



Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein
www.ig-bohr.de

in Kooperation mit den Bürgerinitiativen am Mittelrhein und 2statt4

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

Position der IG BOHR zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Buggingen

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

INHALT

1. Präambel
2. Die Planung der Deutschen Bahn - Kritik der Güterbahn-Antragstrasse
 - 2.1 Trassierung – Streckenverlauf - Betriebskonzept
 - 2.2 Prognosen – Zugzahlen
 - 2.3 Lärmschutz – Lärmwirkungsforschung – Lärmberechnung – Schienenbonus – novellierungsbedürftiger Rechtsrahmen
 - 2.4 Defizite der Gesetzgebung und politisches Konzept zur Lärmbekämpfung
 - 2.5 Technische Grundlagen – K-Sohle – LEILA-Drehgestell
3. BADEN 21
 - 3.1 Lösung für Offenburg
 - 3.2 Lösung für den Streckenabschnitt südlich Offenburg bis Riegel
 - 3.3 Lösung für den Streckenabschnitt Riegel bis zum Nordportal des Mengener Tunnels
 - 3.4 Lösung für den Streckenabschnitt vom Südportal des Mengener Tunnels bis südlich von Buggingen
4. Zeithorizont
5. Finanzierung der Zusatzkosten
6. Erwartungen an die Politik

7. Anhang

- A Planung der DB und Alternativen
- B Hintergrund und Kritik der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV):
- C Vorschlag von Prof. Reinhard Sparwasser zur Novellierung der 16. BImSchV, Freiburg, Nov. 2006
- D Singularität der „Schlagader Europas“ am Oberrhein
- E Stellungnahme zu einigen Teilen des zitierten „Zusammenfassenden Berichtes zu den Lärmwirkungsstudien der DB“ vom August 2001
- F Kritik an Verordnungs- und Gesetzestexten
- G Lärmbelästigung - Lärmopfer in Gefahr (plusminus, WDR, Dienstag, 27. Nov. 2007)
- H BMVBS Berichts-anforderung zum Thema: „Schienenbonus“
- I Stark angestiegene Lärmbelastung der Bevölkerung von Bühl nach dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn
- J Strategie des BAFU/CH zur Lärmbekämpfung
- K Umrüstung des Rollmaterials auf K-Sohle: Was bringt dies tatsächlich?
- L Vergleich der Betroffenheit der Bevölkerung durch Bahn- und Alternativplanung, gewichtet nach Anzahl und Folgekosten
- M Bund und Land Hessen: Finanzierung der Ortsumgehung und des Tunnels Rüdesheim ist geklärt

Auszug aus der Weihnachtspredigt 2007 des Freiburger Erzbischofs Robert Zollitsch

Zu guter Letzt

IG BOHR, im Januar 2008

Die Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) ist der Zusammenschluss der oberrheinischen Bürgerinitiativen

MUT – Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland e.V.
IGEL – Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen e.V.
Bürgerprotest Bahn Herbolzheim-Kenzingen e.V.
BI Bahn Ringsheim e.V.
BI Bahnlärm Mahlberg-Orschweier e.V.
ABATRA – Auto-Bahn-Trasse Lahr e.V.
BI Bahntrasse Offenburg e.V.

und der hochrheinischen Bürgerinitiativen

Gegen den Hochrhein-Bypass Grenzach-Wyhlen e.V.
Gegen den Hochrhein-Bypass Rheinfeldern e.V.
Gegen den Hochrhein-Bypass Schwörstadt e.V.
Gegen den Bypass Wallbach-Bad Säckingern e.V.

Ziel der Interessengemeinschaft ist ein menschenverträglicher, umweltgerechter und zukunftsfähiger Ausbau der Rheintalbahn. Dazu haben sie machbare und akzeptierbare Alternativen zu den derzeit vorliegenden Plänen der Deutschen Bahn AG entwickelt. Für die Bürgerinitiativen ist es nicht vorstellbar, dass diese Pläne gegen den erklärten Willen Zehntausender davon betroffener Menschen durchsetzbar sind.

Kurzfassung

Fußend auf dem **Staatsvertrag mit der Schweiz aus dem Jahre 1996** („Vertrag von Lugano“), hat sich die Bundesrepublik verpflichtet, die Rheintalstrecke Karlsruhe – Basel als Zulaufstrecke zu den NEAT-Tunneln Gotthard und Lötschberg viergleisig auszubauen. Dies ist im Einklang mit der Verkehrspolitik der EU, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die damit verbundene Notwendigkeit, die Schieneninfrastruktur massiv auszubauen, hat zur Folge, dass auch der damit verbundene Güterzuglärm wegen des lauten rollenden Materials exorbitant ansteigt.

Im Streckenabschnitt **Offenburg – Basel** laufen derzeit die Planfeststellungsverfahren mit unterschiedlichem Planungsstand. Aus den Planunterlagen ist ersichtlich, dass die Aus- und Neubaustrecke am Oberrhein in Form einer **unzumutbaren Billiglösung realisiert werden soll, die einseitig zu Lasten der Bevölkerung ohne Rücksicht auf ihre berechtigten Ansprüche an den Schutz ihrer Lebensqualität, Gesundheit, ihres Immobilieneigentums, des Orts- und Landschaftsbilds, der Umwelt und ihrer wirtschaftlichen Grundlagen** gehen soll. **Die Verlärmung der Ortschaften und Städte macht jede vernünftige Kommunal- und Stadtentwicklung zunichte.**

Der derzeit **gültige Rechtsrahmen** gewährt dem Schienenverkehr eine Reihe von **Privilegien**, die durch den Strukturwandel und den starken Anstieg dieser Verkehrsart längst nicht mehr gerechtfertigt sind. Insbesondere die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist dringend novellierungsbedürftig, denn sie schützt die öffentlichen Kassen und die der Deutschen Bahn AG, aber nicht die Gesundheit der Bürger vor Lärm, der inzwischen die stärkste Umweltbelastung darstellt. Nur unter dem Schutz einer die Menschen eklatant benachteiligenden Rechtslage ist es heute überhaupt noch möglich, hoch emittierende Güterzugtrassen mitten durch die Städte und sensible Naherholungslandschaften zu führen. Die Fehler der Vergangenheit, insbesondere **das inakzeptable Vollzugsdefizit auf Seiten des Gesetzgebers zwischen Stand der Technik und Wissenschaft und tatsächlicher Rechtslage, dürfen nicht zur Rechtssicherheit für eine grundsätzlich falsche Trassenplanung führen.**

Solange die Rechtslage nicht geändert wird, kann der Erhalt eines lebenswerten 2000-jährigen Kulturrums am Oberrhein nicht juristisch, sondern nur auf politischem Wege gesichert werden. Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik sind gefordert, für einen menschenverträglichen, umweltgerechten und zukunftsfähigen Bahnausbau am Oberrhein zu sorgen. Die gesetzlichen Mindestanforderungen einer Billiglösung erfüllen diesen Anspruch nicht, insbesondere nicht für eine **Haupteisenbahnstrecke mit weit über 100.000 Güterzügen pro Jahr, die in Europa eine Singularität** ist. Wie der Ausbau gelingen kann, haben die Kommunen und die Bürgerinitiativen der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) gemeinsam mit erheblichen eigenen Finanzmitteln mit dem machbaren **alternativen Trassenkonzept „BADEN 21“** aufgezeigt. Die Alternativplanung, um die es geht, reicht über 90 km von Offenburg bis südlich von Buggingen im Markgräflerland.

Mit weitgehender Akzeptanz der Menschen am Oberrhein ist BADEN 21 gekennzeichnet durch

- einen Tunnel durch Offenburg
- eine A5-parallele Trasse von Offenburg bis Riegel (Variante 1a)
- Mittel- und Teiltiefanlagen mit lokal verstärkten Lärmschutzmaßnahmen (verbesserte KUK2-Variante) von Riegel bis Mengen und eine

- teilgedeckelte Tieflage von Mengen bis südlich Buggingen (Bürgertrasse)

Nur diese vier Bausteine sind als Gesamtpaket BADEN 21 für die IG BOHR die akzeptable Lösung für den Ausbau der Rheintalbahn. Die Bahnplanung heutiger Version ist nicht realisierbar, sie wird am erbitterten Widerstand der Region auf Jahre hinaus scheitern.

Hingegen ermöglicht BADEN 21 die Integration des neuen Verkehrsweges in die Region am Oberrhein und sorgt für einen fairen Interessenausgleich. Nach Untersuchungen kompetenter Ingenieurbüros liegen die **Zusatzkosten für BADEN 21 bei insgesamt ca. 500 Millionen Euro, die auf rd. 10 Jahre Bauzeit zu verteilen sind. Angesichts einer Baumaßnahme mit Langzeitbestand über viele Generationen, die der Vorhabenträgerin erhebliche Wachstumschancen ermöglichen wird, sind diese Zusatzkosten mehr als gerechtfertigt.**

Der Neubau zweier zusätzlicher Gleise bietet jetzt am Oberrhein die große Chance, den Transitgüterverkehr vollständig auf die beiden neuen Gleise zu verlagern und diese deutlich außerhalb der Ortslagen sowie da, wo erforderlich, im Tunnel und in örtlich gedeckelter Tieflage zu führen. Darüber hinaus bietet eine **Trennung der Schienenverkehrsarten eine deutlich höhere Trassenkapazität als bei einem Betrieb mit Mischverkehr.** Das Betriebskonzept der Bahn ist also zwingend auf die Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr auszurichten.

BADEN 21 bietet eine Ausbauqualität, die dafür sorgt, dass die DB AG ihre Gewinne nicht auf dem Rücken lärmgeplagter Menschen und massiv beeinträchtigter Entwicklungsperspektiven der Kommunen erwirtschaftet. In den laufenden Planfeststellungen ist BADEN 21 im gültigen Rechtsrahmen realisierbar, wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. Die Bevölkerung am Oberrhein erwartet diesen politischen Willen auf Bundes- und Landesebene, der die Notwendigkeit von BADEN 21 anerkennt.

Es handelt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt um **eine rein politische Entscheidung, die Weichen in die Zukunft richtig zu stellen. Dazu gehören**

- **die positive Entscheidung im Landtag Baden-Württemberg, BADEN 21 zu unterstützen;**
- **das erfolgreiche Spitzengespräch zwischen Ministerpräsident Oettinger, Bundesverkehrsminister Tiefensee und dem DB-Vorstandsvorsitzenden Mehdorn;**
- **die Beauftragung der Neuplanung in den oben geschilderten Abschnitten Offenburg bis Riegel und der Umplanung in den südlichen Abschnitten.**

Diesen Willen vorausgesetzt, werden sich auch Möglichkeiten für die Finanzierung der Zusatzkosten finden lassen. In erster Linie ist hier der Bund in der Pflicht, aber auch die DB AG, die von der Ausbaumaßnahme am meisten profitiert. Auch das Land Baden Württemberg wird sich in seiner Verantwortung für den südbadischen Landesteil angemessen an den Kosten beteiligen müssen. Im besonderen ergibt sich diese Kostenbeteiligung vorausschauend im Hinblick auf die Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie in Verbindung mit der 34. BImSchV.

Durch die mehrjährigen Verzögerungen beim Bau des Gotthardtunnels ist nach derzeitiger Lage ein Zeitfenster von 7-8 Jahren entstanden, das bei vorhandenem Willen genutzt werden kann. Eile ist nicht vordringlich, sondern es bedarf der bestmöglichen Planung angesichts eines Jahrhundertbauwerks mit seinen Langzeitwirkungen für viele Generationen.

1. Präambel

Die ABS/NBS **Rheintalbahn ist als Teil der „Schlagader Europas“ von europäischer und in Deutschland von bundesweiter Bedeutung.** Auch für das Landes Baden-Württemberg ist dieses Jahrhundertbauwerk ein Schwerpunkt zur Erweiterung der **Verkehrsinfrastruktur**, um einem Verkehrskollaps auf der Straße vorzubeugen. Die Verlagerung der immens wachsenden Güterströme auf die Schiene ist im Grundsatz als umweltfreundliche Maßnahme **in der gesamten Region Südbaden bei den politischen Mandatsträgern, den Gebietskörperschaften wie auch von der Bevölkerung unbestritten.** Nicht akzeptiert wird aber die im Verfahren befindliche Planung der Deutschen Bahn. Diese Planung „stammt aus 80er Jahren des letzten Jahrhunderts“ (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abg. Hermann usw., BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend < Rheintalbahn >, Drucksache 16/4929, Anlage zum Schreiben des BMVBS vom 16. 4. 2007, Adressat: Präsident des Deutschen Bundestages). Sie gründet somit auf gesetzlichen und technischen Vorgaben, die dem Stand der Technik und den zeitgemäßen deutschen und europäischen Umweltstandards zum Schutz der menschlichen Gesundheit schon längst nicht mehr entsprechen.

Ein Gegenentwurf liegt mit dem Projekt BADEN 21 vor. Er wird zu Beginn des Jahres 2008 in der Region von der überwältigenden Mehrheit der betroffenen Bürger und von der Mehrheit der anrainenden Gebietskörperschaften sowie den Mandatsträgern aus der Region in Bund und Land unterstützt. Dieses Memorandum gibt den Gesprächsstand vom 14. Dezember 2007 – Anhörung bei Innenminister Heribert Rech im Regierungspräsidium Freiburg – wieder und ist als Dokumentation und Position der in der in der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen für einen menschenverträglichen, umweltgerechten und zukunftsfähigen Ausbau der Rheintalbahn zu Beginn des Jahres 2008 gedacht. Es enthält die

- aktuellen Planungen der Deutschen Bahn AG und deren gravierende Mängel, Konflikte und widersprüchliche Argumentation seitens der DB,
- den Gegenentwurf BADEN 21 mit den verbundenen Folgen für Finanzen und das Planverfahren und
- die Erwartungen der Bürger an die politische Führung der Region und dieses Landes, insbesondere an die Mandatsträger und die Landesregierung im Hinblick auf das vielfach zitierte Spitzengespräch von Ministerpräsident Günther Oettinger, mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn im Sommer 2008.

Dank an die Beteiligten

Seit etwa vier Jahren sind die Bürgerinitiativen der IG BOHR nun mit dem Thema der Rheintalbahn befasst. In dieser Zeit hat es viele Begegnungen gegeben, neue Beziehungen wurden aufgebaut, ein nicht immer reibungsloser Prozess. Wir meinen aber, gerade von Reibung, vom Austausch der Ideen, Widersprüchen, Thesen und Antithesen bis zum Streitgespräch lebt eine Demokratie. Und wir sind uns bewusst, dass wir das Privileg genießen, in dieser herrlichen, liebenswerten Landschaft in einer gut geführten Demokratie leben zu dürfen.

Unser Dank als IG BOHR gilt zunächst unseren Mitgliedern, ohne sie hätten wir keine Wurzeln, die uns Kraft geben und Halt in stürmischen Zeiten, oder aber auch Sturm erzeugen können!

Danken möchten wir aber auch – ohne einzelne Namen nennen zu wollen – den

vielen Gesprächspartnern, Bürgern, Vertretern der Gebietskörperschaften, Ämtern und Medien. Es waren Sachbearbeiter oder Chefs, Referats- und Amtsleiter oder Präsidenten, Bürgermeister und Oberbürgermeister, Fachplaner und Ingenieure, Journalisten oder Juristen und richtige Menschen, die sicherlich in Hunderten von Gesprächen mit uns zusammen die immer wiederkehrenden Fragen und Zweifel erörtert haben. Wir glauben, dass wir viel von einander gelernt haben.

Und ein besonderer Dank geht an die politischen Vertreter aller Parteien, mit denen wir anfangs zögerlich, doch immer besser ins Gespräch kamen (zwei Runde-Tisch-Termine in Berlin!). Zum Jahresende 2007 geriet dies zu einem wahren Polit-Marathon (im Landtag Baden-Württemberg, in Einzelgesprächen mit Regierungsmitgliedern, Abgeordneten, Anhörung im RP). Wir halten es nicht für selbstverständlich, einen derart vom gegenseitigen Respekt und auch vom Vertrauen getragenen Diskussionsprozess über so lange Zeit aufbauen und halten zu können.

An ALLE, die sich angesprochen fühlen, geht dafür ein herzliches Dankeschön! Dank für Ihre Geduld und den Zeitaufwand, Dank für Ihre Offenheit und Ihr Vertrauen. Und als Fortsetzung wünschen wir uns: Mögen Sie uns bis zu einem erfolgreichen Abschluss in Berlin begleiten!

2. Die Planung der Deutschen Bahn - Kritik der Güterbahn-Antragstrasse

2.1 Trassierung – Streckenverlauf - Betriebskonzept

Pläne zur Streckenführung werden hier nicht im Detail aufgeführt, da sie bei allen Beteiligten als bekannt vorausgesetzt werden. Im **Anhang A** sind die wesentlichen Aspekte der im Rahmen von BADEN 21 ausgearbeiteten Alternativen im Vergleich zur aktuellen Antragsplanung der DB AG dargestellt.

Im Streckenabschnitt von Offenburg bis Riegel ist der Neubau der beiden Güterzuggleise parallel zu der vorhandenen Bahntrasse geplant. Gleichzeitig werden bestehenden zwei Gleise für den Personenfernverkehr auf höhere Geschwindigkeit ausgebaut. Hierdurch werden 25 Städte und Ortschaften mehr oder weniger stark vom viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn betroffen. Dabei steht die Lärmbetroffenheit und die damit verbundenen verheerenden sog. Lärmschutzmaßnahmen im Vordergrund, denn sie bestimmen in erster Linie die Bedingungen der langfristigen Stadt- bzw. Ortsentwicklung hinsichtlich des Stadt- und Ortsbilds, der Wohnattraktivität, der Standortgunst für Kultur- und Bildungseinrichtungen, der Immobilien- und Mietwerte, etc..

Nach derzeitigem Planungsstand der DB wird beim viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis Riegel der gesamte Güterzugverkehr mitten durch die Wohnbebauung von Städten und Gemeinden geführt. Mit baulichen und technischen Mitteln können diese nicht ausreichend vor Lärm, Erschütterungen, Feinstaub und Gefahrguthavarien geschützt werden. Eine andere Art der Betroffenheit bezieht sich auf Gewerbeansiedlung und Naherholung, die aber nachrangig zu den geschilderten Betroffenheiten betrachtet werden, denn das Fauna-Habitat der Spezies homo sapiens und seine Gesundheit müssen vorrangig geschützt werden. Dies wird in der derzeitigen Planung nicht berücksichtigt.

Im Straßenverkehr werden seit Jahrzehnten zur Entlastung Ortsumfahrungen und Umgehungsstraßen gebaut. Ein weiteres Prinzip der Raumordnung und Landesplanung ist, Emissionen (punktuelle oder Trassen) zu bündeln, um die flächenhafte

Belastung eines Raumes zu minimieren. Eine analoge Betrachtung ist auch hier angebracht: Um künftige Stadtentwicklung zu ermöglichen, sind daher in erster Linie Trassenverlagerungen und Gradientenabsenkungen gefordert. Mit dem Ausbau der Rheintalbahn wird der Güterverkehr mitten in die Ortschaften mit erheblicher und z.T. heute schon unerträglicher nächtlicher Lärmbelästigung gebracht. Abhilfe schaffen hier nur Nacht- und Wochenendfahrverbote sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen.

2.2 Prognosen – Zugzahlen

Einem Zitat der Neuen Zürcher Zeitung vom 20.11.2007 zufolge, das stellvertretend für zahlreiche Medienberichte zu Verkehrsprognosen stehen möge, „führt das **starke Wachstum nicht nur im Güter- sondern auch im Personenverkehr auf stark belasteten Korridoren zu Interessenkonflikten.... Eine Zeitbombe für den Frachtverkehr auf der Schiene ist der Lärm der Güterzüge**, an dem sich als Folge des intensiven Verkehrs immer breitere Bevölkerungskreise stören“. Dies betrifft im besonderen die **Schienengütermagistrale von Rotterdam nach Genua, die zurecht als „Schlagader Europas“** bezeichnet wird. Teil dieser Schlagader ist auch der Streckenabschnitt Offenburg-Basel der Rheintalbahn.

Derzeit befahren auf dem Streckenabschnitt Offenburg-Basel knapp 60.000 Güterzüge pro Jahr die Rheintalbahn; **nach dem Ausbau wird ein zügiger Anstieg auf über 150.000 Güterzüge pro Jahr erwartet; die Streckenleistungsfähigkeit für zwei Gleise liegt bei mindestens 350.000 Güterzügen pro Jahr**, was 960 Güterzügen pro Tag (24 h) mit einer mittleren Zugfolge von 3 Minuten pro Gleis entspricht. Das tatsächliche „technische Maximum an Zügen/d“ einer Trasse hängt entscheidend vom Betriebskonzept des Netzbetreibers ab, Engpässen im Netz (die nach und nach beseitigt werden können), technischen Neuerungen von Zuglänge bis automatischer Zug- und Bremskontrolle, Sicherheitsabständen (Blockabständen) – alles Faktoren, zu deren Entwicklung die DB keine verbindlichen Angaben macht. Diese sind aber die Grundlage für alle Berechnungen zur Auslegung der gesetzlich erforderlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen.

Durch den hauptsächlich auf der ausgebauten Rheintalbahn fahrenden grenzüberschreitenden Güterverkehr und der stark steigenden Nachfrage nach Streckenkapazitäten wird mit der von der Bahn vorgelegten Planung der **öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) immer stärker zurück gedrängt** werden. Den nachfragenden Transportunternehmen muss gemäß EU-Recht Vorzug gegenüber dem ÖPNV eingeräumt werden (Art. 10, Abs. 2 RL 91/440 Besonderer europarechtlicher Netzzugangsanspruch für grenzüberschreitenden Güterverkehr; Art. 22, Abs. 5 RL 2001/14 Besonderer Vorrang des Güterverkehrs). Diese Vorschriften wurden zwischenzeitlich in deutsches Recht übernommen (§9, Abs. 4 Eisenbahninfrastruktur-BenutzungsVO).

Es ist einleuchtend davon auszugehen, dass sich auf einer **Trasse**, die für die nächsten **100 Jahre genutzt** werden wird, der technisch und wirtschaftlich maximal mögliche Verkehr abspielen wird. Ein Prognosehorizont von 2020 oder 2025 greift jedenfalls viel zu kurz, da die Strecke auch dann erst wenige Jahre in Betrieb sein wird. Aus diesem Grunde ist auch **die Forderung der Bürger plausibel, das „technische Maximum“ der Trasse als Planungsgröße an Stelle der Prognosezahlen einzuführen.**

Verfahrensrechtlich ist es ein gravierender Mangel, dass üblicherweise keine verbindlichen Planungsparameter der DB (zum Betriebskonzept) im Planfeststellungsbeschluss fest geschrieben werden, die bei Überschreitung in Zukunft den

Anspruch auf Nachbesserung auslösen könnten. Diese Praxis sollte daher der Vergangenheit angehören.

2.3 Lärmschutz – Lärmwirkungsforschung – Lärmberechnung – Schienenbonus – novellierungsbedürftiger Rechtsrahmen

Die raumordnerischen Beurteilungen, wonach die Neubaustrecke zwischen Rastatt und Basel an die bestehende Schienenstrecke zu legen sei, sind für den Abschnitt bis Offenburg bereits in den 80iger Jahren ergangen. Auch für den Bereich Schliengen – Süd, Bad Bellingen bis Weil a. Rh. ist das Raumordnungsverfahren bereits im Jahr 1989 abgeschlossen worden (vgl. z.B. Erläuterungsbericht zum PfA 7.2, Hohberg – Friesenheim, S. 19). Die grundlegende raumordnerische Entscheidung für eine Gleisbündelung auch ab Offenburg südwärts bis Herbolzheim ist im Jahr 1990 vom Innenministerium Baden – Württemberg getroffen worden (Schreiben des Innenministeriums vom 5. 11. 1990 Az.: 7- 382/16, vgl. z. B. Erläuterungsbericht zu PFA 7.2, Hohberg – Friesenheim, S. 43). Von einer Güterzugmagistrale war damals allerdings nicht die Rede!

Der jetzt vorgesehene Weiterbau der neuen Gleise neben den alten ab Offenburg südwärts wird in Offenburg und in diesen Gemeinden das Problem des Güterzuglärms noch erheblich verstärken, unter dem diese Anliegerorte schon seit Jahren immer stärker zu leiden haben. **Massive Beeinträchtigung der Lebensqualität, Gesundheitsschäden und Immobilienwertverluste** in Milliardenhöhe **sind einige der Folgen**. Grund dafür sind neben dem Anstieg des Verkehrs **die Privilegien der Bahn:**

- **Der** bei intermittierenden Schallereignissen aus einer zeitlichen Mittelung der auftretenden Lärmpegel **errechnete Mittelungspegel, den niemand hören kann, ist die Grundlage für den Lärmschutz, nicht der tatsächlich gehörte Vorbeifahrpegel eines (Güter)Zuges.**
- **Der Schienenbonus**, der die Bahn den Lärm um zusätzlich **5 dB(A)** „herunterrechnen“ lässt; seit über 25 Jahren wird die Bahn so davon abgehalten, in Innovation und Erneuerung zu investieren. Seine Anwendung schützt nicht die Menschen vor dem Lärm, sondern den Lärm der Bahn vor den Menschen.
- Das **besonders überwachte Gleis**, das bei Güterzügen praktisch wirkungslos ist und ebenfalls besseres Rollmaterial verhindert.
- **Der passive Schallschutz**, der den Außenbereich (Wohnen, Naherholung) nicht schützt und Immobilien entwertet.

Diese Privilegien aus der Zeit des Staatsmonopols bilden den unzeitgemäßen Rechtsrahmen, der die Interessen der Region, der Gemeinden und der Menschen völlig **unterbewertet**. Was die Menschen aufgrund des unzureichenden Lärmschutzes wirklich hören, ist 20 dB(A) - also vier Mal - lauter: **Wo 49 dB(A) drauf stehen, sind 69 dB(A) drin!** (zum Hintergrund der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) siehe **Anhang B**).

Diese einseitig die Bahn bevorzugende Rechtslage muss geändert werden. Denn wenn das Planungsrecht so bleibt wie es heute ist, dann wird es auf dem Rechtsweg keine durchsetzbaren Veränderungen geben. In Kürze, nach der Privatisierung der DB AG, wird sogar ein privates börsennotiertes Unternehmen mit internationalen Eigentümern mit Gesetzeskraft vor den Grundrechten der Bürger auf Gesundheitsschutz und dem Recht der Kommunen auf langfristige Stadtentwicklung geschützt. Diese Überlegungen führten dazu, im Sommer 2006 zusammen mit den Regionalverbänden Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein eine Studie für eine Gesetzesinitiative in Auftrag zu geben (Kurzfassung Prof. Sparwasser, Universität Freiburg; **Anhang C**).

Beide Regionalparlamente unterstützten in ihren Vollversammlungen den Antrag an die Bundesregierung, die Vorschläge zu prüfen und in die gesetzgeberische Arbeit einzubeziehen.

Zwischenzeitlich hat sich im **Schienengüterverkehr ein Paradigmenwechsel** vollzogen: Die Güterzüge sind nicht mehr nur 300 Meter, sondern bis zu 700 Meter lang, sie fahren nicht mehr nur 80 km/h, sondern über 100 km/h und demnächst 120 km/h bzw. bis zu 169 km/h schnell, sie fahren nicht nur zweimal, sondern derzeit 10 Mal, nach dem Ausbau der **Rheintalbahn 20 Mal und künftig noch öfter pro Stunde, insbesondere in der Nacht.**

Die **Gesetzgebung hat auf diese massiven Veränderungen noch nicht reagiert.** Es ist aber sehr fraglich, ob die 16. BImSchV aus dem Jahre 1990 mit dem Schienenbonus aus dem Jahre 1983 bei einer so massiven Belastung der Strecke mit Güterzügen ohne Rücksicht auf ihre Singularität und Sondersituation (**Anhang D**) überhaupt anwendbar ist. Bei der europaweit stärksten Streckenbelastung einen „Schienenbonus für eine geringere Störwirkung des Schienenverkehrslärms“ zu propagieren, ist nicht mehr nachvollziehbar. Die heute schon 30 000 Einwendungen der Bürger zeigen, dass der heutige Rechtsrahmen keine Akzeptanz mehr findet.

In einem „**Bericht zu Lärmwirkungsstudien der Deutschen Bahn**“ aus dem Jahre 2001 sieht das Umweltzentrum der DB AG trotz der stark angestiegenen Lärmbelastung „auch unter den heutigen geänderten Bedingungen und Verkehrssituationen“ keinen Anlass, den Schienenbonus in Frage zu stellen. Unter Lärmwirkungsforschern gilt **der „Bericht“ als unseriöses, unwissenschaftliches** und aufgrund seiner inneren Widersprüche (**Anhang E**) fragwürdiges Machwerk zur „Rettung“ des Schienenbonus. In der politischen Argumentation wird es gerne angeführt, um den Schienenbonus „zu beweisen“. Neuere internationale wissenschaftliche Untersuchungen, insbesondere zur Beeinträchtigung des Nachtschlafs durch Verkehrslärm, finden keinen Schienenbonus, sondern eher einen Schienenmalus (**Anhang F**). **Auf die durch intermittierenden Lärm hervorgerufene Gesundheitsgefährdung bei gestörtem Nachtschlaf wurde erst jüngst wieder hingewiesen (Anhang G).**

Auf die **Konsequenzen einer Abschaffung des Schienenbonus** hat die Deutsche Bahn AG hingewiesen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berichtsanforderung für die Bereinigungssitzung zum HH 2008 des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 15. November 2007 zum Thema: „Schienenbonus“ (Kapitel 1222 - Reg.-Entw. S. 182ff); Berlin, 12. 11. 2007; **Anhang H**): Erforderlich sind dann Troglagen, Tunnellungen und Umsiedlungen anstelle unzureichender Wände, zu ergänzen durch Trassenverlagerungen – Maßnahmen für einen dringend notwendigen Lärmschutz, der nicht stattfindet und der den Menschen durch Anwendung der „Rechtslage“ vorenthalten wird. Was passiert, wenn sich Kommunen nicht im Vorfeld vor den Zumutungen der Bahnplaner schützen, kann derzeit in der Stadt Bühl bei Baden-Baden besichtigt werden, wo inzwischen die Stadtbewohner trotz aller „Schutzmaßnahmen“ der Bahn gegen den weiter angestiegenen Güterzuglärm zu Felde ziehen (**Anhang I**).

2.4 Defizite der Gesetzgebung und politisches Konzept zur Lärmbekämpfung

Lärm ist in Deutschland und auch in Baden-Württemberg schon lange ein gern von der Politik aufgegriffenes Thema – nur leider im Falle Schienenlärm und insbesondere Güterzuglärm in der Nacht folgen den vielen schönen Worten bislang keine Taten. Die Bürgerinitiativen der IG BOHR sind überzeugt, dass es **auf diesem Feld kein Erkenntnisdefizit sondern ein politisches Vollzugsdefizit** gibt.

Schon in den sehr lesenswerten Drucksachen des Deutschen Bundestages aus den Jahren 1999 und 2004 (Dt. Bundestag – 14/2300 vom 15.12.1999, Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen: **Umwelt und Gesundheit – Risiken richtig einschätzen**) und der DS 15/3600 (Dt. Bundestag – Umweltgutachten 2004 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen: **Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern**) sind alle Grundsatzfragen aufgeworfen, der Stand der Wissenschaft dargelegt und die Ziele und Handlungsfelder der Politik aufgezeigt worden. Insbesondere sind im Zusammenhang mit diesem Memorandum die Themen „**umweltbedingte Lärmwirkungen, gesundheitliche Beeinträchtigungen, Schienenverkehrslärm und schrittweise Abschaffung des Schienenbonus, Lärmsanierung, Lärmschutz und Perspektiven für das deutsche Lärmschutzrecht**“ von Interesse.

Um die bestehenden Defizite aufzuzeigen, seien im Folgenden einige **Zitate (DS 15/3600)** aufgeführt:

Ziff. 652: „Der Umsetzungsprozess zur EU-Umgebungslärmrichtlinie steht nicht nur unter dem **Gebot, die unübersichtliche Vielfalt der deutschen Lärmschutzregelungen... zu harmonisieren**, sondern bietet auch die Chance, das **schwerwiegende Defizit des deutschen Rechts, nämlich die segmentierende Betrachtung und Beurteilung verschiedener Lärmquellen in ein Konzept summativer, akzeptorbezogener Bewertung der Gesamtlärmbelastung** der jeweils betroffenen Bevölkerung einzubinden...“

Ziff. 656: „Gerade in städtischen Ballungsräumen setzt die angemessene Bewältigung der Verkehrslärmproblematik eine umfassende und weitsichtige **Gesamtverkehrsplanung** voraus. **Hier fehlt es bislang an einem adäquaten rechtlichen Rahmen.**“

Ziff. 660: „**Es ist in hohem Maße problematisch, dass im Zuge der Wiederertüchtigung zahlreicher Schienenwege in Ostdeutschland auf der Grundlage zweifelhafter rechtsdogmatischer Konstruktionen und offensichtlicher finanzpolitischer Motivationen ein adäquater Lärmschutz versagt wird und damit die Sanierungsfälle der Zukunft geschaffen werden.**“

Gerade das letzte Argument trifft besonders auf die Rheintalbahn zu, wo sich die Gemeinden als die letzten in der Finanzierungskette ab 2018 in der Verpflichtung sehen werden, den frisch eröffneten Sanierungsfall „Rheintalbahn“ zu sanieren!

Es ist bekannt, dass so gut wie nichts passiert ist, was die Umsetzung obiger Ratschläge angeht. Im Gegenteil, die Argumentation lautet noch immer: Wir wissen nichts über die Lärmwirkung (was nicht stimmt), wir haben kein Geld, was auch nicht zu akzeptieren ist. **Die Gesundheit der Bevölkerung muss absoluten Vorrang haben!**

Mit diesem Positionspapier machen die in der IG BOHR kooperierenden Bürgerinitiativen deshalb den Versuch, im Folgenden in Umrissen darzustellen, wie **ein strategischer Ansatz der Politik zur langfristigen Bewältigung des Gesamtverkehrslärms** aussehen könnte. Beispielgebend die Folien, die in einem Vortrag des Referenten Herrn Ueli Fischer vom Schweizerischen Bundesamt für Umwelt (BAFU) – Abteilung Lärmbekämpfung anlässlich eines Symposiums am 28.08.2007 in Olten/CH im Industrierwerk der SBB erläutert wurden (mit freundlicher Genehmigung von dort):

1. Das **Anliegen ist Gesundheitsschutz** – nicht Schutz vor Belästigung, wie noch immer Stand der Argumentation der DB und dem sogenannten Vorsorgeschutz der 16. BImSchV!
2. Die Ansprüche sind hoch – aber auf einen langen Zeithorizont angelegt.

3. Was für die Schweiz als europäisches Transitland gilt, trifft genauso auf die Rheinschiene als „europäische Schlagader“ zu.

Das BAFU denkt in **langen Zeiträumen und integriert**: Nur durch einen **Mix von Gesetzgebung, marktwirtschaftlichen Mitteln und Technischen Innovationen, die ggf. mit staatlichen Anreizen auf Zeit** gefördert werden, und intensiver **Bewusstseinsbildung** ist das Gesamtproblem zu lösen. Diese Elemente und ihr Zusammenspiel sind in **Anhang J** dargestellt.

Auch in Deutschland mahnt das Umweltbundesamt (UBA) bei der Politik seit längerer Zeit ein Gesamtlärmschutzkonzept an. Die bestehende Rechtslage führt nämlich beim Lärmschutz von Bürgern zu Ungleichbehandlungen. Auf den Schutz vor nächtlichem Verkehrslärm bezogen gilt **für den Lärmschutz im Städtebau ein Pegel von 45 dB(A)**, die **Verkehrslärmschutzverordnung schreibt 49 dB(A) vor**, und der **Auslösepegel für Lärmsanierung beträgt 60 dB(A)**. Eine Harmonisierung der Lärmbekämpfungspolitik ist daher überfällig.

Vertreter des Umweltbundesamts (UBA) sind der Meinung, dass im Falle einer hochbelasteten Bahnstrecke wie der viergleisig ausgebauten Rheintalbahn die Anlieger selbst bei Abschaffung des Schienenbonus nicht schlafen könnten. Es gilt daher, die generelle Unzumutbarkeit des von der DB AG am Oberrhein beantragten Trassenausbaus herauszustellen. Mit BADEN 21 haben die Kommunen und Bürgerinitiativen am Oberrhein gemeinsam eine Alternative zur Integration des neuen Verkehrsweges in die Raumschaft entwickelt, die für einen fairen Interessenausgleich sorgt.

2.5 Technische Grundlagen – K-Sohle – LEILA-Drehgestell

Die Bahngesellschaften haben mit ihren **Güterwaggons ein „25 dB(A)-Problem“**. Pressemitteilungen aus dem Bundesverkehrsministerium (z.B. vom 3.12.2007 in der BZ Freiburg: Bund will Flüsterbremsen zügig einführen - Tiefensee stellt Projekt „Leiser Rhein“ vor) suggerieren, dass mit der Förderung der Umrüstung von Güterwagen auf die K-Bremssohle ein „Durchbruch“ bei der Bekämpfung des Schienenlärms gelungen sei. Wenn im Idealfall (vermutlich nach 40 Jahren) europaweit alle Waggons umgerüstet sind, kann sich das Fahrgeräusch Rad-Schiene um 8 bis 10 dB(A) verringern. Dies gilt aber nur für sehr gut gepflegte Gleise, nicht für den durchschnittlich gepflegten Zustand des DB-Netzes, bei dem nur bis 5 dB(A) zu erreichen sind. Also heißt dies, ein Güterzug hat keinen Emissionspegel von 100 dB(A), sondern von bestenfalls 92-95 dB(A). Durch die von der Bahn angestrebte Entwicklung, mehr Güter auf die Schiene zu bringen, werden bis 2025 über 50 % mehr Züge verkehren. Schon dadurch geht rein rechnerisch fast der gesamte Vorteil der Umrüstung auf die K-Sohle wieder verloren – also ist keine Trendwende zu erwarten, sondern bestenfalls ein Gegensteuern bei Erhalt des status quo. Die Umrüstung auf K-Sohle ist ein lobenswerter, aber bei weitem nicht ausreichender Schritt in die richtige Richtung und sicher kein Durchbruch (**Anhang K**). Bei diesem Tatbestand von "leise" oder gar "flüstern" zu sprechen, ist bewusste Irreführung durch die DB, wobei auch die Bürger, aber in erster Linie wohl die Abgeordneten Adressaten dieser Propaganda sind, um sie von Kritik und gesetzgeberischen Maßnahmen der DB gegenüber abzulenken.

Ein echter Durchbruch bei der Reduzierung des Güterzuglärms um 15-18 dB(A) wäre durch die flächendeckende Einführung des LEisen LärmArmen Drehgestells (LEILA-DG) zu schaffen. Dieses Drehgestell ist mit Scheibenbremsen ausgerüstet, das radschädigende Klotzbremsen entfällt. Mit LEILA-DG umgerüstete Güterwaggons können zudem die von den Bahnplanern anvisierte Streckengeschwindigkeit von 140

km/h erreichen. Derzeit wird LEILA zur Serienreife entwickelt, wobei der Fokus auf Betriebssicherheit, Zulassungsfähigkeit und Kostenreduktion gelegt wird. Im Einzelnen werden folgende konstruktiven Änderungen vorgenommen: Weitere Verbesserung der Radsatzkopplung im Hinblick auf höhere Geschwindigkeit und reduzierte Gleisbeanspruchung, Optimierung der Federung, Dämpfung und Lager und schließlich Entwicklung der LEILA e-Version mit rein pneumatischer Bremssteuerung als kostengünstige Einstiegsvariante.

Nach dem Lärm-Symposium vom 28. August 2007, an welchem die Lärmthematik des Schienengüterverkehrs von Experten eingehend beleuchtet wurde, ist das internationale Interesse an LEILA signifikant gestiegen. So plant u.a. das Bundesumweltministerium die Markteinführung von LEILA in Deutschland zu unterstützen. Es liegt auf der Hand, dass moderne, lärm- und verschleissarme Güterwagen nur dann eine Markt-Chance haben, wenn sich diese Mehrinvestition über den Lebenszyklus eines Wagens von 40 Jahren finanziell rechnet. Solange Lärm und Schienenverschleiss nichts kosten, solange wird das auf einer 50 Jahre alten Technologie beruhende und in der Anschaffung äusserst kostengünstige und praktisch flächendeckend genutzte Y 25 Drehgestell mit Klotzbremse nicht zu substituieren sein. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, dass sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland die **Einführung von abgestuften, emissionsabhängigen Trassenpreissystemen** anvisiert wird. Dazu hat das schweizerische BAFU zwei interessante Modelle entwickelt, die ebenfalls im **Anhang J** vorgestellt werden.

3. BADEN 21

Es muss nochmals eindringlich die aktuelle Lage geschildert werden: **Die Schiene als europäische Infrastrukturmaßnahme und Jahrhundert-Großinvestition hat unmittelbare Auswirkung auf Raumentwicklung in großem, d.h. europäischen Maßstab.** Mit Schienenwegen können positive Entwicklungen angestoßen werden (das ganze 19.Jhdt), es können aber in einem so dicht besiedelten Raum wie am Rhein aber genauso leicht Jahrhundertschäden angerichtet werden. **Somit ist die Planung der Rheintalbahn eine unmittelbar politische Aufgabe, deren Zielsetzung lauten muss: Innovation und Investition – JA, Zerstörung eines 2000-jährigen Kulturraumes – NEIN.**

Dafür muss **das sektorale Planen überwunden** werden und die Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Interessen eines Raumes als **integrierte Entwicklungsplanung von der Politik gestaltet und entschieden** werden. Die Bürger fordern **den Primat der Politik gegenüber dem Maßnahmenträger DB** und ihrer rein betrieblichen Interessen. Dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kommt hier eine besondere Verantwortung zu, sollen Verkehrs- und Stadtentwicklung, für die er gleichermaßen zuständig ist, nicht zum Widerspruch geraten. Aber auch das Land Baden-Württemberg ist hier gefordert, seine Bürger und ganze Regionen vor unumkehrbaren Schäden zu bewahren, zumal das Land für die Raumordnung und auch für die Raumordnungsverfahren zuständig war, auf deren Grundlage die derzeitige Planung der DB AG beruht.

Da der Gesetzgeber (zur Zeit noch) nicht zu erkennen gibt, die unter Ziff. 2.3 angesprochenen Punkte (vgl. **Anhang C**) in Angriff zu nehmen, kann die Planung nicht über einen besseren Rechtsrahmen geändert werden sondern nur über Alternativen zur technischen Ausführung und Trassierung.

Die Lösung des Problems mit weitgehender Akzeptanz der Menschen am Oberrhein heißt BADEN 21, die Trassenalternative der Kommunen und der Bevölkerung, die

gekennzeichnet ist durch

- **einen Tunnel durch Offenburg**
- **eine A5-parallele Trasse von Offenburg bis Riegel (Variante 1a)**
- **Mittel- und Teiltiefanlagen mit lokal verstärkten Lärmschutzmaßnahmen (verbesserte KuK2-Variante) von Riegel bis Mengen**
- **teilgedeckelte Tieflage von Mengen bis südlich Buggingen (Bürgertrasse)**

Diese Vorstellungen entstanden im Verlauf der letzten zwei Jahre als Ergebnis der gemeinsamen, intensiven Diskussion der örtlichen Bürgerinitiativen der IG BOHR mit den Gemeinden, dem Regionalverband Südlicher Oberrhein und planenden Ingenieuren (vgl. **Anlage A** – Präsentation BADEN 21). Sie wurden am 24.10.2007 in Berlin einer Reihe von Abgeordneten und Vertretern des BMVBS und am 14.12.2007 im Regierungspräsidium Freiburg Herrn Innenminister Heribert Rech vorgestellt.

Der Neubau zweier zusätzlicher Gleise bietet jetzt am Oberrhein die **große Chance**, den **Transitgüterverkehr vollständig auf die beiden neuen Gleise** zu verlagern und diese deutlich **außerhalb der Ortslagen** sowie da, wo erforderlich, in gedeckelter Tieflage zu führen. So ließen sich die verheerenden Auswirkungen des massiven Schienengüterverkehrs auf die bisherigen Anliegerorte weitgehend vermeiden. Das Prinzip der ortsfernen Trassierung wurde mit Erfolg bei der Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart angewendet. Dort ist im Hügelland die Strecke so geführt, dass die Grenzwerte allein mit aktiven Schallschutzmaßnahmen, also mit Schallschutzwänden und -wällen, eingehalten wurden. Diese Art des Streckenbaus ist offensichtlich durch eine Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Landesregierung (Neubaustreckenerlass des Landes Baden-Württemberg vom 15.12.1978) zustande gekommen (Quelle: LfU 8. Lärmvorsorge beim Ausbau des Eisenbahnstreckennetzes; D. Krebs, Deutsche Bahn AG, Mai 2005). Darüber hinaus böte eine **Trennung der Schienenverkehrsarten eine deutlich höhere Trassenkapazität als bei einem Betrieb mit Mischverkehr**. Diese Argumentation verwendet die DB AG selbst, um die Verkehrstrennung auf der geplanten Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zu begründen.

Da nach EU-Recht in Zukunft der Internationale Güterverkehr gegenüber dem Personenfern- und -nahverkehr auf der Schiene bevorzugt abzuwickeln ist, sind umso dringlicher zwei separate Güterzuggleise vonnöten, um maximalen Durchsatz für Güterzüge zu schaffen, die dann ungestört vom Personenverkehr fahren können. Die Zugzahlprognose 2015 erwartet nachts 155 Güterzüge in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr, also im Mittel alle drei Minuten ein Güterzug. Im Dreiminutentakt bedeutet das 20 Güterzüge pro Stunde, somit 480 Güterzüge täglich pro Gleis, also 960 normale Güterzüge pro Tag für 2 Gleise. Die Kapazität der beiden NEAT-Tunnel Gotthard und Lötschberg liegt bei 330 langen Güterzügen, also rd. 660 normalen Güterzügen. Die Kapazität der NEAT-Tunnel begrenzt im wesentlichen die Zahl der Güterzüge auf der Rheintalbahn, d.h. die beiden Gütergleise an der Autobahn können nicht maximal ausgelastet werden. **Folglich besteht nicht die geringste Notwendigkeit, Güterzüge auf der Altstrecke durch die Ortschaften fahren zu lassen. Das Betriebskonzept der Bahn muss also zwingend auf die Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr ausgerichtet werden.** Blicke es bei der Bündelung der 4 Gleise und dem Betriebskonzept der Bahn, langsamen und schnellen Verkehr zu trennen, müssten Güter- und Nahverkehrszüge sich die beiden bestehenden Gleise teilen. Das begrenzt die Kapazität für Güterzüge und/oder dünnt den Nahverkehr aus. Beides ist nicht akzeptabel.

3.1 Lösung für Offenburg

In Offenburg soll nach den Bahnplänen die gesamte Stadt in Nord-Süd-Richtung durch die Güterzuggleise zusätzlich durchschnitten werden. Für die nördlichen Stadtteile, die Innenstadt mit dem Bahngraben, den Bereich „Zähringer Kurve“ mit seiner 90°-Kurve und die südwestlichen Stadtteile bedeutet schon der heutige Zustand gesundheitsgefährdende Verlärmung, beträchtliche Erschütterungen und – wegen der schweren Zugänglichkeit im Bahngraben für Rettungsdienste – eine erhebliche Bedrohung durch Gefahrgut-Transporte.

Die nach den Bahnplänen vorgesehenen, bis zu 8 m hohen Schallschutzwände von insgesamt 16 km Länge in Verbindung mit den zusätzlich erforderlichen Schallschutzfenstern würden vor allem eines bewirken: Eine akustische Käfighaltung für weit mehr als 10.000 Menschen in ihren Wohnungen! Weitere insgesamt 22 Bildungseinrichtungen und vereinzelte Pflegeeinrichtungen unmittelbar im Bereich des Lärmteppichs werden ebenfalls die verheerende Wirkung derartigen „Lärmschutzes“ spüren.

Nachweislich kommt es heute schon entlang der Strecke zu immensen Wertverlusten an Immobilien, die sich bei einer Realisierung der Bahnpläne zu einer Größenordnung von mehreren hundert Millionen Euro summieren würden. Ebenso sind vermehrt beobachtete Um- und Auszüge heute bereits Anzeichen für die beginnende soziale Verödung längs der Bahnstrecke.

Angesichts solcher heute schon zu belegenden Entwicklungen wäre für Offenburg eine Stadtentwicklung nach den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (!) nicht mehr möglich. Dazu gesellt sich noch ein betriebswirtschaftlicher Unsinn für eine Güterzugstrecke durch das Herz der Stadt: Bereits heute kommt es, bedingt durch den Querungsverkehr mit der Schwarzwaldbahn und durch die 90°-Kurve, zu zahlreichen, bis zu 25 Minuten langen, Standzeiten von Güterzügen mitten im Stadtbereich. Es ist leicht auszurechnen, welche Konsequenzen das bei einer Verdoppelung der Güterzugzahlen hätte !

Die bisherige Bahnplanung würde also eine Vielzahl nicht beherrschbarer Probleme schaffen, mit schädlichsten Folgen für die Zukunft der Stadt. Als Alternative drängt sich der von Gemeinderat, Stadtverwaltung und Bürgerinitiativen gemeinsam vertretene Bau eines Güterzugtunnels auf, nördlich des Bahnhofs beginnend und westlich der Bestandsstrecke geführt. Nach der inzwischen optimierten Planung betragen die Zusatzkosten für diesen Tunnel gegenüber der Billigstplanung der Bahn ca. **170 Millionen Euro**: Ein Bruchteil dessen, was der Stadt durch die Bahnpläne als Schädigung für Generationen droht. Das gilt für die lärmbedingte Gesundheitsgefährdung ebenso wie für die Bildungsbeeinträchtigungen, für die Immobilienwertverluste ebenso wie für die soziale Verödung, und auch der Beeinträchtigung durch lange Standzeiten wäre abgeholfen: Eine ungehinderte Fahrt durch einen Güterzug-Tunnel bedeutet einen ganz offenen Fahrtzeitgewinn. Dieser Fahrtzeitgewinn würde sich bei der vorgesehenen Weiterführung der Güterzugstrecke südlich von Offenburg an der Autobahn noch deutlich erhöhen. – **Diese Kombination „Güterzugtunnel mit anschließender autobahnparalleler Trassenführung“ zeigt zugleich die organische Zusammengehörigkeit der einzelnen Bestandteile des IG BOHR-Konzepts BADEN 21.**

3.2 Lösung für den Streckenabschnitt südlich Offenburg bis Riegel

Im Streckenabschnitt südlich von Offenburg bis Riegel hätten die Städte Lahr, Mahlberg-Orschweier, Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen unter ähnlichen Verhältnissen wie in Offenburg zu leiden. Die von Herbolzheim bis Kenzingen auf einer Länge von 6,5 km und bis zu 15 m hohen geplanten monströsen Überwerfungsbauwerke stellen einen Eingriff in Klima, Grundwasser und Boden dar, der in Deutschland bisher beispiellos ist. Erheblich betroffen wären auch kleinere Orte wie z.B. Niederschopfheim, Kippenheim, Kippenheimweiler und Hecklingen. Bei einer Orientierung an den größten Betroffenheiten hinsichtlich Lärm, Erschütterungen, Feinstaub und unkalkulierbarer Risiken des Gefahrguttransports, die auf dem genannten Streckenabschnitt ca. 90 % der Bevölkerung umfassen, ist die von der DB AG beabsichtigte Führung der Neubaugleise neben der Altstrecke völlig inakzeptabel. Die genannten Konflikte sind mit der Antragstrasse der DB AG technisch nicht zu lösen.

Die Lösung des Problems liegt in einer Verlagerung der Neubautrasse an die A5, an der sie östlich entlang verläuft. Davon wären Ortschaften wie z.B. Hofweier, Friesenheim und Ettenheim aufgrund der von der Alternativtrasse tangierten Gemarkungsflächen nur marginal betroffen. Jedoch ergäben sich neue Lärmbetroffenheiten insbesondere für die Ortschaften Schutterzell, Kürzell und Grafenhausen. Für diese Ortschaften wären lokale Lärmschutzmaßnahmen, z.B. kurze gedeckelte Troglagen, vorzusehen. Im Falle von Grafenhausen wäre eine Troglage durch die Unterfahrung des Autobahnzubringers bereits gegeben. Die Überwerfungsbauwerke bei Herbolzheim-Kenzingen wären an dieser Stelle überflüssig, da Personen- und Güterverkehr bereits vor dem Offenburger Tunnel in Tieflage entmischt würden. Für Riegel ergäbe sich eine leichte Zunahme der Lärmbetroffenheit, der durch verstärkte aktive Schallschutzmaßnahmen zu begegnen wäre. An der Lärmbetroffenheit für Schutterzell würde sich praktisch nichts ändern. Für die A5-nahen Ortschaften ergäbe sich aus einem integrierten Lärmschutz von Autobahn und Güterbahn ein Mehrwert.

Bei Willensäußerungen der einzelnen Kommunen für und wider die A5-parallele Trasse sollte das Gewicht der Stimmen berücksichtigt werden. So ist bei der Abwägung zu beachten, dass z.B. die Stimme von Lahr aufgrund der großen Betroffenheit ein erheblich größeres Gewicht als die Stimme Ettenheims haben muss, das von der Trassenverlagerung praktisch nicht betroffen ist. Für ein realistisches Bild der Stimmungslage sind nicht die Kirchtürme, sondern die Köpfe zu zählen. Eine **Übersicht über die größten Betroffenheiten durch den Güterverkehr auf der Rheintalbahn zeigt Anhang L mit einem Ansatz für die Stimmengewichtung und einer Quantifizierung der Betroffenheiten mit einem Kosten-Nutzen-Vergleich** gemäß des im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP '03) Teil IIIA angegebenen Ansatzes für die Zahl der betroffenen Personen und die Folgekosten. **Mit der A5-parallelen Variante 1a können deutlich über 90% der Betroffenheiten hinsichtlich Lärm, Erschütterungen, Feinstaub und Gefahrguthavarie, also auch im Sinne einer auch künftig noch möglichen Stadtentwicklung, nachhaltig vermieden werden. Die Restbetroffenheiten sind durch lokale technische Maßnahmen in den Griff zu bekommen.**

Bei der geschilderten Lösung handelt es sich um die vom Ing.-Büro Seibert untersuchte sog. Trassenvariante 1a mit ihrem Verlauf östlich neben der A5, die mit einer Ertüchtigung der Altstrecke auf eine ICE-Geschwindigkeit von 200 km/h einhergeht (diese Ertüchtigung wäre eine „wesentlich Änderung“ i.S. von §1 16. BImSchV mit einem Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge an der ertüchtigten Altstrecke). Im Vergleich zur Bahnplanung, die eine Geschwindigkeit von 250 km/h vorsieht, ergäbe sich auf dem genannten Teilstück ein Zeitverlust von weniger als 2 Minuten. Dieser Zeitverlust ist in der Praxis vernachlässigbar, da aufgrund der hohen Bahnhofsichte in

diesem Streckenabschnitt der ICE ohnehin kaum über 200 km/h Maximalgeschwindigkeit hinauskommt (in Bahnhöfen ist die maximale Zuggeschwindigkeit auf 200 km/h begrenzt!). Diesem marginalen Nachteil stehen zwei große Vorteile gegenüber, zum einen das Heraushalten von Lärm, Erschütterungen, Feinstaub und Gefahrgut durch Güterzüge aus den Ortslagen, zum anderen eine kostengünstige Ertüchtigung der Altstrecke, für die der Schienenabstand beibehalten werden kann. **Die anfallenden Zusatzkosten liegen zwischen 80 Millionen und 100 Millionen Euro, die die Mehrkosten der von der DB AG gewünschten Überholgleise bereits enthalten.**

Die **Trennung von Güter- und Personenverkehr auf der Schiene wird wegen des damit verbundenen Effizienzgewinns von EU-Verkehrspolitikern vorgeschlagen und entwickelt sich in Europa zum Standard (EU-Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“)**. Während die Bahnplaner beim Ausbau der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg - Riegel einen Mischverkehr propagieren, sehen ihre Planungen im Abschnitt Riegel - Buggingen eine Trennung von Güter- und Personenverkehr vor. Dies kann prinzipiell rechtlich vorgeschrieben werden. Möglich ist eine solche Vorgabe des Nutzungszwecks, wenn er durch sachliche Gründe gerechtfertigt ist. Das hat das OVG Münster für die Nord-Süd-Verbindung Berlin und die Neubaustrecken Nürnberg - Ingolstadt angenommen und dies vor allem mit dem zusätzlichen Gefahrenpotenzial begründet, das mit einer Mischnutzung aus Personenverkehr und Güterverkehr verbunden ist. Auch könne der Grundsatz größtmöglicher Pünktlichkeit durch solche Mischverkehre leiden (OVG Münster, B. v. 26.3.2007-13 B 2592/06). Diese Situation ist ohne Abstriche auf die Oberrheinstrecke der DB AG übertragbar. Die Entlastung der bestehenden Rheintalstrecke vom Güterverkehr hätte zudem den großen Vorteil, dass für den **Ausbau des Nahverkehrs freie Kapazitäten** entstehen. Dies liegt im besonderen Interesse des Landes in seiner Mitverantwortung für den ÖPNV.

3.3 Lösung für den Streckenabschnitt Riegel bis zum Nordportal des Mengener Tunnels

In diesem Streckenabschnitt sieht die Planung der DB AG vor, die Neubaustrecke **als Güterzugstrecke parallel zur A5 zu führen – dies wird als grundsätzlich richtige Bündelung der Emittenten begrüßt!** Ziel dieser Streckenführung war der Erhalt der Anbindung des Hauptbahnhofs Freiburg an das ICE-Netz und die Entlastung der Innenstadt vom Transitgüterverkehr. Diesen Vorteil haben damit auch die Kommunen Kündringen, Teningen, Emmendingen, Denzlingen und Gundelfingen, die auf eine möglich rasche Realisierung der Ausbaumaßnahme drängen.

Die Entlastung der genannten Kommunen und der Kernstadt von Freiburg müssen die westlichen Freiburger Stadtteile Hochdorf, Rieselfeld, Landwasser, Lehen und Tiengen sowie die Orte Nimburg, Holzhausen, Benzhausen und Umkirch mit mehr oder weniger erheblichen neuen Belastungen bezahlen. Insgesamt sind dies mehrere zehntausend Einwohner. Nach der DB-Planung verläuft die Trasse auf Höhe der Autobahn, wodurch mit den Schallschutzwänden ein bis zu 8 m hohes, festungsartiges Bauwerk auf 8 km Länge quer durch die Landschaft schneidet. Insbesondere die Freiburger Ortsteile Landwasser, Lehen und Hochdorf sind davon betroffen. Zum heute schon sehr hohen Dauerlärm der A5 käme der noch höhere Nachtlärm der Güterzüge hinzu. Eine Stadterweiterung im Westen ist dann für Freiburg nicht mehr möglich. Verständlicherweise fordert die Bevölkerung dieser Agglomerationen einen wesentlich besseren Lärmschutz, als ihn die Bahn auf der Basis der 16. BImSchV vorsieht. Deshalb gaben die betroffenen Gemeinden **Ende 2006 gemeinsam eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, mit dem Ziel, deutliche Verbesserungen gegenüber der DB-Planung zu erreichen (sogen. KuK-2 Variante).**

Da eine Lärminderung durch Trassenverlagerung ausscheidet, ist eine Gradientenabsenkung der Trasse in Mittellage in Kombination mit Galerien, künstlichen Einschnitten und gekröpften Schallschutzwänden die Lösung für weite Abschnitte. Tieflagen scheiden wegen der hydrogeologischen Verhältnisse in der Freiburger Bucht aus. Für die Gemarkung Freiburg ist eine deutliche Verbesserung im Bereich zwischen Tunisee und Lehener Bergle durch Absenkung der Trasse um bis zu 4,5 m möglich. Dadurch reduziert sich die extreme Hochlage der Bahnplanung (Autobahnniveau) um ca. die Hälfte. Möglich wird diese neue Trassierung durch die Absenkung der querenden Breisgau S-Bahn.

Im Bereich der Dreisam- und Zubringer-Mitte-Querung der Bahn in Hochlage müssten weitere Maßnahmen (z.B. Schienenabsorber) eingesetzt werden. Auch Gestaltungsfragen sind wegen der exponierten Lage der Trasse dort einzubringen. Vor dem Mengener Tunnel wäre eine Gradientenabsenkung von ca. 3,0 m möglich. Genauere Untersuchungen sind erforderlich, um noch vorhandene weitere Absenkungspotenziale voll auszuschöpfen. Für die Verbesserung des Schallschutzes werden zusätzliche technische Maßnahmen an den vorgesehenen Schallschutzanlagen vorgeschlagen.

In der Gesamtbewertung ergibt sich durch die vorgeschlagenen Änderungen eine deutliche Verbesserung für die von der Bahn verursachte Lärmbelästigung, der Wegfall aller passiven Maßnahmen und eine geringere Beeinträchtigung des Landschaftsbilds. **Die Zusatzaufwendungen bewegen sich in einem realistischen und machbaren Kostenrahmen von ca. 80 Millionen Euro.**

3.4 Lösung für den Streckenabschnitt vom Südportal des Mengener Tunnels bis südlich von Buggingen

Im fraglichen Streckenabschnitt wird bei der DB-Planung vom Bündelungsprinzip mit einem vorhandenen Verkehrsweg abgewichen. Im Gesamtverlauf der Strecke von Karlsruhe nach Basel ist dies nur hier der Fall. **Die Trasse für die beiden neuen Gleise, die ausschließlich für den Güterverkehr vorgesehen sind, schneidet mitten durch die freie Landschaft in einem bisher weitgehend ruhigen Gebiet. Es kommt zu einer Neuverlärmung großen Ausmaßes**, auf die sich die Bevölkerung und die Gemeinden der Raumschaft nicht einstellen konnten und die sie nicht akzeptieren werden. Hinzu kommen die erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Trenn- und Zerschneidungswirkung der auf einem Damm geführten Bahntrasse mit 16, z.T. bis zu 10,60 m hohen, Brückenbauwerken auf einer Strecke von nur 9,4 km. Damit wäre die Naherholungslandschaft, insbesondere im Umfeld von Bad Krozingen - immerhin Baden-Württembergs umsatzstärkstem Heilbad - bis zur Unkenntlichkeit verunstaltet und so optisch und akustisch ruiniert. Problematisch ist zudem der Verlust großer Ackerflächen mit ihren für Sonderkulturen wertvollen Böden. Gradientenabsenkungen, Tief- und Troglagen sind Mittel des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die zerschneidungsbedingte Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds so ausgleichen können, dass sie optisch nicht mehr wahrnehmbar sind. Zu diesem Ausgleichszweck kann auch eine (massive) Tunneldecke in das Konzept der Ausgleichsmaßnahmen einbezogen werden. Diesen Weg hat z.B. die Planfeststellungsbehörde mit dem "Landschaftstunnel" Altglienicke beschritten. Praktisch gleichartige Lösungen wurde auch in Baden-Württemberg mit den Landschaftstunneln Forst und dem Pfingstbergtunnel realisiert.

In Anlehnung daran sieht die von den **betroffenen Kommunen im südlichen Breisgau und nördlichen Markgräflerland finanzierte Alternativplanung „Bürgertrasse“** vor, die

Bahn auf der Raumordnungstrasse in Tieflage praktisch stets über dem Grundwasserspiegel fahren zu lassen. Seitlich sind steile Böschungen mit einer Polsterwand konzipiert, um den Geländeverbrauch zu minimieren. Die Trasse wird an mehreren Stellen mit sog. Landschaftsbrücken "überdeckelt", die als Gelände auch für den Ackerbau oder zumindest als Ausgleichsfläche nutzbar sind. Vorteil dieser Variante gegenüber der Bahnplanung ist zudem die Lärmreduzierung auf ein Drittel. Eine relativ geringe Lärmbelastigung wird bereits in einer Entfernung von 400 bis 500 Metern von der Trasse erreicht, während die DB-Trasse dies erst zwischen 1400 und 1500 Metern schafft. Damit schrumpft die Breite des Lärmkorridors von fast 3 km auf unter 1 km und verschont so selbst die trassennahen Ortschaften. Das Zusammenreffen der Neubaustrecke mit der bestehenden Rheintalbahn wird nach Süden in das freie Feld zwischen Buggingen und Hügelheim verlagert. So kann die Bündelung der Gleise mit einer Vielzahl von Weichen direkt vor Buggingen mit seinen Ortsteilen Seefeldern und Kalisiedlung vermieden und deren Bewohnbarkeit erhalten werden. Mit der Bürgertrasse bleibt die Naherholungslandschaft weitgehend erhalten, die Erholungswirkung wird nicht beeinträchtigt. Zudem wird fruchtbares Ackerland bewahrt, die Tier- und Pflanzenwelt geschont und die landwirtschaftliche Nutzung gesichert. Die Trasse ist optisch und akustisch fast nicht mehr wahrnehmbar. Hinsichtlich der Schutzgüter Wohnen und Wohnumfeld, Kur und Erholung, Tiere und Pflanzen, Gewässer, Boden, Landschaft, Klima, Luft und Kulturgüter fällt der Vergleich mit der vorgelegten Bahnplanung eindeutig zugunsten der Bürgertrasse aus. **Die Zusatzkosten dafür liegen bei ca. 160 Mio. Euro.**

In der Summe liegen die durch BADEN 21 verursachten Zusatzkosten bei ca. 500 Millionen Euro, die über eine Bauzeit von ca. 10 Jahren zu verteilen wären – bei einer kalkulatorischen Nutzungsdauer von 100 Jahren.

4. Zeithorizont

Das **Betriebskonzept der DB AG, den schnellen und langsamen Verkehr zu entmischen, muss durch eine Entmischung von Personen- und Güterverkehr ersetzt** werden. Dabei wird erwartet, dass sich das Betriebskonzept an den vom Bahnbetrieb betroffenen Menschen orientiert und die Menschen sich nicht am Betriebskonzept der Bahn zu orientieren haben. Mit BADEN 21 ist dies ohne Nachteile möglich. Die vorgeschlagenen Trassenalternativen sind so konzipiert, dass sie einem vernünftigen Betriebskonzept nicht entgegen stehen.

Im Streckenabschnitt **von Riegel bis südlich von Buggingen folgen die vorgeschlagenen Alternativtrassen im wesentlichen der Linienführung der Antragstrasse der DB AG.** Die erforderlichen Umplanungen hielten sich in zeitlichen Grenzen.

Für den **Tunnel Offenburg und die autobahnparallele Trasse bis Riegel wäre eine weitgehende Neuplanung einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung und erneuter Offenlegung in den Abschnitten 8.0 und 7.4 erforderlich.** Dies dürfte auf der Basis der bereits erfolgten Vorarbeiten eine zusätzliche Planungszeit von rund einem Jahr bedeuten. Dies ist aus Sicht der IG BOHR **keine gravierende Verzögerung**, denn die noch ausstehenden Offenlegungen und Erörterungen sind ohnehin noch zu erledigen. Die Zahl der Einwendungen und zeitraubender Gerichtsverfahren ginge drastisch zurück. Für die autobahnparallele Trasse spricht zudem die kürzere Bauzeit, die weitgehende Entlastung der Bevölkerung von jahrelangem Baubetrieb und die geringere Beeinträchtigung des laufenden Bahnbetriebs. Durch die mehrjährigen Verzögerungen beim Bau des Gotthardtunnels ist nach derzeitiger Lage ein Zeitfenster von 7-8 Jahren entstanden, das bei vorhandenem Willen genutzt werden

kann. Ihrer vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Schweiz könnte die Bundesrepublik noch immer nachkommen. Es besteht also keine Eile.

im übrigen gilt es, die bisherigen Äußerungen zur angestrebten Fertigstellung kritisch zu hinterfragen: Weder gab es oder gibt es bis heute einen verbindlichen Planungs- und Bauzeitenplan, noch sind die Baufortschritte in der Schweiz geeignet, mit Zeitdruck zu argumentieren. Die Inbetriebnahme war früher mit dem Jahr 2012 angesetzt, von dem heute niemand mehr spricht. Nach Belieben werden dann 2015, 2018 oder mehr als 2020 genannt. So lange die Bundesregierung kein integriertes Planungs- und Finanzierungskonzept haushaltstechnisch verbindlich verabschiedet hat, ist nicht Eile vordringlich, sondern es bedarf der bestmöglichen Planung angesichts eines Jahrhundertbauwerks mit seinen Langzeitwirkungen für viele Generationen. Eine bessere Planung darf auch nicht deshalb unterlassen werden, nur weil die schlechte Planung bisher schon Zeit und Geld gekostet hat.

5. Finanzierung der Zusatzkosten

Für die DB AG gibt es generell zum Ausbau der Rheintalbahnen keine Alternative. Die von ihr vorgelegte Planung für eine europaweit beispiellose Haupteisenbahnstrecke, die als „Schlagader Europas“ den Raum am Oberrhein schwer beeinträchtigen und jede vernünftige Stadtentwicklung unmöglich machen wird, ist unzumutbar. Mit BADEN 21 haben die Kommunen und Bürgerinitiativen am Oberrhein gemeinsam eine Alternative zur Integration des neuen Verkehrsweges in die Raumschaft entwickelt, die für einen fairen Interessenausgleich sorgt. Die unter Ziff. 3 - Baden 21 - zusammengefassten und im Wesentlichen beschriebenen Alternativen zur vorgelegten Planung der DB AG verursachen nach Untersuchungen kompetenter Ingenieurbüros Zusatzkosten von insgesamt ca. 500 Millionen Euro, die auf rd. 10 Jahre Bauzeit zu verteilen sind. Angesichts einer Baumaßnahme mit Langzeitbestand über viele Generationen, die der Vorhabenträgerin erhebliche Wachstumschancen ermöglichen wird, sind diese Zusatzkosten mehr als gerechtfertigt. Dagegen ist die von der DB AG vorgeschlagene Billiglösung nichts anderes als eine gigantische, einseitig zu Lasten der Menschen am Oberrhein gehende Kostenverlagerung. Für die Folgeschäden einer inakzeptablen Planung müssten die Gemeinden und Bürger der Region bezahlen mit ihrer Gesundheit, Landschaft, Verlust an Erholungswert und Immobilienwerten, Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche. Die von der Bahn geplante Trasse ist daher volkswirtschaftlich inakzeptabel und in Wirklichkeit erheblich teurer als BADEN 21. **Nicht Lärm- und Umweltschutz, sondern unterlassener Lärm- und Umweltschutz wird teuer!**

BADEN 21 bietet eine Ausbauqualität, die dafür sorgt, dass die DB AG ihre Gewinne nicht auf dem Rücken lärmgeplagter Menschen und massiv beeinträchtigter Entwicklungsperspektiven der Kommunen erwirtschaftet. **In den laufenden Planfeststellungen ist BADEN 21 im gültigen Rechtsrahmen realisierbar, wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. Die Bevölkerung am Oberrhein erwartet diesen politischen Willen auf Bundes- und Landesebene, der die Notwendigkeit von BADEN 21 anerkennt.**

Es handelt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt um eine rein politische Entscheidung, die Weichen in die Zukunft richtig zu stellen. Dazu gehören

- **die positive Entscheidung im Landtag Baden-Württemberg, BADEN 21 zu unterstützen**

- **das erfolgreiche Spitzengespräch zwischen MinPräs Oettinger, BMV Tiefensee und VorstandVS Mehdorn**
- **die Beauftragung der Neuplanung in den oben geschilderten Abschnitten Offenburg bis Riegel und Umplanung in den südlichen Abschnitten**
- **Fortsetzung der Planverfahren in den südlichen Abschnitten.**

Diesen Willen vorausgesetzt, werden sich auch Möglichkeiten für die Finanzierung der Zusatzkosten finden lassen. **In erster Linie ist hier der Bund in der Pflicht, aber auch die DB AG, die von der Ausbaumaßnahme am meisten profitiert. Auch das Land Baden Württemberg wird sich in seiner Verantwortung für den südbadischen Landesteil angemessen an den Kosten beteiligen müssen.** Dass eine solche Mischfinanzierung möglich ist, zeigt eindrucksvoll das gerade jetzt verabschiedete „**Rüdesheimer Modell**“ (Anlage M), eine quasi epochemachende Lösung für die Finanzierung des Rüdesheimer Bahntunnels, die dem bahnlärmgequälten Mittelrheintal neue Hoffnung gibt. **Die vereinbarte Mischfinanzierung ist ein beredtes Beispiel dafür, was möglich ist, wenn alle Beteiligten nur wollen.** Die Lösung ist ein exzellentes Modell für die Finanzierung von BADEN 21 als eine zukunftsweisende, nachhaltig wirksame und vertrauensbildende Maßnahme im Sinne eines fairen Interessenausgleichs unter allen Beteiligten und wird beispielgebend zur Nachahmung empfohlen. Die baden-württembergische Kostenbeteiligung ergibt sich einerseits aus der bis jetzt noch bestehenden (stillschweigenden) Zustimmung zu den Bahnplänen in der Regionalplanung des Landes. Und im besonderen ergibt sich diese Kostenbeteiligung vorausschauend im Hinblick auf die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit der 34. BImSchV.

Bei Realisierung des Ausbaus der Rheintalbahn anhand derzeit vorliegender Pläne der DB AG ergäbe sich bereits für das Jahr 2018 ein Sanierungsfall und für die betroffenen Kommunen immense Kosten bei der Umsetzung der erforderlichen Lärmaktionspläne, die ohne massive Landesbeihilfe nicht zu bewältigen wäre. Es ist dem Land anzuraten, schon jetzt die durch den Ausbau der Rheintalbahn gebotene Chance zu nutzen, die aufgrund der Trassenverlagerung erheblich geringeren Kosten für die Erstellung und Umsetzung einer integrierten Lärminderungsplanung für den gebündelten Verkehrsweg A5-Bahnneubaustrecke zu ermitteln, die bei der Umsetzung der Lärmaktionspläne ohnehin aufzubringen wären. Mit diesem Kostenanteil könnte sich das Land quasi aufkommensneutral an BADEN 21 beteiligen. Alternativ wäre zu prüfen, ob das Land auf dem Wege der Vorfinanzierung den Weg für BADEN 21 frei machen kann. Auch in die Bemühungen um eine weitestgehende Ausschöpfung von EU-Fördermitteln für die grenzüberschreitende „Schlagader Europas“ am Oberrhein sollte sich das Land einschalten.

6. Erwartungen an die Politik

Erwartungen an das Regierungspräsidium als Anhörungsbehörde zum weiteren Verfahren

Das RP hatte schon wiederholt zugesagt, bis nach Abschluss des avisierten Spitzengesprächs zwischen Ministerpräsident Günther Oettinger, BMV Wolfgang Tiefensee und VVS Hartmuth Mehdorn (voraussichtlich verschoben von Mitte 2007 auf Mitte 2008) keine abschließenden Stellungnahmen für das EBA zu erlassen – das halten die Bürgerinitiativen der IG BOHR beim gegenwärtigen Entwicklungsstand der politischen Debatte für richtig und der Sache angemessen

Die Weiterführung der Verfahren, Offenlagen und Erörterungstermine, ist nachvoll-

ziehbar, da nur so im formalrechtlichen Sinne die Vorstellungen zum Gesamtprojekt BADEN 21 als Einwendungen der Bürger und als Stellungnahmen der Gemeinden Eingang in das Planfeststellungsverfahren finden können.

Damit können die 1A -Trasse und der Offenburger Tunnel verfahrensrechtlich eingebracht werden. In den PfA südlich Riegel bis Buggingen sind schon oder werden die Varianten über die Offenlagen eingebracht.

Erörterungen sollten nur in der angemessenen Bündelung von Planfeststellungsabschnitten (PfA) erfolgen, so dass keine negativen Vorfestlegungen für die gesamte Trasse BADEN 21 erfolgt. Wie sich diese Änderungen bei den bereits offengelegten PfA einbringen lassen, ist noch zu prüfen.

Zur Zeit werden laut Information des Regierungspräsidiums die Trassenvorschläge von der DB „ergebnisoffen und in der gleichen Tiefe und Breite, ggf. mit eigenen zusätzlichen Varianten“ geprüft (Zusage der Bahnvorstände bei ihrem Besuch im RP Freiburg, Sommer 2007). Nach abgeschlossener Prüfung sollen, wie vom RP angekündigt, die Ergebnisse durch die Bahn und das RP veröffentlicht und erläutert werden. Daran wird sich ein Erörterungsprozess in den Bürgerinitiativen, Gemeinden und im Regionalverband anschließen müssen. Zur Zeit liegen der IG BOHR keine weiteren Erkenntnisse vor.

Erwartungen an die Gemeinden

Zentrale politische Aufgabe zwischen Offenburg und Riegel ist es, den **möglichst weit reichenden Konsens zur Tunnelplanung und der autobahnparallelen Variante-1A zwischen den Kommunen** herzustellen. Hier erwarten die Bürger eine der regionalen Zielsetzung angemessene Lösung, nicht das Beharren auf kaum nachvollziehbaren kommunalen Eigeninteressen.

Eine besondere Rolle kommt aus Sicht der IG BOHR hierbei dem **RVSO** zu. Dieser kann eine **moderierende Rolle** auf der Grundlage der Betroffenheit in den Gemeinden einnehmen. In der Vollversammlung im Dez. 2007 wurden entsprechende Mittel bewilligt. Nach Abschluss und Veröffentlichung der oben zitierten bahnseitigen Prüfung der Alternativen können Umfang und Inhalt der Aufgabe für den RVSO näher bestimmt werden.

Ein Signal der Gemeinden an die Landesregierung und nach Berlin wäre der (beitragsfreie) **Beitritt der Gemeinden längs der Trassen zur IG BOHR!** Das mag auf den ersten Blick unangemessen erscheinen. Aber nach wie vor gilt: Einigkeit macht stark – und das Gewicht Südbadens wird in Berlin nur zur Kenntnis genommen, wenn alle regionalen Kräfte aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sich vereinen. Die Bürger und die Bürgermeister haben hier keinen Dissens!

Weiter wird vorgeschlagen, dass dieses Memorandum zu **BADEN 21 als Grundlage für Resolutionen aller Gemeinden von Riegel bis Buggingen** wird. Von der Bundesregierung ist zu fordern, dass sie unverzüglich die Planung für die neuen Trassen von Offenburg bis Riegel beauftragt und hierfür die Planungsmittel bereit stellt.

Den Kommunen muss klar sein, dass auf sie in absehbarer Zeit im Zuge der Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie gemäß 34. BImSchV erhebliche Kosten für die Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen zukommen werden, insbesondere wenn es gilt, den Bahnlärm als stärkste Lärmquelle zu bekämpfen. Das im Auftrag der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) und des Umweltministeriums Baden-Württemberg (FE-Nummer 4500006768/33)

erstellte Gutachten von Herrn Prof. Lutz Wicke „**Grundlagenuntersuchung über erfolgreiche Lärmschutzkonzeptionen – Ein kommunales Verkehrslärm-Sanierungskonzept für eine gesundheitsunbedenkliche Lärmbelastung und zur Verbesserung der kommunalen Lebensqualität**“, das seit Januar 2008 vorliegt, kommt im Abschnitt **IV.E.2 Minimaler Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen im Bereich des überkommunalen Schienenverkehrs** zu folgendem Schluss: „**Der deutsche Gesetzgeber hat sich – wie auch auf dem Sektor des Lärms auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie beim Fluglärm – mit den Gemeinden nach § 47e, Abs. 1 schlicht und ergreifend die ‚falschen‘ „zuständigen Behörden“ ausgewählt. Denn: Die Gemeinden scheinen zu einer tatsächlichen „Lärmaktion“ bei Gleisanlagen, die sich im (direkten oder indirekten) Eigentum der öffentlichen Hand befinden – auch nach Meinung der Deutschen Bahn – nicht in der Lage sein**“. Es muss daher im ureigenen Interesse der Kommunen liegen, den Bahnlärm von vornherein von der Wohnbebauung fernzuhalten und dafür zu sorgen, dass nach dem Verursacherprinzip die Deutsche Bahn bzw. das EBA die behördliche Zuständigkeit für Lärminderungsaktionen übertragen bekommt. **Hier sind evtl. über die kommunalen Spitzenverbände auch rechtliche Schritte zu erwägen, denn eine Richtlinie der EU, die sich in der Praxis trotz Übernahme in nationales Recht nicht umsetzen lässt, verstößt gegen den Geist des EU-Rechts.**

Erwartungen an das Land Baden-Württemberg

BADEN 21 ist eine rein politische Entscheidung! Die Fehler der Vergangenheit - insbesondere das eklatante Vollzugsdefizit auf Seiten des Gesetzgebers zwischen Stand der Technik und Wissenschaft und tatsächlicher Rechtslage (**Schienenbonus ist und bleibt ein Thema** für die Menschen am Oberrhein und auch für das Land!) dürfen nicht zur Rechtssicherheit für eine grundsätzlich falsche Trassenplanung führen.

Natürlich ist das Land bei **BADEN 21 in der Pflicht**: Das Land hat die Verantwortung für Raumordnung und damit für die Perspektiven „gleichwertiger, nachhaltiger Lebensbedingungen“ in den Landesteilen. Schon 1993 hat das Land durch das Innenministerium auf die Durchführung eines **Raumordnungsverfahrens verzichtet**. Gegebenenfalls muss hier kurzfristig **eine Anpassung des Landesentwicklungsplanes** erfolgen, dass nicht zuletzt eine formale rechtliche Hürde einem geänderten Planungsauftrag entgegensteht! Wichtig ist die Feststellung, dass die unter BADEN 21 zusammengefassten Alternativplanungen der Regionalplanung und den Zielen der Raumordnung nicht entgegenstehen.

Darüber hinaus sind aber die Kommunen und das Land gehalten, **nach 2018 (EU-Umgebungslärmrichtlinie) einen Sanierungsfall DB-Güterbahn** finanziell abzudecken, der genau bis dahin erst gebaut wird. Das Land betont seit einigen Jahren, den **Lärm als das Gesundheitsthema** Nr. 1 aufzugreifen. Dann könnte hier ein tatkräftiges Engagement Vorbild für andere Trassenplanungen sein und deren Durchsetzung wesentlich erleichtern. Die oben zitierte **Grundlagenuntersuchung über ein kommunales Verkehrslärmsanierungskonzept** Das Im Auftrag der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) und des Umweltministeriums Baden-Württemberg, FE-Nummer 4500006768/33) erstellte Gutachten von Herrn Prof. Lutz Wicke (*Grundlagenuntersuchung über erfolgreiche Lärmschutzkonzeptionen – Ein kommunales Verkehrslärm-Sanierungskonzept für eine gesundheitsunbedenkliche Lärmbelastung und zur Verbesserung der kommunalen Lebensqualität*) gibt hierfür eine ganze Reihe wertvoller Umsetzungsanregungen.

Erwartungen an den Landtag

Im Plenum des Landtages waren am 29. Nov. 2007 keine grundsätzlichen Differenzen zwischen den Parteien zu hören. Die Bürgerinitiativen der IG BOHR erhoffen sich deshalb von der Überweisung des Themas „Gleichrangigkeit von Rheintalbahn/ BADEN 21 mit Stuttgart 21“ in den Innenausschuss durch das Plenum des Landtages eine parteiübergreifende, weit reichende **Ermächtigung (inkl. finanzieller Vollmachten) für Ministerpräsident Oettinger** als Grundlage seines avisierten Spitzengespräches in Berlin.

Erwartungen an die Landesregierung zu BADEN 21

Die Finanzierung der Mehrkosten von BADEN 21 im Umfang von rund 500 Mio. Euro ist zunächst in der Verantwortung des Bundes. Dann kommt die Bahn, denn sie erlöst mit der geschenkten Trasse weit über 100 Mio. Euro im Jahr. Danach ist nach Ansicht der IG BOHR aber auch das Land in der Pflicht. Diese Mehrkosten sind im Verhältnis zur Projektbedeutung (europ. Magistrale, cash-cow der DB auf 100 Jahre!, regionaler Friede) und angesichts vergleichbarer Projekte in Leipzig, Stuttgart 21, NBS Wendlingen-Ulm, Transrapid, etc. angemessen und verhältnismäßig.

Das Argument der leeren Kassen sticht nicht: Hier sei auf die Ausführungen des IHK-Präsidenten Freiburg-Offenburg, Karlhubert Dischinger, in seiner Neujahrsansprache verwiesen: Die Region am Oberrhein hat eine Wirtschaftskraft vergleichbar mit kleinen Ländern der EU. Der Bund hat 2007 Steuermehreinnahmen aus dieser Region in Milliardenhöhe kassiert; alleine der jährliche regionale Anteil aus der Mautgebühr liegt schon in der Größenordnung von rd. 500 Mio. €! Die Frage, die er wiederholt stellte: *Wo bleibt unser Geld???* Wenn es um die Zusatzkosten für eine nachhaltig zukunftsfähige Alternativplanung wie BADEN 21 geht, „... muss man aus kaufmännischer Sicht auch die außerordentlich lange Lebensdauer der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigen. Denn solche Trassen werden hundert Jahre und mehr genutzt. Bei einer Abschreibung über so viele Jahre sieht man die Kosten dann doch in einem anderen Licht“.

Terminierung des **Spitzengespräches Sommer 2008** – das muss möglich sein. Im übrigen sind die Bürgerinitiativen der IG BOHR der Meinung, dass hier die sorgfältige Vorbereitung eines guten Ergebnisses wichtiger ist als ein schneller Termin. Allerdings muss er aus Sicht der IG BOHR noch unbedingt vor Ausbruch des Wahlkampfes für 2009 abgeschlossen sein.

Die erwünschten Ergebnisse aus Sicht der IG BOHR:

Das Land vertritt beim Bund und der DB AG das Projekt BADEN 21 ohne Vorbehalte.

- Einigung über das Maßnahmenpaket BADEN 21 als Ganzes.
- Einigung über den Finanzierungsschlüssel zwischen den Beteiligten.
- Einigung über Zeitplan zur Fortführung der Verfahren im Süden bis zur Rechtskraft.

Darauf basierend Zeitplan und Finanzierungsplan (VE in den Haushalten).

- **Einigung über neuen Planungsauftrag im Bereich Offenburg bis Riegel.**
- Freigabe von Planungsmitteln.
- Rücknahme der bisherigen Planung.
- Beauftragung der Neuplanung.
- **Rechtsverbindliche Zusage der DB, auf Gleisen 1 und 2 keine Transitgüterverkehre durch Ortslagen auf der alten Trasse zu führen.**

Weitere wünschenswerte Programmpunkte für Initiativen der Landespolitik

- Beschleunigte Umrüstung des Rollenden Materials als Sonderprogramm ist fortführen
- Einen Anstoß für die Entwicklung des lärmabhängigen Trassenpreissystems zu geben (über Bundesrat?).
- Weitere Partner im Bundesrat suchen, um den Gesetzesrahmen an die neuen Gegebenheiten anzupassen (vgl. Anhänge A und B).
- Auf Landesebene den Auftrag an die LfU-B-W, Karlsruhe, geben, ein langfristiges, integriertes Lärmsanierungskonzept zu entwickeln (**vgl. Anhang J**).

Erwartungen an die Damen und Herren Abgeordneten in Landtag und Bundestag – in diesem Falle eher Bitten

Ganz einfach: Unterstützen Sie die Menschen am Oberrhein, für die Sie Mandats- und Hoffnungsträger sind, alle bitte weiter in der breiten, überparteilichen und immer mit viel Zeitaufwand verbundenen Arbeit!

Geben Sie ihnen weiter so unkompliziert Zugang zu Informationen und Kontakten. Verbreiten Sie die Gedanken dieses Memorandums zu BADEN 21. Die Bürgerinnen und Bürger am Oberrhein – Ihre Wählerinnen und Wähler - sind auf Ihr Engagement und Ihre Überzeugungskraft in den Parlamenten angewiesen.

7. Anhang

Anhang A Planung der DB und Alternativen

Zur Trassenführung – technischer Aspekt

Was die Deutsche Bahn AG für den Ausbau der Rheintalbahn anbietet, ist keine Planung, sondern eine inakzeptable Zumutung für die gesamte Region am südlichen Oberrhein. So kann man im 21. Jahrhundert keine Güterzugstrecken mehr durch dicht besiedeltes Gebiet bauen. Die Bürgerinitiativen der IG BOHR fordern daher einen menschenverträglichen, umweltgerechten und zukunftsfähigen Bahnausbau am Oberrhein. Die gesetzlichen Mindestanforderungen einer Billigplanung erfüllen diesen Anspruch hinsichtlich nahezu aller Schutzgüter nicht.

BADEN 21 als Gesamtlösung

Gefordert ist ein völlig anderes Trassenkonzept, das von verantwortungsbewussten Kommunen und Bürgern erarbeitet wurde und von der ganz überwiegenden Mehrzahl der betroffenen Menschen unterstützt wird: BADEN 21. Es macht ganz konsequent von Ortsumfahrungen – diese sind bei der Straßenplanung seit Jahrzehnten Standard – und Gradientenabsenkungen Gebrauch. Komponenten von BADEN 21 sind im nördlichen Bereich

- ein **Tunnel in Offenburg**
- die **1A-Trasse** als Ortsumfahrung und Bündelung der Emittenten (Güterzuglärm und Autobahnlärm) und im südlichen Bereich
- die **Varianten KuK-2** und die
- die **Bürgertrasse (KuK-1)**, die weitere Verbesserungen ermöglichen und über die völlige Einigkeit herrscht.

Nur diese vier Bausteine sind als Gesamtpaket BADEN 21 für die IG BOHR die akzeptable Lösung für den Ausbau der Rheintalbahn.

Die Bahnplanung heutiger Version ist nicht realisierbar, sie wird am erbitterten Widerstand der Region auf Jahre hinaus scheitern.

Hinter BADEN 21 hat sich ein breiter Konsens Zehntausender Menschen und von zahlreichen Mandats- und Amtsträgern formiert, breit unterstützt von der regionalen Wirtschaft in Gestalt von Karlhubert Dischinger, Präsident der IHK Südbaden, in seiner Neujahrsansprache 2008 und den Kirchen, exponiert zum Ausdruck gebracht durch die Weihnachtspredigt 2007 des Freiburger Erzbischofs Dr. Robert Zollitsch.

Mit einer **Präsentation des Regierungspräsidiums Freiburg** (Referat 15 – Ltd. RegDir Hoffmann) für die Anhörung mit Innenminister Heribert Rech am 14.12.2007 im Regierungspräsidium Freiburg (mit freundlicher Genehmigung von dort) wurde die Alternativplanung vorgestellt:

1. Die Teilabschnitte von Offenburg bis Buggingen:

Das erste Bild zeigt die mögliche Tunnelvariante in Offenburg – mit nur einer Röhre für den Gütertransitverkehr. Die Zusatzkosten nach überschlägiger Ermittlung liegen bei ca. 170 Mio. €.

Bild 1



Kostenoptimierter Güterzugtunnel

- Entwurf IDS 11/07 (noch nicht freigegeben)
- Nur **eine Tunnelröhre**, Durchmesser 12,20 m
- **Verzicht auf Verzweigungsbauwerke**
- **Verkürzung des Tunnels** von ca. 8 km auf ca. 6,65 km
- Kostenschätzung bei etwa **415 Mio. €**
- **Mehrkosten** gegenüber der Antragstrasse: **170 Mio. €**
- **Minderkosten** gegenüber VWI Tunnel **250 Mio. €**



10.12.2007

Projektgruppe Bahnverfahren, RP Freiburg, Ho

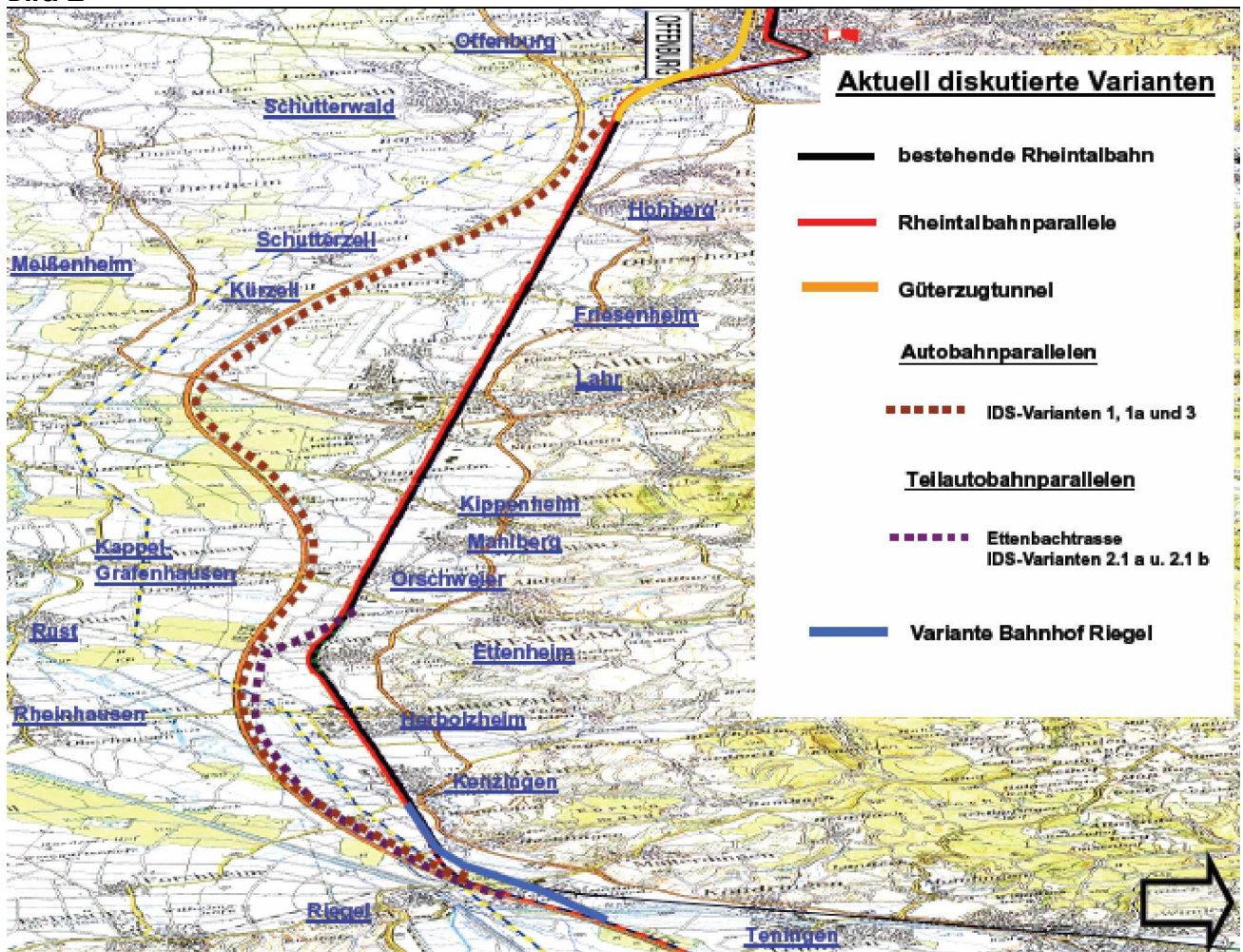
12

Das zweite Bild zeigt die südlich anschließende Teilstrecke bis Herbolzheim/Kenzingen. Die heutige Bahnplanung (rot) parallel zur bestehenden Trasse (schwarz) mitten durch die Orte ist gut zu sehen.

Eine Vielzahl möglicher Teillösungen wurde im Verlauf der letzten Jahre diskutiert. Für die IG BOHR kommt nur die **autobahnparallele 1A-Trasse als zukunftsfähige Lösung** in Frage. Alle Zwischenschritte bleiben Stückwerk. Das Betriebskonzept der Bahn bei der Westumfahrung Freiburgs von Riegel nach Buggingen sieht eine Trennung von Güterverkehr und Personenverkehr vor mit Führung des Güterverkehrs auf der Neubaustrasse entlang der A5 und quer durch das Nördliche Markgräflerland sowie die Führung der Personenzüge (Fern- und Nahverkehr) durch die Ortschaften von Köndringen bis Buggingen. Dieses offensichtlich machbare Betriebskonzept muss auch von Offenburg bis Riegel wirksam sein und der Bahn vorgeschrieben werden, wozu die Politik - wer sonst? - zweifellos berechtigt wäre.

Die Diskussion der Gemeinden westlich und östlich der A5 wird sich in den nächsten Monaten mit den Auswirkungen der Trassenverlagerung beschäftigen. IG BOHR-eigene Untersuchungen zur Betroffenheit sind im Anhang L dargestellt.

Bild 2

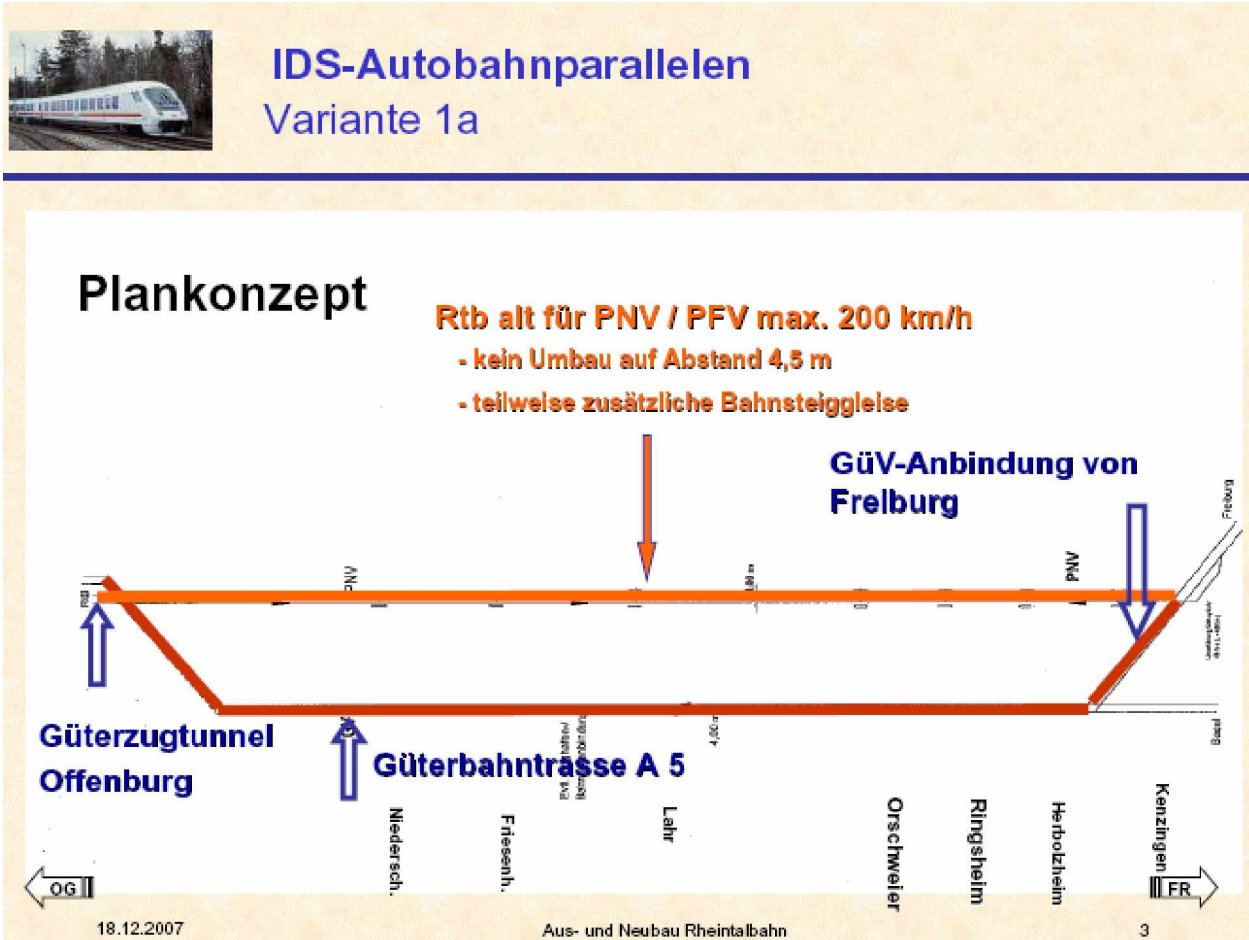


In der folgenden Systemskizze (Bild 3) sind die Planungsparameter dieser 1A-Variante dargestellt:

Ausbau der bestehenden Rheintalbahn für Personenverkehre bis zur max. Geschwindigkeit von 200 km/h (statt zuvor 250); dadurch entfallen zusätzliche Umbaumaßnahmen im Bestand und der Lärmschutz ist kostengünstiger. Für den regionalen ÖPNV entstehen zusätzliche Kapazitäten. Noch der gesonderten Überprüfung bedarf die Lösung für die Ortslage in Riegel. Hier stehen die vergleichenden Schallberechnungen noch aus, um die Vor- und Nachteile einer geänderten Streckenführung abschließend bewerten zu können.

Die Mehrkosten gegenüber der DB-Planung würden sich auf ca. 80-100 Mio. € belaufen.

Bild 3



Zur autobahnparallelen Trassenführung 1A-Variante – politischer Aspekt

Heute sind noch Differenzen zwischen manchen Gemeinden festzustellen. Diese sind – bei näherer Betrachtung – nur zum Teil wohlbegründet. Der mangelnde Konsens ist eine Momentaufnahme im Planungsprozess, darf also nicht zu hoch bewertet werden. Insbesondere die **Betroffenheiten der Bürger** – nicht der Gemeinden, diese haben keine Ohren und schlafen auch nicht! – müssen durch ergänzende Berechnungen, abgestimmt auf die Örtlichkeit, überzeugend geklärt werden. Bei dieser Planung können nicht die Einzelinteressen einer Gemeinde eine schlüssige Lösung für die gesamte Region blockieren.

100 % Zustimmung sind nicht nötig, es genügen schon über 90 % der Betroffenen, die sich nach Berechnungen der IG BOHR in den Pro-1A- Gemeinden befinden. Dabei wurden die Regeln des Bundesverkehrswegeplans 03, dessen Teil III A die Betroffenheiten quantifiziert, angewendet. Dies ist also nachvollziehbar (**Anhang L**).

Die Bürgerinitiativen der IG BOHR sind deshalb froh und begrüßen ausdrücklich, dass sich der Regionalverband Südlicher Oberrhein zu diesem Thema in einer Untersuchung äußern wird. Nur der RVSO kann die überörtliche und überparteiliche Sicht der Region einnehmen, so wie die Bürgerinitiativen dies tun. In der Verbandsversammlung des RVSO (Dez. 2007) wurden Mittel für das Jahr 2008 bewilligt, um in einer eigenen Studie die Zu-/Abnahme der Lärmbetroffenheit für die Gemeinden aufzubereiten. Dies soll nach der Veröffentlichung der von der DB AG zugesagten eigenen Untersuchung der Trassenvarianten hinsichtlich ihrer betrieblichen Machbarkeit

erfolgen.

Seitens der Gemeinden wird zu Recht eine „**Garantie**“ verlangt, dass bei Zustimmung zu einer 1A-Lösung **kein Güterverkehr über die innerorts liegenden Gleise** geführt wird. Dies muss sowohl technisch sichergestellt wie auch politisch, das heißt durch die Bahn verbindlich zugesagt werden.

Wenn beide Aspekte geklärt sind, kann der politische Diskussionsprozess in der Region fortgeführt werden. Die IG BOHR ist sicher, dass am Ende auch hier – wie übrigens überall zwischen Offenburg und Buggingen – die ursprüngliche Beschlusslage der Gemeinden sich verändert.

Die nächsten beiden südlich gelegenen Abschnitte

- von Riegel bis Nordportal Mengener Tunnel (KuK-2 Variante, Bild 4) und
 - von dort bis Buggingen (Bürgertrasse oder KuK-1 Variante, Bild 5)
- sind bei Bürgern und Gemeinden im Grundsatz akzeptiert (vgl. Text unter Ziff. 3.3 und 3.4).

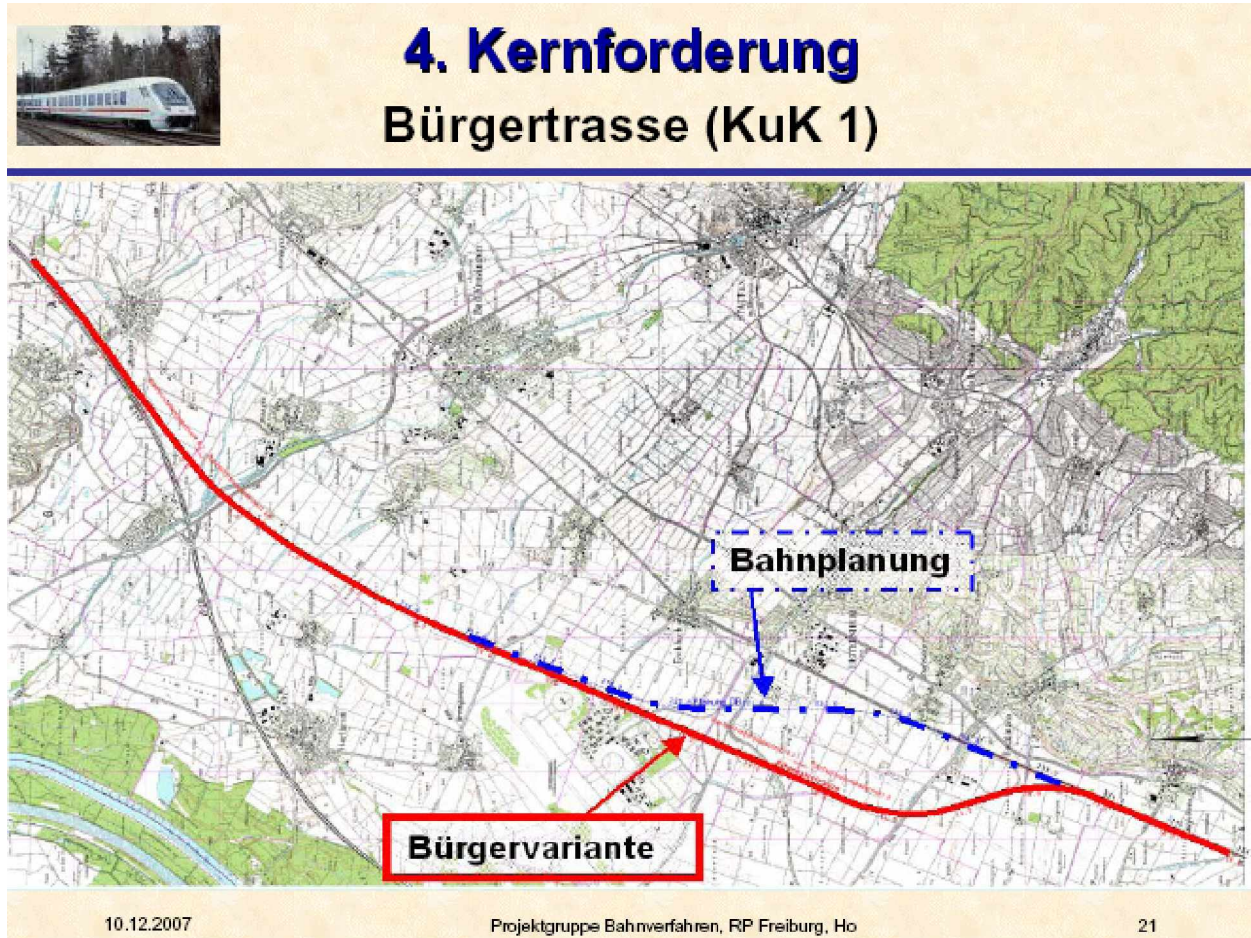
Bild 4



Die Verbesserungen und Vorteile dieser Variante sind ausführlich unter Ziff. 3.3 des Textes dargestellt. Die Zusatzkosten belaufen sich für diesen Abschnitt auf ca. 80 Mio. €.

Der nächste Abschnitt der „Bürgertrasse“ oder KuK-1 Variante ist im Text ausführlich unter Ziff. 3.4 erläutert. Die Zusatzkosten belaufen sich auf ca. 160 Mio. €.

Bild 5



Die Gesamtbewertung des Vorschlages BADEN 21 findet sich im Text unter der Ziff. 3.

Die Zusatzkosten gegenüber der DB-Planung belaufen sich für alle vier Abschnitte zusammen auf ca. 500 Mio. €.

Anhang B Hintergrund und Kritik der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV):

„Immissionsschutzrechtliche Regelungen für den Schienenverkehr finden sich in den §§ 41, 43 BImSchG i. V. m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Diese Normen sind bei Bau und wesentlicher Änderung von Eisenbahnstrecken anzuwenden.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG dürfen von neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrswegen keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen ist in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen hervorzurufen. Die 16. BImSchV konkretisiert näher, wann Verkehrsgeräusche zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen. Zu dieser Konkretisierung war der Verordnungsgeber durch die gesetzliche Ermächtigung des § 43 Abs. 1 BImSchG befugt.

In § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte festgelegt, ab denen für verschiedene Wohnsituationen schädliche Umwelteinwirkungen angenommen werden. Die Frage, welche Lärmphänomene für die Schädlichkeit maßgeblich sind, hat der Verordnungsgeber dahin entschieden, die Schädlichkeit anhand von Lärmmittelwerten zu beurteilen. Ausgehend von einer Lärmprognose (welche Zugarten verkehren mit welcher Häufigkeit auf der neuen Schienenstrecke) wird auf der Grundlage des Berechnungsalgorithmus der 16. BImSchV der Emissionspegel als Mittelungspegel berechnet.

Ferner verlangt § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG, beim Erlass der immissionsschutzrechtlichen Verordnungen den gegebenen Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen. Das ist die Grundlage des „Schienenbonus“, der sich in § 3 der 16. BImSchV und der dazugehörigen Anlage 2 findet. Zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs ist ein pauschaler Abschlag vom ermittelten Beurteilungspegel in Höhe von 5 dB(A) vorgesehen. Der Schienenverkehrslärm darf damit im schalltechnischen Ergebnis um 5 dB(A) lauter sein.

Bei der Festlegung des Schienenbonus sind Gesetz- und Verordnungsgeber davon ausgegangen, dass die vom Schienenverkehr ausgehenden Geräusche gegenüber gleich lauten Immissionen des Straßenverkehrs grundsätzlich als weniger lästig empfunden werden und darin eine der Besonderheiten des Schienenverkehrs zu sehen ist. Grundlage dieser Überlegung bildeten verschiedene Lärmwirkungsstudien aus den Jahren 1978 bis 1986 (Klosterkötter/Gono, Bericht über Untersuchungen von Schienenverkehrs-, Flug- und Straßenverkehrslärm im Hinblick auf Differenzen ihrer A- und C-Schallpegel, Essen 1978; Heimerl/Holzmann, Ermittlung der Belästigung durch Verkehrslärm in Abhängigkeit von Verkehrsmittel und Verkehrsdichte in einem Ballungsgebiet. Forschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart, Bericht 13 (1978) - Stuttgarter Studie; Knall/Schüme/Kloster-kötter/Planungsbüro Obermeyer, Interdisziplinäre Feldstudie II über die Besonderheiten des Schienenverkehrslärms gegenüber dem Straßenverkehrslärm (erweiterte Untersuchung), Band I, II, München 1983 - IF-Studie; Planungsbüro Obermeyer, Die unterschiedliche Lästigkeit von Schienen- und Straßenverkehrslärm innerhalb und außerhalb von Wohngebäuden, München 1985 – Fensterstudie; Planungsbüro Obermeyer, Kommunikationsstörungen durch Schienenverkehrslärm, München 1986 - Fensterstudie 2), die die höhere soziale Akzeptanz des Schienenlärms erläutern. Verschiedene Kriterien wurden zur Begründung des Schienenbonus herangezogen:

Hansmann, in: Landmann/Rohmer; Umweltrecht; Kommentar, Loseblattsammlung, Bd I zum BImSchG, Stand September 2005, § 43 Rn 10.

- Die Frequentierung der Verkehrswege sei bei Kraftfahrzeugen deutlich höher.
- Zwischen einzelnen Zugvorbeifahrten bestünden Ruhepausen, der Straßenlärm werde als konstante Belästigung ohne solche Ruhepausen empfunden.
- Das Frequenzspektrum des Schienenlärms unterscheide sich von dem der Straße. Die von einer Schienenverkehrsstrecke ausgehenden Geräusche seien im wesentlichen gleich laut und hätten den gleichen Klangcharakter, wohingegen die Geräusche des Autoverkehrs je nach Fahrzeugtyp und Fahrweise erhebliche Differenzen könnten.

- Schienenlärm trete nach Fahrplan auf. Die Regelmäßigkeit habe eine bessere Gewöhnung an die Geräusche zur Folge, so dass diese nachts nicht mehr zum Aufwachen führten.
- die Geräusche schwellen langsam an und ab und würden daher trotz insgesamt gleicher Geräuscheinwirkung nicht als so belästigend empfunden.
- Die Einstellung zur Bahn sei positiver, da sie insgesamt als umweltfreundlicheres Verkehrsmittel betrachtet werde.

Der Schienenverkehr hat – wie alle anderen Verkehrsarten auch – über die letzten Jahre und Jahrzehnte hinweg erhebliche Veränderungen erfahren, die die weitere Gültigkeit der Ergebnisse der Studien in Frage stellen. Hierbei ist insbesondere die Datenbasis der Studien zwischen 1978 und 1988 in Blick zu nehmen und zu prüfen, ob sie noch den heutigen Gegebenheiten entspricht.

Bei der sozialwissenschaftliche Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart betrug der Prozentsatz des Güterverkehrs auf den vier ausgesuchten Gebieten in drei Gebieten lediglich 10 %, in einem Gebiet lag er bei 48%. Die Vorbeifahrtgeschwindigkeiten lagen zwischen 80 und 120 km/h. Die maximale Frequenz an Güterverkehr betrug sieben Güterzüge je Stunde.

In einer weiteren Studie, der so genannten IF Studie, wurden nur Immissionen, aber keine Geschwindigkeiten gemessen.

Diese Annahmen haben heute keine Gültigkeit mehr. Zugfolge (Frequenz), Zuglänge und Zuggeschwindigkeit haben in erheblichem Umfang zugenommen und werden aufgrund der gegenwärtigen Planungen in den nächsten Jahren noch weiter zunehmen. Auf vielen Strecken wird es annähernd zu einer Verdoppelung kommen. Insbesondere die europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken werden eine deutliche Mehrbelastung erfahren.

Aus alledem wird erkennbar, dass die Ausgangsdaten der Studien nicht mehr mit den gegenwärtigen und künftigen Gegebenheiten vergleichbar sind. Die Studien können aufgrund der geänderten Verhältnisse nicht mehr zur Rechtfertigung des Schienenbonus herangezogen werden.

Neuere Erkenntnisse der **Lärmwirkungsforschung** führen ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die 16. BImSchV einer Neuregelung bedarf. Dies betrifft zunächst neue Erkenntnisse der Lärmwirkung im Allgemeinen (aa), darüber hinaus aber auch die fehlende Berücksichtigung von Maximalpegeln (bb).

Lärm ist nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ein **schädigender Stressor** und daher mitursächlich für eine Reihe von Erkrankungen. Eine in Berlin durchgeführte Verkehrslärmstudie ergab einen Anstieg der Herzinfarkte um 20 % bei Lärmpegeln außen am Tag zwischen 71 und 75 db(A). Aber bereits bei geringerer Lärmbelastung kommt es zu einer Reihe von Stressreaktionen:

Beginnend mit der Ausschüttung von Stresshormonen führt dies zur Beeinflussung und Schädigung des Herz-Kreislauf-Systems, des Stoffwechsels und der Blutfette. Besonderes Augenmerk ist auf die nachtlärmbedingte Schlafstörung zu richten

Anhang C Vorschlag von Prof. Reinhard Sparwasser zur Novellierung der 16. BImSchV, Freiburg, Nov. 2006

Kurzfassung Gesetzgebungsvorschlag: Änderung der 16. BImSchV –

Verkehrslärmschutzverordnung – zum Schienenverkehr vorgelegt im Auftrag der **Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein sowie der IG BOHR** von Sparwasser & Heilshorn, Rechtsanwälte Partnerschaft, Mozartstr. 30 79104 Freiburg, durch **Prof. Dr. Reinhard Sparwasser**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Honorarprofessor an der Albert-Ludwigs-Universität, und **Matthias Rombach**, Rechtsanwalt, unter Mitwirkung von *Prof. Dr. Ullrich Martin* und Verbandsdirektor *Dr. Dieter Karlin*

Vorschlag für die Änderung der VerkehrslärmschutzVO (16. BImSchV)

I. Ziele

Die Verkehrslärmschutzverordnung sollte in Bezug auf Schienenlärm geändert werden. Eine solche Änderung soll

- _ die nicht nur einfach- (§ 41 BImSchG), sondern auch verfassungsrechtlich (Art. 2 Abs. 1 GG) bedenkliche Lücke im Gesundheitsschutz schienenlärm betroffener Anwohner schließen,
- _ insgesamt (wieder) einen Lärmschutz gewährleisten, der gewandelten Verhältnissen im Schienenverkehr und neueren Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung entspricht,
- _ die Akzeptanz für ein grundsätzlich umweltverträgliches Verkehrsmittel verbessern, zum Rechtsfrieden beitragen und Rechtssicherheit bei der Zulassung wesentlicher Änderungen und Neubauten erhöhen und so
- _ die verkehrspolitisch wünschenswerte Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und den Ausbau der Zulaufstrecke zur NEAT – auch zur Einhaltung internationaler Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Schweiz – beschleunigen.

II. Inhalte

Zur Erreichung dieser Ziele erscheint ein *Maßnahmenbündel* als am besten geeignet, das aber teilweise die Zuständigkeit des Ordnungsgebers und selbst des Bundesgesetzgebers der Bundesrepublik Deutschland übersteigt. Deshalb werden neben konkreten Gesetzesänderungen Übergangsfristen vorgeschlagen, die entsprechende Initiativen für weitere Maßnahmen und auf anderer Ebene erlauben. Der hiermit vorgelegte Gesetzgebungsvorschlag besteht in den folgenden Änderungen der 16. BImSchV:

1. Einführung eines Maximalpegels

- Neu eingefügt wird ein § 2 Abs. 2:

Ein Maximalpegel L_{Amax} von 75 dB(A) darf in der Nacht bei Schienenwegen nicht mehr als 6 mal überschritten werden.

- Abs. 2 und 3 werden Abs. 3 und 4.

Kurzbegründung:

Das Verbot häufigerer und größerer Geräuschspitzen in Ergänzung des bisherigen Beurteilungspegelkriteriums begrenzt Aufwachreaktionen und dient damit der Gewährleistung eines erholsamen und damit auch gesunden Schlafs der Anwohner. Die Ausgestaltung erfolgt in Anlehnung an die Rechtsprechung zum Maximalpegelkriterium bei Neu- und wesentlichem Ausbau von Flugplätzen („Jansen-Kriterium“: 6 mal 75 dB(A) als Schwelle der Gesundheitsgefahr).

Die Forderung bleibt damit noch weit hinter dem zurück, was – allerdings auch in einem etwas anderen Regelungszusammenhang – § 8 Abs. 1 LuftVGE

i.V.m. § 2 Abs. 2 FluglärmGE vorsieht, nämlich 6 mal 57 dB(A), ab dem 1.1.2011 sogar nur 6 mal 53 dB(A); dabei handelt es sich aber auch nicht um einen Grenzwert, sondern eher um einen – abwägungsoffenen (!) – Vorsorgewert, vgl. Art. 1 Ziff. 3 und Art. 2 Ziff. 1 des Entwurfs des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen, Bundestags-Drucksache 16/508, Stand. 2.2.2006.

2. Einschränkung des Schienenbonus

• § 3 wird um einen Satz 3 ergänzt:

Der Abschlag i.S.d. S. 2 („Schienenbonus“) findet ferner keine Anwendung, wenn eine der folgenden Bedingungen vorliegt:

(1) Es handelt sich um eine Haupteisenbahnstrecke i.S.d. EG-Umgebungslärmrichtlinie. Vgl. Art. 3 lit. o) RL 2002/49/EG: Strecken mit mind. 30.000 Zügen pro Jahr.

(2) Die Zugfrequenz in der Nacht (22 h bis 6 h) liegt über 10.000 Zügen pro Jahr.

(3) Die Zugfrequenz liegt über 5 Güterzügen pro Stunde.

Kurzbegründung:

Liegt eine dieser Bedingungen vor, leiden die Anwohner unter

– erheblichen – Fall (1),

– häufig wiederkehrenden – Fall (2) oder

– besonders geräuschintensiven – Fall (3)

Lärmimmissionen. Unter diesen Voraussetzungen ist es nach neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung verfehlt, von einer gegenüber anderen Arten von Verkehrsgeräuschen geringeren Beeinträchtigung durch Schienenlärm auszugehen, was alleine einen Schienenbonus rechtfertigen könnte. Die Wahl vorstehender Kriterien beruht auf einer politischen Entscheidung, die eine ausgewogene Abwägung darstellt zwischen den berechtigten Ansprüchen der Anwohner auf Lärmschutz und dem öffentlichen Interesse am Ausbau eines relativ umweltfreundlichen Verkehrsmittels mit volkswirtschaftlich vertretbarem Aufwand.

3. Flankierende Maßnahmen und Übergangsregelungen

• Ergänzt wird § 3 um einen Satz 4:

Die sich aus der Anwendung von Satz 3 ergebenden Anforderungen müssen nach einer Übergangsfrist von fünf Jahren ab Inkrafttreten der Änderung gewährleistet sein. Der Betreiber der Strecke muss entsprechende Nachweise führen, die Planfeststellungsbehörde nachträgliche Anordnungen – notfalls in Form von Betriebsbeschränkungen – treffen, wenn der Nachweis nicht gelingt. Dazu genügt ein entsprechender Vorbehalt in der jeweiligen Planfeststellung. Solche Anordnungen lösen keine Entschädigungspflichten aus.

Kurzbegründung:

Verbesserungen am rollenden Material bei neuen wie auch bei schon eingesetzten Waggons, beispielsweise der Einsatz von quietschfreien Bremsen oder von leichten und lärmarmen Drehgestellen, können den Schienenbonus entbehrlich machen. Damit kann die Einhaltung der strengeren Werte ohne Betriebsbeschränkungen oder andere Maßnahmen des insbesondere nachträglichen Schallschutzes erreicht werden. Abgesehen von weiteren Vorteilen kommen Investitionen in den Schallschutz am rollenden Material nicht nur den Anwohnern von Aus- und Neubaustrecken, d.h. ca. 5 % der Schienenlärm betroffenen, sondern überall dort den Anwohnern zugute, wodie dieses Material eingesetzt wird. Die Lärmschutzrendite auf das eingesetzte Kapital ist damit 20fach. Außerdem würde die Fahrzeugsanierung das Lärmsanierungsprogramm des Bundes insgesamt um mindestens 200 Millionen Euro verbilligen.

Wegen der europarechtlichen Grundfreiheiten und der grenzübergreifenden Wirkung des Schienenverkehrs sind die europäischen Instanzen in besonderer

Weise gefordert. Auf die genannten Verbesserungen ist daher in geeigneter Weise unter Einbeziehung von Regelungsmöglichkeiten auf europäischer Ebene hinzuwirken.

Für die Anwendung der strengeren Werte bedarf es aus technischen und rechtlichen Gründen eines Übergangszeitraums. 5 Jahre erscheinen insoweit als ausgewogener Kompromiss – lange genug für die Umrüstung, überschaubar genug für die lärm betroffenen Anwohner. Für den Fall, dass dieser nicht ausreicht, muss den betroffenen Anwohnern schon heute ein Rechtsanspruch auf anderweitigen Schallschutz eingeräumt werden. Nur so ist die Wartezeit auf Verbesserungen in Anbetracht des Schutzauftrags des Staates zu rechtfertigen. Dieser anderweitige nachträgliche Lärmschutz kann nach Fertigstellung der Trassen – notfalls – in bestimmten Formen passiven Schallschutzes (Schallschutzfenster) oder – möglichst – in Betriebsbeschränkungen (rel. Verkehrsverbote) bestehen. Daraus dürfen den Trassenbetreibern Entschädigungsansprüche nicht erwachsen. Soweit eine Zulassungsentscheidung für Schienenwege auf der Anwendung des Schienenbonus beruht, ist sie daher unter den Vorbehalt nachträglicher Einschränkungen zu stellen. Dazu gehören insbesondere nachträgliche Ansprüche auf passiven Schallschutz oder Betriebsbeschränkungen. Diese sollen dann von den betroffenen Anwohnern beansprucht werden können, wenn anders ein ausreichender Gesundheitsschutz für die betroffenen Anwohner, d.h. die Einhaltung der Grenzwerte ohne weitere Inanspruchnahme des nur noch übergangsweise zu rechtfertigenden Schienenbonus, nicht gewährleistet ist.

III. Zusammenfassung

_ Der vorstehende Gesetzgebungsvorschlag entspricht den Erfordernissen eines wirksamen *Gesundheitsschutzes* mit Wirkung ab sofort durch die Einführung von *Maximalwerten*, die aber auch noch zeitlich gestaffelt werden könnten.

_ Er führt zu einer *Minderung der Gesundheitsgefahren* und der Belästigungen durch *Abschaffung des Schienenbonus* für bestimmte besonders belastende Schienenverkehrsarten.

_ Er belässt den Betreibern eine erhebliche *Übergangszeit*, bis wann geringere Pegelwerte und damit auch wieder ein besserer Gesundheitsschutz erreicht sein müssen.

_ Er belässt während dieser *Übergangszeit* Gesetzgeber und Eisenbahnbetreibern die *größtmögliche Flexibilität*, die angestrebten Ziele – besserer Gesundheitsschutz und mehr Gesundheitsvorsorge – zu erreichen.

_ Im Sinne eines *Instrumentenmix* kommt dazu eine Reihe aufeinander abzustimmender Maßnahmen in Betracht.

_ Sie umfassen Grenzwerte, aktiven und passiven Schallschutz, Verbesserungen am rollenden Material und selbst ein Lärmmanagementsystem, möglichst unter Einsatz flexibler, ökonomisch wirksamer Anreizsysteme.

_ Insbesondere *Verbesserungen am rollenden Material* – an neuen wie auch an alten, turnusmäßig zu überprüfenden Waggonen – versprechen die höchste *Lärmschutzrendite* und sind daher volkswirtschaftlich vorzugswürdig.

_ Damit ist eine europaweit abgestimmte, netzweit wirksame, ökonomisch motivierende und flexibel zu handhabende Lärminderung zu erreichen.

_ Dabei wird das Interesse der Trassenanwohner gewahrt, nicht auf unbestimmte Zeit und unsichere Verbesserungen vertröstet zu werden: Greifen die bewusst offen gehaltenen Maßnahmen nicht innerhalb vorherbestimmter Zeit, sind hinreichend wirksame, technisch, wirtschaftlich und rechtlich mögliche Maßnahmen zu ergreifen, die den Erfolg sicherstellen: möglichst in der Übergangszeit, spätestens aber danach.

Die Verfasser danken den beiden beteiligten Regionalverbänden Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein sowie der IG BOHR für ihre Initiative und anregende und fruchtbare Gespräche sowie die Überlassung wichtiger, zum Teil noch nicht veröffentlichter Literatur, insbes. im technischen Bereich, besonders aber Herrn Prof. Dr. Ullrich Martin und Herrn Verbandsdirektor Dr. Dieter Karlin.

gez.

(Prof. Dr. Reinhard Sparwasser)

(Matthias Rombach)

Rechtsanwalt

Rechtsanwalt

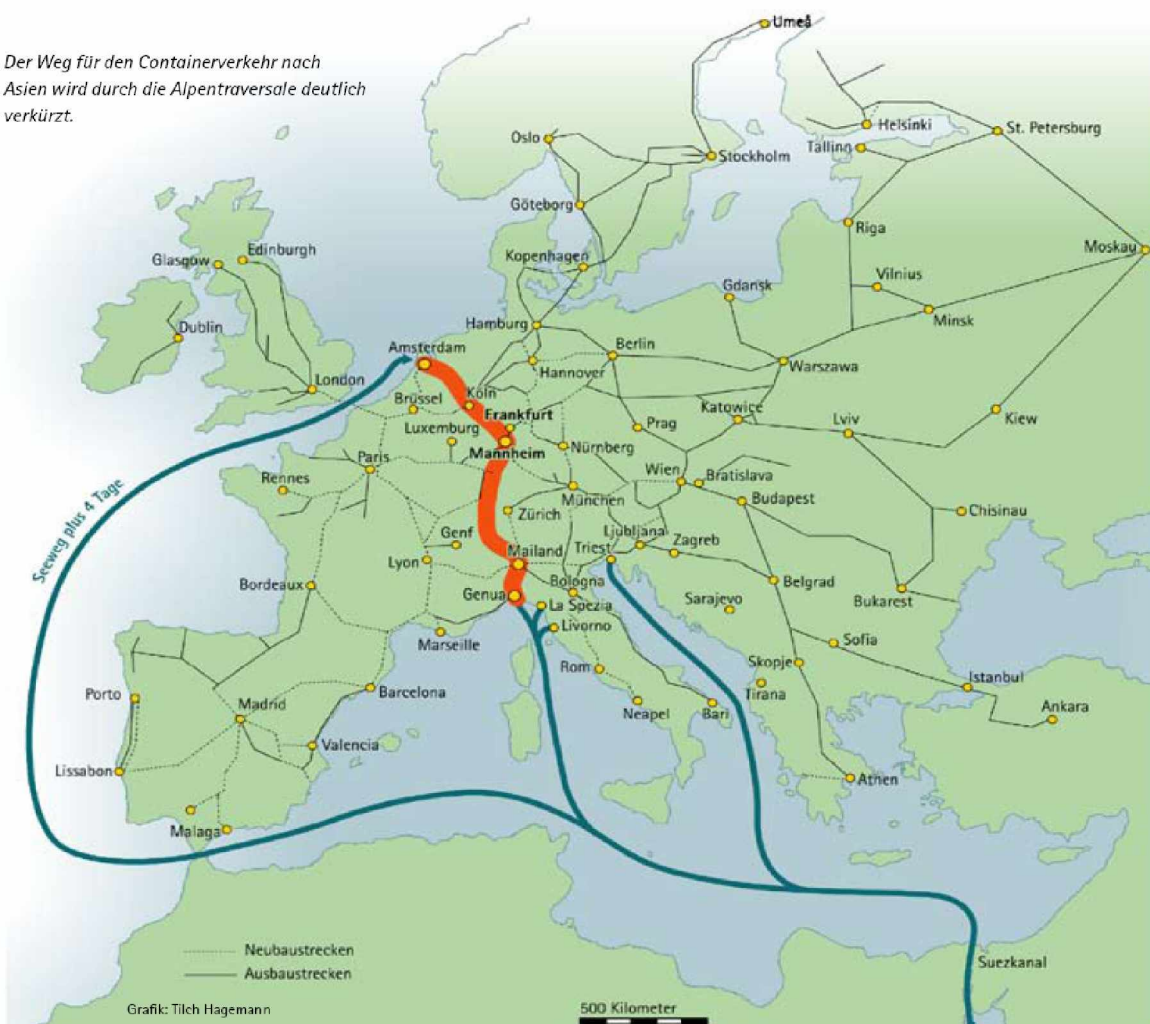
Fachanwälte für Verwaltungsrecht

Anhang D Singularität der „Schlagader Europas“ am Oberrhein

„BADEN 21“ als Reaktion auf die Singularität und die Unvergleichbarkeit der viergleisig ausgebauten Rheintalbahn mit andern Schienenverkehrsprojekten in Deutschland
Die bezüglich des Schienengüterverkehrsaufkommens so genannte Schlagader Europas von Rotterdam bis Genua ist in der Tat wegen ihres enormen Verkehrsaufkommens eine Einzigartigkeit. Nirgendwo sonst in Europa sind die Trassenanwohner mehr mit Schienenverkehrslärm belastet. Dies gilt besonders für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn im Trassenabschnitt von Offenburg bis Hülgelheim, der Teil der Schlagader Europas ist.

Neue Nord-Süd-Transversale

Der Weg für den Containerverkehr nach Asien wird durch die Alpentransversale deutlich verkürzt.



Die Singularität der Strecke rechtfertigt die Sondermaßnahme „BADEN 21“ beim Lärm-, Landschafts- und Ackerflächenschutz, ohne dass dadurch ein Präzedenzfall entstehen kann. Das gilt auch für den sog. Schienenbonus, der bei der zu erwartenden Permanentbeschallung nicht ernstlich in Anspruch genommen werden kann.

10 Anmerkungen des Volkes vom Oberrhein zur Singularität der Ausbaustrecke:

Die Güterstrecke Rotterdam-Genua, die auch durch den Oberrheingraben führt, bedeutet „**D I E Güterverkehr-Hauptverkehrsschlagader** Europas“ (DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn).

Baden- Württemberg und mithin das Rheintal gehören zum Hinterland der „Nordrange“-Seehäfen, insbesondere Rotterdam und Hamburg, und sind somit verkehrsmäßig **Ziel-** und **Transitland der stärksten Hinterlandströme** dieser Seehäfen (DB Logistics Railion, 10/2006).

Gleichermaßen ist **Baden-Württemberg Teil der „Blauen Banane“**, des ökonomisch wichtigsten Großraums Europas, und ist daher zusätzlich mit erheblichen Verkehrsströmen anderer Art sehr stark belastet.

Die **internationale Verpflichtung NEAT** mit der Trinationalen Plattform Basiliensis bietet DIE Chance für ein „verkehrspolitisches MODELLPROJEKT EUROPA“. Die internationale Verpflichtung zur NEAT wird den reinen Transitverkehr für Gütertransporte durch den Oberrheingraben erheblich ausweiten.

Die großzügige **Mitfinanzierung von "Stuttgart 21" durch das Land**

Baden-Württemberg entlastet den Bund in einmaliger Weise. Das **verschafft dem Bund auch Finanzierungsspielraum für „BADEN 21“** - besonders in Verbindung mit der Zusage der Landesregierung für eine gleichwertige Behandlung von „BADEN 21“ und „Stuttgart 21“. Bezieht man die für die Strecke Rotterdam-Genua prognostizierten ungewöhnlich hohen **Gewinnpotenziale der DB AG** mit ein, ergibt sich eine einzigartige Finanzierungsmöglichkeit für ein Jahrhundertbauwerk, das diesen Namen verdient.

Die Realisierung der Bahnpläne würde eine dreifache unverantwortliche Städtezerschneidung auf engstem Raum bedeuten: Ein einmaliger Vorgang. Zuerst ist hier Offenburg zu nennen, wo die bisherige und künftige Stadtentwicklung aufs Schwerste geschädigt würden. Ähnliches gilt aber auch für Lahr und Herbolzheim/Kenzingen. Zwischen Offenburg und Basel befindet sich die größte Bahnhofsdichte in einer Talebene. Daraus resultieren zahlreiche „Konflikte“ mit der Wohnbebauung. Im Südabschnitt zwischen Riegel und Hügelsheim sind neben dem Lärmschutz der Schutz von Naherholungslandschaften, Orts- und Landschaftsbil sowie der Ackerflächenschutz vorrangig.

Zudem verlangt der hohe Anteil an chemischen Gefahrguttransporten eine Schieneninfrastruktur, die nicht über Dutzende Weichen durch Wohngebiete führt. Die Forderung nach „**Güterumfahrbahnen**“ **entspricht neuen verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen (EG-Weißbuch, Forschungsberichte)**. Die Alternative, im Nordabschnitt von „BADEN 21“ die Neubaustrecke mit der Autobahn zwischen Offenburg und Riegel zu bündeln, bietet daher die einmalige Möglichkeit, auf einem Teil der Nord-Süd-europäischen Achse den getrennten Verkehr zu realisieren.

Der breite Konsens über das Konzept „BADEN 21“ zwischen Bürgerinitiativen, Kommunen, Regionalverbänden und den regionalen Abgeordneten aller Parteien in Bund und Land bietet die einzigartige Chance einer zeitgerechten Trassenrealisierung ohne zeitraubende jahrelange Auseinandersetzungen.

Das zeitliche Zusammentreffen erforderlicher Lärmsanierung gemäß der 34. BImSchV im Zuge der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht und ein Neubau auf der Basis von „BADEN 21“ ermöglichen die kostengünstigste Lärminderungsplanung

Mit der Realisierung von „BADEN 21“ wird der 2000-jährige KULTURRAUM am OBERRHEIN vor irreparabler Zerstörung bewahrt. Er kann dann in seiner einmaligen Kombination von Lebensqualität, kultureller Vielfalt, touristischer Attraktivität, gesundheitlichen und seelischen Erholungswerts und landwirtschaftlichen Ertragswerts so weiterentwickelt werden, wie es städte- und landschaftsplanerischen Vorgaben im 21. Jahrhundert entspricht.

Politik und Bahn sind jetzt aufgerufen, aus diesen Besonderheiten die gebotenen Schlüsse zu ziehen, unverzüglich zu handeln und umzuplanen.

Anhang E Stellungnahme zu einigen Teilen des zitierten „Zusammenfassenden Berichtes zu den Lärmwirkungsstudien der DB“ vom August 2001 (zitierte Stellen kursiv)

Zitat aus der Berichts-anforderung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestags vom 12.11.2007 zum Schienenbonus: „In umfangreichen Untersuchungen hat die DB AG Ende der 90-er Jahre die Berechtigung für diesen Korrekturwert unter Berücksichtigung der seither veränderten Betriebsbedingungen an Hochgeschwindigkeitsstrecken und besonders hoch belasteten Strecken überprüft. Im Ergebnis wurde dann im Jahr 2001 festgestellt, dass es auch unter den geänderten Bedingungen und Verkehrssituationen keinen Anlass gibt, den gesetzlich verankerten Schienenbonus von 5 dB in Frage zu stellen“.

Der erwähnten „umfangreichen Untersuchungen“ münden in einen „Zusammenfassenden Bericht ..“ des Umweltzentrums der DB AG. Dieser Bericht gilt in Fachkreisen als unseriös, unwissenschaftlich, unausgewogen und widersprüchlich. Die politische Argumentation sollte sich nicht mehr darauf beziehen.

Die Kritik im einzelnen:

Ziff. 2 - Zur „Aufweckstudie“:

„Der nicht nachweisbare Zusammenhang lässt aus demselben Grund aber auch nicht den Schluss zu, dass keine Unterschiede zwischen der Wirkung von Straßen- und Schienenverkehrslärm auf den Nachtschlaf bestehen,“ heißt es wörtlich. Diese dreifache Negation in einem einzigen Satz kann nur jemand verwenden, der etwas zu verschleiern sucht. Fakt ist das Schaubild darunter, wonach die Bewegungshäufigkeit während des Schlafs als Indiz für bewusste und unbewusste Aufweckvorgänge (Schlafstörungen) im Außenpegelbereich bei über 55 dB(A) beim Schienenlärm größer ist als beim Straßenlärm. Punkt.

„Ähnlich wie bei der IF-Studie ergibt sich in der vorliegenden Studie, dass Schienenverkehrslärm erst bei ca. 4 dB(A) höheren Dauerschallpegeln

(Gesambelastung über 24 Stunden) die gleiche Lästigkeit bewirkt wie Straßenverkehrslärm," heißt es weiter.
Warum hält dann die Bahn und Politik an einem Bonus von 5 dB(A) fest?

Ziff 4 - zur „RZ/GZ-Studie“ (RZ=Regionalzüge, GZ=Güterzüge):

„In den Untersuchungsgebieten hat sich insgesamt erwiesen, dass Güterzüge als besonders störend empfunden werden.“ Besonders deren ‚Rattern, Klappern, Poltern und Quietschen.‘ Eine weitere häufig genannte Ursache für die besondere Störf Wirkung von Güterzügen ist außerdem der Abend- und Nachtverkehr von Güterzügen“.

Eigentlich wäre dieses feststellende Ergebnis der Studie ein Plädoyer gegen den Schienenbonus an Güterverkehrsstrecken, die besonders abends und nachts unterwegs sind. Aber die DB-Studie stellt ihren eigenen Befund auf den Kopf, indem sie Hinweise gefunden haben will, „dass die (geringeren) Nachtstörungen durch Bahnlärm nicht unbedingt davon abhängen, welche Zugart verkehrt.“ Und das, obwohl die Studie im nächsten Satz wieder einräumt, „dass bei gleicher Schallbelastung der Anteil der Anwohner, die sich durch Güterzüge gestört fühlen, ... höher ist, als der Anteil der Anwohner, die sich durch Reisezüge gestört fühlen.“

Ziff. 5 - zur „Innenraumstudie“:

In den Ergebnissen wird ausgeführt, dass die Anwohner an Schienenstrecken die Fenster häufiger gekippt halten als an Straßen. Die Schlussfolgerung der von der DB bezahlten Experten ist – wen wundert's: Bahnlärm ist kein Problem. Obwohl sich die Befragung auf den Tag und das Wohnzimmer beschränkte, werden die Ergebnisse mit der Aufweckstudie in Verbindung gebracht, als ob tagsüber im Wohnzimmer geschlafen wird.

Die „Experten“ fragen sich nicht einmal, ob sich geschlossene Fenster an Straßen mit den Abgasen von Verbrennungsmotoren erklären lassen, während der Diesellokanteil auf den Schienenwegen geringer ist als der LKW-Anteil auf Straßen. Und die tags gekippten Fenster an Schienenwegen könnten auch damit zu tun haben, dass die Bebauung an Schienenwegen i.d.R. dichter ist als die Besiedlungsdichte an Straßen. Die Kriminalstatistik zeigt aber, dass bei lockerer Bebauung mehr eingebrochen wird als in dichter bebauten und mehrstöckigen Siedlungsgebieten und deswegen die Fenster unterschiedlich intensiv geschlossen oder gekippt werden.

Interessant ist jedoch die Feststellung der Studie, „dass das Fensterschließen als Maßnahme gegen den Schienenlärm bereits als Belästigung gewertet wird.“ So ist es. Das Einsperren von Menschen hinter geschlossenen Fenstern, insbesondere Schallschutzfenstern ohne „akustischen Kontakt“ nach draußen, ist nicht nur eine Belästigung sondern eine andere Art der Freiheitsberaubung. Die DB-Studie kann in diesem Punkt als Plädoyer für die Ablehnung des passiven Schallschutzes verstanden werden, wenn es andere Lösungen gibt, z.B. eine andere Trassenführung oder die Einhausung der Lärmquelle.

Ziff 6 – zum „Lästigkeitsvergleich“:

Der erste Absatz des Kapitels Hoher Güterzuganteil endet mit der „Bestätigung des Schienenbonus“, obwohl im nächsten Absatz wiederum eingeräumt wird, „dass Güterzüge zumindest tags höhere Gestörtheitsreaktionen hervorrufen als Reisezüge.“

Es wäre auch wegen Punkt 2 naheliegend, den Schienenbonus auf 4 dB(A) zu reduzieren und bei einem Güterzuganteil von über 50% überhaupt nicht mehr anzuwenden.

Ziff. 7 - zur „Befürchtungsstudie“:

In dieser Studie werden die Einschätzungen der Bewohner an Neu- und Ausbaustrecken vor und nach der Baumaßnahme untersucht. Die Balkendiagramme zeigen deutlich, dass hinsichtlich der Schallschutzwände die Befürchtung und spätere Realität am dichtesten beisammen liegt.

Leider erfolgt keine Schlussfolgerung dahingehend, dass Schallschutzwände nur die zweitbeste Lösung nach der Lärmvermeidung durch Trassenführung sind.

Ziff. 8 - zur „Schallschutzwandstudie“:

Es wurden 2 m, 3 m und 4 m hohe Schallschutzwände auf ihre objektive Abschirmwirkung und die subjektive Schutzwirkung untersucht. Ziel der Studie war festzustellen, „dass mit weniger hohen Schallschutzwänden die gleiche (subjektive) Schutzwirkung erreicht wird wie mit hohen Schallschutzwänden.“ Mit der Zielformulierung sollte das Ergebnis vorweg genommen werden.

„Die Aussage, die Schallschutzwand stelle eine Annehmlichkeit dar, bejahen drei mal mehr Anwohner an 2-m-Wänden als Anwohner an 4-m-Wänden. Mehr als doppelt so viele Anwohner an 4-m-Wänden als Anwohner an 2-m-Wänden sehen in der Schallschutzwand ein Gefängnis“.

Doch statt darüber nachzudenken, ob aktiver und passiver Schallschutz wirklich einen so hohen Stellenwert vor Vermeidungslösungen haben, lautet die Antwort der Experten:

„Diese ersten Ergebnisse aus der Schallschutzwandstudie lassen den Schluss zu, dass mit weniger hohen Schallschutzwänden eine ähnlich gute Gesamtwirkung erreicht wird als mit extrem hohen Schallschutzwänden.“ Dieser Aussage stehen ausschließlich Kostengesichtspunkte Pate.

Aus der bekannten Tatsache, dass jeder weitere Meter zusätzliche Höhe einer Schallschutzwand tatsächlich weniger Wirkung hat – objektiv und subjektiv – aber um so abschreckender wirkt, werden in der Studie leider keine adäquaten Schlussfolgerungen (d.h. Lärmvermeidung) gezogen.

Anhang F Kritik an Verordnungs- und Gesetzestexten

Die Formulierungen der Rechtslage zum Lärmschutz, insbesondere zum Schutz vor Schienenlärm, verschleiern die Tatsachen. Es ist nicht ohne weiteres einsichtig, was ein „Beurteilungspegel“ ist. Der Normalbürger verbindet mit einem Lärmgrenzwert von 49 dB(A) ein relativ leises Geräusch. Er weiß nicht, dass es sich dabei um einen Mittelungspegel handelt, den er gar nicht hört, der zudem noch durch einen Lärmbonus weiter heruntergerechnet werden darf. Hier handelt es sich um eine (bewusste?) Irreführung der Bevölkerung. Was der Bürger beim genannten Grenzwert tatsächlich hört, ist der vorbeifahrende Zug mit einem Lärmpegel von mindestens 69 dB(A), der physiologisch 4-mal und physikalisch 100-mal höher ist als der Grenzwert! Und das im Dreiminutentakt nachts und mit Billigung durch den Gesetzgeber.

Gesundheit schützender Schallschutz muss sich an den tatsächlich gehörten Schallpegeln orientieren!

Der sog. passive Schallschutz, mit dem lärmgeplagte Menschen abgespeist werden, wenn die aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen – und das wäre am Oberrhein für große Flächen mit Wohnbebauung der Fall – will die Menschen ab 22 Uhr in ihre Schlafzimmer einsperren! Passiver Schallschutz kann das Wohnumfeld des Menschen (Garten, Terrasse, Balkon, etc.), das im besonderen Maße für Lebensqualität steht, nicht schützen. Immobilien mit passivem Schallschutz sind heute auf dem Immobilienmarkt kaum noch verkäuflich.

Kritik des Bahnprivilegs „Schienenbonus“ und neue Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung

Begründungen des Schienenbonus von Seiten der Bahn. Im Originaltext :

Die DB AG nennt als Hauptgründe für die geringere Störwirkung des Schienenverkehrs:

1. Im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm werden Schienenverkehrsgeräusche durch lange Geräuschpausen unterbrochen.
2. Schienenverkehrslärm tritt nach Fahrplan auf. Es ist medizinisch nachgewiesen, dass diese Regelmäßigkeit eine bessere Gewöhnung an Geräusche zur Folge hat, so dass sie zum Beispiel nachts nicht mehr zum Aufwachen führen.
3. Die von einer Schienenverkehrsstrecke ausgehenden Geräusche sind im Wesentlichen gleichlaut und haben den gleichen Klangcharakter.

Dies ist die offizielle Version der Deutschen Bahn AG, die gebetsmühenhaft von allen Verantwortlichen für das Nichtvorgehen gegen Schienenverkehrslärm nachgeplappert wird.

Die Wirklichkeit sieht anders aus:

ad 1. Wenn Züge, insbesondere Güterzüge, nachts im Dreiminutentakt verkehren, kann man nicht mehr von „langen Geräuschpausen“ sprechen. Aufgrund der dichten Zugfolge kann sich der Organismus vom Lärm nicht mehr erholen. Einmal aufgewacht, können gerade ältere Menschen schwer wieder einschlafen.

ad 2. Güterzugverkehr tritt nicht nach Fahrplan auf, sondern füllt statistisch die Zeitlücken, die der Personenzugverkehr lässt. Er tritt deshalb massiert in der Nachtzeit auf. Von Regelmäßigkeit „nach Fahrplan“ kann daher nicht die Rede sein. Die einzige „Regelmäßigkeit“ ist die hohe Zugfolge, die nach Aufwachen das Wiedereinschlafen verhindert. Es ist zudem medizinisch erwiesen, dass sich der Organismus physiologisch nicht an Lärm gewöhnt. Langfristige Gesundheitsschäden können die Folge sein.

ad 3. Auch die stetige Wiederholung von gleichartigem Lärm auf hohem Pegelniveau mit kurzen Unterbrechungen beeinträchtigt das Schlafverhalten. Dabei geht es nicht nur ums Aufwachen, sondern um die Struktur des Nachtschlafs. Wissenschaftliche Untersuchungen des Nachtschlafs unter dem Einfluss von Verkehrsgeräuschen in In- und Ausland belegen, **dass der Schienenverkehrslärm den Nachtschlaf am stärksten beeinträchtigt**. Ein „Schienenbonus“ konnte bei allen

Untersuchungen nicht nachgewiesen werden, sondern eher ein „Schienenmalus“ (Abbildung 1).

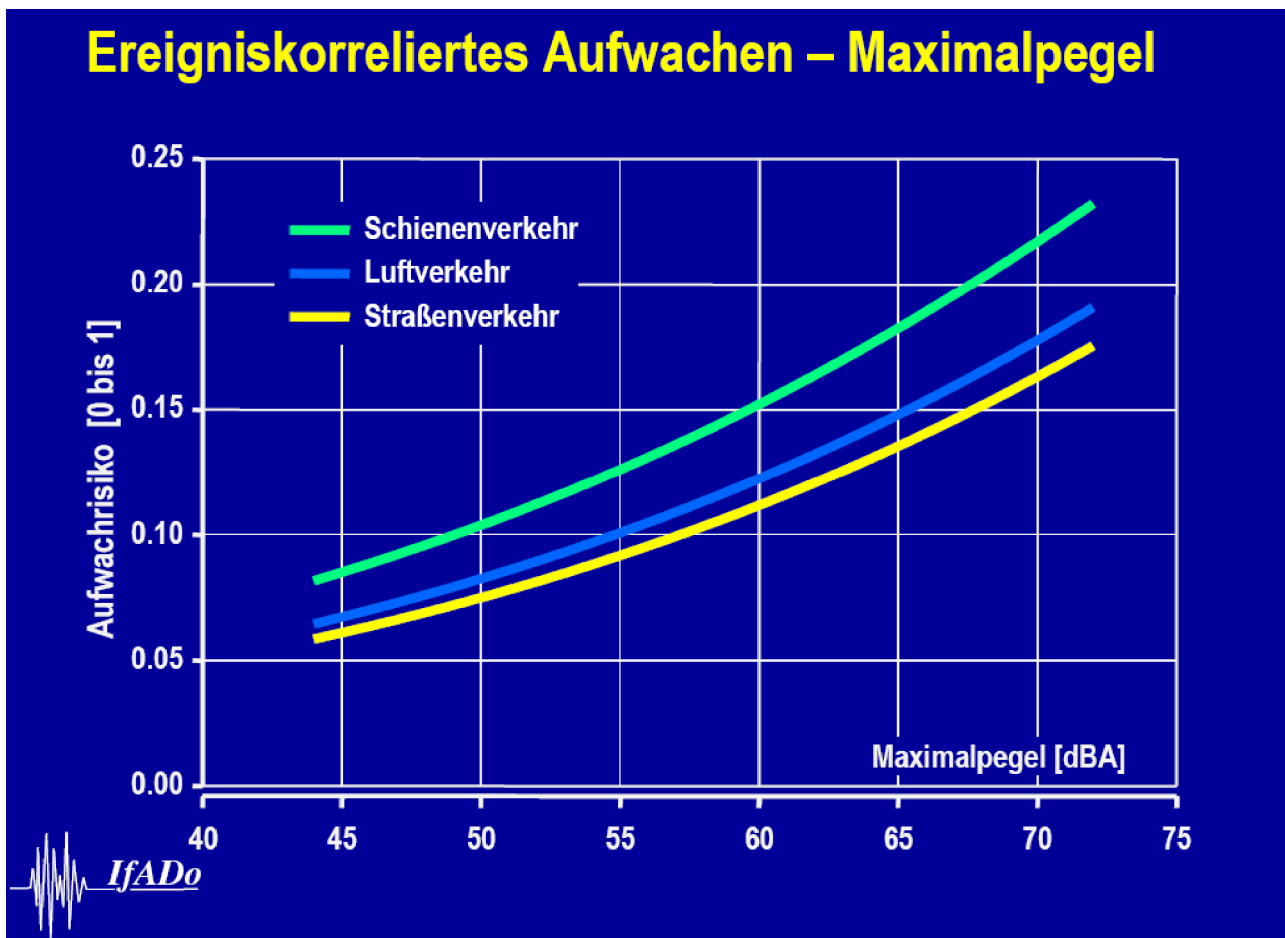


Abbildung 1: Aufwachen durch Flug-, Schienen- und Straßenverkehrslärm (Aufwachwahrscheinlichkeit in Abhängigkeit vom Maximalpegel)

Quelle: Vortrag „Leiser Verkehr“ - Lärmwirkungen, 15.11.2007, Mainz; Barbara Griefahn, Anke Marks (Institut für Arbeitsphysiologie, Universität Dortmund), Mathias Basner (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.)
 Siehe auch „Beurteilung von Umgebungslärm. Die Gültigkeit des Schienenbonus für den Tages- und Nachtzeitraum“ (erschieden im Newsletter der Europäischen Akademie für Erforschung von Folgen wissenschaftlich-technischer Entwicklungen, Bad Neuenahr-Ahrweiler GmbH, Akademiebrief Nr. 64, August 2006, Seiten 1-3)

Die Graphik zeigt die Aufwachwahrscheinlichkeit in Abhängigkeit vom gehörten Lärmpegel; danach stört Schienenverkehrslärm den Nachtschlaf am meisten. Die Graphik belegt eher einen „Schienenmalus“ als einen „Schienenbonus“.

Weitere wesentliche Aussagen der Studie: Mittelungspegel („äquivalente Dauerschallpegel, L_{Aeq}) können die Auswirkungen des Verkehrslärms auf den Schlaf nicht voraussagen, der Maximalpegel des Lärmereignisses (z.B. vorbei fahrender Güterzug) bestimmt die Reaktionen des Schläfers (Abbildung 2).

Die Hypothese, nach welcher für die Wahrscheinlichkeit des Aufwachens und das Ausmaß von Schlafstörungen dieselbe Rangordnung wie für Belästigung erwartet

wurde, nämlich die stärkste Reaktion auf Fluglärm und die geringste auf Schienenlärm, hat sich nicht bestätigt. In Fällen, in denen die subjektive

Lärmbedingte Schlafstörungen

- Dämmung tiefer Frequenzen ist wirkungslos
- Ereigniskorrelierte Reaktionen
 - Dosis-Wirkungsbeziehung für Aufwachen
 - Schienenverkehrslärm bewirkt stärkste Reaktion
- L_{Aeq} als Prädiktor lärmbedingter Schlafstörungen ungeeignet
- Temporär begrenzte Verkehrsruhe nur am Ende der Nacht sinnvoll

Abbildung 2: Lärmwirkungen sind mit Maximalpegeln, **nicht** mit Mittelungspegeln korreliert

Einschätzung von Schlafqualität und Müdigkeit unabhängig von der Lärmart gleichermaßen beeinträchtigt waren, waren die meisten physiologischen Schlafparameter mehr durch den Schienenlärm in Mitleidenschaft gezogen als durch Flug- und Straßenverkehrslärm. Die typische Rangfolge der Verkehrsarten für Belästigungsreaktionen ist für Schlafstörungen daher nicht anwendbar. Jüngst durchgeführte Studien stellen die Gültigkeit des Schienenbonus für den Schlaf in Frage, der einen völlig anderen Bewusstseinszustand darstellt.

Permanent gestörter Nachtschlaf beeinträchtigt das Leistungsvermögen, mindert die Lebensqualität und macht nachweislich krank. **Wer den „Schienenbonus“ heute noch propagiert, der handelt wider besseres Wissen!**

Anhang G Lärmbelästigung - Lärmopfer in Gefahr (plusminus, WDR, Dienstag, 27. November 2007)

Von H.-C. Schultze und G. Witt

Nach Schätzung des Umweltbundesamtes leiden etwa 13 Millionen Bundesbürger unter Lärm. Und der ist inzwischen die gefährlichste Umweltbelastung, denn Lärm hat schlimme Folgen für die Gesundheit. Schwerhörigkeit durch Lärm am Arbeitsplatz ist

heute die häufigste Berufskrankheit. Untersuchungen an einigen Tausend Anwohnern verkehrsreicher Straßen zeigten, dass sie bei einem Lärmpegel von über 65 Dezibel (A) viel öfter einen Herzinfarkt erleiden als Anwohner ruhiger Straßen. Danach lässt sich schätzen, dass 3.000 Bundesbürger pro Jahr vorzeitig durch Straßenlärm sterben.

Jetzt hat das Umweltbundesamt untersuchen lassen, welche Folgen der Nachtlärm durch den Flughafen Köln-Bonn hat. Die Umweltbehörde ließ dazu den Medikamentenverbrauch von 800.000 Menschen ermitteln. Ergebnis dieser weltweit größten Lärmstudie: Fluglärm schädigt messbar die Gesundheit jedes fünften Anwohners. Für Jens Ortscheid vom Umweltbundesamt besteht ein eindeutiger Zusammenhang: „**Je lauter der nächtliche Lärm, desto mehr Medikamente werden verschrieben. Es sind in der Regel Medikamente, die wir auch aus anderen Bereichen kennen, wo Lärmeinwirkungen stattfinden.** Es sind also Medikamente, die den Blutdruck senken, die den Herz-Kreislauf betreffen, aber auch Schlafmittel und Beruhigungsmittel.“ **So steigt der Verbrauch von Medikamenten gegen Bluthochdruck in Regionen mit starker Lärmbelastung bei Männern um 24 Prozent, bei Frauen sogar um 66 Prozent an. Bei Arzneien gegen Herz- und Kreislauferkrankungen bekommen Männer 27, Frauen 116 Prozent mehr verordnet.** Arzneimittel gegen Schlafstörungen und zur Beruhigung werden Männern zwar nicht vermehrt verschrieben, bei Frauen dagegen steigt der Verbrauch in Gebieten mit starker Fluglärmbelastung um 35 Prozent.

Was das für einen einzelnen Patienten kosten kann, hat [plusminus Dr. Arno Lange aus Siegburg gefragt. Er kennt aus seiner Praxis als praktischer Arzt und Internist viele Fälle von Bluthochdruck, der sehr wahrscheinlich auf Nachtlärm zurückzuführen ist. Dr. Lange rechnet das an einem 72-Jährigen vor, der mit 58 Jahren einen Herzinfarkt erlitt. Der kam damals völlig überraschend, denn der Betroffene „ist Nichtraucher. Er hat eine gesunde Lebensführung. Er ist nicht übergewichtig, somit eigentlich nicht der klassische Bluthochdruckpatient“. Eine Operation nach dem Herzinfarkt und die anschließende Reha kosteten gut 12.000 Euro. Dass sein Patient über Jahre überhöhten Blutdruck hatte, stellte Dr. Lange erst fest, nachdem er eine Langzeitblutdruckmessung durchgeführt hatte. Dabei stellte sich heraus, dass er nachts unter starkem Fluglärm litt und bei jedem Überflug auch sein Blutdruck stieg. Die ambulante Behandlung und die Medikamente gegen Bluthochdruck beziffert Dr. Lange in den 14 Jahren nach dem Infarkt auf insgesamt 30.000 Euro.

Viele Betroffene ahnen nicht, dass sie schon längst geschädigt sind und schlimme Folgen drohen. Ein Anwohner in Köln-Merheim erlaubt uns, spät abends in seinem Schlafzimmer seine Blutdruckwerte zu messen. Um 23.15 Uhr ist ein Flugzeug zu hören. Der Lärmpegel im Schlafzimmer steigt bei geschlossenen Fenstern auf 60,9 Dezibel (A). Das ist so laut, wie Fußgänger auf der Straße einen vorbeifahrenden Pkw wahrnehmen. Der Blutdruck des Bewohners, tagsüber ganz normal, steigt auf 153 zu 103. Viel zu hoch! Ähnliche Werte messen wir in dieser Nacht 32-mal. Das sind Werte, die seinem Arzt tagsüber verborgen bleiben.

Das Umweltbundesamt fordert eine Lärmabgabe, damit Lärm mit ökonomischen Mitteln bekämpft wird. Das bedeutet, so Jens Ortscheid, „wenn ich Lärm mache, muss ich mehr dafür zahlen. Dadurch erhöhen wir den Anreiz, lärmarme Produkte, lärmarme Fahrzeuge oder Flugzeuge einzusetzen, oder auf den einen oder anderen Flug ganz zu verzichten.“

Monophasische/biphasische Änderung der Herzschlagfrequenz

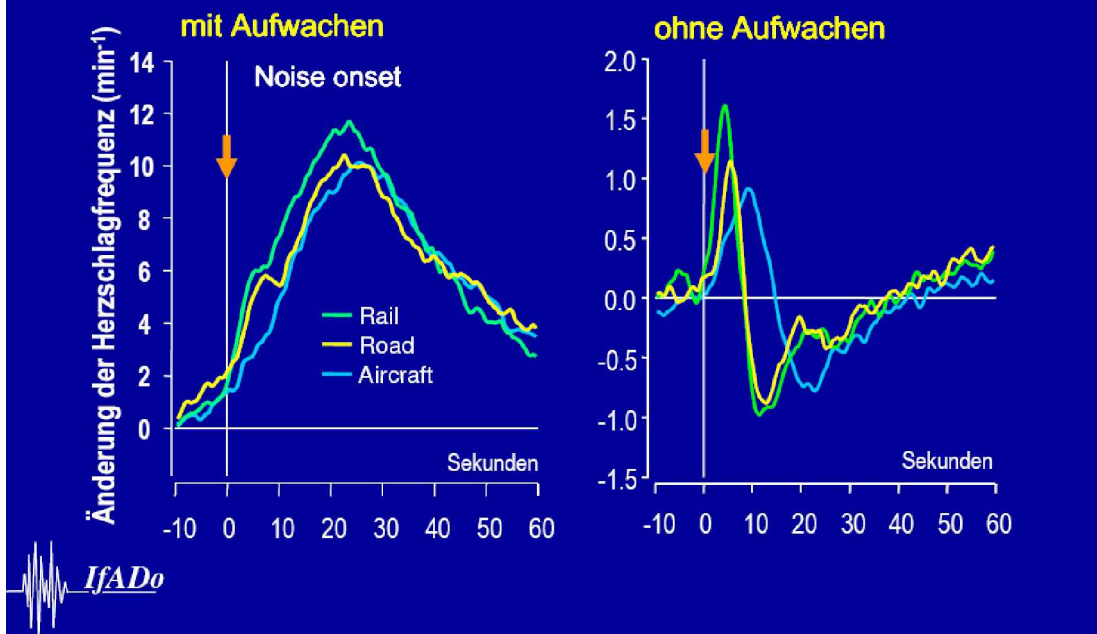


Abbildung: Während des Nachtschlafs erreicht die Herzschlagfrequenz (und der Blutdruck) unter dem Einfluss von Schienenverkehrslärm den Höchstwert; Schienenverkehrslärm gefährdet also die Gesundheit am stärksten.

Aber daraus wird wohl so schnell nichts werden. Im Gegenteil: Der für den Köln-Bonner Flughafen zuständige Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, Oliver Wittke, will die geltende Nachtflugverbot bis ins Jahr 2030 verlängern. Und die Krankheitskosten? Die zahlt ja die Kasse!

Anmerkung: Flugverkehrslärm ist als intermittierender Lärm dem Schienenverkehrslärm direkt vergleichbar. Schienenverkehrslärm hat sogar eine noch schlimmere Wirkung auf Herzfrequenz und Blutdruck (Abbildung). Angesichts der Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung von einem „Schienenbonus“ zu reden, ist blanker Zynismus.

Anhang H BMVBS Berichts-anforderung zum Thema: „Schienenbonus“

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Berlin, den 12. November 2007

**Berichts-anforderung für die Bereinigungssitzung zum HH 2008 des
Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 15. November 2007**

zum Thema: „Schienenbonus“

(Kapitel 1222 - Reg.-Entw. 182ff)

Für den Schienenverkehrslärm besteht beim Neubau oder einer im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges ein gesetzlicher Anspruch auf „**Lärmvorsorge**“. Die Bundesregierung

geht davon aus, dass durch die Einhaltung der niedrigen Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990) ein entsprechend hoher Schallschutz gewährleistet ist und damit Gesundheitsgefährdungen ausgeschlossen werden.

Des Weiteren hat die Bundesregierung, um auch die hohen Belastungen an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Schienenwegen zu mindern, umfangreiche Regelungen zur „**Lärmsanierung**“ an Schienenwegen getroffen, für die im Bundeshaushaltsplan für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eigene Grenzwerte vorgegeben sind. Die Lärmsanierung ist in die Regelung nach dem BImSchG nicht einbezogen; sie ist eine freiwillige Leistung des Bundes im Rahmen der haushaltsrechtlichen Ermächtigung.

Der **Schienenbonus** ist - unabhängig von diesen Grenzwerten - ein Korrekturwert zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms. Er ist kein „Bonus“ im eigentlichen Sinn, sondern ein wissenschaftlich begründeter „Lästigkeitsunterschied“. Er wird in Deutschland entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV, sowie auch in anderen europäischen Ländern wie der Schweiz, Frankreich, Österreich, Finnland, Schweden und den Niederlanden angewandt. Dieser Korrekturwert beruht u. a. auf sozialwissenschaftlichen Studien; die Ergebnisse einer interdisziplinären Feldstudie Ende der 70er Jahre / Anfang der 80er Jahre bildeten die Grundlage für seine Festlegung. In umfangreichen Untersuchungen hat die DB AG Ende der 90-er Jahre die Berechtigung für diesen Korrekturwert unter Berücksichtigung der seither veränderten Betriebsbedingungen an Hochgeschwindigkeitsstrecken und besonders hoch belasteten Strecken überprüft. Im Ergebnis wurde dann im Jahr 2001 festgestellt, dass es auch unter den geänderten Bedingungen und Verkehrssituationen keinen Anlass gibt, den gesetzlich verankerten Schienenbonus von 5 dB in Frage zu stellen.

Zweifelloos hat sich in den vergangenen Jahren die Wahrnehmung von Verkehrslärm durch betroffene Anwohner und auch das Lästigkeitsempfinden von Schienenverkehrslärm verändert. Dem BMVBS liegen - überwiegend aus Gemeinden und Städten an der Rheintalbahn - zahlreiche Hinweise zur Verringerung bzw. Abschaffung des Schienenbonus vor, u. a. ein Gesetzgebungsvorschlag zu einer entsprechenden Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung. Der Vorschlag wird gegenwärtig ergebnisoffen geprüft.

Dabei gibt es neben dem nachvollziehbaren Lärmschutzinteressen der Bürger auch die mit einem evtl. Wegfall des Schienenbonus verbundenen Kosten zu prüfen. Die DB AG hat hierzu die in der Anlage beigefügte Abschätzung vorgelegt.

Finanzielle Folgen der Abschaffung des Schienenbonus

Lärmvorsorge: Die Kostensteigerungen für die Lärmvorsorge lassen sich schwer abschätzen. Für den Abschnitt Offenburg - Basel würden sich die Schallschutzkosten von 230 Mio. € auf 430 Mio. € und damit von 11 auf 20 Prozent der Gesamtbaukosten (2,1 Mrd. €) erhöhen. An manchen Stellen wäre ein Schallschutz über Wände technisch nicht mehr möglich, so dass Lösungen wie Troglagen, Tunnelungen oder gar die Umsiedlung der Anwohner abzuwägen wäre. Je nach Bausituation wird eine Erhöhung von 50 bis 100 Prozent der Kosten für Schallschutzmaßnahmen eintreten - ein Einpendeln auf 20 Prozent der Gesamtbaukosten ist realistisch.

Dies Kosten der Lärmsanierung würden sich von ca. 2 Mrd. € auf bis zu 3 Mrd. € erhöhen. Dadurch würde sich angesichts der gegenwärtigen Fördersumme von jährlich 76 Mio. €

(seit 2007: 100 Mio.) die Umsetzung des Programms erheblich verzögern. Auf beiden Seiten der Bahnstrecke verdoppelt sich in etwa das zu beplanende Gebiet, und die zu untersuchende Streckenlänge verlängert sich von 3.500 auf 5.000 km.

Kostensteigernd wirkt sich außerdem aus, dass bereits durchgeführte Maßnahmen nochmals überplant und „nachsaniert“ werden müssten.

Kommentar der IG BOHR:

Obwohl sich die Kostensteigerungen für die Lärmvorsorge (und nur hierfür ist der Schienenbonus relevant) „nur schwer abschätzen lassen“, behauptet die DB AG nassforsch für den Streckenabschnitt Offenburg-Basel eine Verteuerung um 200 Millionen Euro. Dafür liefert sie keinen nachprüfbaren Beleg. Eine Mehrkostenangabe „aus dem hohlen Bauch“ ist nichts wert.

Ehrlich zugegeben werden die Konsequenzen einer Abschaffung des Schienenbonus: Troglagen, Tunnelungen, Umsiedlung anstelle unzureichender Wände - Maßnahmen für einen dringend notwendigen Lärmschutz, der nicht stattfindet und um den die Menschen durch Anwendung des Schienenbonus betrogen werden. Der Schienenbonus schützt damit nachweislich den Lärm. Das, was Bahn (und Bund) mit Hilfe des Schienenbonus sparen wollen, ist nichts anderes als eine gigantische Kostenverlagerung zu Lasten der auf vielfältige Weise durch den Lärm betroffenen Menschen, die für die Folgen der Kollateralschäden selbst aufkommen müssen - eine eklatante Verletzung des Kausalitätsprinzips.

Lärmvorsorge muss so gestaltet werden, dass nicht schon heute die Lärmsanierungsfälle von morgen geschaffen werden. Es kann nicht sein, dass Kostenerwägungen Grund für Lastenverschiebungen oder gar Verzichtspläne sind, besonders nicht in einem über 2000-jährigen Kulturräum am Oberrhein, der nicht irreparabel geschädigt werden darf.

Der Schienenbonus ist nur im Wirkungsbereich der 16. BImSchV, also im Kontext der Lärmvorsorge, ein Thema. Der Schienenbonus hat mit der Lärmsanierung ursächlich nichts zu tun. Deswegen ist die „Verteuerung“ der Lärmsanierung, die der Abschaffung des Schienenbonus angelastet wird, nicht sachgerecht und daher nicht nachvollziehbar.

Die Bürgerinitiativen der IG BOHR sind der Überzeugung, dass im Falle einer hochbelasteten Bahnstrecke wie der viergleisig ausgebauten RheintalBahn die Anlieger selbst bei Abschaffung des Schienenbonus nicht ungestört schlafen könnten. Die neue Trasse muss deshalb so geplant werden, dass die Außenpegel derart minimiert werden, dass der Schienenbonus kein Thema ist. Die Bürgerinitiativen der IG BOHR werden daher weniger den Schienenbonus, sondern die Unzumutbarkeit der vorgelegten Planung für eine europaweit beispiellose Haupteisenbahnstrecke mit weit über 100.000 Güterzügen pro Jahr anprangern, die als Schlagader Europas den Raum am Oberrhein schwer beeinträchtigen und jede vernünftige Stadtentwicklung unmöglich machen würde. Mit BADEN 21 haben die Kommunen und Bürgerinitiativen am Oberrhein gemeinsam eine Alternative zur Integration des neuen Verkehrsweges in die Raumschaft entwickelt, die für einen fairen Interessenausgleich sorgt.

Anhang I Stark angestiegene Lärmbelastung der Bevölkerung von Bühl nach dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn

Bahn-Gutachten mangelhaft?

Studie des von Bühl beauftragten Büros sieht Fehler / Gemeinderat will sich nicht gängeln lassen

Der Bühler Gemeinderat ist sprichwörtlich erschüttert: Das auf Drängen der Stadt von der Bahn in Auftrag gegebene Gutachten mit Lärm- und Erschütterungsmessungen als Folge der Neubaustrecke weist mitunter eklatante Mängel auf. Zu diesem Schluss kommt das Büro IBK (Freinsheim), das im Auftrag der Stadt die Bahn-Expertise auf Herz und Nieren prüfte.

VON GEROLD HAMMES

Bühl. Vornehmlich Bürger aus der Weststadt hatten sich nach Inbetriebnahme der neuen Gleise im Jahr 2001 über den gestiegenen Lärmpegel beschwert und auf Nachrüstungen beim Schallschutz gepocht. Nach langem Drängen gab die Bahn AG schließlich ein Gutachten in Auftrag, dessen Auswertung seit Juni vorliegt.

Das von der Stadt beauftragte Büro moniert nun fehlende Aussagen zur »Erschütterungssituation« und »formale Fehler«, beispielsweise bei der Zuordnung von Emissionswerten und Messpunkten. Henning Arps (IBK) hält von der Bahn-Expertise nicht sonderlich viel: »Das Ergebnis ist weder nachvollziehbar noch plausibel.«

Werte überschritten

Eigene Messungen hatten ergeben, dass auf der Grundlage der aktuellen Grenzwerte im Neubaustreckenerlass Baden-Württemberg an zehn von elf Messpunkten die Emissionswerte überschritten worden seien. Gleichwohl: Der Planfeststellungsbeschluss für die Neubaustrecke auf Bühler Gemarkung resultiert aus dem Jahr 1988 mit damals weniger anspruchsvollen Emissions- und Schallschutzrichtlinien.

Jan Rassek (FDP) bewertete das Bahn-Gutachten als »sehr fragwürdig«. Er erinnerte an die »wortgewaltigen« Versprechungen des damaligen Projektleiters Krittian hinsichtlich eines ehrgeizigen aktiven wie passiven Schallschutzes. Die Bühler Bahn-Anrainer hätten einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach dem neusten Stand der Technik. Ohnehin gebe es mit der Bahn noch »weitere Hühnchen zu rupfen«, meinte Rassek und mahnte bauliche Maßnahmen für mehr Kundenservice im Bereich der Treppenaufgänge und der Gleisunterführung im Bühler Bahnhof an.

Detlef Franz (GAL) konnte sich nur wundern, dass ein Gutachten wie jenes der Bahn »so viele Mängel enthält«. Für Brigitte Reith (FWG) wiederum stellte das Ergebnis keine Überraschung dar: »Die Gutachter haben einiges schön geschrieben!«, getreu dem Motto: »Wes

Brot ich ess, des Lied ich sing.« Oswald Grisstede (SPD) beschäftigte sich mit der Frage, ob das Gutachten bei so vielen nachgewiesenen fachlichen Mängeln nicht abzulehnen sei.

»Formale Fehler«

Willi Hörth (CDU) plädierte dafür, die »formalen Fehler« in einem Gespräch mit der Bahn zu erörtern, so wie dies bereits Guido Kohnen (IBK) dem Plenum empfohlen hatte. Dabei sollten die »Defizite« aufgezeigt werden, um danach Abhilfe zu schaffen. Mehr als Nachbesserungen beim passiven Schallschutz (Schallschutzfenster), vermutet Kohnen, werden dabei nicht herauskommen; es sei denn, die Emissionsprognosen der Bahn im Zuge der Planfeststellung seien fehlerhaft. Bei einer Erhöhung der aus Fertigbetonteilen bestehenden Schallschutzwände müssten die Trägerkonstruktionen komplett erneuert werden. Wie Kohnen be-

richtete, rauschen nachts gegen 120 Züge durch Bühl, mittelfristig würde diese Zahl auf 200 ansteigen.

Bernd Reichert (CDU) wollte sich mit der Beschränkung auf den reinen passiven Schallschutz nicht zufrieden geben. Es müsse zur politischen Forderung erhoben werden, dass die Schallschutzwände entlang der Wohngebiete erhöht werden. Unter keinen Umständen dürfe sich der Gemeinderat von einem »Gefälligkeitsgutachten ruhig stellen lassen«.

Peter Hirn (SPD) wagte die Prognose, dass sich die Bürger mit der bloßen Nachrüstung von Schallschutzfenstern nicht zufrieden geben werden. Die Fraktionen waren sich schließlich einig, dass die Projekt-Bau der Bahn AG aufgefördert werden soll, »weitere Schritte zur Anordnung von passiven und gegebenenfalls aktiven Schallschutzmaßnahmen in die Wege zu leiten«.



Insbesondere in den Wohngebieten Kellerstück und Unteramthof (Vordergrund) fühlen sich Bürger von der Bahn belastigt.

Mittelbadische Presse 12.10.2007

Wer „vorher“ nicht für einen menschenverträglichen und umweltgerechten Ausbau kämpft, hat „hinterher“ das Nachsehen und den Schaden. Bühl ist ein Beispiel, wie man es nicht machen sollte – vor allem dafür, dass man den Versprechungen, Verschleierungen und Verharmlosungen der DB AG keinen Glauben schenken darf.



Vision und strategisches Ziel BAFU

Vision:

Langfristig ist die Bevölkerung so vor Lärm zu schützen, dass ihre Gesundheit gemäss WHO-Definition [1] gewährleistet ist.

[1] *Vollständiges körperliches, seelisches und soziales Wohlbefinden*

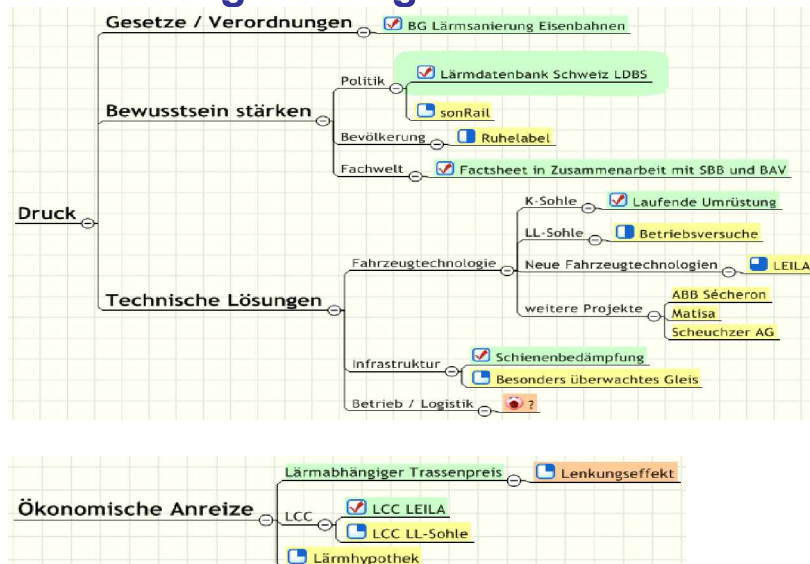
Strategisches Ziel:

Das Grossteam Lärmbekämpfung reduziert in Kooperation mit Partnern die Anzahl lärmbelasteter Wohnparzellen bis 2015 in der Schweiz um 25%.

In der Abbildung „Umweltstrategie“ sind die ins Auge gefassten Strategien mit den Folgemaßnahmen dargestellt.

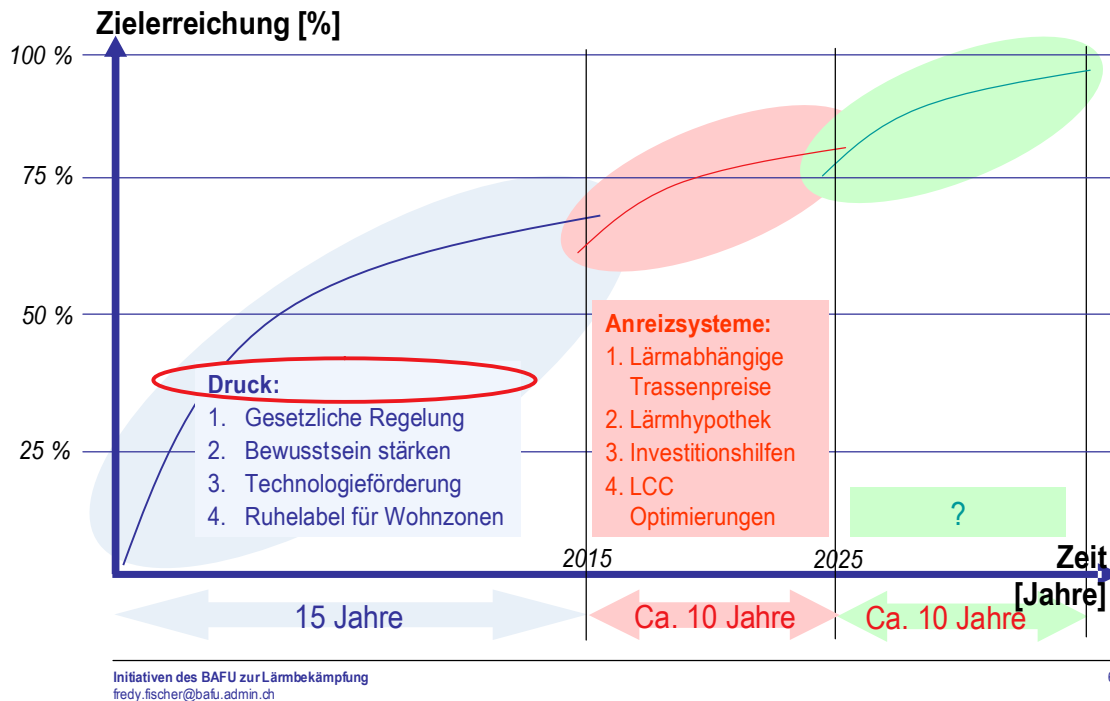


Umsetzungsstrategie





Umsetzungsstrategie - Zielerreichung



Auf der Zeitachse der Abbildung „Umsetzungsstrategie – Zielerreichung“ werden die abgestimmten Maßnahmen gezeigt und nach oben die eingeschätzte Wirksamkeit hinsichtlich des insgesamt angestrebten Zieles. Für die Veränderung des Rechtsrahmens und Technologieförderung werden 15 Jahre veranschlagt. Es ist sicher, dass schon mit einer Flurbereinigung im deutschen Lärmrecht (mit dem Umweltgesetzbuch als Ziel), wie in den Anhängen A und B aufgeführt, ein Anfang gemacht werden kann. Das Bewusstsein für die volkswirtschaftlichen und individuellen Schäden durch fehlenden oder mangelhaften Lärmschutz zu schärfen, ist eine relativ einfache Angelegenheit. Allerdings: Zunächst ist der politische Wille gefragt!

Zeitlich parallel können Maßnahmen wie Umrüstprogramm des Rollenden Materials, Verbesserungen an Rad-Schiene-System, Schienenlagerung/Oberbau und Lärmabhängige Trassenpreise entwickelt werden. Dies wird viel Zeit in Anspruch nehmen, da immer der europaweite Ansatz berücksichtigt werden muss (Interoperabilität). Aber ohne einen beherzten Anfang gibt es nie ein Ende!

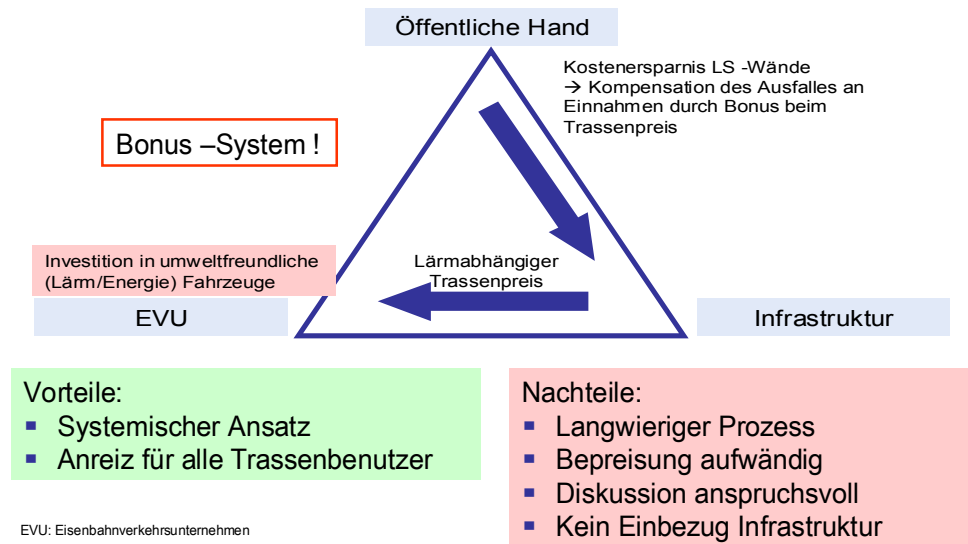
Dabei ist Wert darauf zu legen, dass dies von Anfang als eine gemeinsame Aufgabe der Ressorts Gesundheit, Umwelt, Verkehr und Raum-/Stadtentwicklung gesehen werden muss. Deutschland hat den Vorteil, dass ein Bundesministerium für Verkehr und Stadtentwicklung verantwortlich ist.

Zum Thema **Lärmabhängige Trassenpreise hat das BAFU zwei unterschiedliche Modelle entwickelt**. Das erste Modell „Trassenpreis (1)“ geht von der öffentlichen Förderung aus Steuermitteln aus, d.h. ein **Bonus** wird für die leiseren Züge gezahlt. Nachteile liegen in der komplizierten Abrechnung und langfristig in der dauerhaften Belastung öffentlicher Kassen, ohne dass ein wirksamer Druck auf die Betreiber und Netzeigentümer zur Verbesserung der Infrastruktur entsteht. Eine Variante hierzu ist das **Malus-System**, das eher geeignet erscheint als Lösung. Gestuft in der Zeit

(ansteigende Preise) und nach Lärmklassen können die Unternehmen selbst errechnen, wann für sie die Wettbewerbsfähigkeit aufhört und sie gezwungen sind zu investieren. Die abgeschöpften Mittel können als Prämien für schnelle Umrüstung/Verbesserungen in der Technik eingesetzt werden.



Strategie ‚Anreizsysteme‘ – Trassenpreis (1) Lärmabhängiger Trassenpreis



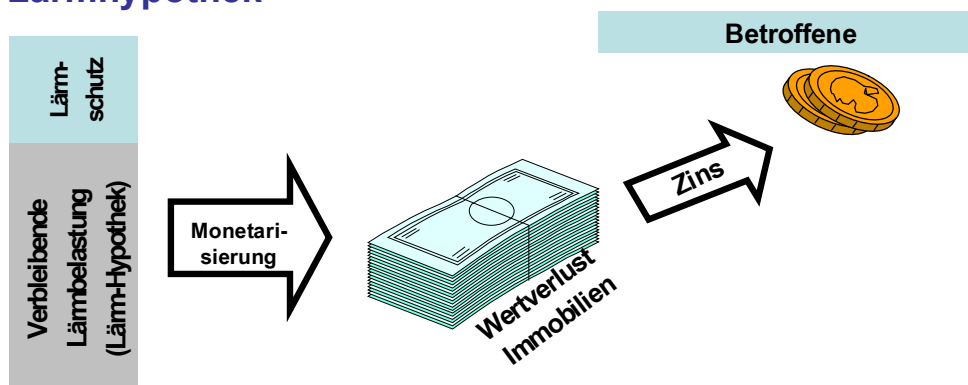
Initiativen des BAFU zur Lärmbekämpfung
fedy.fischer@bafu.admin.ch

9

Das zweite Modell „Trassenpreis (2) und (3)“, das volkswirtschaftlich vernünftig aber wohl nicht so schnell durchsetzbar erscheint, führt den Begriff der „**Lärmhypothek**“ ein. Alle lärmbelasteten Gebäude werden erfasst, der Wertverlust der Immobilie wird in Geldwert dargestellt (monetarisiert). Der Verlust wird dem Eigentümer verzinst, so lange bis der Verursacher die Lärmbelastung beseitigt hat, eine pauschale Abgeltung ist nicht möglich. Eine durchaus vergleichbare Regelung gibt es im Immissionschutz mit dem CO₂-Zertifikathandel.



Strategie ‚Anreizsysteme‘ – Trassenpreis (2) Lärmhypothek



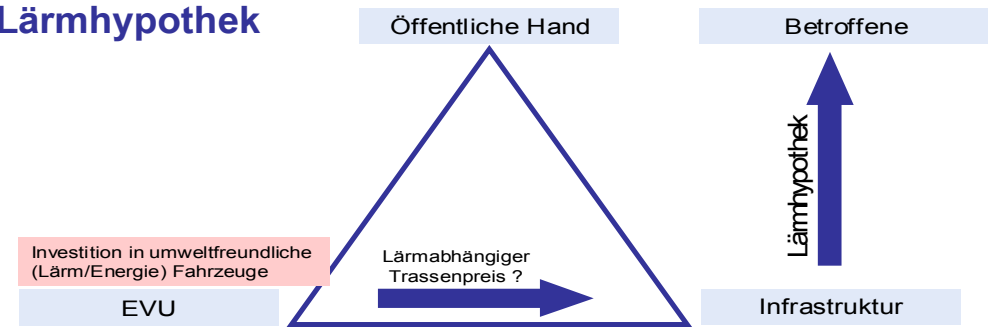
- Die Lärmbelastung (Lärmhypothek) führt zu Wertverlusten bei Immobilien. Die Wertverluste werden monetarisiert.
- Die Wertverluste werden als Lärmhypothek betrachtet. Sie werden den Betroffenen verzinst und können nicht pauschal abgegolten werden.
- Die Abzahlung der Hypothek kann nur durch eine Reduzierung der Lärmbelastung erfolgen.

Initiativen des BAFU zur Lärmbekämpfung
fedy.fischer@bafu.admin.ch

10



Strategie ‚Anreizsysteme‘ – Trassenpreis (3) Lärmhypothek



Vorteile:

- Systemischer Ansatz
- Volkswirtschaftlich gut begründbar
- Bezieht auch Infrastruktur ein
- Bezieht alle Lärmarten ein
- Keine Trassenpreisdiskussion
- Keine Belastung der öff. Hand

Nachteile:

- Gefährdet Modal-Split (Malus System)
- Starke Opposition zu erwarten
- Wirksamkeit nur mittelbar

EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen

Initiativen des BAFU zur Lärmbekämpfung
fredy.fischer@bafu.admin.ch

11

Die IG BOHR regt bei der Landesregierung Baden-Württemberg und der Bundesregierung an, Aufträge an ihre jeweiligen Sonderbehörden zu geben, um derartige Strategien zur langfristigen integrierten Lärmsanierung zu entwickeln.

Anhang K Umrüstung des Rollmaterials auf K-Sohle: Was bringt dies tatsächlich?

Die DB hat die Absicht verkündet, binnen 10 Jahren den Schienenlärm zu halbieren. Dies soll mittels beschleunigter Umrüstung des mit Grauguss-Bremsen ausgerüsteten Wagenparks auf K-Sohlen geschehen. Die schnellen und begeisterten Äußerungen mancher Politiker legen den Schluss nahe, dass diese geplante Umrüstung (die verbindliche Zusage der Bundesregierung, dies zu finanzieren steht allerdings noch aus) aus deren Sicht schon die schnelle und flächendeckende Lösung aller Einwendungen sei. Weit gefehlt!

Kritische Anmerkungen:

Unrunde und verriffelte Räder schädigen innerhalb von 2-3 Jahren die Schienen derart, dass mit einem Lärmpegelanstieg von 5 dB(A) zu rechnen wäre. Eine Verpflichtung zur Gleispflege zusätzlich zur Umrüstung ist bislang nicht vorgeschrieben, wäre aber zwingend, um den positiven Effekt nicht in kürzester Zeit wieder zu verspielen.

Derzeit laufen auf bundesdeutschen Schienenwegen ca. 400 000 Waggons aus unterschiedlichen Ländern. Diese dürfen seit 1.1.07 diskriminierungsfrei auf deutschen Schienenwegen fahren. Im Ausland sind Umrüstprogramme europaweit derzeit nicht zu erwarten. Um aber auch die ausländischen Waggons zu einer beschleunigten Umrüstung zu bewegen, wären lärmabhängige Trassenpreise unabdingbar. Die Kombination Umrüstung/lärmabhängige Trassenpreise wurde allerdings nach einem Gutachten von Prof. Dr. E. Pache (im Auftrag des UBA Jan. 2007) auf der herrschenden Rechtsgrundlage infrage gestellt. Der VVS der DB, Hartmut Mehdorn, spricht gar von der technischen Unmöglichkeit, lärmabhängige Trassenpreise zu erheben. Bei dieser noch bestehenden (Rechts-)Unsicherheit ist das Schlagwort der

DB zur „Halbierung des Lärms in 10 Jahren“ lediglich als Marketingmaßnahme zu werten, um das Image der „umweltfreundlichen“ Bahn aufzupolieren.

Wie sich eine Umrüstung zeitlich auswirken würde, dazu das folgendes Beispiel:

Wie ändert sich die Lärmbelastung durch Güterzüge, wenn einzelne Waggon auf K-Sohlen umgerüstet werden?

Wenn von den derzeit auf deutschen Schienen laufenden etwa 400 000 Güterwaggon unterschiedlicher Herkunft mit Grauguss(GG)-Bremsen auf K-Sohle umgerüstet werden:

Vorbeifahrpegel in 25 m Abstand vom Gleis bei 0 % K-Sohlen : 100 dB(A)

Umrüstung von 10 %	Schallpegelminderung auf	99,6	dB(A)
Umrüstung von 20 %	Schallpegelminderung auf	99,1	dB(A)
Umrüstung von 30 %	Schallpegelminderung auf	98,6	dB(A)
Umrüstung von 45 %	Schallpegelminderung auf	97	dB(A)
Umrüstung von 90 %	Schallpegelminderung auf	93	dB(A)
Umrüstung von 100%	Schallpegelminderung auf	90	dB(A)

Ergebnis ist also, dass die propagierte „Halbierung des Lärms“ erst bei einer 100-%igen Umrüstung möglich ist.

Sollte der Ersatz von GG-Güterwaggon durch K-Sohlen-Waggon im heutigen Tempo weitergehen, würde erst in der Endphase der Umrüstung, d.h. in ca. 40 Jahren, ein deutlicher Lärminderungseffekt eintreten. Bei der Vielfalt europäischer Eigeninteressen ist in absehbarer Zeit mit der Umrüstung des Rollenden Materials kaum mit einer wesentlichen Minderung des Emissionspegels zu rechnen. Die europaweit gültige EU-Richtlinie 2002/22/EG mit Obergrenzen für die Emissionen von Güterwaggon und damit Verpflichtung zum Übergang auf K-Sohlen greift nur bei Neuwagen. Altwagen haben z. Zt. eine durchschnittliche Nutzungsdauer von mehr als 40 Jahren – also ist auch über die Wiederbeschaffung längerfristig keine Lärminderung zu erwarten. Mit dem erwarteten, politisch gewollten, weiteren Anstieg des Schienengüterverkehrs wird bei weitgehend erfolgter Umrüstung auf K-Sohle der Anstieg des Güterzuglärms allenfalls kompensiert.

Anhang L Vergleich der Betroffenheit der Bevölkerung durch Bahn- und Alternativplanung, gewichtet nach Anzahl und Folgekosten

Betroffenheit der Bevölkerung an der Bahn/Autobahn gewichtet nach ...

Betroffenen-/Kostenvergleich BVWP Teil III A ohne Schutzwände

Städte und Gemeinden	durchmittl. Abstand	1. Reihe der	Wohnbebauung	errechn. Gewicht.		wollen	wollen	4 Gleise gebündelt		Autobahntrasse *		Städte und Gemeinden	
	von der RtBahn	von der BAB	parall. der Strecke	RtB	BAB*	RTB-Bündelung	BAB-Trasse	betroffene	Lärmfolgekos-	betroffene	Lärmfolge-		
	(eingeben)	(eingeben)	(eingeben)	m	m	(eingeb)	(eingeb)	Einwohner	ten € für Jahre	Einwohner	kosten €		
Offenburg	25	2.000	3.000	120,0	2,0		1,0	# 15.947	65.434.139	0	0	Offenburg	
Hilboltsweiler	25	1.300	900	36,0	0,9		1,0	# 4.784	19.630.242	0	0	Hilboltsweiler	
Hofweiler	600	1.000	200	0,3	0,3			0 147	604.076	0	0	Hofweiler	
Niederschopfheim	25	700	500	20,0	0,9	1,0		0 2.658	10.905.690	0	0	Niederschopf.	
Oberschopfheim	1.000	2.000	200	0,2	0,1		1,0	0 0	0	0	0	Oberschopf.	
Schutterzell	2.500	600	900	0,4	2,0	1,0		0 0	0	0	0	Schutterzell	
Kürzell	3.000	200	300	0,1	2,0	1,0		0 0	0	351	1.439.226	Kürzell	
Schuttern	800	1.200	1.400	1,8	1,5	1,0		0 450	1.847.145	0	0	Schuttern	
Friesenheim	50	2.300	50	1,0	0,0	1,0		0 216	885.649	0	0	Friesenheim	
Hugsweiler	300	1.800	500	1,7	0,4		1,0	2 867	3.559.388	0	0	Hugsweiler	
Lahr-Dinglingen	30	2.000	1.200	40,0	0,8		1,0	# 6.063	24.880.032	0	0	Lahr-Dingl.	
Langenwinkel	400	2.000	300	0,8	0,2		1,0	1 396	1.625.336	0	0	Langenwink.	
Mietersheim	25	2.700	400	16,0	0,2		1,0	# 2.126	8.724.552	0	0	Mietersheim	
Kippenheimweiler	500	800	300	0,6	0,5	0,5		0 300	1.229.519	0	0	Kippen.weiler	
Kippenheim	500	1.800	1.300	2,6	0,9		1,0	3 1.298	5.327.917	0	0	Kippenheim	
Mahlberg	200	1.350	1.000	5,0	1,0		1,0	3 2.319	9.516.185	0	0	Mahlberg	
Orschweier	75	800	900	3,3	0,4		1,0	3 933	3.828.893	0	0	Orschweier	
Grafenhausen	1.100	300	200	0,2	0,9	1,0		0 0	0	148	605.292	Grafenhaus.	
Ettenheim	1.600	2.500	1.000	0,6	0,5	1,0		0 0	0	0	0	Ettenheim	
Ringsheim	25	900	800	32,0	1,2		1,0	# 4.253	17.449.104	0	0	Ringsheim	
Herbolzheim	20	1.400	1.160	58,0	1,1		1,0	# 6.539	26.831.692	0	0	Herbolzhm.	
Kenzingen	30	1.300	1.700	56,7	1,7		1,0	# 8.590	35.246.712	0	0	Kenzingen	
Hecklingen	500	1.000	200	0,4	0,3		1,0	0 200	819.680	0	0	Hecklingen	
Riegel-Waldsiedl.	60	100	250	4,2	3,3			0 1.014	4.158.740	477	1.956.224	Riegel-Walds.	
Riegel	1.000	600	600	0,6	1,3	1,0		0 0	0	0	0	Riegel	
				447	26					66.311	272.090.054	975	4.000.742
				Summe gewicht. >						Betroffene	Kosten	Betroffene	Kosten
				Betroffenheit						V	V	*Es liegen 2 Gleise zugrunde. Der BAB-Lärm kommt hinzu!	
										>>>	V		

Erstellt von Albrecht Künstle
i.A. der IG BOHR, Dr. Diehl

Die Gewichtung ist wie folgt vorgenommen:

RtB = 1 / Entfernung in Meter x Meter Bebauung parallel zur Lärmquelle Rheintalbahn.

BAB * = 1 / Entfernung in Meter x Meter parallel zur Lärmquelle. Weil bei der Autobahntrasse zwei etwa gleich laute Lärmquellen zusammentreffen (+ 3 dB(A)) erfolgt die Gewichtung x 1,3 .

Je näher an der Lärmquelle, desto höher ist die Gewichtung, und je länger die Bebauung parallel zur Lärmquelle, desto mehr Bewohner sind betroffen. Siehe auch Berechnung **BVWP Teil III A**.

Teil III A ist ein Anhang zum Bundesverkehrswegeplan 2003. Er beinhaltet ein Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmfolgekosten des Ausbaus von Schienenwegen über einen Zeitraum von 75 Jahren. Diese Kosten wurden im Variantenvergleich der Planfeststellungsverfahren unterschlagen. Die IG BOHR verlangt, dass die Politik, Bund oder Land, mindestens diese Mittel zusätzlich für eine integrierte Lärminderungsplanung der Autobahntrasse zur Verfügung stellt.

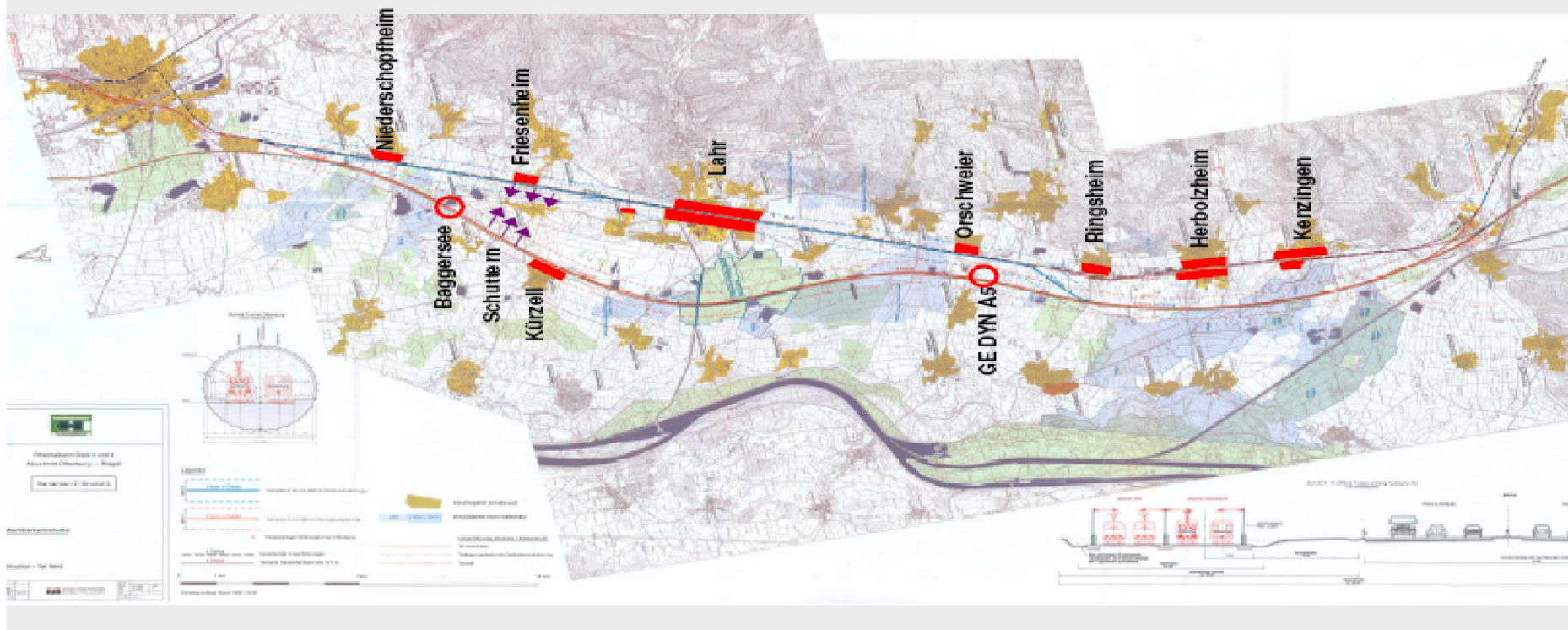
1. Evtl. nicht korrekte Annahmen, welche Kommunen welche Positionen vertreten, können in den Spalten L oder N korrigiert werden.
2. Die Meter-Angaben sind einer Karte der DB Infrastruktur ProjektBau entnommen. Sie können in den Feldern genauer beziffert werden.
3. Die Wohnbebauung in Meter der Spalte G unterstellt eine durchschnittliche Bauhöhe. Das führt zu gewissen Ungenauigkeiten, weil z.B. in Lahr auf 50 m Länge Hochhäuser stehen und deshalb auch bei gleichem Abstand mehr Bürger betroffen sind als z.B. bei 50 Meter Bebauung beim Bahnhof in Friesenheim. Aber auch die Methode des BVWP 2003 Teil III A ist nicht viel genauer.

Betroffenheiten im 400 m-Korridor

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

Betroffenheiten im 400 m - Korridor

Kommunale Allianz 16.11.2007

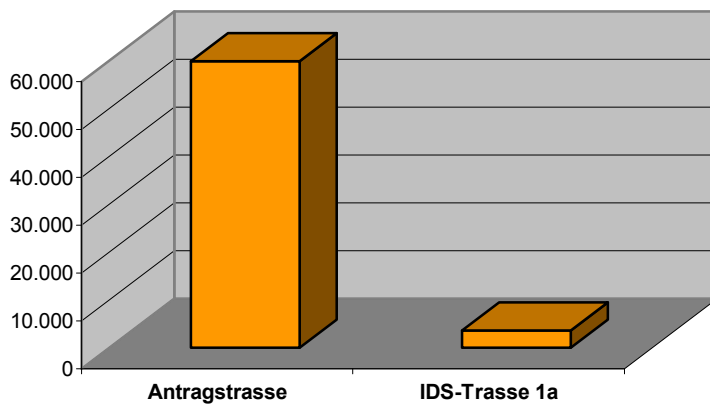


**Zusammenfassung Betroffenheiten Aus- und Neubau Rheintalbahn
Abschnitt Offenburg - Riegel
Antragstrasse DB AG vs. IDS-Trasse 1a**

Kosten-Nutzen-Vergleich nach BVWP 2003 Teil IIIA

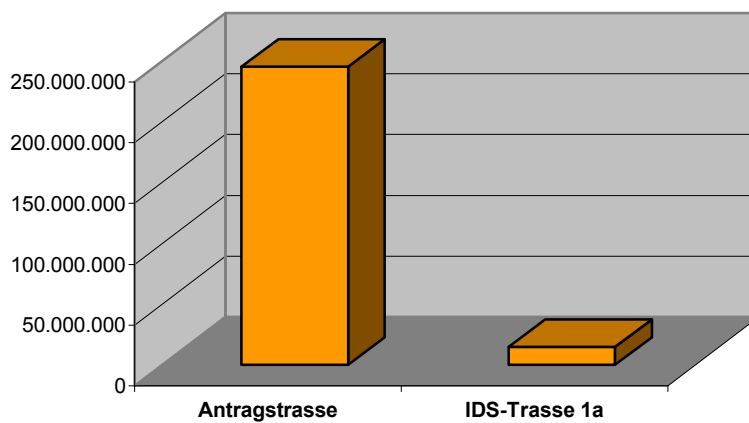
	Antragstrasse	IDS-Trasse 1a
betroffene Personen	66.311	975

betroffene Personen



	Antragstrasse	IDS-Trasse 1a
Folgekosten EUR	272.090.054	4.000.742

Folgekosten EUR



Anhang M Bund und Land Hessen: Finanzierung der Ortsumgehung und des Tunnels Rüdesheim ist geklärt

- Planfeststellungsverfahren kann im Herbst 2008 beginnen
21. Dezember 2007, Nr.: 390/2007

"Ein guter Tag für Rüdesheim! Über die Finanzierung der Ortsumgehung Rüdesheim im Zuge der B 42 und des Bahntunnels Rüdesheim konnte in einem Gespräch der Kostenbeteiligten Einigung erzielt werden."

Dies sagte der hessische Verkehrsstaatssekretär Klaus-Peter Güttler am Donnerstag nach dem Gespräch in Rüdesheim am Rhein. Als Vertreter der Kostenbeteiligten waren bei dem Termin neben Staatssekretär Güttler der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, **Jörg Hennerkes**, der Konzerbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG, Dr. Klaus Vornhusen, der Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises, Burkhard Albers, und der Bürgermeister der Stadt Rüdesheim, Udo Grün, anwesend. Außerdem wurde der Termin von den Bundestagsabgeordneten Klaus-Peter Willsch und Dr. Frank Schmidt sowie den Landtagsabgeordneten Petra Müller Klepper, Christel Hoffmann und Michael Denzin begleitet.

Die Staatssekretäre **Hennerkes** und Güttler betonten das Ziel, die Bahnstrecke im Rheintal zukunftsfähig zu gestalten und unterstrichen die Notwendigkeit einer deutlichen Verbesserung der lokalen Verkehrssituation in Rüdesheim, **mit neuen Chancen für die Stadtentwicklung.**

"Wir müssen die Akzeptanz des Schienenverkehrs in der Bevölkerung sichern. Das Projekt Rüdesheim kann dafür auch Beispiel für andere Situationen im Rheintal geben", sagte Staatssekretär Jörg Hennerkes. Er dankte für die Gemeinschaftsanstrengung aller Beteiligten.

Die grundsätzliche Aufteilung der Kosten zwischen der Deutschen Bahn AG, dem Bund, dem Land Hessen, dem Rheingau-Taunus-Kreis, der Stadt Rüdesheim und der Deutschen Bahn AG wurde bereits 1998 in einer Finanzierungsvereinbarung geregelt. Bei der konkreten Planung des Eisenbahntunnels wurden jedoch im Jahr 2003 wegen notwendiger Tunnelverlängerungen sowie ungünstiger geologischer Verhältnisse erheblich höhere Kosten als 1998 angenommen ermittelt. Die Verteilung der Gesamtkosten unter den Kostenbeteiligten stellt sich auf der Basis der Finanzierungsvereinbarung wie folgt dar:

Bund: 102,4Mio.€

Land Hessen: 61,5 Mio. €

Stadt Rüdesheim: 27,0 Mio. €

Rheingau-Taunus-Kreis: 17,2 Mio. €

Deutschen Bahn AG: 25,6 Mio. €

... "Ich bin froh, dass wir diese für die Menschen in der Region - und speziell in Rüdesheim - so wichtige Verkehrsinfrastrukturplanung einvernehmlich auf den Weg bringen konnten und es jetzt wieder eine klare Perspektive für den Tunnel und die Ortsumgehung Rüdesheim besteht", bilanzierte Staatssekretär Güttler.

Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung werde jetzt in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG die Planfeststellungsunterlagen erstellen und im Herbst 2008 die Einleitung des gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens für Bahn und Straße beim

Regierungspräsidium Darmstadt beantragen. Bei einer angenommenen Dauer von etwa zwei Jahren für das Planfeststellungsverfahren könne dann 2011 mit dem Bau des Bahntunnels begonnen werden. ...

Kommentar IG BOHR: Anbei ein Beispiel für eine Mischfinanzierung und dafür, dass es geht, wenn alle Beteiligten wollen: Finanzierung von 232,7 Millionen Euro, davon 182 Millionen für den Bahntunnel! **Allerdings haben die Akteure dort - anders als bei uns - schon vor der Einleitung des PFV verhandelt und vereinbart.**

Bei uns haben die Akteure mit Verhandlungen noch nicht einmal begonnen, obwohl die PFV bereits laufen (Zeitnot, mögliche Bindungswirkung raumordnerischer Vorentscheidungen usw.).

Auszug aus der Weihnachtspredigt 2007 des Freiburger Erzbischofs Robert Zollitsch

„Weihnachten sagt uns: Gott wird Mensch; er tut dies, weil es ihm um den Menschen geht, um uns Menschen. Sollte es daher nicht gerade uns Menschen bei allem Tun und allen Entscheidungen zu allererst um den Menschen gehen? Das gilt auch, wenn es etwa um den Aus- und Neubau der Bahntrassen hier am Oberrhein zwischen Offenburg und Basel geht. **Die Bevölkerung, d.h. die Menschen, fordern zurecht, vor untragbaren Belastungen und vor unzumutbarem Lärm verschont zu werden – auch wenn dies unseren Staat mehr kostet. Solche Mehrkosten sind gut angelegt – für die Menschen.**

Zu guter Letzt

Prof. Dr. Lutz Wicke (ehem. Leiter des UBA) in seinem Gutachten „Kommunales Verkehrslärm-Sanierungskonzept für eine gesundheitsunbedenkliche Lärmbelastung UND zur Verbesserung der kommunalen Lebensqualität“:

Der „südbadische Lärmaufstand“ zeigt: Die lärmgeplagten Bürger verlieren die Geduld – die generelle Umweltfreundlichkeit der DB ist kein „Lärm-Freibrief“!!!