

# Rheintalbahn, Schlagader Europas – Herzinfarkt für Baden?

„Baden 21“, was verbirgt sich hinter diesem Begriff? Sicher nicht ein Reisebericht über unsere Heimat und auch kein wieder aufgestandenes Manifest wie anno 1848. Trotzdem hat dieses „Baden 21“ etwas zu tun mit dem Freiheitssinn unserer Region, mit den Kämpfen um mehr Bürgerrechte, mit dem Kampf eines David gegen die geballte Macht des Goliath.

„Baden 21“ ist eine Antwort der vereinten Bürgerinitiativen an Ober- und Hochrhein gegen die Absicht der Deutschen Bahn AG, im Rheintal eine Güterzug-Schnelltrasse in ihrem Sinne zu bauen.

Gegen die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene ist an sich nichts einzuwenden. Es ist der anerkannt umweltfreundlichere Weg, Unmengen des schon heute exorbitanten Warenverkehrs zu bewältigen. Zudem verhilft die Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene, bei unseren Schweizer Nachbarn die Umweltbelastungen zu reduzieren.

Deutschland hat 1996 sich im Vertrag von Lugano verpflichtet, die Schienenzulaufstrecken zu den NEAT-Tunneln so auszubauen, dass diese mit größtmöglichem Durchsatz an Güterzügen betrieben werden können. Ziel war und ist es, die Alpen von übermäßigem LKW-Verkehr zu entlasten. Der Lötschbergtunnel ist 2007 bereits eröffnet worden. Der Gotthardtunnel ist im Bau und wird voraussichtlich 2018 fertig gestellt sein.

## EIN KURZER RÜCKBLICK IN DIE HISTORIE

In den 1980-er Jahren wurde von maßgeblicher politischer Seite die Rheintalschiene als künftige Transportschlagader Europas für den

Güterverkehr bestimmt. Gesetzliche Grundlage bildet der sogenannte Bundesverkehrswegeplan. Was heute Gegenstand des Verfahrens ist und öffentlich für Schlagzeilen sorgt, geht auf die Jahre um 1990 bis 1993 zurück.

Die gewaltige Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße, endlose LKW-Schlangen, die sich vor dem Grenzübergang Weil am Rhein stauen, der Protest unserer Schweizer Nachbarn gegen ihre stetig zunehmende Umweltverschmutzung, das Nachtfahrverbot für LKW in der Schweiz, diese Umstände ließen es geraten sein, künftig neben dem Warentransport auf Straße und Wasser auch die Schienenstränge auszubauen. In mehreren Raumordnungsverfahren wurden die einzelnen Trassen und deren Verläufe festgelegt.

In Freiburg läuft seit dem 19. Jahrhundert der Güterverkehr auf der Schiene mitten durch die Innenstadt. Der Beschluss zum Bau der Großherzoglichen Badischen Eisenbahn wurde 1838 gefasst. Basel wurde 1855 erreicht, der Badische Bahnhof Basel 1873 eröffnet. Nennenswerte Erweiterungen dieser Streckenführung gab es seitdem nicht mehr.

Die Großherzoglichen Planungen sahen einen bürgernahen Verlauf der Eisenbahntrasse vor. Züge waren damals das erste schnelle Verkehrsmittel und sollten daher möglichst innerorts verlaufen. Wer hatte damals schon an die gewaltigen Güterströme und Zugfrequenzen des 21. Jh. gedacht.

Die neue Güterzug-Transitstrecke 3. und 4. Gleis ist somit die erste größere Erweiterung seit 170 Jahren. In diesen Zeiträumen empfiehlt es sich zu denken, um die Bedeutung und auch Langlebigkeit derartiger Projekte für Mensch und Umwelt einschätzen zu können.

Zu bedenken sind die Folgen für die Ökologie, die Menschen in all ihren Lebensbereichen, die Kulturlandschaft, die Stadtentwicklung, die ökonomische Entwicklung und die damit verbundenen sozialen Auswirkungen. Die Liste ist nahezu unendlich.

Deshalb kann und darf die Planung der neuen Güterzugmagistrale nur langfristig und aus gesamtgesellschaftlichem Blickwinkel gesehen werden.

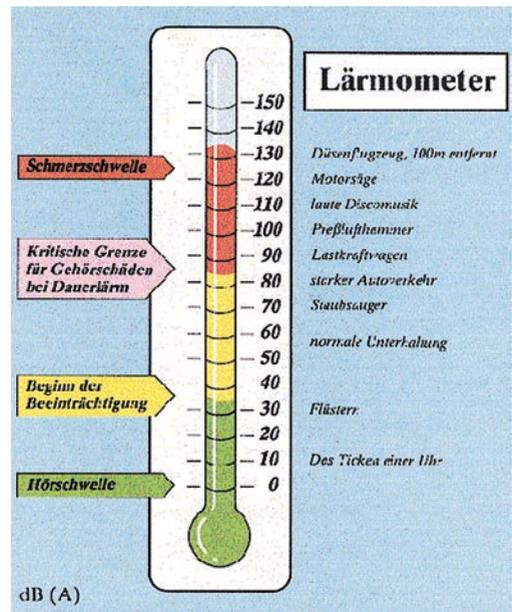
Oberstes Ziel der für die Raumordnung zuständigen Behörden, in erster Linie das Regierungspräsidium, war daher, die zukünftige Güterzugschnelltrasse weg von dichter Bebauung zu planen. Für die Stadt Freiburg war die Entlastung der Innenstadt dringendes Anliegen. Dies wurde mit dem Raumordnungsbeschluss 1994 festgezurrert, der den Bau der Güterzugtrasse entlang der bestehenden Autobahn vorsieht.

In gleicher, weil eben gesetzlich vorgeschriebener, aber zeitlich recht weit auseinander liegender Vorgehensweise wurden die Abschnitte von Karlsruhe bis Weil am Rhein raumordnerisch geplant. Mit einer Ausnahme allerdings: Zwischen Offenburg und Riegel verzichtete man aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen auf ein förmliches Raumordnungsverfahren.

Was für die Stadt Freiburg entscheidungsbestimmend war, nämlich Güterzüge von der Wohnbebauung fern zu halten, wurde für die Städte Lahr, Herbolzheim und Kenzingen sowie eine Reihe von Dörfern außer acht gelassen.

Wo die einen entlastet werden, sehen sich andere neu belastet. So wurde u. a. geplant, die Güterzüge mitten durch Offenburg, Herbolzheim und Kenzingen fahren zu lassen. Dies ist eine städtebauliche und menschenverachtende Katastrophe. Weder die größeren Städte Offenburg, Lahr noch die kleineren Orte haben sich damals ernsthaft gegen diese Entscheidungen gewehrt. Bürgerinitiativen wurden nicht ernst genommen, deren Argumente nicht beachtet.

Hellhörig sind die Bürger südlich von Offenburg seit dem Bau des sog. 3. und 4. Gleises im Abschnitt Bühl–Appenweier geworden. Damals waren zwar umfangreiche Schallschutz-Maßnahmen versprochen und auch in



Gesetzliche Vorgaben im Hinblick auf die Lärmbelastung

die Tat umgesetzt worden, doch der Effekt des über die Wände hinausreichenden Lärms, verbunden mit der städtebaulichen Trostlosigkeit hoher SS-Wände, hatte ein Umdenken bewirkt. Die betroffenen Einwohner z. B. von Bühl, waren und sind über die Ergebnisse der Schallschutz-Maßnahmen derart verärgert, dass der Protest gegen die unzureichende Bahnplanung bis heute nicht abreißt.

Für erst später Betroffene ist es ein Vorteil, sich an den Erfahrungen der schon Betroffenen zu orientieren und ggf. deren Versäumnisse in die Planung einzubeziehen. So auch südlich von Freiburg geschehen.

Zuerst regte sich der Protest gegen eine Bahnplanung mitten durch fruchtbares Ackerland, nahe an Siedlungen und dazu noch auf einem Damm südlich von Freiburg. Ein Damm mit Schallschutz ist zwar für die unmittelbaren Anlieger weniger belastend, aber die etwas weiter entfernt liegenden Immissionsorte werden weithin mit Lärm zugeschüttet. Dazu haben wir in Bad Krozingen das größte Herz-Kreislauf-Zentrum Deutschlands. Man kann sich vorstellen, wie vor allem nächtlicher Güterzuglärm die Rehabilitation fördert.

Vor allem, wenn man bedenkt, dass diese Güterzüge nachts fahren – und zwar alle drei

Minuten in einem Tempo von 120 Stundenkilometern.

Der dabei entstehende Lärm beträgt dabei im Spitzenbereich ca. 100 dB(A), Das ist etwa vergleichbar mit der Immission eines Rasenmähers auf dem Nachbargrundstück.

Erst seit dem Jahre 1990 hat der Bürger beim Neubau von Eisenbahnstrecken oder bei der wesentlichen Änderung bestehender Strecken – z. B. Ertüchtigung auf Hochgeschwindigkeit von 250 km/h – einen Anspruch auf Lärmvorsorge. Die in der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) festgelegten Höchstwerte nachts zwischen 22 und 6 Uhr sind folgende:

Wohngebiete 49 dB(A)

Mischgebiete 54 dB(A)

Gewerbegebiete 59 dB(A)

Tagsüber liegen die Höchstwerte um 10 dB(A) höher.

Man muss allerdings wissen, dass diese rein rechnerisch ermittelten Höchstwerte keinesfalls die Realität wiedergeben. Über den Daumen gepeilt, liegen die am Ohr des betroffenen Bürgers ankommenden Lärmimmissionen um ca. 20 dB(A) höher.

Der vorgesehene Streckenverlauf mit 16 Brückenbauwerken hätte nicht nur das Landschaftsbild verunstaltet. Den Anwohnern würde die Ruhe genommen und Landwirte hätten mit geschädigten Anbauflächen zu kämpfen. In Verbindung mit dem vor allem tagsüber vorhandenen Autobahnlärm würde durch diese Billiglösung der DB das Oberrheintal zu einem Lärmtal verkommen.

Die Folgen des stetig wachsenden Güterzugverkehrs sind schon heute im mittleren Rheintal zu erleben. Dort leeren sich trotz der herrlichen Kulisse die Hotels, bleiben die Gäste mal höchstens eine Nacht, um dann fluchtartig das Weite zu suchen. Bevölkerungsabnahme und soziale Segregation sind dort im vollen Gang. Wer kann, der flieht aus diesem Lärmkessel.

## GÜTERZUG – LÄRMZUG

Die Bahn als sicheres, schnelles, stauunabhängiges und bequemes Beförderungsmittel ist allgemein geschätzt. Warum also der Auf-

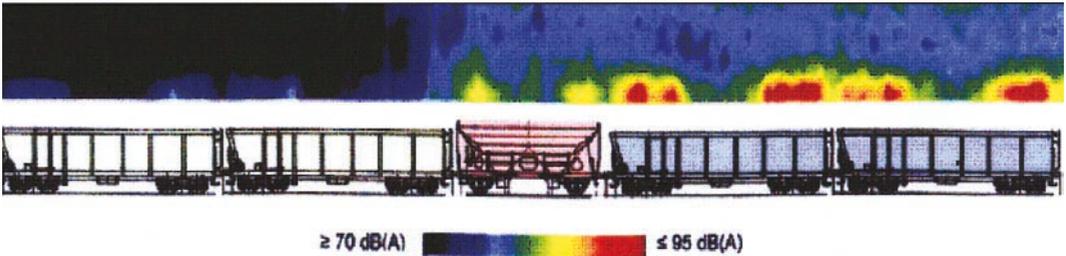
schrei gegen eine neue Trasse? Dies hat vor allem damit zu tun, dass die Bahn in den letzten Jahrzehnten zwar den Personenverkehr nach dem Stand der Technik aufgerüstet hat, dabei aber den lärmenden Güterverkehr vollkommen vernachlässigt hat. Dies rächt sich jetzt in Form allgemeiner Unzufriedenheit. Durch den akustischen Schadstoff, den die Bahn verbreitet, hat sie ihren Ruf als umwelt-schonendes Verkehrsmittel verspielt.

Ein normaler Güterwaggon hat eine Lebensdauer von etwa 40 Jahren. Ausgerüstet ist er derzeit zu 97% mit sog. Graugussbremsen, die direkt auf die Radoberfläche einwirken. Beim Bremsvorgang wird mit der Zeit die Radoberfläche verriffelt, es bilden sich Furchen und Dellen. Diese wiederum schlagen wie ein Presslufthammer aufs Gleis, welches ebenfalls verriffelt wird.

Auch klapprige Aufbauten tragen zum Gesamtlärm bei. (1) Alles in allem sind Güterwaggons durchschnittlich 20 dB(A) d. h. viermal lauter als ICE-Waggons. Nun wäre es technisch nach dem Stand der Technik durchaus machbar, diesen Lärm zu reduzieren. Erste Versuche mit sog. K-Sohlen sind ermutigend. Durch eine veränderte Zusammensetzung der Bremsättel (Komposit) wird eine Verriffung der Radoberfläche zumindest erschwert, nach Meinung der Bahn sogar verhindert. Die Schienenqualität würde sich verbessern, insgesamt wird mit einem Lärminderungspotential von 10 dB(A) gerechnet. Die Umrüstung aller in Deutschland zugelassenen Güterwaggons auf K-Sohlen kostet ca. 700 Mio. €.

Von der DB abgelehnt wird derzeit wegen der Kosten das LEILA (leise und lärmarme) Drehgestell (1), dessen lärmindernder Effekt mit 18 dB(A) eingeschätzt wird. Damit ausgerüstet könnte sich Güterzuglärm den ICE-Emissionen angleichen und die Republik hätte ein Streitthema weniger.

Auf Anfrage im Bundesverkehrsministerium wurde lakonisch mitgeteilt, dass die Einführung ausschließlich in die Zuständigkeit der Betreiber, also DB und Privateinstellern falle. Der Bund mische sich hier nicht ein. Aber welcher Einsteller wird freiwillig deutlich höhere Kosten auf sich nehmen, wo es um Gewinnmaximierung geht?



Schallpegelverteilung an einem mit 94 km/h fahrenden Güterzug. Die beiden linken Wagen haben K-Sohlen, die beiden rechten Wagen Grauguss-Sohlen. In der Mitte ein FCS Wagen mit Grauguss-Sohlen.

Quelle: DB AG

## SCHIENENBONUS

Zum Schutz der Bahnprivilegien und zum Leidwesen der vom Güterzuglärm Betroffenen hat der Gesetzgeber 1990 in der 16. BImSchV aus rein fiskalischen Gründen den sog. Schienenbonus eingeführt. Durch diesen logarithmisch berechneten Bonus von 5 dB(A) darf die Bahn ihren Lärm um den Faktor 3,2 herunterrechnen. Wenn auf der Strecke 320 Züge fahren, darf die Bahn dies rechnerisch so behandeln, als ob nur 100 Züge fahren würden. Für alle übrigen Lärmverursacher der Republik vom Straßenverkehrslärm bis zum Industrielärm ist diese Berechnung nicht vorgesehen. Diese haben wesentlich schärfere Lärmvorschriften zu beachten.

Alte Untersuchungen zur Belästigung durch Verkehrslärm hatten eine geringere Störwirkung des Schienenlärms bescheinigt.

Es waren vornehmlich Untersuchungen aus den Jahren 1979 bis 1983, welche eine geringere Lästigkeit des Schienenlärms gegenüber dem Straßenverkehrslärm bescheinigten. Nur fuhren damals die Güterzüge durchschnittlich nur 80 km/h, und es waren insbesondere nachts deutlich weniger Güterzüge auf den Schienen. Allein die unterschiedliche Geschwindigkeit lässt die Lärmemission um gut 3 dB(A) ansteigen.

In der von der EU für die Lärmkartierung eingebrachten neuen Berechnungsvorschriften (VBuSch) (2) kommt der Schienenbonus überhaupt nicht mehr vor. Sofort hat das Bundesverkehrsministerium reagiert und der Bahn ausdrücklich weiterhin diesen Schienenbonus zugestanden.

## LÄRM UND GESUNDHEIT

Nach Art. 2, Abs. 2 des Grundgesetzes wird dem Bürger ein Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit eingeräumt, seine Gesundheit somit staatlich garantiert. Untersuchungen der Lärmwirkungsforschung haben gezeigt, dass Schienenverkehrslärm den Nachtschlaf am stärksten beeinträchtigt und Nachtlärm bei länger dauernder Einwirkung u. a. zu Bluthochdruck und Herzinfarkt führen kann. Nächtlicher Schienenlärm macht nachweislich krank (3–13).

Es stellt sich die Frage, wann die aktuellen Erkenntnisse zum Wohl lärmgeplagter Menschen Eingang in die Gesetzgebung finden?

Verwunderlich bleibt jedoch, dass durch gesetzgeberische Maßnahmen in den letzten 30 Jahren sich der Flugzeuglärm um 25 dB(A), der LKW Lärm um 12 dB(A) und der PKW Lärm um 10 dB(A) verringert hat. Beim Schienenlärm hat sich in dieser Zeit nichts getan.

Erfahrungen am Mittelrhein und das Gerangel um Verbesserungen beim Schallschutz waren für die Bürger am Oberrhein Vorwarnungen genug. Bis die Umrüstung EU-weit eine deutliche Minderung des Güterzuglärms gebracht hätte, wären Jahrzehnte vergangen. Die Zeit lief, Offenlagen der Pläne mit dann unumstößlicher Festlegung der Strecke standen zuhauf an.

Als erste Bürgerinitiative formierte sich die MUT- Mensch und Umwelt verträgliche Trasse. Unter einem engagierten Vorstand haben die Bürger in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen eine Alternativlösung gefunden, welche deutlich weniger Belastung für Mensch und Umwelt bot. Der Verschandelung



*Großdemo auf dem Augustinerplatz am 6. 10. 2007*

der Landschaft durch meterhohe Dämme setzte man das Konzept der Tieferlage entgegen, Überwerfungsbauwerke wurden entschärft, Lärmschutzwände den Erfordernissen einer bürgerfreundlichen Trasse des 21. Jh. angepasst, den Bauern die Bewirtschaftung ihrer Felder erleichtert.

Im Bereich der Güterumfahrung Freiburg wurde 2004 die Bürgerinitiative IGEL (Initiative gegen Lärm und Umweltbelastung) gegründet.

Die Stadtentwicklung in Freiburg verlagerte sich in den letzten Jahrzehnten immer mehr nach Westen. Der Stadtteil Hochdorf, einst ein Dorf mit 1000 Einwohnern, hatte plötzlich deren 5200, Lehen wuchs, Landwasser mit seinen Hochhäusern lag auf einmal im Nahbereich des kommenden Lärms.

Erwägungen, diese Güterumfahrung Freiburgs zu Lasten der Einwohner im Westen noch weiter Richtung Kaiserstuhl zu verlegen, wurden aus Kosten- und Naturschutzgründen verworfen, wengleich ein Tunnel durch den Kaiserstuhl zumindest planerisch keine gravierenden Probleme gemacht hätte.

Die Planung der Bahn Projektbau sieht derzeit vor, die Strecke parallel zur Autobahn auf einem über sechs Meter hohen Damm zu führen. Den betroffenen Bürgern ist neben dem bestehenden Autobahnlärm eine vor allem nachts im drei Minuten Takt ankommende

weitere Verlärmung nicht zumutbar.

Mit Unterstützung der Stadt Freiburg und der Umlandgemeinden wurde im Konsens mit der Bürgerinitiative IGEL eine Alternativlösung gefunden, welche eine deutlich bessere Trassenführung in Mittel bis Tieflage vorsieht. Die Bahn hat diese Lösung auf Machbarkeit geprüft und das Ergebnis im Juni 2008 vorgestellt.

Grundsätzlich sagt auch die Bahn, ist diese Variante umsetzbar,

allerdings zum Preis deutlich höherer Kosten

Auch Herbolzheim und Kenzingen waren nicht untätig geblieben. Die dortigen Bürgerinitiativen haben unisono eine Ausnahme des Güterverkehrs aus den Städten gefordert und Alternativlösungen durch Fachbüros ausarbeiten lassen. Ein gigantisches Überwerfungsbauwerk in Kenzingen hätte diesem Ort den Lärm-Dolchstoß versetzt. Als einzig für Mensch und Umwelt verträgliche Trasse wird dort der autobahnparallele Verlauf des 3. und 4. Gleises angesehen.

Und Offenburg? Hier sieht die Bahnplanung den Bau des 3. und 4. Gleises im Bahngraben direkt neben der bestehenden Strecke vor. Man muss wissen, dass der Bahngraben in OG am südlichen Ausgang eine steile Kurve macht, wo bisher schon der Lärm durch quietschende Züge extrem belastend ist. Vertreter aus Politik und Bahn durften sich bei Lokalterminen von der schon jetzt kaum erträglichen Situation vertraut machen. Schulen, Krankenhäuser, soziale Einrichtungen, all diese sind durch die Bahnplanung massiv bedroht.

Die Lösung für Offenburg musste ein Tunnel unter der Stadt sein. Die Machbarkeit wurde durch ein Ingenieurbüro geprüft, auch die Bahn kann sich an diese Lösung gewöhnen. In kurzer Zeit hat sich die dortige Bürgerini-



*Offenburg mit Südcurve unten*

tiative Bahnprotest e. V. zu einer Massenbewegung entwickelt.

Als weithin vernehmbares Zeichen des Protests wurde auf Großveranstaltungen 2006 in Offenburg und 2007 in Freiburg gegen die Bahnpläne demonstriert. In Anlehnung an die Badische Revolution 1848 wurden in Offenburg die dreizehn Thesen des Volkes zum Schutz der Bürger vor Güterzuglärm verkündet.

### **„13 FORDERUNGEN DES VOLKES AM OBERRHEIN“**

1. Wir fordern für das Jahrhundertprojekt „3. und 4. Gleis am Oberrhein“ als obersten Planungsgrundsatz die Achtung der Menschenwürde und den Schutz der Umwelt.

2. Wir fordern eine rechtzeitige Einbeziehung der Bevölkerung in Planungsentscheidungen, die für Generationen unser Leben bestimmen. Die Deutsche Bahn AG muss Neubaustrecken als eine Gesamtplanung vorlegen. Sie darf nicht durch „Zerstückerung“ der Strecke einzelne Kommunen vor unabänderliche Planungsstatsachen stellen.

3. Wir fordern die Deutsche Bahn AG auf, der Bevölkerung realitätsgerechte Informationen über künftige Zugzahlen und den Transport von Gefahrgütern zu geben.

4. Wir fordern die politisch Verantwortlichen bei Bund und Land auf, umgehend Gesetze auf dem Stand heutiger Lärmwirkungsforschung zu verabschieden. Dabei sind die europäische Gesetzgebung und die Vorgaben der Weltgesundheitsorganisation zu berücksichtigen.

5. Wir fordern vom Gesetzgeber die umgehende Abschaffung von Bahnprivilegien wie den

„Schienenlärmbonus“ und die Verpflichtung der Bahn zu einer zeitgemäßen lärmarmen Ausstattung der Züge. Der bisher gesetzlich erlaubte Güterzuglärm macht nachweislich krank.

6. Wir fordern die sachgemäße Verwendung von Steuermitteln für die vorgesehenen Zwecke, damit nicht Steuergelder in Milliardenhöhe z. B. für Straßenbau statt für Schienenprojekte verwendet werden.

7. Wir fordern lärmarme Spiel- und Lernorte für Kinder und Jugendliche, damit diese nicht durch Güterzuglärm in ihrer Lern- und Leistungsfähigkeit beeinträchtigt werden.

8. Wir fordern eine Vermeidung des Güterzugverkehrs mitten durch Wohngebiete – zum Schutz unserer Gesundheit, zur Erhaltung von Häusern und gewachsenen Nachbarschaftsstrukturen und zur Verhinderung von „Käfighaltung für Menschen“.

9. Wir fordern eine Trassenführung, die Wertminderung von Gebäuden der Strecke entlang und Abwanderung aus den betroffenen Wohngebieten verhindert. Unsere Region darf nicht volkswirtschaftlich geschädigt werden



6. 10. 2007 mit Bundesmin. Erler, MdL Fleischer, Bgm. Schilling, Pressesprecher Häge (IG BOHR)

und sozial veröden. Städtebauliche Entwicklung muss weiterhin möglich sein.

10. Wir fordern den Schutz unserer Kulturlandschaft in ihrem Erholungs- und Ertragswert, zum Wohl der hier Arbeitenden und aller Erholung Suchenden.

11. Wir fordern besonders das Regierungspräsidium auf, als Anwalt der Region entschieden für die Interessen der Bevölkerung einzutreten.

12. Wir fordern, dass die künftigen Gewinne der europäischen Güterzugmagistrale von Rotterdam nach Genua auf jeden Fall auch für die Finanzierung des Streckenabschnitts am Oberrhein verwendet werden. Die hier lebenden Menschen müssen die Gewinner sein, nicht nur die Bahnaktionäre.

13. Wir fordern die Verwirklichung des Jahrhundertbauwerks am Oberrhein als ein menschenfreundliches und umweltgerechtes Projekt – als ermutigendes Beispiel eines demokratisch geprägten Bürgersinns für künftige Generationen.

#### Nachsatz:

Alle Bürgerinnen und Bürger unserer Region rufen wir auf: Nehmen Sie nach gut badischer Tradition Ihre Bürgerrechte wahr. Nehmen Sie, zusammen mit den oberrhei-

nischen Bürgerinitiativen, die Verantwortlichen in die Pflicht für eine menschen- und umweltgerechte Trassenplanung!

Das Problem ist, wie bei vielen anderen Projekten ebenfalls, das Geld. Finanzieren muss das 3. und 4. Gleis das Bundesministerium für Verkehr.

Für die Genehmigung ist der Bundestag zuständig, bezahlt wird mit Steuergeldern. Viel zu wenig beachtet wird, dass hier ein Jahrhundertprojekt gebaut werden soll, dessen optimale Verwirklichung Generationen zugute käme und dass am Schutz des Menschen nicht gespart werden dürfe.

Mit dem Zusammenschluss der vereinigten Bürgerinitiativen zur IG BOHR (Bahnprotest an Ober- und Hochrhein) kam auch ein neuer strategischer Ansatz auf der ganzen Länge der Rheintalbahn in Südbaden zum Tragen. Die Erkenntnis bei den Bürgern war, dass ihre Interessen auf dem Rechtsweg gegen die Bahn nicht durchsetzbar sein würden. Blieb als Konsequenz, sich auf den langen Weg zu machen, um die für die DB-Planung einschlägigen Gesetze vom Gesetzgeber, also dem Deutschen Bundestag, ändern zu lassen. Der politische Weg war zu wählen, anstatt Geld und Zeit und Engagement der Bürger in aussichtslose Rechtshändel zu investieren.

Das Ziel war, sich nicht gegen die Planung oder die Planer von der Deutschen Bahn AG zu richten, sondern die bestehenden Gesetze zu ändern, die die vorgelegte Planung legitimieren. Verantwortlich für diese Änderung ist ausschließlich der Gesetzgeber. Leider hat die Vergangenheit gezeigt, dass immer nur die jeweilige Opposition den betroffenen Bürgern zu Hilfe kam, die regierende Mehrheit jedoch seit 1974 mit konstanter Regelmäßigkeit Gesetze zur Verminderung des Schienenlärms blockiert hat.

Ungeachtet dessen hat sich die Region als Ganzes positioniert, überparteiliches Auftreten propagiert und Einzelinteressen hintan gestellt.

Zunächst galt es, die Vertreter der Gemeinden und Landtags- und Bundestagsabgeordnete aus der Region mit einzubeziehen.

Sie wurden gebeten, den Anliegen der Betroffenen Gehör zu verschaffen. Zahlreiche Einzelgespräche zwischen der IG BOHR und den Vertretern der Politik wurden geführt,

Gutachten zur Optimierung der Bahnplanung vorgelegt, um hier Barrieren einzureißen. Zu danken ist in diesem Zusammenhang den Gemeinden, die finanzielle und logistische Unterstützung geleistet haben. Die Bürgerinitiativen hätten allein die Gutachtenkosten nicht bezahlen können.

Als Ergebnis wurden die Bürgertrasse von Munzingen bis Buggingen, weiterhin die Variante Mittel-Tiefelage in der Breisgauer Bucht, der autobahnparallele Verlauf der Neubaustrecke von Offenburg bis Riegel und die Querung Offenburgs in einem Güterzugtunnel als planerische Alternativen eingebracht.

Als Beispiel für produktiven Diskurs mit den Gemeinden sei die Strecke Munzingen–Buggingen angeführt. Vorausgegangen war die Forderung der Bürgerinitiative MUT nach einer Tunnelung der vorgesehenen Trasse. In zahlreichen Gesprächen mit den betroffenen Gemeinden kam schließlich die von allen angenommene „Bürgertrasse“ mit Tieferlage und Teildeckelung als Konsens heraus. Dieses aufeinander Zugehen sollte beispielhaft für den Rest der Strecke gelten. Es zeigte sich, dass ein Miteinander von Bürgerinitiativen und offizieller Politik nicht nur möglich ist, sondern so die besseren Lösungen tatsächlich auf den Tisch kommen können.

Bleibe die Frage, warum die Kommunen die Bahn-Planungsvorschläge nicht viel früher bekämpft haben. Lagen Erkenntnisse, Finanzmittel und politische Netzwerke zu eng beieinander?

Bürgerinitiativen aus anderen Regionen hatten schon länger versucht, gegen unzulängliche Bahnplanungen vorzugehen, allerdings regelmäßig mit geringem Erfolg. Man ließ sich davon jedoch nicht entmutigen, und so konnten in zahlreichen Diskussionen die Ziele immer deutlicher dargestellt und formuliert werden.

Schon 2005 war eine Delegation der IG BOHR bei den Verkehrspolitischen Sprechern der im Bundestag vertretenen Parteien in Berlin zu Gast. Es folgten Gespräche der IG BOHR Vorstände beim Umweltministerium in Stuttgart, bei der Deutschen Bahn in Berlin und Frankfurt, beim Umweltbundesamt, im

Innenministerium BW, um nur einige zu nennen.

Selbstverständlich wurden begleitend immer die örtlichen politischen Repräsentanten informiert und die Vorgehensweise abgeprochen. Letztendlich dürfen die Bürgerinitiativen darauf verweisen, dass sie als ernst zu nehmender Partner wahrgenommen wurden, ihre Argumente dort ankamen, wo die Entscheidungsträger sitzen.

Hervorzuheben gilt das frühzeitige Engagement des Regionalverbands Südlicher Oberrhein (RVSO). Eine vom Verband organisierte Informationsveranstaltung in Bad Krozingen hat entscheidend zur Thematisierung des Güterzuglärms beigetragen. Die Bürgerinitiativen bekamen für ihr Anliegen dadurch auch eine offizielle gemeinsame Stimme für die ganze Region Südbaden zu einer Zeit, als die Gemeinden noch längst nicht so weit waren, ihre Anliegen gemeinsam zu formulieren.

Nicht unerwähnt soll die Rolle des Regierungspräsidiums als Anhörungsbehörde bleiben. Diese Behörde ist gehalten, sowohl die vorgelegte Planung der DB-Projektbau als auch die durch Einwendungen vorgebrachten Änderungswünsche der betroffenen Bevölkerung unvoreingenommen und ergebnisoffen zu werten. Ihre Bewertung wird letztendlich dem Eisenbahnbundesamt zur abschließenden Beurteilung und Planfeststellung vorgelegt. Somit kommt dieser Behörde eine Schlüsselstellung zu. Ohne irgendwelche Wertungen vorzunehmen sei gesagt, dass sich der Eindruck einer unvoreingenommenen Betrachtung der Bahnplanung und deren Alternativen durch das Regierungspräsidium verfestigt hat.

## SCHUTZ DES SCHIENENLÄRMS?

Was haben die Bürgerinitiativen bislang erreicht?

Mit dem systematischen Ansatz „Gesetze ändern durch den Bundestag“ sind sie bislang noch nicht weit gekommen.

Die Regierenden wollen oder können (noch) keine zusätzlichen Mittel für den vorsorgenden Lärmschutz bereitstellen. Im Umweltbundesamt, früher ein Fürsprecher der Lärmwirkungsforschung und deren politischer Umsetzung, wurden diesbezügliche Stellen

gestrichen. Anfragen dort werden regelmäßig nicht mehr beantwortet.

Ein vor Jahren gegründeter „Interdisziplinärer Forschungsverbund“ unter der Federführung der TU Berlin, hatte in ersten Untersuchungen den krankmachenden Schienenlärm bestätigt. Seitdem ist es ruhig geworden. Es verstärkt sich der Eindruck einer konzertierten Aktion zum Schutz des Schienenlärms.

## FAZIT

Die Alternativplanungen im Bereich der Strecke von Offenburg bis Buggingen – mittlerweile als „Baden 21“ bezeichnet und bekannt geworden – sind eingebracht. Zigtausende von Einwendungen betroffener Bürger gegen die Ausbaupläne der Bahn liegen dem Regierungspräsidium zur Stellungnahme vor.

Bahnvorstände hatten die Prüfung der Alternativen durch bahneigene Gutachter zugesagt. Die Ergebnisse liegen derzeit für alle Planungsabschnitte zwischen Offenburg und Buggingen vor. Alle Alternativen sind technisch machbar. Der Knackpunkt sind die Kosten. Alles in allem wird der Bund wohl bis zu einer Milliarde Euro mehr in die Hand nehmen müssen. Doch relativiert sich diese Zahl wieder, wenn man die Folgekosten betrachtet und die gewaltigen durch diese Neubaustrecke zu erwartenden Gewinne der DB gegenüberstellt. Es ist inakzeptabel, dass die Bahn ausschließlich betriebswirtschaftlich plant und die volkswirtschaftlichen Belastungen, wie Immobilienwertverluste und Gesundheitsfolgekosten, über Generationen hinweg außen vor lässt.

Eine unzureichende Lärmschutzplanung könnte sich schon in zehn Jahren als Bumerang erweisen. Ist doch nachgewiesen, dass eine Nachbesserung viel teurer kommt als vorsorgender Lärmschutz. Der Kampf gegen Lärm im Allgemeinen nimmt an Fahrt auf, sowohl im Land als auch in der europäischen Union. Hier ist nachhaltiges Denken angesagt und nicht das kurzfristige Schielen auf die derzeitige Haushaltslage. Dass die DB in äußerster Unbeweglichkeit verharrt, ist nachvollziehbar. Muss sie doch im Rahmen der Privati-

sierung der Bahn ein positives Bild vermitteln. Da sind zukünftige finanzielle Belastungen nicht opportun. Wer verprellt schon gern Aktionäre bereits im Vorfeld?

Immer wieder hörten die Bürgerinitiativen von der Bahn:

Wir bauen alles, was der Bürger will, aber suchen sie einen, der zahlt.

Das ist nicht die Aufgabe der Bürgerinitiativen. Diese haben versucht und werden es weiter mit großer Anstrengung und beispielhaftem ehrenamtlichem Einsatz tun, die Verantwortlichen in Bund und Land von der Notwendigkeit einer menschen- und umweltverträglichen Trasse zu überzeugen.

## AUSBLICK

Alle Augen richten sich jetzt auf Stuttgart.

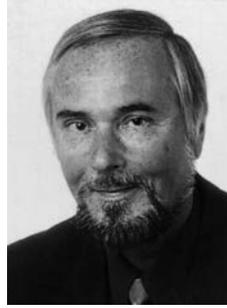
Dort wurde im Jahre 2007 die Neubaustrecke Wendlingen Ulm, verbunden mit dem Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofes beschlossen. Der Bund war der Auftraggeber und damit auch Finanzierer. Das Projekt war nicht unumstritten, dagegen hatte sich ebenfalls heftiger Protest entzündet. Doch da öffnete das Land BW seine Schatulle und spendierte zur Verwirklichung des Gesamtprojekts rund eine Mrd. -. Dieses Projekt trägt den Namen „Stuttgart 21“. Die Badener nahmen dies zur Kenntnis und nach dem Motto „was dem einen recht ist, ist dem anderen billig“, forderten sie ebenfalls das Land auf, sich für das Jahrhundertprojekt Rheintalstrecke nicht nur verbal zu engagieren. So entstand der Begriff „Baden 21“. In einer ausführlichen Broschüre (15) können sich alle Interessierten über das Gesamtprojekt informieren. Vorsorglich wurde diese Broschüre schon an alle maßgeblichen Mandatsträger versandt.

Nun liegt die Entscheidung in den Händen der Regierenden. Eine Arbeitsgruppe unter Innenminister Rech wird vorab die gesamte Problematik aufarbeiten. In einem Gipfelgespräch im Herbst 2008 zwischen Bundesverkehrsminister Tiefensee, Ministerpräsident Oettinger und Bahn-Vorstandsvorsitzenden Mehdorn soll der Gordische Knoten durchschnitten und der Dissonanz in Lande ein Ende bereitet werden.

## Literaturangaben

---

- 1 Kolloquium Hecht (2003).
- 2 Vorläufige Berechnungsmethode für den Lärm an Schienenwegen (10. 5. 2006).
- 3 Vortrag „Leiser Verkehr“ – Lärmwirkungen (Mainz (Griefahn, Marks, Basner, 2007).
- 4 Gesundheitliche Schäden durch nächtlichen Schienenlärm (Masche 2006).
- 5 Neue Ergebnisse zur Lärmwirkung (PD Dr. C. Maschke).
- 6 Straßen- und Schienenverkehr (Umweltbundesamt 2006).
- 7 Neue Erkenntnisse zur Lärmwirkungsforschung (J. Hensel, U. Philipp-Gerlach (2003).
- 8 Spandauer Studie an 1718 Probanden zum Dauerlärm.
- 9 UBA-Lärm: Gesundheitliche Folgen erhöhter Lärmbelastung (1/2006).
- 10 Lares Studie (2002–03) in 8 europäischen Städten.
- 11 Sleep disturbance by traffic noise (J. Kaku, 2004).
- 12 Noise emitted from road, rail and air traffic and their effects on sleep (Griefahn, M., Marks, A., Robens, S., Dez. 2005, Zeitschrift JSV S. 129–140).
- 13 HYENA-Studie (J. Jarup, W. Babisch, Dhouthuijs u. a. Dez. 2007).
- 14 DB BahnTech 4/1997, S. 4.
- 15 Baden 21, die Lösung für die ABS/NBS Rheintalbahn am Oberrhein.



Anschrift des Autors:  
Dr. Klaus Gump  
Waldstraße 33  
79108 Freiburg