

Freiburg fordert besseren Lärmschutz beim Bahnausbau: Jetzt Einwendungen erheben

Beim Auftakt zur Planoffenlage wurde deutlich: Von der Bahn ist kein Entgegenkommen zu erwarten

Seit dem 13. Oktober verraten 18 Ordner in detail, wie sich die Bahn AG den Bau des dritten und vierten Gleises der Rheintalbahnhof vorstellt. Diese Ordner liegen für jedermann jetzt einsehbar im Technischen Rathaus, in Bürgerberatungsbüros und an weiteren Stellen (siehe Info-Kasten) aus. Zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens hatte das Regierungspräsidium Mitte Oktober alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zum Informationsabend in die Rathaus-Arena eingeladen.

Wer sich im Vorfeld gefragt hatte, ob die Arena für eine derartige Veranstaltung nicht vielleicht eine Nummer zu groß sei, wurde am Abend eines Besseren belehrt. Saalordner zählten gut 1000 Besucher, die sich aus erster Hand informieren wollten. Die Mehrzahl kam aus Sorge um ihre künftige Nachtruhe, denn wenn die Trasse eines Tages fertiggestellt ist (die Rede ist vom Jahr 2020), wird es damit wahrscheinlich vorbei sein.

Nachdem ein Vertreter des Regierungspräsidiums den Ablauf des Anhörungsverfahrens und die „Spielregeln“ für Einwendungen erläutert hatte, stellte Heiko Siebenshuh, Projektleiter der Bahn AG, die Planung vor. Sein Credo: Für den 17 Kilometer Bahnabschnitt auf Freiburger Gemarkung sind 11091 Meter Schallschutzwände und 5751 Meter „Flüstergleis“ vorgesehen – das reicht laut der Bahn AG als Schallschutz, weil damit alle Bundesgesetze und Lärmgrenzwerte berücksichtigt sind.

Dem widersprachen zunächst Dutzende besorgter Bürger. Ihr tiefes Misstrauen gegenüber der Bahnplanung entzündet sich unter anderem am „Flüstergleis“, das laut Bahnangaben halbjährlich „besonders überwacht“ wird. Dabei werden Schienenunebenheiten gemessen und beim Überschreiten bestimmter Grenzwerte frisch geschliffen. Dadurch will die Bahn 3 dB (A) Schallminderung erzielen. Diesen Wert stellen jüngste Studien aber massiv in Zweifel. Überdies konnte Bahnvertreter Siebenshuh die Zahl der verfügbaren Schleifzüge nur vage mit „mehr als einer“ angeben, und die erschien vielen Fra-



Bei der Informationsveranstaltung der Deutschen Bahn am 13. Oktober in der Rathaus-Arena begann die Unterschriften-Sammelaktion für besseren Lärmschutz. (Foto: R. Buhl)

gestellern angesichts von inzwischen über das gesamte Bundesgebiet verteilten „Flüstergleisen“ nicht sonderlich hoch.

Salomon: „Eine optimierte Trasse müssen wir politisch durchsetzen“

In einer direkten Erwiderung auf die Angaben der Bahnplaner stellte Freiburgs Oberbürgermeister Dieter Salomon dann, auch im Namen aller Nachbargemeinden, klar: „Unsere zentrale Botschaft heißt: Ja zum Ausbau der Rheintalbahnhof! Die Klimaproblematik erfordert, dass mehr Güter per Schiene transportiert werden.“ Einerseits sei der Bau des dritten und vierten Gleises eine zwingende Voraussetzung für die nächste Ausbaustufe der Breisgau-S-Bahn und damit für die Verkehrspolitik der Region. Auch bedeute die Neubaustrecke an der Autobahn eine echte Entlastung der Anwohner an der bestehenden Güterstrecke im Stadtgebiet. „Allerdings gibt es dadurch neue Betroffenheiten in

den Ortschaften und anderen Stadtteilen. Dort müssen die Anwohner bestmöglich vor dem zukünftigen Eisenbahnlärm geschützt werden.“

Hier sieht Salomon nun „einen sehr engen Schulterschluss“ in der Region zwischen Bürgerinitiativen, Gemeinden, Landkreisen und dem Regionalverband Südl. Oberrhein. Und alle gemeinsam fühlten sich gut verstanden beim Regierungspräsidium: „Das gibt uns Hoffnung, dass wir noch erfolgreich sein können mit unserem Anliegen.“

Dieses Anliegen ist kein Geringes: Die Region fordert, dass die Bahn auf den Ausbau der Strecke Karlsruhe-Basel, die 4,5 Milliarden Euro kosten soll, noch 900 Millionen für das Maßnahmenpaket namens „Baden 21“ packt; von diesen Mehrkosten entfallen 75 Millionen Euro auf den Abschnitt Riegel – Freiburg – Mengen. Salomon: „Wir wollen diese zwanzigprozentige Verteuerung für eine Trasse, die die Menschen vor Lärm schützt. Denn der macht krank, das wissen wir alle. Und wenn man eine Trasse optimieren kann, muss

man das politisch durchsetzen.“ In Relation zu anderen Großprojekten sei Baden 21 „vergleichsweise billig“ – und machbar obendrein: Die Bahn AG und das Land hatten bereits bestätigt, dass diese von Fachplanern erarbeiteten Alternativen grundsätzlich technisch möglich sind. Und im Falle antiquierter Bestimmungen wie dem „Schienenbonus“, der Straßenlärm strenger bewertet als Schienenlärm, fordert Salomon: „Dann muss die Bundesregierung eben dieses Gesetz ändern.“

Da die Bahn im Zuge des Planungsverfahrens bislang wenig Flexibilität zeigte, setzt Salomon nun auf das Engagement der Bürger, die er zu möglichst vielen Einwendungen aufrief: „Politiker werden nur von schier Masse beeindruckt. Jede Einwendung trägt dazu bei, dass nicht einfach ein formales Verfahren abgespult werden kann. Jede Einwendung ist ein politisches Signal, und wenn das zehntausendfach aus Südbaden kommt, versteht man das in Stuttgart und vor allem in Berlin dann schon.“ (Toni Klein)

Liebe Freiburgerinnen und Freiburger,

am 13. Oktober hat die Frist begonnen, in der Einwendungen gegen die Planung zum 3. und 4. Gleis der Rheintalbahnhof im Freiburger Stadtgebiet vorgebracht werden können.

Diese Planungen gehen uns alle an. Die neuen Gleise bedeuten eine große Entlastung der Kernstadt, wenn der Güterverkehr auf die neue Strecke entlang der Autobahn verlagert wird. Aber sie bringen mehr Lärm in die westlichen Stadtteile und in unsere Nachbargemeinden. Die Stadt hat deshalb mit den Nachbargemeinden und den Bürgerinitiativen deutliche Verbesserungen beim Lärmschutz gefordert: Die Bahn muss für die Rheintalbahnhof als Schienenverbindung von europäischer Dimension eine Planung garantieren, die auf die Belange von Menschen und Umwelt Rücksicht nimmt. Leider hat die Bahn unsere Vorschläge bisher abgelehnt und will lediglich die gesetzlichen Mindeststandards zugestehen.

Wir wollen kein Mindestmaß. Wir wollen eine Planung mit der Bürgerschaft und nicht gegen die Interessen der Menschen, und wir wollen ein Lärmschutzkonzept, das dieselben Grenzwerte wie für Straßen einhält. Dafür brauchen wir politische Entscheidungen.

Unsere Forderungen bekommen Gewicht, wenn möglichst viele Menschen sie unterstützen. Auf unseren Internetseiten www.freiburg.de ist eine vorformulierte Mustereinwendung veröffentlicht, die lediglich ausgefüllt, unterschrieben und an das Regierungspräsidium geschickt werden muss. Damit wird jede Einwendung im Verfahren berücksichtigt. Ich bitte Sie herzlich: Unterstützen Sie unsere Forderungen!

Dr. Dieter Salomon, Oberbürgermeister



Lärmquelle Schiene – das Jahrhundertprojekt Rheintalbahnhof benötigt bestmögliche Schutzstandards. (Foto: Claaslietz/pixelio)

KUNDGEBUNG

„Gegen Bahnplanung und Bahnlärm am Oberrhein“

Samstag, 14. November, 14 Uhr
Freiburg Rathausplatz

Programm:

13.30 Uhr: Sternmarsch von den Sammelpunkten Konzerthaus und Karlsplatz zum Rathausplatz

14 Uhr: Eröffnung durch die Vorsitzenden der Bürgerinitiativen IGEL (J. Baumgärtner) und MUT (R. Diehl)

Grußansprachen

Vertreter der Landesregierung

OB Dieter Salomon

EBM Otto Neideck

Stellungnahmen

der Bürgerinitiativen Offenburg, Lahr, Mahlberg, Orschweier, Ringsheim, Herbolzheim/Kenzingen, Freiburg, Markgräflerland und Weil

DB-PLÄNE

Ab sofort sind Auszüge aus den Planunterlagen und weitere Informationen zum Planfeststellungsverfahren im Internet unter www.rp-freiburg.de und auf der Homepage der Stadt Freiburg unter www.freiburg.de/rheintalbahnhof abrufbar.

An folgenden Stellen informieren die Bürgerinitiativen bis Mitte November über die Planung der Deutschen Bahn und ermöglichen dabei Einsicht in die Planfeststellungsunterlagen am PC. Außerdem erhält man hier Hilfe bei individuellen Einwendungen. Die Stadt unterstützt die Informationskampagne mit dem nötigen Equipment.

Hochdorf

Michael-Denzlinger-Haus

Hochdorfer Straße 2

Mi 19–21 Uhr; Sa 10–15 Uhr

Landwasser

Infostände und Haushaltsbesuche

Lehen

Ortsverwaltung Lehen

Breisgauer Straße 61, Zi. 2

Do 16–18.30 Uhr; Fr 16–18.30 Uhr;

Sa 9–12 Uhr (nur 24.10. und 21.11.)

Rieselfeld

Glashaus, Mediathek

Sa 10–15 Uhr

Tiengen

Ortsverwaltung Tiengen

Freiburger Landstraße 28,

Versammlungsraum

Di 15–17.30 Uhr; Sa 15–18 Uhr

Munzingen

Ortsverwaltung Munzingen

Romanstraße 3, Bürgersaal

Mi 18–20 Uhr; Sa 15–18 Uhr

EINWENDUNGEN

Einwendungen gegen die Planungen kann jeder individuell oder per Unterschriftenliste bis zum 3. Dezember 2009 erheben. Die Listen liegen in den Ortsverwaltungen und im Rathaus aus, stehen im Internet unter freiburg.de/rheintalbahnhof und müssen termingerecht an das Regierungspräsidium Freiburg geschickt werden (s. auch Kasten rechte Seite).

Und: Wer bereits eine Einwendung im Planabschnitt 8.1 Teningen – March erhoben hat, kann im aktuellen Abschnitt 8.2 selbstverständlich wiederum seine Bedenken geltend machen. Insgesamt haben 25000 Menschen im Abschnitt 8.1 mit ihrer Unterschrift gegen die Bahnpläne protestiert.

Galerien, Tieflage und höhere Schallschutzwände

Hier liegen Bahnplanung und Bürgervorstellungen weit auseinander: die Beispiele Hochdorf, Lehen/Rieselfeld und Tiengen/Mengen

Audiatu et altera pars“ pflegten die alten Römer seit Seneca selig zu sagen. Man höre auch die andere Seite. Wer diesen Rechtsgrundsatz am 13. Oktober nicht beherzigte und die Auftaktveranstaltung zur Planoffenlage schon vor 21 Uhr verließ, brachte sich um das halbe Vergnügen. Und um mehr als die halbe Wahrheit.

Denn bis zu diesem Zeitpunkt hatte im Wesentlichen nur einer geredet: Heiko Siebensschuh, Projektleiter der Deutschen Bahn AG für den Planab-

schnitt 8.2 (Freiburg-Nord bis Mengen). Schon fünfmal hat Siebensschuh das Projekt in der Region vorgestellt, entsprechend routiniert ließ er sich begleiten, von zig Power-Point-Plänen, Querschnittszeichnungen und nur gelegentlichen Pfiffen.

Dann kam „altera pars“. In der folgenden Fragestunde durften besorgte Bürger an die drei Saalmikrofone. Sie ließen kaum einen Meter dieses 17 Kilometer langen Planabschnitts anstandslos durchgehen. Bei eingehender Betrachtung dreier neuralgischer Punkte im Freiburger Stadtgebiet wird

deutlich, wie weit die beiden Seiten auseinander liegen: hier die Bahn AG, dort die Stadt Freiburg, alle betroffenen Nachbargemeinden und die in den Bürgerinitiativen gegen Lärm und Umweltbelastungen zusammengeschlossenen Bürgerschaft.

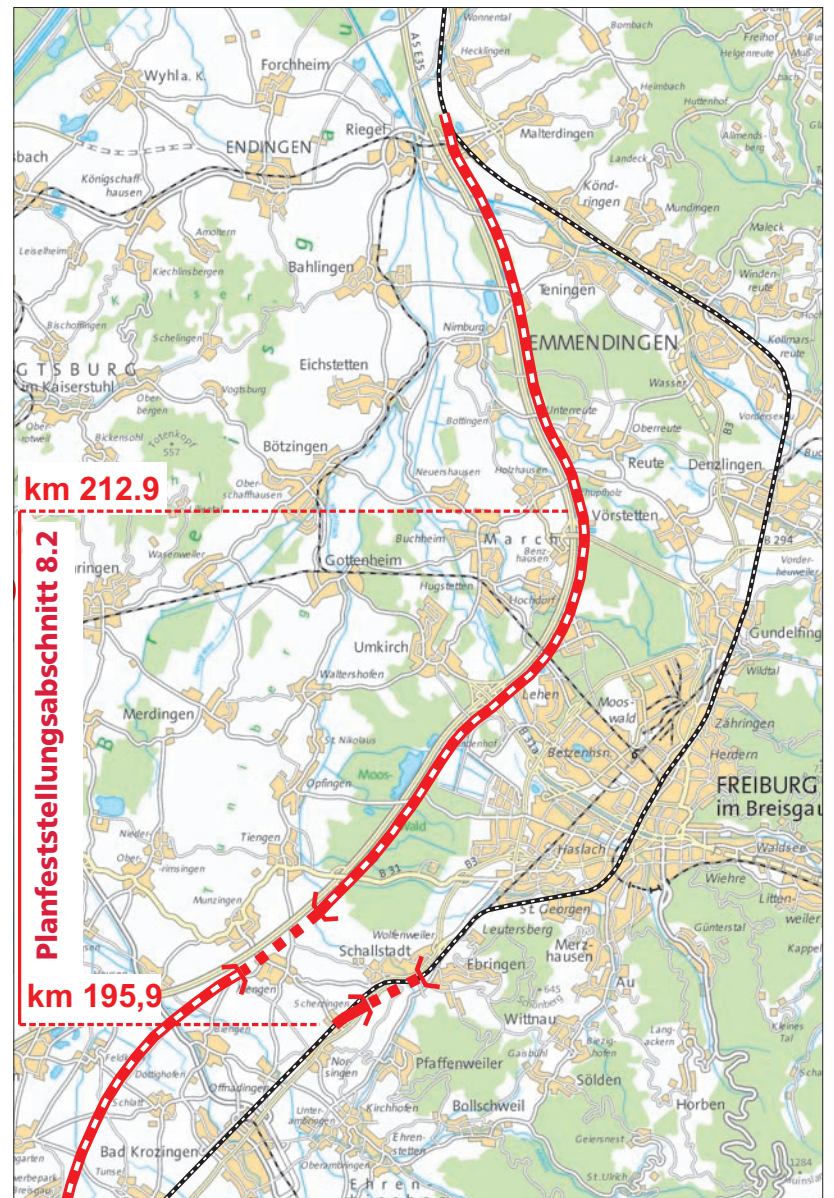
Beispiel 1: Freiburg – Hochdorf

Laut Bahnplanung wird die Trasse östlich der A5 in Hochlage verlaufen, bis zu 1,20 Meter über Autobahnniveau. In Richtung Hochdorf sind bis zu 4 Meter hohe Schallschutzwände vorgesehen.

Gemeinden und Bürgerinitiativen sagen: Dann müssten rund 250 Wohneinheiten passiv schallgeschützt werden, mit Gartenidylle ist es vorbei. Darum soll die Trasse im Bereich der See- und Mooswaldstraße um 3 Meter, die Breisgau-S-Bahn um 1,88 Meter tiefergelegt werden, damit auch die Bahntrasse absinken kann. Sodann soll sie beidseits hoch absorbierende Schallschutzwände erhalten, um Schallreflexionen von der A5 zu vermeiden. Die tiefere Lage der Gleise ermöglicht zudem den Bau einer Galerie mit halbseitiger Deckelung, die voraussichtlich nötig wird, um die nächtliche Lärmobergrenze von 49 dB (A) ohne Schienenbonus und besonders überwacht Gleis einzuhalten.

Beispiel 2: Lehen, Mundenhof und Rieselfeld

Laut Bahnplanung werden Lehen vom angeschnittenen „Bergle“ und der



... aber schafft neue Probleme für die Ortschaften und die westlichen Stadtteile. (Foto: R. Buhl; Grafik: Garten- und Tiefbauamt)

Stadtteil Rieselfeld durch seine schiere Entfernung vor Zuglärm geschützt, und der Mundenhof darf ohnehin wie ein Mischgebiet beschallt werden; dafür liegt der Grenzwert tagsüber bei 64 dB (A) und nachts bei 54 dB (A). Trotzdem werden nur die Grenzwerte für ein Ge-

werbegebiet erreicht – die Schallschutzwände sind einfach zu niedrig.

Gemeinden und Bürgerinitiativen sagen: Lehen und Rieselfeld werden jeden Zug laut und deutlich hören, deshalb ist ein Vollschutz mit 7,50-Meter-beziehungsweise 4-Meter-Wänden vonnöten. Da in diesem Teilbereich aber die Dreisam und der BAB-Zubringer Mitte den Trassenbau erschweren, könnte eventuell gleich eine Galerie (Einhausung) nötig sein. Und der Mundenhof, ein für die Gesamtstadt wichtiges Naherholungsgebiet mit Tiergehege und Zeltmusikfestival, soll auch faktisch einem Mischgebiet gleichgesetzt werden. Dessen Grenzwerte liegen rund um die Uhr 5 db (A) unter denen eines Gewerbegebiets.

Beispiel 3: Tiengen, Munzingen und Mengen

Die Bahnplanung sieht im nördlichen Vorfeld des Mengener Tunnels nur 810 Meter Schallschutzwand (1,50 Meter hoch) vor, weil die Trasse weit von Tiengen entfernt ist.

Gemeinden und Bürgerinitiativen sagen: Wenn die Bahnplanung umgesetzt wird, droht Tiengen selbst nachts im Dreiminutentakt eine Beschallung von 65 bis 69 dB (A). Daher soll einerseits die Schallschutzwand verlängert werden, andererseits muss sie auch soweit erhöht werden, dass faktisch nicht mehr als 49 dB (A) in Tiengen ankommen. Im Bereich Munzingen soll der Tunnel verlängert werden, so wie es beim Abschnitt 8.3 (Bad Krozingen) bereits gefordert wurde. Die zusätzliche Absenkung – und damit Verlängerung – der Tunnelstrecke würde sich positiv auf die Lärmexposition für Mengen und Munzingen auswirken.

Die genannten und eine Handvoll weiterer Planänderungen würden in den Planabschnitten 8.1 (Riegel bis Freiburg-Nord) und 8.2 (Freiburg-Nord bis Mengen) Mehrkosten von etwa 75 Millionen Euro verursachen. Nun wollen die Stadt, die Gemeinden und Bürgerinitiativen darauf hinwirken, dass dieser Mehraufwand auf politischem Wege beschlossen wird. (Toni Klein)



Die Ausbaustrecke entlang der Autobahn bringt Entlastung für die Anwohnerschaft der bisherigen Güterbahnstrecke...

ERHEBEN SIE EINSPRUCH!

Beteiligen Sie sich an der Sammeleinwendung und fordern Sie besseren Lärmschutz beim Ausbau der Rheintalstrecke. Senden Sie bitte bis zum 3. Dezember 2009 die unten stehende Einwendung ausgefüllt und unterschrieben an das Regierungspräsidium Freiburg. Weitere Unterschriftenlisten liegen in der Bürgerberatung im Rathaus und bei den Ortsverwaltungen aus.

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 24
Bissierstr. 7
79114 Freiburg im Breisgau

Aus- bzw. Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe-Basel; Einwendungen zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.2, Freiburg-Schallstadt

Sehr geehrte Damen und Herren, gegen die von der DB vorgelegte Planung der Neubaustrecke zwischen Freiburg und Schallstadt erhebe ich Einwendungen, weil diese Planung meine Lebensqualität in Freiburg stark mindert. Ich nutze den Erholungsraum des Freiburger Westens. Die naturbelassenen Wälder des Mooswaldes laden zum Wandern, Dauerlaufen oder Fahrradfahren ein, der Opfinger Baggersee, Tunisee und Silbersee bieten Möglichkeiten zum Wassersport, Grillplätze und zum Erholungsaufenthalt.

Es wäre verheerend für diese Erholungsregion, wenn ihr Charakter durch den geplanten Ausbau der Rheintalbahn zerstört würde. Die Inanspruchnahme von Waldflächen, die überwiegend Teil des europaweiten Natura-2000-Netzes sind, ist auf ein Minimum zu reduzieren. Insbesondere darf der Krach von Güterzügen im Drei-Minuten-Takt weder die Lebensbedingungen der Anwohner noch die Naherholung stören: Wir fordern deshalb für das Jahrhundertprojekt der Rheintalbahn einen den Wohn- und Freizeitbedürfnissen der Bewohner und Besucher angemessenen Lärmschutz, der weiterhin die Qualität des Erholungsraums sichert und eine weitere Verlärmung unterbindet. Bei der Lärmberechnung werden der überholte Schienenbonus und ein fragwürdiges Schienenschleifen („besonders überwacht Gleis“) berücksichtigt und die Maximalpegel des Güterschienenlärms ignoriert. Die Lärmberechnung ist daher insgesamt fragwürdig, die vorgesehenen Lärmschutzwände sind unzureichend.

Während der Bauphase sind mehrjährige Belastungen aufgrund von Tag-und-Nacht-Arbeiten, Signalhupen, Maschinenlärm, Staub, Erschütterungen und Baustellenverkehr; Einschränkungen der Einkaufsmöglichkeiten und der Teilnahme an kulturellen und gesellschaftlichen Ereignissen durch Straßensperrungen, Abriss und Neubau von Verbindungsbrücken und weiträumige Umleitungen; erschwerte und eingeschränkte Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Kindergärten, Schulen durch Lärm und Erschütterungen sowie Beeinträchtigungen des individuellen und öffentlichen Nahverkehrs und damit der individuellen Mobilität zu erwarten. Hiervon bin auch ich betroffen.

Aus den vorstehenden Gründen lehne ich das Vorhaben in der vorgelegten Form ab und fordere erhebliche Verbesserungen zur Minderung der Nachteile für Mensch und Natur, vor allem beim Schallschutz, durch Umplanung bzw. entsprechende Nebenbestimmungen. Insbesondere fordern wir die Umsetzung der von der Stadt Freiburg vorgeschlagenen Alternativplanung aus dem Jahr 2007/2008.

Unterschriften:

Vor- und Nachname	Anschrift	Unterschrift