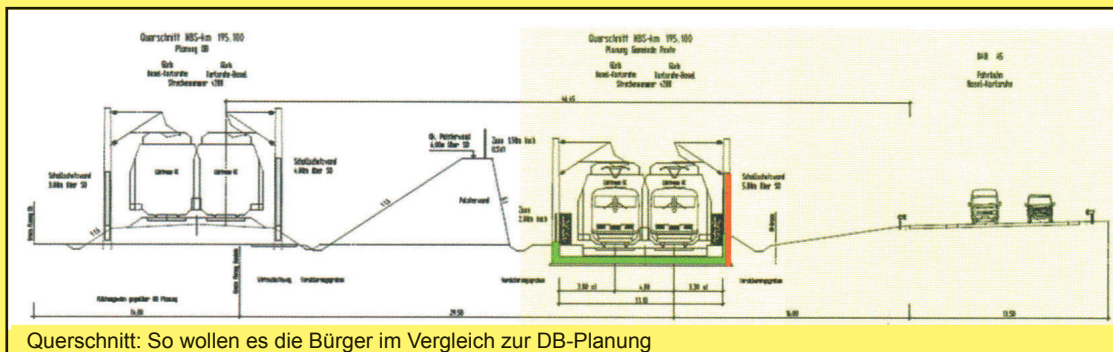
Selbst für die regionale Wirtschaft bietet BADEN 21 große Vorteile. Durch den Bau der autobahnparallelen Trasse würden fünf Betriebe beeinträchtigt. Mit der Antragstrasse wären es weit über 100, die sich in ihrer Existenz bedroht sehen. Auch die Autobahn-Raststätte Mahlberg-Ost kann durch die A5-parallele Trasse östlich davon leicht umfahren werden. (Bautechnische Machbarkeitsprüfung durch Pöyry Infra GmbH im Auftrag der Stadt Mahlberg am 11.12.2008).

BADEN 21 - 3. Kernforderung:

Mittel- und Teiltieflagen mit lokal verstärkten Lärmschutzmaßnahmen an der A5-parallelen Güterzugtrasse von Riegel bis Mengen

Da durch die Hochlage der Trasse der Lärmschutz für die Menschen in keiner Weise erfüllt ist, hat der Freiburger Gemeinderat in Abstimmung mit den Umlandgemeinden und den Bürgerinitiativen IGEL und MUT auf der Grundlage einer optimierten Machbarkeitsstudie gefordert, dass die Lärmgrenzwerte durch ausschließlich aktive Lärmschutzmaßnahmen ohne Anwendung des Schienenbonus einzuhalten sind. Diese Forderung im Vergleich zu den offengelegten Plänen der Bahn (aktuell der PfA 8.2 Riegel-March) sind ausführlich in der IGEL-Broschüre vom März 2009 enthalten. (siehe www.igel-breisgau.de)

Beispiel: Alternativplanung bei Reute

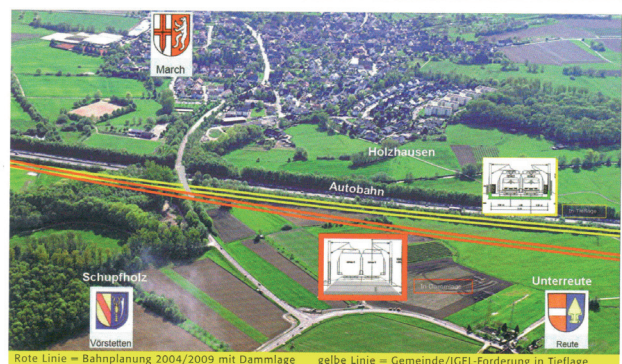
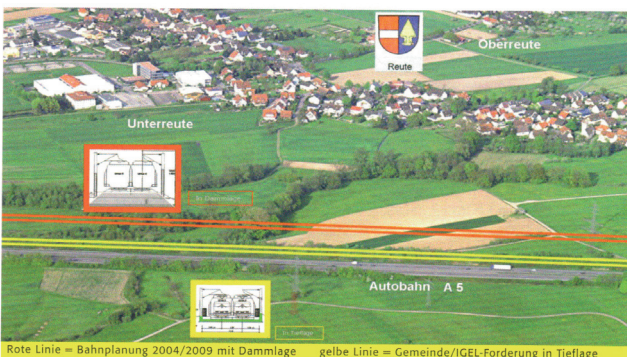


Maßnahmen

- Minimaler Abstand zwischen Eisenbahn und Autobahn (bis 7,50 m mögl.)
- Absenkung der Gütertrasse
- Verlängerung von Lärmschutzwand und -wand

Vorteile

- Geringerer Geländeverbrauch
- Weniger Lärm (nachts bis zu 5 dB(A) weniger als bei Bahnplanung)



Alternativplanung im Bereich Tiengen mit weiterer Auswirkung auf Munzingen und Mengen

Im Bereich Tiengen wird eine deutliche Absenkung der Bahntrasse auf der Ostseite der A5 unterhalb des Niveaus des A5-Dammes vorgeschlagen, derart, dass der A5-Damm einen wirksamen Schutz vor Lärmimmissionen bewirkt. Der Spielraum für die Absenkung beträgt ca. 9 m, der zumindest bis zum Grundwasserhorizont ausgeschöpft werden kann. Je geringer die Absenkung ausfällt, desto mehr muss die Lärmschutzwirkung mit entsprechend hohen Schallschutzwänden erzeugt werden – die Absenkung allein ist unzureichend.

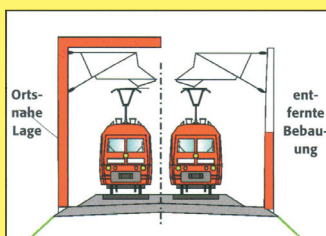


Schaubild 1a: Galerie links

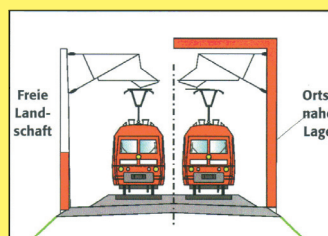
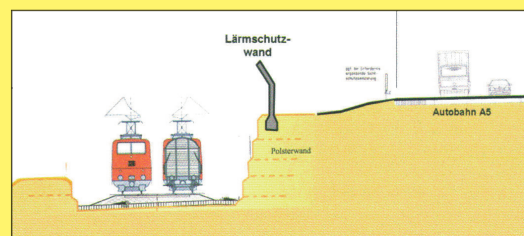


Schaubild 1b: Galerie rechts



Polsterwand mit Schallschutzwand zum Nachrüsten

Position der Stadt Freiburg und der Umlandgemeinden

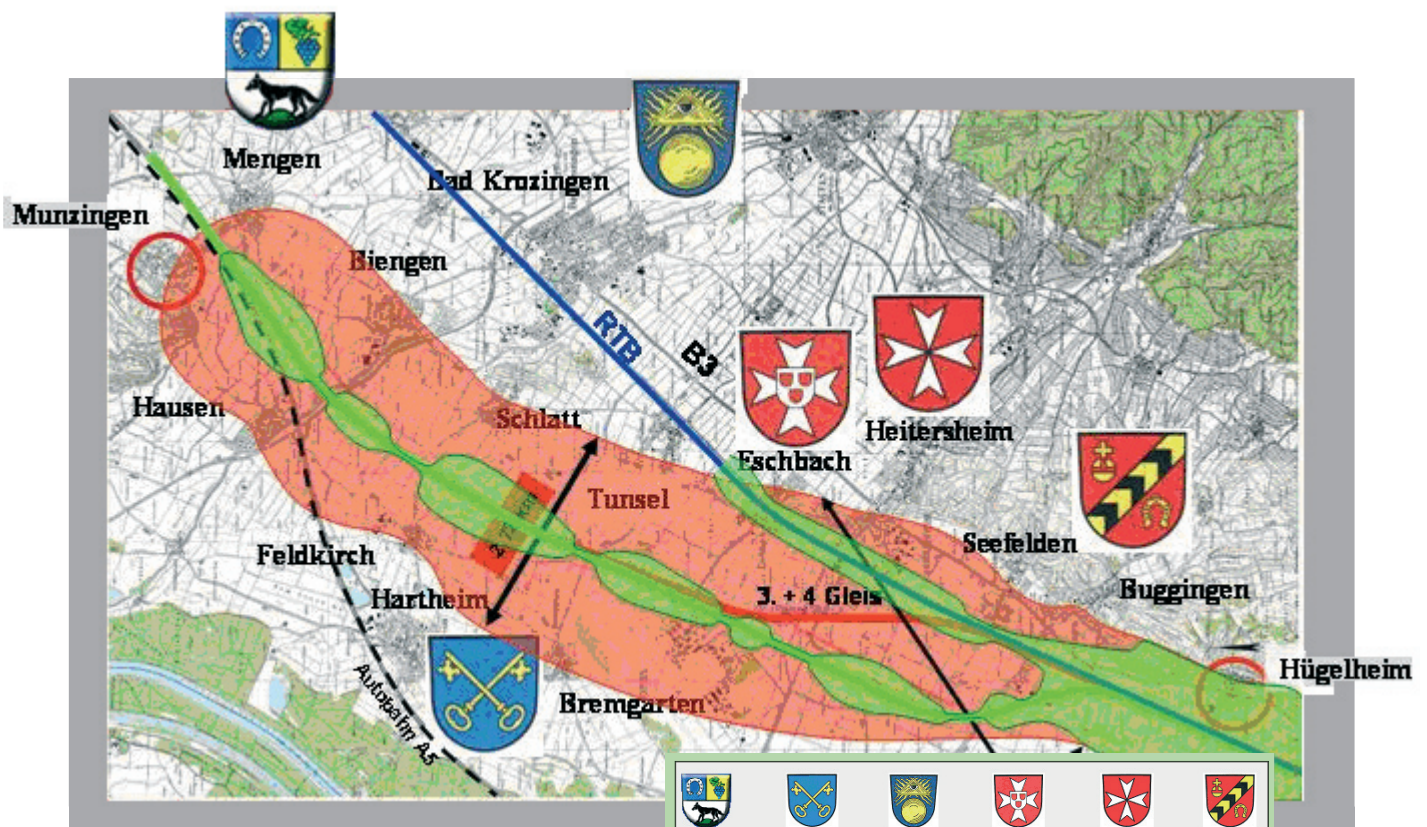
Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke sind die entsprechenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV ohne Schienenbonus (z. B. in allgemeinen Wohngebieten nachts 49 dB(A), tags 59 dB(A)) faktisch und messtechnisch entlang des 3. und 4. Gleises einzuhalten. Dabei muss der diesen Grenzwerten entsprechende Vollschutz in allen Geschossen der Wohngebäude erreicht werden. Die Schallschutzwände zwischen der Neubaustrecke und der A 5 müssen beidseits hoch absorbierend sein, damit eine Reflexion des Schalls von Seiten der A5 ausgeschlossen wird.

Diese Grundsatzforderung ist auf der gesamten Strecke ausschließlich durch aktive bauliche Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten, z.B. durch Trassentieferlegungen, ggf. in Kombination mit (gekröpften) Lärmschutzwänden, Galerien, etc.

BADEN 21 - 4. Kernforderung:

Teilgedeckelte Tieflage der Güterzugtrasse von Mengen bis südlich Buggingen (Bürgertrasse)

Die optimale Lösung für den Lärm-, Landschafts- und Flächenschutz.



Fazit:

Hinsichtlich der Schutzgüter **Wohnen und Wohnumfeld, Erholung und Kur, Tiere und Pflanzen, Gewässer, Boden, Landschaft, Klima und Luft, Kulturgüter** fällt der Vergleich mit der vorgelegten Bahnplanung eindeutig zu Gunsten der Bürgertrasse aus, insbesondere dann, wenn der Deckelungsgrad im Interesse der Landwirte noch deutlich erhöht wird.

NBS Karlsruhe Basel - Abschnitt Mengen-Buggingen Alternativplanung		
Merkmale	DB-Planung	Alternativplanung
Gleislängen	57.800 m	59.900 m
Anpassung Straße	40.000 m ²	8.500 m ²
Schallschutz	15.600 m	6.000 m
Flächenverbrauch	ca. 77 ha	ca. 71 ha
Wohnen / Wohnumfeld	--	++
Erholung / Kur	--	++
Tiere u. Pflanzen	-	+
Boden	-	+
Grundwasser	o	o
Oberflächengewässer	-	+
Landschaft	--	++
Klima / Luft	+	+
Kultur u. sonst. Sachgüter	-	+

Technische Parameter und Abwägung der Schutzgüter
KREBS UND KIEFER

BADEN 21 - 6. Kernforderung:

Transitgüterzüge durch den Katzenbergtunnel durch optimierte Streckenführung

Der längste und teuerste Bahntunnel Deutschlands wird in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr nur zu etwa 20 % ausgenutzt. Die maximale Kapazität kann nur erreicht werden, wenn möglichst alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel geführt werden. Nur so lässt sich ein funktionsfähiger S-Bahn-Verkehr auf der Oberrheinstrecke, mit verdichtetem Takt insbesondere in Berufsverkehrszeiten als eine der grundlegenden Anforderungen an den Ausbau der Rheintalbahn, sicherstellen.

Forderung des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee und des Landkreises Lörrach:

- Führung möglichst aller Güterzüge durch den Katzenbergtunnel.
- Zwingend niveaufreie Verknüpfung der Rheintalbahn mit der Neubaustrecke
- Realisierung dieser Verknüpfungen so nah wie möglich an den Tunnelportalen
- Schutz der an der Rheintalbahn liegenden Gemeinden – insbesondere der Kurort Bad Bellingen – vor massiven zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen (einer der Gründe für den Bau des Tunnels!)
- Sicherstellung eines leistungsfähigen und attraktiven Nahverkehrsangebots als wichtiger Standortfaktor der Region

FAZIT für Baden 21: Wie schafft man eine menschenverträgliche, umweltgerechte und zukunftsfähige Planung?

Um vernünftige Planungen zu ermöglichen, muss die Politik die Spielregeln ändern: Wir brauchen einen anderen Planungsauftrag und ganz besonders einen neuen gesetzlichen Rahmen als Vorgabe für die Bahn als Vorhabenträgerin. BADEN 21 ist hierfür eine hervorragende Richtschnur. Die Ausarbeitung im Detail obliegt der Vorhabenträgerin. Planungen gegen die elementaren Bedürfnisse der Betroffenen einer ganzen Region müssen ein Ende haben! Das ist eine wesentliche Hoffnung und Erwartung an den Bahngipfel. Die Situation in Eimeldingen und die Zustände am Mittelrhein sind für die Menschen am südlichen Oberrhein Menetekel genug. Sie sind hier jedenfalls wild entschlossen, Pioniere einer neuen Planungskultur zu sein.

Grundlage unserer weiteren Arbeit ist das klare Bekenntnis der Landesregierung Baden-Württemberg die unter dem Begriff BADEN 21 vorgestellten sechs Kernforderungen der Region am südlichen Oberrhein politisch durchsetzen zu wollen. Derzeit haben die hier lebenden Menschen allerdings den Eindruck, dass die politischen Bemühungen um die Realisierung von BADEN 21 nicht voran kommen. Bei gleichzeitiger Forcierung der planrechtlichen Verfahren ist der Bevölkerung die Ernsthaftigkeit und Glaubwürdigkeit dieser Bemühungen nicht einsichtig. Der Hinweis auf Rechtszwänge überzeugt nicht. Der Primat liegt bei der Politik. Ein Wettlauf zwischen Politik und Verwaltung ist unangebracht.

Wir erwarten, dass das oft angekündigte Spitzengespräch in allernächster Zeit stattfindet. Wir erwarten, dass sich daraus als erstes Ergebnis umgehend ein Planungsstopp der laufenden Verfahren ergibt, begleitet von einem neuen Planungsauftrag auf Basis der sechs Kernforderungen. Vor einer politischen Entscheidung darf in keinem Planungsabschnitt die Rechtskraft hebegeführt werden. Die Verantwortung liegt dabei zuallererst beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Region am südlichen Oberrhein hat von der Transitgüterstrecke nichts – außer unzumutbarem Lärm mit seinen Kollateralschäden! Deshalb muss sich der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn an die Region anpassen – nicht umgekehrt!

Es geht – mit Baden 21, der mit Abstand besten Lösung.



Interessengemeinschaft

Bahnprotest an **O**ber- und **H**och-**R**hein

www.ig-bohr.de

BADEN 21 - die Lösung für die ABS/NBS Rheintalbahn am Oberrhein

BADEN 21 AKTUELL - Stand Mai 2009

Ergänzung zur Position der IG BOHR
zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn
zwischen Offenburg und Weil am Rhein

Kontakt:

Dr. Roland Diehl
Sprecher der IG BOHR
Burgstr. 4 - 79258 Hartheim
Tel. 07633 14362
Fax 07633 405409
vorstand@mut-im-netz.de
www.ig-bohr.de