

Für die Menschen und nicht gegen deren Gesundheit

27.12.2006 00:00 von Bi-Bahntrasse

Für die Menschen und nicht gegen deren Gesundheit

Sechs Kommunen und zwei BI – was beim Ausbau der Rheintalbahn gefordert wird

Ortenau. Beim Rheintalgipfel hat Ministerpräsident Günther H. Oettinger versprochen, die Interessen der Städte und Gemeinden entlang der Ausbaustrecke zu vertreten und sie zu unterstützen. Doch was sind eigentlich die Positionen der Kommunen und der Bürgerinitiativen entlang der Ausbaustrecke? Wir haben die sechs Kommunen der Ortenau sowie die Positionen der Bürgerinitiativen – BI Bahntrasse Offenburg und der Dachverband aller Bürgerinitiativen IG Bohr – zusammengefasst. Gemeinsamer Tenor: Die Trasse ist wichtig, aber sie soll menschenfreundlich gebaut werden.

Der Rheintalbahnausbau ist sinnvoll – und diese Traversale ist genauso wichtig wie »Stuttgart 21«. Erkennen muss man die Sondersituation Offenburgs. Eine noch stärkere Zerschneidung unserer Stadt und der Abriss von 25 Häusern kann nicht hingenommen werden – stattdessen muss der sich bald verdoppelnde, laute Güterzugverkehr unsere Stadt umfahren. Laut Bahnchef Mehdorn ist die vorliegende Güterzugtunnel-Lösung technisch machbar und bahntechnisch zukunftsweisend. Um die Streckenführung menschen- und umweltverträglich zu realisieren, muss zudem 1. bezüglich der Verkehrsentwicklung ein vernünftiger Prognosehorizont (2025) zugrunde gelegt, 2. der Schienenbonus abgeschafft werden. Die Beeinträchtigungen sind für die Offenburger jetzt schon unzumutbar und gesundheitsgefährdend! Hierzu hat unser Gemeinderat am 18. Dezember eine Resolution verabschiedet. Um für Offenburg und seine Bürger die finanziellen Mittel für die Tunnel-Lösung zu erhalten, braucht es die lauten Stimmen der Bürgerschaft – und den Schulterschluss der kommunalen, regionalen und Bundespolitik.

OB Edith Schreiner, Offenburg

Grundsätzlich steht die Gemeinde Hohberg dem Ausbau positiv gegenüber. Entscheidend für die Akzeptanz ist der optimale Ausbau der Lärmschutzmaßnahmen. Der Grundsatz »aktiver Lärmschutz« vor »passivem Lärmschutz« muss eingehalten werden. Ebenso ist die Erschütterungsproblematik zu lösen. Die vorliegenden Unterlagen der Bahn sehen nur unzureichende oder keine Vorschläge vor. Über 100 Einwendungen unserer Bürger dokumentieren deren Sorgen. Diese Einwendungen gilt es sorgfältig zu prüfen. Notwendige Lösungen müssen, auch wenn diese Mehraufwendungen für die Bahn bedeuten, für die Beteiligten gefunden und realisiert werden.

In unserer Stellungnahme beantragt die Gemeinde die Voraussetzungen für den Bahnhof im Rahmen des ÖPNV in Niederschopfheim zu schaffen. Außerdem liegt der Vorschlag vor, für den Ortsteil Niederschopfheim durch gezielte Maßnahmen im Rahmen des Hochwasserschutzes wirklich sinnvolle naturschutzrechtliche Ausgleichsregelungen zu schaffen.

Klaus Jehle, Bürgermeister Hohberg

Von zentraler Bedeutung für die Gemeinde Friesenheim ist es, dass die von der Deutschen Bahn vorliegenden Planungen zum dritten und vierten Gleis ausreichend Lärmschutz im Interesse der Bürger gewährleisten, ein ansprechendes und funktionales Bahnhofsumfeld sicherstellen und zu keinen Nachteilen

für die private und kommunale Nutzung von Grundstücken führen.

Was die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes betrifft, hat die Bahn unsere Forderungen weitestgehend erfüllt. Unsere wesentlichen Einwendungen beziehen sich auf den bisher nicht ausreichend sichergestellten aktiven Schallschutz entlang der Strecke in Höhe Friesenheim, Schuttern und Oberschopfheim (sowie unter anderem im Bereich des Naherholungsgebiets Campingplatz Baggersee und eines Aussiedlerhofs. In die Planungen der Bahn zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn haben wir frühzeitig die Anliegen der Bürger eingebunden und diese nun bei den dem Regierungspräsidium Freiburg vorgelegten Einwendungen berücksichtigt.

Armin Rösner, Friesenheim

Die Stadt Lahr begrüßt den Bau des 3. und 4. Gleises als wichtige Infrastrukturmaßnahme für die weitere Entwicklung unseres Wirtschaftsraums und als einen Beitrag zum Umweltschutz. In Anbetracht der weitreichenden Folgen des »Jahrhundertprojekts« ist es unabdingbar abzuwägen, wie das Vorhaben umgesetzt werden kann. Bei der vorliegenden Planung sind nach Auffassung des Lahrer Gemeinderats in diesem Zusammenhang bislang zwei Planungsgrundsätze vernachlässigt worden. Zum einen wurde angesichts der »Lebensdauer« des Bahnprojektes kein angemessener Planungshorizont bezüglich der Zugzahlen zu Grunde gelegt. Zum anderen wurde die autobahnparallele Trasse für den Abschnitt zwischen Offenburg und Kenzingen nicht in der erforderlichen Tiefe untersucht. Ohne eine fundierte Trassenprüfung lässt sich eine so weitreichende Entscheidung nicht verantwortungsvoll treffen. Die Forderung nach Abschaffung des Schienenbonus an hochbelasteten Bahntrassen wird mit den Regionalverbänden erhoben und richtet sich an den Gesetzgeber im Bund.

OB Wolfgang G. Müller, Lahr

Die Gemeinde Ringsheim bejaht einen modernen Bahnverkehr. Wichtig sind ihr die Mobilität der Bürger und ein umweltfreundlicher Tourismus. Im Vordergrund stehen bei der örtlichen Planung der Gemeinde die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürger, daneben die Integrität des Gemeindegebiets. Daran sind auch Vorschläge für einen regionalen Konsens zu messen.

Ringsheim liegt im Bereich großer Verkehrslinien. Im Verfahren der Bahnplanung fordert die Gemeinde, zumindest den Schienengüterverkehr aus dem Ortsinneren an die Autobahn zu verlagern und beim Schienenpersonenverkehr in den bewohnten Gebieten Lärm zu vermeiden. Der Schienenbonus wurde ausdrücklich abgelehnt. Ringsheim unterstützt die Forderung des Regionalverbands, durch eine Gesetzesänderung für mehr Ruhe im Bahnverkehr zu sorgen. Den Bürgern ist aber auch frühzeitig deutlich gemacht worden, dass es vor allem in ihrer Macht steht, im Verfahren durch ihre persönlichen Einwände ihre Betroffenheit durch negative Auswirkungen der Bahn deutlich zu machen. Ringsheim vertraut darauf, dass das Regierungspräsidium als Anhörungsbehörde die Bahnplanung aufmerksam und kritisch begleitet.

Martin Rudolph, RA für die Gemeinde Ringsheim

Die Stadt Herbolzheim ist durch den Ausbau der Rheintalbahn mit dem 3. und 4. Gleis auf das Stärkste betroffen. Die geplanten Baumaßnahmen werden von der Stadt, dem Landkreis Emmendingen und dem Regionalverband Südlicher Oberrhein abgelehnt. Das geplante Überwerfungsbauwerk mit einer Höhe von 7,70 m über Gelände und ohne Schallschutz wird eine Dauerlärmbelastung mit sich bringen. Deshalb wurden in über 12.000 Einwendungen der Bürger und vielen 100 Einwendungspunkten der Stadt alternative Streckenführungen entwickelt. Absolute Priorität genießt eine Gleisführung für die Güterzugverkehre entlang der A5. Damit blieben 1800 Bürger, die direkt an der Rheintalschiene wohnen, von massiven Lärm- und Erschütterungsbelastungen sowie von Feinstäuben und Unfallgefahren verschont. Gemeinderat und Stadtverwaltung sind für eine zügige Realisierung der Bahnverkehrsverbindungen, allerdings nur in einer menschen- und umweltverträglichen Form.

Ernst Schilling, Herbolzheim

Ran an die Politiker

Bisher 2700 BI-Mitglieder sind sich einig: »Wir lassen unsere Stadt durch die Bahn nicht kaputt machen. Massive Gesundheitsgefährdung, Bildungsbeeinträchtigung, Gebäude-Wertminderung und soziale

Verödung nehmen wir nicht hin. Die Billigstplanung der Bahn muss abgelöst werden durch eine menschenfreundlich und umweltgerechte geplante Güterverkehrstrasse, wie sie mit dem Güterzugtunnel vorgelegt ist.«

Beharrliche Aufklärungsarbeit der BI hat 2006 zur endgültigen Ablehnung der Bahnplanungen durch Gemeinderat und Stadtverwaltung in Offenburg geführt. Jetzt gilt es, gemeinsam die in Land und Bund Verantwortlichen von den erforderlichen Finanz- und Gesetzesentscheidungen zu überzeugen. Dabei erweist sich auch der Zusammenschluss der Bürgerinitiativen am Oberrhein hilfreich.

Manfred Wahl, BI Bahntrasse Offenburg

Im Süden parallel zur A 5

Die Bürgerinitiativen der IG BOHR fordern ein Betriebskonzept der Bahn, das auf die Entflechtung von Güter- und Personenverkehr zielt. Dann ließe sich die Neubautrasse als Güterumfahrung der Ortschaften ab Offenburg generell parallel zur A 5 führen und nicht nur im Westen von Freiburg, mit dem Vorteil, dass die mächtigen Überwerfungsbauwerke bei Kenzingen und Buggingen entfallen könnten.

Die BI Bahnprotest Herbolzheim-Kenzingen fordert die Verlagerung der Gütertrasse an die A5, was eine großräumige Verlärmung der Städte verhindern würde. IGEL verfolgt für die westlichen Stadtteile von Freiburg und die Umlandgemeinden im Freiburger Westen eine möglichst tiefe Absenkung der Neubautrasse. Die BI MUT hat mit der Bürgertrasse in Form einer teilgedeckelten Tieflage zum Schutz der Nachtruhe, der Landschaft und wertvoller Ackerflächen eine machbare Lösung präsentiert.

Roland Diehl, IG BOHR