



## Internationaler **Bahnlärm** Kongress 2010

13. – 14. November 2010, 56154 Boppard/Rhein



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

### Medieninformation

August 2010

#### **IG BOHR: „Die Zustände, die man heute im Mittelrheintal besichtigen und vor allem anhören kann, wollen wir am südlichen Oberrhein nicht“**

**Die südbadische Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR), die acht Bürgerinitiativen mit 22.000 Mitgliedern vertritt, ist Mitveranstalterin des Ersten Internationalen Bahnlärmkongresses am 13. und 14. November 2010 im mittelrheinischen Boppard. Den aus ihrer Sicht inakzeptablen Bahnplänen für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis Weil am Rhein setzt sie das Alternativkonzept „Europatrasse BADEN 21“ entgegen.**

BADEN 21 ist fern von jedem Lokalkolorit und steht für ein wesentliches Teilstück der europäischen Güterzugtrasse Nr.1 von Rotterdam bis Genua. Als ein in sich geschlossenes, auch aus Sicht der Bahnplaner technisch und betrieblich machbares Gesamtalternativkonzept zur Antragsplanung der Deutschen Bahn AG, zeigt es auf, wie sich der neue, mit Güterzügen hochbelastete Schienenverkehrsweg in den 2000-jährigen Kulturräum am Oberrhein integrieren lässt. Leitmotiv ist dabei der Schutz des Menschen vor den verheerenden Auswirkungen des vor allem nächtlichen Güterzuglärms. Mit der vorgeschlagenen Lösung sind Lärmschutzkrücken wie „Schienenbonus“ und „akustische Käfighaltung“ hinter Lärmschutzfenstern verzichtbar. Ob die Alternative wirklich mehr kostet als der DB-Entwurf, wie ohne Beweis gerne behauptet wird, ist noch nicht abschließend geklärt. Etwaige Mehrkosten hätten aber jedenfalls das notwendige Mehr an Qualität und ein Mehr an Akzeptanz durch die betroffene Bevölkerung zur Folge.

Die Macher von BADEN 21 sind die Bürgerinitiativen und eine überzeugende Mehrheit der vom Bahnausbau betroffenen Kommunen, die Regionalversammlungen und die Landkreise zwischen Offenburg und Weil. Das Land hat sich kürzlich erneut hinter die Kernforderungen der Region gestellt, um der dringend notwendigen Ausbaumaßnahme die erforderliche Akzeptanz zu sichern. Sie können daher mit Fug und Recht als abgestimmte Position von Land und Region gelten, die auch im Projektbeirat Rheintalbahn gemeinsam vertreten wird. Die Region am südlichen Oberrhein hegt daher die hohe Erwartung, dass die schwarz-gelbe Bundesregierung und die schwarz-gelbe Landesregierung nunmehr zügig eine Finanzierungsvereinbarung zur Umsetzung von BADEN 21 treffen. Nach mehr als sieben Jahren beharrlichen Eintretens für eine menschenver-

trägliche, umweltgerechte und zukunftstaugliche Schieneninfrastruktur neigt sich die Geduld der südbadischen Bahnanrainer allmählich dem Ende zu.

## **Die Kernforderungen zur Realisierung der Europatrasse BADEN 21**

Die Kernforderungen verfolgen jede für sich spezifische Ziele, die nicht miteinander vergleichbar und miteinander aufrechenbar sind. Als eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte des Landes kann BADEN 21 nur als integrale Paketlösung mit definierten Schnittstellen zwischen den Kernforderungen umgesetzt werden.

### ***Kernforderung 1: Ein Güterzugtunnel mit einer zweigleisigen Röhre in Offenburg***

Zwei mit über 100.000 Güterzügen pro Jahr hochbelastete Gleise mitten durch die Stadt Offenburg zu führen, wäre das Ende jeder vernünftigen Stadtentwicklung. Selbst monströse Schallschutzwände mit bis zu 12 m (!) Höhe können einen breiten Lärmteppich mit über 3000 passiv zu schützenden Wohneinheiten nicht verhindern. Mehrjährige, das städtische Leben massiv beeinträchtigende Bauarbeiten mit nächtlichem Baulärm ist der Stadtbevölkerung nicht zuzumuten. Der misslungene Ansatz der Bahnplaner lässt sich am besten durch eine Tunnellösung im Westen der Stadt korrigieren, die kostengünstig zu haben ist, wenn sie für reinen Güterverkehr ausgelegt wird. Der leise Personenverkehr kann durch die Stadt rollen, evtl. laute Hochgeschwindigkeitszüge fahren nachts nicht.

### ***Kernforderung 2: Eine zweigleisige Güterzugtrasse entlang der Bundesautobahn A5 zwischen Offenburg und Riegel mit optimalen Lärmschutz für diese Trasse***

Die Gütertrasse unter Offenburg kann zwar an die alte Rheintalbahntrasse herangeführt werden, würde dann aber südlich der Stadt ein Überwerfungsbauwerk erforderlich machen. Verheerend wären die Auswirkungen der Güterzüge vor allem auf die Städte Lahr, Mahlberg-Orschweier, Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen, die mitten durch die Wohnbebauung oder direkt an ihr vorbei fahren würden – nachts im Dreiminuten-takt bei völlig unzureichendem Schallschutz und hohem Gefahrgutrisiko. Was die Bahnplaner der Stadt Freiburg durch Führung der Güterzugtrasse an der Autobahn A5 zwischen Riegel und Munzingen/Mengen ersparen wollen, wird den genannten Städten unverständlicherweise versagt. Die beste Lösung ist daher, die Offenburger Tunneltrasse so zu führen, dass sie sich nahtlos östlich an die A5 anschmiegen kann. Das vermeidet nicht nur ein mächtiges Überwerfungsbauwerk südlich von Offenburg, sondern zwei weitere bei Kenzingen. Die so von Norden kommende autobahnparallele Güterzugtrasse kann dann nahtlos in die Westumfahrung Freiburgs entlang der A5 einmünden, wie sie von der Deutschen Bahn geplant ist.

Es soll nicht verhehlt werden, dass diese Kernforderung von BADEN 21 nicht die ungeteilte Zustimmung aller Kommunen gefunden hat. Dass „Alle“ mit einer so ausgedehnten Infrastrukturmaßnahme wie der Ausbau der Rheintalbahn, die tief in das Gefüge einer ganzen Region eingreift, einverstanden sind, ist kaum zu erwarten. Für die Entscheidung über die Trassenlage sollte jedoch die Gewichtung der Lärmbetroffenheit maßgebend sein: An der Rheintalbahn wären 15 Mal mehr Menschen vom Güterzuglärm betroffen als an der A5. Selbst die Bahnplaner konstatieren in ihrem Erläuterungsbericht: *„Ein Konfliktpotenzial in Bezug auf die [Lärm]Orientierungswerte gemäß DIN 18005-1, Beiblatt 1, ist vor allem für die Ortslagen entlang der Rheintalbahn gegeben, da die Wohnbebauung hier zum Teil unmittelbar an die Trassenführung angrenzt. Im Einwirkungsbereich der BAB sind die Abstände zu den nächstgelegenen Siedlungsflächen zum Teil erheblich größer.“* Das ist der Punkt: Wenige Menschen lassen sich weitaus einfacher effizient vor Lärm schützen als sehr viele Menschen. Der Lärmschutz der DB-Antragstrasse ist schon heute ausgereizt und überließe die Betroffenen ihrem

Schicksal. Neben dem herausragenden Gewicht des Lärmschutzes müssen andere Abwägungskriterien zurückstehen.

***Kernforderung 3: Trassenabsenkungen mit lokal verstärkten Lärmschutzmaßnahmen an der vorgesehenen A5-parallelen Güterzugtrasse von Riegel bis Munzingen/Mengen***

Damit die die Kernstadt schonende Westumfahrung Freiburgs die Bewohner der westlichen Stadtteile und der Umlandgemeinden nicht über Gebühr benachteiligt, muss der Lärmschutz an der Güterzugstrecke wesentlich verbessert werden. Die Höhe und Länge der von den Bahnplanern vorgesehenen Schallschutzwände sind völlig unzureichend. Zur Minderung der Trennwirkung muss die Trasse im Rahmen der Möglichkeiten abgesenkt werden. Im Hinblick auf die Kernforderung 4 ist auch das Nordportal des Mengener Tunnels abzusenken. Das sog. besonders überwachte Gleis (BÜG) ist wegen der bei reinen Güterstrecken nachgewiesenen unzureichenden Lärminderungswirkung als aktive Schallschutzmaßnahme inakzeptabel. Die Lärmschutzmaßnahmen sind ggf. mit Galerien so zu projektieren, als sei der „Schienenbonus“ für hochbelastete Güterzugstrecken bereits abgeschafft, wie dies ein Novellierungsvorschlag der Verkehrslärmschutzverordnung vorsieht.

***Kernforderung 4: Teilgedeckelte Tieflage der Güterzugtrasse von Munzingen/Mengen bis südlich Buggingen (Bürgertrasse)***

Der Streckenabschnitt vom Mengener Tunnel zum Bugginger Knoten ist der einzige zwischen Karlsruhe und Basel, auf dem die reine Güterzugtrasse ungebündelt mit einem anderen Verkehrsweg quer durch das landwirtschaftlich intensiv genutzte Nördliche Markgräflerland verläuft. Dies ist auch der Naherholungsraum von Bad Krozingen, dem umsatzstärksten Heilbad im Land, in dessen Ausbau und Zukunftsfähigkeit die Landesregierung schon hohe Summen investiert hat – in einem strukturschwachen Raum für die Arbeitsplatzsituation von unschätzbarem Wert. Damit von dem Eingriff in die Landschaft möglichst wenig zu sehen und zu hören ist, fordern die Anrainerkommunen und ihre Bürger eine Absenkung der Güterzugtrasse mit einer Teildeckelung an den besonders kritischen Stellen („Bürgertrasse“). Bei dieser Trassenvariante ist der Schutz vor dem Güterzuglärm lediglich ein Aspekt der Alternativplanung. Gleichberechtigt daneben steht der Schutz der Landschaft und ihres prägenden Bildes. Ebenso wichtig ist der Schutz der Ackerfluren für die intensive Landwirtschaft mit Sonderkulturen auf fruchtbarsten Böden, die mit einem ausgeklügelten Bewässerungssystem die Existenzgrundlage zahlreicher Betriebe sichern.

***Kernforderung 5: Absenkung der Fern- und Güterverkehrstrasse mit optimiertem aktivem Schallschutz in Weil-Haltingen***

Die beste Lösung für den Schallschutz aus Sicht der Trassenanrainer in Weil ist eine gedeckelte Tieflage der Güter- und Fernverkehrstrasse durch Haltingen mit günstigen Auswirkungen auf weitere Stadtteile. Bund und Bahn haben diese Trassenvariante mit der Begründung des enormen Zeitdrucks und des nicht vorhandenen Spielraums beim Bau dieses Streckenabschnitts abgelehnt. Im Rahmen von Planänderungen ergeben sich dennoch Möglichkeiten für Verbesserungen. Gefordert wird eine Absenkung der Trasse so weit wie möglich, gekoppelt mit höheren und längeren Schallschutzwänden mit dem Ziel, die Wechselwirkung von Schallschutz- und Trennwirkung zu optimieren.

***Kernforderung 6: Niveaufreie Anbindung des Katzenbergtunnels an die Neubaustrecke, damit möglichst alle Güterzüge durch den Tunnel geführt werden können***

Ursprünglich sollte die Nutzung des Katzenbergtunnels dem schnellen Personenfernverkehr vorbehalten bleiben. Inzwischen ist die DB angehalten, nachts alle Güterzüge durch den nächtlich ansonsten praktisch verkehrsfreien Tunnel zu führen. Dazu sieht die Planung der

DB vor, den Tunnel über Weichenverbindungen niveaugleich an die Neubaustrecke anzubinden. Dem widerspricht die Region, da so die volle Kapazität des Tunnels für die Aufnahme des Güterverkehrs zur Lärmentlastung der Isteiner Klotz-Gemeinden nicht ausgenutzt werden kann. Die Region fordert daher eine niveaufreie Anbindung durch Unterfahrung der ICE-Gleise durch die Güterzuggleise vor den beiden Tunnelportalen. Abbrems- und Wiederanfahrvorgänge und Sicherheitsrisiken können so minimiert werden. Im Knoten Buggingen ermöglichen nach Realisierung der Kernforderung 4 in Tieflage ankommende Güterzüge zwanglos die niveaufreie Verknüpfung. Sie ließe sich auch zwischen dem Südportal und Eimeldingen im Rahmen einer Planänderung realisieren. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, dass möglichst alle Transitgüterzüge durch den Katzenbergtunnel fahren können und dass dadurch auf der alten Rheintalstrecke ein 30-Minuten-Takt für die Regio-S-Bahn Freiburg – Basel möglich wird.

Kontakt:

**Dr. Roland Diehl**  
Sprecher IG BOHR  
Vorstand MUT e.V.  
Telefon: 07633/14362  
Fax: 07633 405409  
[vorstand@mut-im-netz.de](mailto:vorstand@mut-im-netz.de)

**IBK Kongressbüro**  
Frank Gross, Kongressleitung  
Simmerner Straße 12  
56154 Boppard  
Tel: 06742 801069-0  
E-Mail: [info@pro-rheintal.de](mailto:info@pro-rheintal.de)