

in Kooperation mit den Bürgerinitiativen am Mittelrhein und 2statt4

Stellungnahme der IG BOHR zur „Grafenhausener Erklärung“ vom 26. 04. 2008

## Baden 21: Entscheidend ist das Gewicht der Betroffenheit

IG BOHR vermisst konstruktive Lösungsvorschläge der „Grafenhausener Erklärung“

Die in der IG BOHR vereinten Bürgerinitiativen am Oberrhein gegen Bahnlärm favorisieren die Verlagerung der Neubaustrasse der Rheintalbahn an den östlichen Rand die A5. Dies ist das Ergebnis vertiefter Bewertungen der vorliegenden Bahnpläne und basiert auf Machbarkeitsstudien von Alternativen im Streckenabschnitt Offenburg-Riegel, die vom Bahnausbau betroffene Gemeinden in Auftrag gegeben haben. Die Bündelung der zwei erheblichen Lärmemittenten Güterbahn und Autobahn bringt gegenüber der Antragstrasse der Deutschen Bahn AG erhebliche Vorteile. Ausführlich ist dies im Memorandum „Baden 21“ der IG beschrieben. Die IG anerkennt ausdrücklich die Nachteile der Alternativtrasse, die im wesentlichen den Ort Kürzell betreffen. Dies wird in der Übersicht deutlich, die die Betroffenheit der Ortsbevölkerungen in einem 400 m-Korridor entlang der von der DB geplanten viergleisigen Trasse sichtbar macht: Für die Ortschaften Niederschopfheim, Orschweier und Ringsheim, ganz besonders für Lahr, Herbolzheim und Kenzingen bedeutet die von der Bahn vertretene Bündelung der Güterverkehrstrasse mit der bestehenden Rheintalstrecke schwerste städtebauliche Schäden, verbunden mit gravierenden Gesundheitsbeeinträchtigungen, immensen Immobilienwertverlusten und einer drohenden sozialen Verödung. 500 Güterzüge täglich, was etwa 50.000 PkW/LkW entspricht, führen mitten durch die Wohnbebauung. Jeder Bürgermeister würde bei einer solchen Belastung – Planungssicherheit hin oder her - sofort eine Umgehungsstraße fordern!

Es gibt keine technischen Maßnahmen, mit denen sich die nachweislich zerstörerischen Folgen eines so massierten Güterverkehrs durch die Wohnbebauung verhindern ließen, auch nicht durch einen „Lärmschutz, der über die gesetzlichen Standards hinausgeht“, den die Bürgermeister vorschlagen. Wie sollte dieser aussehen? Ob die „Rebellen“ aus Hohberg, Friesenheim, Meißenheim, Rheinhausen, Grafenhausen, Ettenheim, Rust, Schwanau und Riegel davon eine Vorstellung haben? Die IG BOHR schon: 15 m hoch müssten die Schallschutzwände mindestens sein. Da sie aber bautechnisch kaum höher als 5 m sein können, muss die Bevölkerung der betroffenen Städte, vor allem nachts, akustisch hinter Schallschutzfenstern eingesperrt werden, die ihnen aber tags und abends nichts nützen: Ihre Außenbereiche – Balkon, Terrasse, Garten -, ihr Wohn- und Arbeitsumfeld wären bis zur Unerträglichkeit verlärmte - auch die Kinder der Ruster und Rheinhausener Bürger gehen in Kenzingen und Herbolzheim zur Schule! Und wer in Hanglagen wohnt, wird bei Güterzuggeratter alle drei Minuten von den Schallschutzmaßnahmen überhaupt nichts haben. Es würde vielen der in dieser Weise Betroffenen so gehen wie ihren Leidensgenossen in Bühl-Stadt: Diese protestieren heute vehement gegen den völlig ungenügenden Lärmschutz, der ihnen vor einigen Jahren aufgeschwatzt wurde – hoffentlich nicht vergebens.

Die Bürgerinitiativen der IG BOHR wissen sehr genau, dass die A5-parallele



[www.mut-im-netz.de](http://www.mut-im-netz.de)



[www.igel-breisgau.de](http://www.igel-breisgau.de)



[www.bi-bahn.de](http://www.bi-bahn.de)



[www.bi-bahnlaerm.de](http://www.bi-bahnlaerm.de)



[www.abatra.de](http://www.abatra.de)



[www.bi-bahntrasse.de](http://www.bi-bahntrasse.de)

Bahntrasse auch neue Betroffenheiten schafft. Diese lassen sich aber durch technische Maßnahmen, die gesetzlich gesichert sind und selbstverständlich über die gesetzlichen Standards hinausgehen müssen, weitestgehend vermeiden und bieten gar die Möglichkeit, durch integrierten Lärmschutz den bestehenden Autobahnlärm besser als bisher abzuschirmen. Der Schutz an der alten Trasse wäre nicht mehr notwendig. Der Personenverkehr macht keinen unerträglichen Lärm, besonders nicht nachts. Die IG BOHR will mit „Baden 21“ beileibe nicht „Probleme anderen vor die Tür setzen“, sondern favorisiert eine Lösung für die gesamte Region, die allen Vorteile bringt, beispielsweise durch streckenweise Trassenführungen in gedeckelter Tieflage, die bei der Bündelungstrasse überhaupt nicht möglich wäre.

Die IG BOHR ist mit ihren Bemühungen, diese Sichtweise allen Betroffenen näher zu bringen, noch nicht am Ziel. Es gab und gibt daher bislang noch keinen umfassenden Konsens zur A5-parallelen Trasse. Da es ihn nicht gibt, kann man auch schwerlich gegen ihn protestieren, weshalb es auch „das Ende der Einigkeit“ nicht geben kann, wie vollmundig als Schlagzeile zu lesen war – was nicht existiert, kann auch nicht zu Ende sein.

Ein Manko des gesamten Verfahrens zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn ist das fehlende Raumordnungsverfahren. Eine ernsthafte Auseinandersetzung in öffentlicher Diskussion und Abwägung um die optimale Trassenlage hat es deshalb nie gegeben. Die Folge ist u.a. eine deutlich geringere Informationstiefe in der Bevölkerung über die Beeinträchtigungen durch die Bahnpläne. Heute müssen auf Planfeststellungsebene die Versäumnisse der Raumordnung nachgeholt werden.

Da hilft auch die „Grafenhausener Erklärung“ der Baden 21-Gegner nicht weiter. Welches Gewicht hätte sie? Wie wären die Bevölkerungen der neun Gemeinden betroffen? Schauen wir etwas genauer hin:

**Rheinhausen:** Die Ortschaften sind viel zu weit entfernt, als dass Bahnlärm von der Bevölkerung nennenswert wahrgenommen werden kann.

**Schwanau:** Der Ortsteil Allmannsweier liegt über 1000 m von der A5 entfernt, ein effektiver Schallschutz wäre mit einfachen Mitteln zu bewerkstelligen.

**Ettenheim:** Welche Baumaßnahme auch immer realisiert werden würde, die Ettenheimer Bevölkerung würde wegen der großen Entfernung nichts davon mitbekommen.

**Rust:** Der östliche Ortsrand von Rust ist über 3 km von der A5 entfernt. Die Bevölkerung von Rust würde von der Trassenalternativen nichts merken.

**Hohberg:** Für die Bevölkerungen von Hofweier und Niederschopfheim würde sich die Lärmsituation durch die A5-parallele Trasse deutlich verbessern.

**Friesenheim:** Die Bevölkerung des Ortsteils Schuttern würde im Falle der Bündelungstrasse von zwei Lärmquellen – A5 und Güterbahn – in die Zange genommen. Läge die Gütertrasse an der A5, wäre die laute Bahntrasse weiter entfernt und integrierter Lärmschutz vor beiden Verkehrswegen die bessere Lösung.

**Grafenhausen:** Durch die Unterführung des Autobahnzubringers ergäbe sich a priori die Chance einer Trassentiefelage und somit ein effektiver Lärmschutz für die Grafenhausener Bevölkerung.

**Meißenheim:** Der Bevölkerung des Ortsteils Kürzell wäre am besten und nachhaltigsten mit einer ca. 1 km langen gedeckelten Tieflage der Trasse geholfen. Dafür macht sich die IG BOHR stark.

**Riegel:** Auch für den Schutz der Bevölkerung von Riegel wäre eine Absenkung der Bahntrasse unter den Autobahnzubringer im Hinblick auf eine Mittellage in der Freiburger Bucht die zu favorisierende Lösung.

Was den „massiven“ Flächenverbrauch angeht, bleibt die genannte Zahl von 55 ha unbewiesen. Es muss betont werden, dass auch die Bündelungstrasse der Bahn zusätzlich Fläche fordert. Der Sicherheitsstreifen zwischen A5 und der dazu parallelen Bahntrasse sollte nicht dem Flächenverbrauch zugerechnet werden. An die BLHV- und NABU-Ortsverbände geht der Wunsch nach fairer Abwägung mit der Bitte um Berücksichtigung, dass auch der Mensch eine schützenswerte Spezies ist und sein Habitat besonderen Schutzes bedarf. Wie ist die Meinung der Flächenverbrauchskritiker zur vorgesehenen 100 ha großen Erweiterungsfläche für den Europapark?

Was durch die A5-parallele Bahntrasse auf die Einwohner der genannten Gemeinden zukäme, steht in keinem Verhältnis zu dem, was die Bevölkerung der Städte an der Bündelungstrasse zu ertragen hätte. Angesichts der gravierenden Lärmbelastung der Menschen längs der Antragstrasse müssen sonstige Interessen der „Kontrakommunen“ in den Hintergrund treten. Welche substantiellen Einwendungen gegen die A5-parallele Trassenvariante könnten sie also vorbringen, die gegenüber denen von Lahr, Herbolzheim, etc. Gewicht hätten? Es genügt nicht, einige Ortsnamen zu sammeln, es kommt auf die Zahl der betroffenen Köpfe an. Bei gleichem Grad der Betroffenheit zeichnet sich eine Relation von rd. 30.000 zu 2.000 für „Baden 21“ ab. Auch jenseits eines Konsenses können Mehrheiten klarer nicht sein. Eine solche Relation dürfte ihren Niederschlag auch bei der Anhörung im Regierungspräsidium finden.

Seit unserer Gründung im April 2004 sind wir als IG BOHR für unsere Seriosität bekannt. Zu umfassender Information und dem Dialog sind wir verpflichtet – natürlich besonders den von „Baden 21“ neu Betroffenen. Gerne aber laden wir zu diesem Dialog auch die weniger betroffenen Gemeinden ein, weil es wichtig ist, dass möglichst viele oberrheinische Bürgerinnen und Bürger so gut informiert sind, dass sie „Baden 21“ aus eigenem Wissen heraus gut begründet zustimmen oder ablehnen können. Wichtig ist darauf zu achten, dass das Meinungsbild nicht von denjenigen verzerrt wird, die von der Alternativmaßnahme nicht ernsthaft oder gar nicht betroffen sind.

Die teilweise bereits angestimmten Abgesänge auf „Baden 21“ werden rasch verstummen, wenn sich herumspricht, wie gut durchdacht diese menschenfreundliche Trassen-Alternative gegenüber dem verheerenden Vorhaben der Deutschen Bahn AG geplant ist. Erfreulich viele Menschen in unserer Region haben sich davon schon überzeugen können. Wir vertrauen weiterhin auf die Kraft einer guten Information und auf einen offenen Dialog – mit den widersprechenden Bürgermeistern verbunden in unserem Engagement für eine gute Zukunft unserer ganzen Region.

i.A. Dr. Roland Diehl  
Vorsitzender des Sprechergremiums der IG BOHR

**Kontakt:** Dr. Roland Diehl, Burgstr. 4, 79258 Hartheim; Tel. 07633 14362, Fax07633 405409  
[vorstand@mut-im-netz.de](mailto:vorstand@mut-im-netz.de) [www.ig-bohr.de](http://www.ig-bohr.de)

## **Verteiler**

### Presse

BürgermeisterInnen  
MdB, MdL aus Sübaden  
Regierungspräsident  
Landräte  
Regionalverbände



# Aus- und Neubau der Rheintalbahn, 3. und 4. Gleis - autobahnparallele Trasse Offenburg - Riegel

## Betroffenheiten im 400 m - Korridor

Kommunale Allianz 16.11.2007

