

## **Infobrief 2020 der BI-Bahntrasse e.V. Offenburg**

Sehr geehrte Mitglieder der BI-Bahntrasse

Zunächst wollen wir Ihnen für die langjährige Unterstützung danken. In Ihrem Auftrag und mit Ihrem Rückhalt können wir weiterhin mit kritischem Blick die Bürgerbelange in die Bahnplanungen einbringen.

Der langjährige konstruktive Kampf hat uns auf Augenhöhe mit den Bahnvertretern geführt. Inzwischen ist eine Kooperation zwischen BI Stadtverwaltung und Bahn selbstverständlich, ja unverzichtbar geworden.

Zwischen Tunnelbeschluss (Jan. 2016) und der früher Öffentlichkeitsbeteiligung zur Tunnelplanung (Juni 2020) lag eine wenig spektakuläre Phase ständiger Besprechungen, Beratungen und Absprachen, was zur rechtzeitigen Wahrung unserer bürgerschaftlichen und städtischen Interessen beitrug.

Es war dies die Zeit der Bestandserhebung entlang der Baustrecke und der Erörterungen der Befunde für die konkreter werdende Planung.

Mit diesem Zwischenbericht zum Jahresende 2020 wollen wir Ihnen nun Einsicht in die mannigfaltige Arbeit des Vorstandes geben.

- **Mitgliederversammlung 2020**

Leider war es coronabedingt weder möglich, in 2020 ein BI-Treff noch eine ordentliche **Mitgliederversammlung** abzuhalten, weshalb der Vorstand die rechtlich mögliche Verschiebung ins Jahr 2021 beschlossen hat.

- **frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (frÖb) Juni 2020**

Mit dieser freiwilligen Leistung der Bahn gewährte sie allen Interessierten einen fundierten Einblick in die weit gediegene, aber noch vorläufige Planung. Coronabedingt stellte die Bahn eine ausführliche **digitale Präsentation** ins Internet.

Somit konnten alle eigene Betroffenheiten erkennen und melden, sowie Kommentare abgeben und Vorschläge und Ideen einbringen.

Diese werden bis zum Frühjahr 2021 von den Planern durchgearbeitet und beantwortet. Zu beachten ist allerdings, dass die Vorbringungen keine rechtsverbindlichen Einwendungen sind. Sie geben aber der Bahn die Möglichkeit, bei der Weiterplanung auf die Belange der Bürger / Firmen / Gemeinden... Rücksicht zu nehmen.

Somit konnten wir erfreut feststellen, dass die Bahn-Verantwortlichen für unsern Planungsabschnitt weiterhin auf eine bürgernahe Politik setzen.

Dass diese frÖb mit Diskussion und Sammlung von Vorschlägen und Bedenken bereits vor dem Planfeststellungsverfahren zustande kam, darf getrost als Erfolg der oberrheinischen BI's gelten, hatten wir doch immer schon auf eine stärkere und vor allem rechtzeitige Einbeziehung der Betroffenen hingearbeitet.

Die BI unterstützte diesen Akt mit entsprechender Pressewerbung und durch das **Auslegen der Pläne vor Ort**. Etliche Bürger nahmen dieses Angebot gerne an, um sich bei uns zu informieren und die Pläne mit uns genauer zu studieren. Für die BI-Bahntrasse ergaben sich aus der Beschäftigung mit den Bahnunterlagen über 30 Fragen; die wir der Bahn übermittelten und zeitnah befriedigende Antworten erhielten.

Noch keine Aussagen gab es in der frÖb allerdings zu den erforderlichen Maßnahmen aus den Flora- Fauna Habitat-Untersuchungen. Diese können erst nach endgültiger Festlegung des Streckenverlaufs genau bezeichnet werden und entsprechend erst im Planfeststellungsverfahren gegengeprüft werden.

- **Vollschallschutz für Appenweier und Windschläg**

Das Bundesministerium tat sich schwer damit, noch rechtzeitig vor dieser frÖb allen Bürgern unseres Planungsabschnittes gleichen, **übergesetzlichen Schallschutz (= Vollschutz)** zu gewähren. Was im Süden von den BIs mit der Politik ausgehandelt worden war (Kernforderung 2 = Schallschutz über das gesetzliche Maß hinaus: es darf nirgends lauter werden als 2015) sollte doch selbstverständlich auch im Norden gelten. War es aber nicht. So setzten wir alle Hebel in Bewegung, um Bürgermeister, Landratsamt, Städtetag, Regionalverband, Abgeordnete des Land- und Bundestags die Bahn und den Bundesverkehrsminister auf diesen Missstand aufmerksam zu machen und gleichen Schutz für alle einzufordern. Schließlich erzwang das gemeinsame Einwirken aller ein Einlenken des Bundesverkehrsministeriums. Im Mai 2020 wurde die Finanzierung des sogenannten Vollschutzes im gesamten Planungsabschnitt 7.1 zugesagt.

- **Kontakte zu Windschläg**

Zur Vorbereitung auf die frÖb radelte der BI-Vorstand die nördliche Bahntrasse gemeinsam mit Vertretern des Ortschaftsrats **Windschläg ab**. Ziel war es, die Besonderheiten in diesem Bauabschnitt kennen zu lernen und mit den Teilnehmern zu besprechen.

Somit konnte die BI in Ihrer Rückmeldung an die Bahn etliche Gesichtspunkte von Windschläg aufgreifen und sich für eine Berücksichtigung einsetzen.

- **Teilnahme an den bahnrelevanten Gemeinderatsitzungen**

Zusätzlich besuchten BI-Vertreter alle **Gemeinde- und Ortschaftsratsitzungen**,

in denen die Bahn ihre Pläne darlegte.

Auch da ergaben sich Gespräche um spezielle Betroffenheiten zu besprechen.

- **Kontakt zu den Binzburghöfen**

Wegen Corona konnten die vorgesehenen Gespräche mit den Binzburghöfen vorerst nicht durchgeführt werden. Sie werden vor allem in der Bauphase erheblich belastet werden.

- **Ertüchtigung der Rheintalbahn**

Die BI bemühte sich um Klarstellung, wie es sich mit der Ertüchtigung der RTB auf Offenburger Gelände verhält.

Wegen der angestrebten höheren ICE-Geschwindigkeit müssen die Gleise einen weiteren Sicherheitsabstand zueinander bekommen. Diese Bauarbeiten werden sich bis zur Kornblumenstraße erstrecken.

Einfahrende Züge von Lahr mit 250 km/h müssen dann bis „Drei Linden“ (Schlupfdohle) auf 180 km/h abbremsen, ab Kornblumenweg gilt dann 160 km/h, ab dem Karl-Heitz-Stadion schließlich 80 km/h.

- **Neue Personenunterführungen in Hildboltsweier**

Für die BI war klar, dass mit der Ertüchtigung der RTB auch die Personenunterführungen in Hildboltsweier „ertüchtigt“ werden müssen. Erst in den Bauplänen der Bahn wurde deutlich, dass die Unterführung Kornblumenweg außerhalb der Ertüchtigungsmaßnahme liegt und somit auch die Verlegung auf Höhe Lilienweg-Drosselweg von der Stadt selbst zu planen und zu finanzieren ist.

Der Gemeinderat beschloss, diese Maßnahme bis 2026 durchzuführen, was auch wir sehr begrüßen.

- **Lärmsanierungsmaßnahmen von Hildboltsweier bis Zähringer Brücke**

Zu den Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung haben wir bereits mehrere Pressemitteilungen herausgegeben. Die letzte auf Grund einer neuen Förderrichtlinie mit verbessertem Schallschutz seit 1. Jan 2019.

Diese Verbesserung bedeutet konkret eine zusätzliche ca. 750 m lange SSW (Schallschutzwand) in Höhe des Schwimmbades und eine Verlängerung der SSW in Hildboltsweier um ca. 80 m bis zum Südring.

Laut Bahnauskunft beginnt der Bau der 3m hohen SSW Ende 2021 und zwar im Osten (Zähringerbrücke). Bauzeit ca ½ Jahr.

Zur Fenstersanierung werden betroffene Eigentümer vom Ingenieurbüro in der 2.JH 2021 angeschrieben. Auch eine vorgezogene Fenstersanierung ist in Absprache mit der Bahn mit 75 % Zuschuss möglich

Nach heutigem Stand lässt die Stadt im Anschluss an den Bau der SSW eine Vorschalung als „Verschönerung“ bauen.. Im Rahmen der Ertüchtigung der RTB muss sowohl SSW wie auch Vorsatzschalung wieder abgebaut und nach Schienenerweiterung erneut aufgebaut werden. Hier hat sich auch die BI dafür eingesetzt ,dass dies auf Kosten der Bahn geschieht.

- **Neuer Nahverkehrshalt „Messe/Landratsamt“**

Die BI machte sowohl die Stadt als auch den Kreis darauf aufmerksam, dass mit Wegfall der Güterzugtrasse mitten durch Offenburg auch der in diesem Zusammenhang angemeldete „Messehalt“ unter den Tisch gefallen war. Nun musste erneut der Bahn gegenüber ein Verlangen geäußert werden. Da in überregionalen Planungen zu Zugfahrplänen nach 2040 dieser Messehalt nicht mehr aufgeführt war, musste die BI mehrfach darauf drängen, dass der Kreis und auch die Stadt endlich ein diesbezügliches Verlangen gegenüber der Bahn äußern. Das ist inzwischen geschehen. Auf Betreiben der Stadt wurde ein entsprechender „Letter of Intend“ von den involvierten Institutionen unterzeichnet. Aber es wird wohl nicht reichen, diesen verkehrsentlastenden Nahverkehrshalt bereits zur anvisierten Landesgartenschau umzusetzen. Mit dem erhofften Ausbau des Schienenverkehrs verlangt die BI nun auch eine überzeugende Überprüfung, ob für die langfristige Sicherheit dieses Haltepunktes zwei weitere Gleise eingeplant werden müssen. Die Bahn hat eine Überprüfung zugesagt.

Angesichts des Verkehrsgedränges in Stoßzeiten und der damit verursachten Umweltbelastung müssen dringend alternative Möglichkeiten ausgebaut werden. Eine davon ist der Nahverkehrsausbau mit vielen Zustiegsmöglichkeiten. Deshalb macht sich die BI gegenüber der Stadt und dem Kreis auch für weitere Nahverkehrshalte im Umfeld von Offenburg (z.Bp. in Niederschopfheim ....) stark. Bisher allerdings nur mit mäßiger Resonanz.

- **Verfahrensbeschleunigung und MgvG (Maßnahmegesetz-Vorbereitungsgesetz)**

Im Zusammenschluss der oberrheinischen BIs ,der IG-BOHR, kämpften wir lange Zeit gegen negative Auswirkungen der Verfahrensbeschleunigungsgesetze des Bundesverkehrsministeriums ( z.Bp Verschiebung der Zuständigkeit für Planfeststellungsverfahren vom regional verorteten Regierungspräsidium zum schwerlich neutralen Eisenbahnbundesamt). Mit der neuen Gesetzeslage wird es Bürgern und Interessensgruppen immer schwerer, ihre Belange in die Verfahren mit einzubringen.

- **Kampf um Lärminderung**

Als Mitglied in der BVS (Bundesvereinigung gegen Schienenlärm) konnten wir bereits einige Verbesserungen erreichen. So etwa die Abschaffung des Schienenbonus, der die Berechnungsgrundlage für den Schallschutz um 5 dB(A) verbessert.

Auch die **Umrüstung** der Güterzugwaggons auf leise Räder (bis 2020) musste mühsam erkämpft werden.

Mit einer Verfassungsbeschwerde wird gegenwärtig versucht, eine weitere Verbesserung bei der Berechnungsgrundlage für Schallschutz zu erreichen. Wir setzen uns dafür ein, dass der sogenannte **Mittelungspegel** als Bemessungsgrundlage abgeschafft wird und statt dessen die **Spitzenlärmpegel** vorbeifahrender Züge (vor allem Nachts) zur Bemessung des Schallschutzes herangezogen werden.

Ebenso sind wir im Kampf um **Lärminderung direkt an der Quelle** in der BVS aktiv. Wir fordern den verstärkten Einsatz von Großteils bereits verfügbarer Technik, um Radwerk, Stromabnehmer, Locks leiser zu machen und Schallübertragung auf Schienen usw. zu reduzieren.

Somit könnten eines Tages die wenig ästhetischen Schallschutzwände in Orten wegfallen, bzw. durch niedrige ca. 50-70 cm hohe Schallschutzbauten ersetzt werden.

- **Gefährdung des Schallschutz durch neue Zugzahlbemessung**

Unbeachtet von der Öffentlichkeit drohte auf Grund der gesetzlich notwendigen Veränderung des Prognosezeitraums für das Zugzahlaufkommen eine Verschlechterung des Lärmschutzes.

Dagegen lautete unsere gemeinsame Forderung am Oberrhein: Beibehaltung des zugesagten Schallschutzniveaus. Auch hier war wieder wichtig, dass wir uns um Verbündete im Bundestag bemühten.

Schließlich gelang im Febr. 2019 eine salomonische Lösung.

Durch Veränderung der Tag-Nacht-Relation bezüglich der Zugfrequenz und eine realistischere Streckenauslastung gelang es der Bahn, das Lärmschutzniveau für 2030 auf denselben Stand wie 2025 zu heben.

- **Umweltgutachten 14. Mai 2020**

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) plädiert unter anderem (Kapitel 5) in unserem Sinne für mehr Gesundheit und Lebensqualität durch weniger Verkehrslärm.

Ratsmitglied Frau Professor Massari-Becker äußerte allerdings eine abweichende Auffassung. Sie bestritt den Zusammenhang zwischen Verkehrslärmexplosion und Erkrankung.

Diese Ignorierung wissenschaftlicher Lärmwirkungsforschung (z.Bp. bereits 2003 RKI-Studie: „Verkehrslärm macht krank“) musste widersprochen werden. Die IG-BOHR bezieht in einem Schreiben vom 18. Mai an die Berliner Geschäftsstelle des SRU Stellung gegen die abweichende Auffassung der Professorin.

Wir Mitglieder des Vorstandes wünschen Ihnen in der Corona-bedingten schwierigen Jahreszeit alles Gute und Gesundheit.

Bleiben Sie uns weiter verbunden, damit auch wir weiterhin stark für die Interessen der Bürger eintreten können. Nach dem entschiedenen Kampf für den Tunnel verläuft die Arbeit nun zwar weniger aufsehenerregend, doch nicht minder intensiv.

**Ihnen allen eine besinnliche Weihnachtszeit  
und einen guten Start in das Neue Jahr 2021.**

November 2020  
Für den Vorstand  
Karl Bäuerle