

26. Juli 2010 23:00 Uhr

LESERBRIEF ZUM AUSBAU DER RHEINTALBAHN

## Äpfel mit Birnen verglichen

**Am 17. Juli hat die Badische Zeitung auf der Seite "Aus der Ortenau" erneut über die verhärteten Fronten zwischen den Befürwortern der Antragstrasse und den Befürwortern einer autobahnparrallelen Trasse berichtet ("Es gibt keinen Konsens"). Dazu meldet sich ein Leser.**

Den Kippenheimern damit Angst zu machen und sie bei Laune für die Kappel-Grafenhausener Position zu halten, dass die Ortsumfahrung im Falle der Autobahntrasse nicht kommt, ist billige Polemik. Ich verhehle nicht, dass es vielleicht ein paar Jahre länger dauern kann, aber unmöglich ist die Ortsumfahrung Kippenheim mit einer autobahnparrallelen Trasse nicht. Der Landkreis kann die Ortsumfahrung mit oder ohne Ausbau der Rheintalbahn bauen.

Der Bau der Ortsumfahrung der B 3 von Lahr bis Mahlberg bzw. bis Ringsheim ist unabhängig davon zu sehen, ob das 3. und 4. Gleis an die A 5 kommt oder ob die bahnparrallele Trasse (Antragstrasse) realisiert wird. Ein Blick in die Planfeststellungsunterlagen der Bahn zeigt, dass die geplante Ortsumfahrung in diesen Unterlagen gar nicht (auch nicht nachrichtlich) enthalten ist.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Stadt Ettenheim bis Mitte/Ende der 90er Jahre gegen einen Durchstich einer durchgehenden B 3-Umfahrung von Lahr bzw. von Orschweier bis Ringsheim (durch DYN A 5) war. Zwischenzeitlich hat der Gemeinderat Ettenheim diese Position korrigiert – sinnvollerweise!

Interessant zu wissen wäre auch, welche Gemeinden, wofür und mit wie viel finanziellem Aufwand Planungen angestellt haben, im Hinblick auf die Festlegung des Regionalplans, dass der Ausbau des 3. und 4. Gleises in Parallellage zu den bestehenden Gleisen kommt. Da wären nicht nur pauschale Aussagen vielleicht dienlicher und hilfreicher, um die Argumentation und die Aussagen von Herrn Paleit zu bestätigen. Es ist sicherlich gegenüber den Lesern Aufklärung von Nöten, welche Planungs- und Entwicklungsüberlegungen die Gemeinden im Falle der Antragstrasse aufgestellt haben bzw. wer auf diese Planung seine eigene kommunale Entwicklung ausgerichtet und abgestimmt hat.

Es ist nach wie vor Äpfel mit Birnen verglichen, wenn man die Anzahl der Kommunen für oder gegen die Antragstrasse gegenrechnet. Maßgebend ist die Zahl der durch den Ausbau der Rheintalbahn betroffenen Menschen und zwar über das Maß des Zumutbaren hinaus, im jeweiligen Lärmkorridor und nicht die Anzahl der Gemeinden, die teilweise über zwei Kilometer von der Ausbaustrecke entfernt sind und deshalb keine Lärmprobleme bekommen werden, die nicht zu lösen wären.

Verkehrsminister Ramsauer plant, dass die Zunahme des Güterverkehrs auf der Autobahn A 5 bis zum Jahr 2050 (Zunahme um 50 Prozent zum heutigen Stand wird prognostiziert) vollständig auf die Schiene verlagert werden soll. Dies wird zu einer erheblichen Mehrbelastung der Güterzugstrecke und einer weiter steigenden

Lärmbelastung der Bahnanwohner führen. Von maximal möglichen 700 Güterzügen sind wir dann, wenn solche Planungen für die Zukunft verfolgt werden sollten, nicht weit entfernt; dann wird gefahren, was die Strecke betriebstechnisch hergibt. Von der Verlagerung des Güterverkehrs von der Autobahn auf die bestehenden Gleise bzw. die Gleise 3 und 4 im Falle der Antragstrasse würde auch die Gemeinde Kappel-Grafenhausen profitieren (Lärmentlastung), sie hat bereits vor Jahren vom Ausbau der Anschlussstelle Ringsheim an der A 5 profitiert und eine Lärmminderung im Ort erfahren dürfen, was ich ihr gönne. Erfreulich für sie! Wer eine Entlastung in der Zukunft erfahren soll, sollte sich aber auch einer solidarischen Lösung nicht verweigern; das geschieht aber zurzeit.

Herrn Bürgermeister Metz sei ins Stammbuch geschrieben, dass die Planung des Regionalverkehrs aus den 80er-Jahren stammt. Wenn neue Erkenntnisse vorliegen (und die gibt es z.B. zum Thema "Schienenlärmbeeinträchtigung" und "Gesundheitsgefährdungen durch Bahnlärm") muss man auch Mut haben, eine solche Planung nicht weiter zu verfolgen und eine Fehlplanung zu korrigieren (das erwarte ich von einem verantwortungsbewussten und weitsichtigen Politiker); er selbst hat beim Thema Wasserversorgung Ettenheim alte Planungen "über Bord geschmissen" und damit zugelassen, dass Ettenheimer Geld in den Jahren zuvor "in den Sand gesetzt wurde". Er hat sich für eine weitsichtige Lösung bei diesem Thema ausgesprochen; das wollen wir Bahnlärmgeschädigte auch.

Im Übrigen sei angemerkt, dass 1994 die Bahn für den Ausbau der Rheintalbahn damit warb, dass der Ausbau der Gleiskapazitäten für den schnell fahrenden ICE-Verkehr sei; wer die ICE-Zugzahlen der letzten Jahre vergleicht, stellt fest, dass die Zugzahlen reduziert worden sind. Heute wissen alle vom Ausbau in Parallellage zu den Bestandsgleisen Betroffenen, dass der Ausbau der Rheintalbahn dazu dienen soll, den zunehmenden Güterverkehr (Güterzugmagistrale Genua-Rotterdam) aufzunehmen; die ausgebauten Netzinfrastrukturen lässt heute nur erahnen, wie viele Züge die Nachtruhe der Anwohner an den Bestandsgleisen trotz Lärmschutz zukünftig und dauerhaft trotz Lärmschutzmaßnahmen stören werden.

Wenn der Zweckverband DYN A 5 durch die autobahnparallele Trasse in seiner Entwicklung beeinträchtigt wird, so mag das zum Teil zutreffen; es ist aber noch machbar und möglich, zum jetzigen Zeitpunkt einen dementsprechenden Korridor für das 3. und 4. Gleis der Bahn freizuhalten. Damit würde keine weitere Ansiedlung unmöglich gemacht und eine zukunftsweisende Trassenführung wäre realisierbar.

Im Übrigen sollte Herr Metz Ross und Reiter nennen, wenn er davon spricht, dass das Zweckverbandsgebiet DYN A 5 durch die Ausbauplanung der Bahn deutlich in ihrer Entwicklung behindert wird; wenn etwas hinderlich ist für die Entwicklung, die Vermarktung und die Ansiedlung weiterer Betriebe, dann ist es die Firma German Pellets, die mit ihrem Lärm das Lärmkongress des gesamten Gebiets "vervespert" und somit die Möglichkeiten zur Ansiedlung weiterer Betriebe verschlechtert hat. Wenn es um den Schutz der Menschen geht, muss für alle Menschen, die zumutbarste Trasse gefunden werden; das ist ein Geben und Nehmen.

Wenn der Bürgermeister der Stadt Ettenheim von neuen Betroffenheiten spricht, so soll er bitte darlegen, wo die Lärmbetroffenheiten der A 5-Trasse für Ettenheim sind; die A 5-Trasse rückt von der Antragstrasse ja einige 100 Meter nach Westen ab und führt somit

zu einer Lärmentlastung der Wohnlagen in Ettenheim. Baden 21, was von den Befürwortern der Autobahntrasse gefordert wird, sieht auch vor, dass Lärmschutzmaßnahmen auch an den bestehenden Gleisen zum Schutz der Bevölkerung umgesetzt werden müssen. Dies ist eine unabänderliche Forderung; das weiß auch die Landesregierung.

Es ist bedauerlich, dass gewählte Vertreter des Kreistages es nicht zulassen, dass die Trassen in derselben Untersuchungstiefe untersucht werden. Sofern die Herren Bürgermeister Paleit und Metz dies nicht wissen, die Antragstrasse ist bis zur Leistungsphase 4 untersucht; die autobahnparallele Trasse lediglich bis zu den Leistungsphasen 1 – 2; bei der Vorstellung der A 5-Trassenalternative in Herbolzheim sind keine vergleichbaren Untersuchungen zur Trasse präsentiert worden; auch da werden Äpfel mit Birnen verglichen, was die Details anbelangt.

Herr Metz, Herr Paleit: Was befürchten Sie von einer vertieften und vergleichenden Untersuchung der A 5-Trasse? Lärm, den andere in ausreichend und nicht mehr zumutbarem Maß bekommen werden und den Sie in erträglicher Form bekommen können? Die anderen Schutzwerte sind ohne Frage ebenso zu berücksichtigen und zu beleuchten; wenn aber eine sachgerechte Abwägung der Trassenfestlegung erfolgen soll, muss die Basis des Vergleichs die gleiche sein. Lassen Sie dies bitte zu!

Wenn davon die Rede ist, dass die A 5-Trasse doppelt so teuer ist, so kann diese Aussage auf der derzeitigen Datenbasis nicht getroffen werden; sie ist reine Spekulation. Wenn ja, hinkt auch hier der Vergleich. Es gibt hierzu erst dann Klarheit, wenn beide Trassen in derselben Untersuchungstiefe durch Fachbüros geprüft werden.

Geben Sie deshalb Ihre Verweigerungshaltung auf und lassen Sie als gewählte Vertreter der Region und nicht nur ihrer Gemeinde zu, dass eine sachgerechte Entscheidung auf der Grundlage aller vergleichbaren, objektiven Daten und Fakten erfolgt. Das ist man den Betroffenen schuldig – nicht mehr und nicht weniger.

Sachgerechte Entscheidungen und solche von so gravierender Bedeutung (wir sprechen von einem Jahrhundertbauwerk) verlangen die bestmögliche und nicht die billigste und eine objektive und nicht eine subjektive Lösung für Einzelne.

Dietmar Kraske, BI-Bahnlärm e.V. Mahlberg/Orschweier

Autor: Dietmar Kraske, BI-Bahnlärm e.V. Mahlberg/Orschweier