

Pressearchiv (2005 - 2019)

A 3-Trasse: Viel teurer als gedacht

27.03.2007 00:00 von Bi-Bahntrasse

A 3-Trasse: Viel teurer als gedacht

Lärm- und Erschütterungsstudie vorgestellt / Massive Belastungen nachgewiesen Reduzierung kostet

Die A 3-Trasse – so sie denn kommen sollte – wird viel teurer als angenommen. Grund: Die Erschütterungen und Lärmemissionen im Bahngraben sind so gewaltig, dass die Bahn tief in die Tasche greifen muss, um das zu beheben. Zu diesem Schluss kommt eine gestern im Gemeinderat vorgestellte Studie.

VON CHRISTIAN WAGNER

Offenburg. Die mit Spannung erwarteten Ergebnisse der von der Stadt in Auftrag gegebenen Lärm- und Erschütterungsmessungen im Bahngraben wurden gestern Abend im Gemeinderat vorgestellt. Um es gleich vorwegzunehmen: Die Stadträte nahmen den Vortrag von Gutachter Guido Kohnen mit großer Genugtuung auf. Schließlich brachten die Messungen das erhoffte und erwartete Ergebnis: »Die Bahn muss wesentlich mehr Geld in die Hand nehmen, als sie sich das vorgestellt hat, falls die A 3 realisiert wird«, betonte OB Edith Schreiner. Und alles, was die A 3 (Bau des 3./4. Gleises mitten durch die Stadt) teurer werden lässt, lässt den ersehnten Güterzugtunnel im Umkehrschluss wieder ein Stückchen näher rücken.

»Die Bahn hat wirklich ein Problem im Bereich des Bahngrabens«, fasste Gutachter Guido Kohnen das Resultat seiner Untersuchungen zusammen. An drei Stellen (Kloster, Goldgasse 17–19 und Wilhelmstraße 16) hatte er im Auftrag der Stadt Lärm- und Erschütterungsmessungen vorgenommen. Das »erschreckend brutale Ergebnis« (SPD-Chef Jochen Ficht): »Die Erschütterungen liegen merklich über den zulässigen Werten«, so Gutachter Kohnen.

Schienenbett auf Gummi

Bauliche Maßnahmen zur Dämpfung, so Kohnen, seien daher erforderlich. Denkbar: der Einbau von Unterschottermatten, ein optimierter Schotteroberbau oder ein Masse-Feder-System, bei dem das Schienenbett auf Federn oder Gummi gelegt wird. Und wenn von Schotter die Rede ist, wird's meist sehr teuer, wie nicht nur CDU-Chef Kurt Feger betonte: »Geht die Bahn nach unten, kostet es viel Geld, geht sie nach oben, braucht es neue Brücken, kostet das ebenso viel Geld.«

Auch die Lärmwerte liegen laut Gutachter Kohnen über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Teilweise schnellte die Lärmpegel bis auf 90 Dezibel hoch (vor allem Richtung Oststadt!). Auch hier sei die Bahn mit aktivem Lärmschutz (Schallschutzfenster etc.) gefordert.

»Das Gefühl, das die Bürger haben, wird durch die Messungen bestätigt«, betonte OB Schreiner. Sie kündigte an, dass die Studie heute der Bahn übergeben wird: »Und dann wollen wir wissen, wie sie darauf reagiert.«

