

Gleis 4.

SCHLAGLICHT RHEINTAL



Künftigen Generationen die Zukunft verbaut. Seite 2



Landschaft ohne Lobby: Heimat verloren. Seite 7

BÜRGERINFORMATION DER RHEINTAL-KOMMUNEN VON RIEGEL BIS HOHBERG – OKTOBER 2012



Geld spielt (k)eine Rolle!?



Bahn frei für die Vernunft.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Schweizer Verfassung schreibt fest: „Der alpenquerende Gütertransit erfolgt auf der Schiene.“ So bohren sich die Schweizer seit vielen Jahren erfolgreich durch die Alpen, um den Verkehr auf der Schiene von Deutschland anzunehmen und diesen dann mit der Bahn unter den Alpen durchzuführen.

Die Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene ist Konsens und ein Gebot der Vernunft. Der Ausbau entlang der Rheinschiene zwischen Karlsruhe und Basel hat Priorität. Einige Abschnitte wurden bereits realisiert. Entlang der Strecke formieren sich verständlicherweise Bürgerproteste. Immer steht das Thema Lärmbelastung und Gesundheitsschutz im Mittelpunkt. Unsere Bitte als elf Gemeinden, die an der bestehenden Rheintalbahn liegen und/oder von der Neutrassierung betroffen sind, an die Bürgerinnen und Bürger unserer gesamten Region:

Bitte betrachten Sie die Fakten zu beiden Varianten und bilden Sie sich danach Ihr persönliches Urteil. Nicht alles, was auf den ersten Blick in der öffentlichen Diskussion und den Zeitungen als bürgernah präsentiert wird, steht auf einem verantwortungsvollen Fundament. Wir wünschen uns für unsere gesamte Region eine tragfähige Lösung mit Weitblick und Vernunft – und mit dem Schutz vor Lärm!

Herzlichst

Ihre Unterzeichner der Grafenhausener Erklärung

Mehrkosten 1.000.000.000 Euro mehr kostet der Neubau der Zugtrasse parallel der A 5 zwischen Hohberg und Riegel.

Der geplante Ausbau der Rheintalbahn zwischen Hohberg und Riegel spaltet die Region: Optimaler Lärmschutz für die Anwohner wird von Bürgerinitiativen und Vertretern der Politik vehement gefordert. Darin ist man sich einig. In Bezug auf die beiden in Frage kommenden Varianten scheiden sich allerdings die Geister.

Kurz zum Verständnis: Die Deutsche Bahn plante viele Jahre im Einvernehmen mit der Politik und den Behörden den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn auf vier Gleise. Aufgrund lokalen Widerstandes, der

sich in einigen Kommunen formierte und zur Bildung von Bürgerinitiativen führte, wird auf politischer Ebene nun der Neubau einer zweiten Strecke in diesem Abschnitt parallel zur Autobahn erwogen.

Das Ziel: eine Entlastung der Bürger vom Lärm durch den Güterverkehr auf der Schiene.

Das Problem dieser nur scheinbar bürgerfreundlichen Lösung: Der Bau einer neuen Trasse entlang der A 5 schafft neue Betroffene, bedeutet enormen Flächenverbrauch im Rheintal und nebenbei noch drastische Mehrkosten.

Wer bezahlt?

Die erheblichen Mehrkosten dieser neuen Trasse wollen sich wohl Bund und Land teilen. Die Baden-Württemberger Bürgerinnen und Bürger hätten so viele hunderte von Millionen Euro mehr zu schultern.

Im aktuellen Landeshaushalt für 2013 herrscht Ebbe und weitere drastische Sparmaßnahmen sind zwingend erforderlich. Schmerzhafteste Maßnahmen sind die Streichung von 2.200 Lehrerstellen, aber auch Verkehrsprojekte stehen auf der Streichliste. Wichtige Maßnahmen im Land wie der Ausbau von Landesstraßen wären beim Bau einer autobahnparallelen Neubaustrecke nur noch eingeschränkt möglich!

Schon ab dem Jahr 2013 sollen die Kommunen für das klamme Land in

die Bresche springen:

So sieht die Finanzplanung des Ortenaukreises auf Grund der Kürzung der Landesförderung im Straßenbe-

Durch die enormen Mehrkosten für die Neutrassierung können andere Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg nicht mehr verwirklicht werden.

reich vor, in den nächsten Jahren Gelder für den Straßenbau in Millionenhöhe extra bereitzustellen.



Zusammenhalt bleibt auf der Strecke.

Kontrovers Hört beim Lärm die Vernunft auf?

Derzeit könnte man den Eindruck gewinnen. Schlimmer noch, die Solidarität in der Region bleibt auf der Strecke: Egoismus versus Solidarität. Der der lauter lärmt, findet Gehör und Aufmerksamkeit. Unter dem Vorwand Bürgerinteressen zu vertreten, werden Einzelin-

teressen in den Mittelpunkt gestellt. Ohne Lobby geht hier nichts. Schade für die Demokratie und unser gesellschaftliches Verständnis.

Der vielzitierte Bürgerwille scheint sich immer stärker auf Egoismen zu konzentrieren. Eine fatale Entwicklung, wenn wir Demokratie als Abwä-

gen von Interessen zum Wohl der Allgemeinheit begreifen. Vernünftige, langfristig sinnvolle Politik im Auftrag aller Bürger erfordert Offenheit, Transparenz und von manchen Protagonisten auf der politischen Bühne mehr Neutralität gegenüber den unterschiedlichen Betroffenheiten ihrer Bürger.

Folgen für die gesamte Region

Ärgern sich heute einige Kommunen, ärgert sich in Zukunft möglicherweise die ganze Region. Die Kosten tragen alle. Der Bürgerwille soll nun entscheiden. Doch der kann sich schließlich nur bilden, wenn die Informationen, Fakten und Zahlen auf dem Tisch liegen und neutral dargelegt werden. Nur so können die Menschen die wirklichen Konsequenzen für sich und ihre Kinder abwägen. Und auf dieser Basis entscheiden. Sonst wird die Spaltung einer Region in Kauf ge-

Der vernünftige Einsatz von Geld bei einem Jahrhundertbauwerk spielt – sollte man meinen – sicher doch auch eine entscheidende Rolle!

nommen. Hier kommt man voran: Im Sommer 2013 sollen die Zahlen und Fakten für eine Neutrassierung oder den optimierten Ausbau der bestehenden Strecke auf den Tisch.



Zerschnittene Landschaft, gespaltene Meinungen.

Eine einzelne Bahnstrecke benötigt weniger Platz als zwei separate Strecken, sie ist der effiziente, vernünftige Weg einer verantwortungsvollen Streckenführung. Das meint die Bürgerinitiative Bahn an die Bahn. Sie befürwortet wie die elf Gemeinden der Grafenhausener Erklärung einen Ausbau der Rheintalbahn als lärmschutztechnisch optimierte Antragstrasse zwischen Hohberg und Riegel.

► weiter auf Seite 2

Wird künftigen Generationen die Zukunft verbaut?

► Die Neubaustrecke an der Autobahn verbraucht die doppelte Fläche unserer begrenzten Landschaft. Denn, so führt Probst aus, es ist ja nicht mit dem Bau von Gleis 3 und 4 entlang der A 5 getan. Zusätzlich muss aus Sicherheitsgründen ein



Korridor zwischen der Zugtrasse und der Autobahn geschaffen werden.

Im Bereich der Parkplätze, insbesondere bei der Rastanlage Mahlberg, wird eine Verschwenkung der Gleise weg von der Autobahn erforderlich. Es werden über 100 Hektar – das entspricht circa 220 Fußballfeldern – mehr Fläche unwiederbringlich verbaut als mit der schlanken Lösung entlang der bestehenden Streckenführung.

„Aus Verantwortung gegenüber kommenden Generationen sind wir verpflichtet, sorgsam mit unserer Natur und der begrenzt verfügbaren Landschaft unserer Heimat

umzugehen. Natürlich unterstützen wir die Anwohner an der Bahnstrecke in ihrem Anliegen, den Lärm so weit wie möglich zu reduzieren. Lärmschutz aus Gründen des Menschenschutzes hat höchste Priorität und muss von der Deutschen Bahn und den verantwortlichen Politikern unbedingt umgesetzt werden.“

Andreas Probst, Sprecher Bürgerinitiative Bahn an die Bahn

Im Zuge des bisher beantragten bahnparallelen Ausbaus müssen die Menschen an der Bahnstrecke daher

einen deutlich besseren Lärmschutz erhalten als bisher geplant. Dazu gehört insbesondere die politische Forderung nach europaweiten Investitionen in den Umbau in lärmarme Güterwaggons. Alleine dadurch ist eine Reduktion des Lärms auf die Hälfte der heutigen Werte möglich. In Verbindung mit optimierten Mikrolärmschutzwänden kann dieser Wert auf bis zu 25 Prozent des heutigen Lärms reduziert werden.

Die betroffenen Anwohner erhalten damit eine massive Aufwertung ihres Lebensumfeldes. Mit dieser verantwortungsvollen Lösung werden daher beide Ziele erreicht:

Lärmschutz für die Anwohner an den bestehenden Gleisen und Erhalt von wertvollen Naturflächen im Rheintal.

Mehr Demokratie wagen!

Demokratische Entscheidungsprozesse
Wie verbindlich ist eine Bürgerbefragung?

Derzeit obliegen die Entscheidungen zur Rheintalbahn dem sogenannten Projektbeirat. Dieses politische Gremium hat keine demokratische Legitimation, zumal die handverlesenen Mitglieder überhaupt nicht die tatsächlichen Mehrheiten vor Ort widerspiegeln. So laufen die Bürger Baden-Württembergs Gefahr, bei diesem für das ganze Land so wichtigen und teuren Thema nicht mitbestimmen zu dürfen.

Ist eine Bürgerbefragung zur in der Region strittigen Trassenführung eine demokratische Vorgehensweise?

Ja und nein. Zum Abrufen eines Meinungsbildes der lokalen Betroffenen scheint eine Bürgerbefragung sinnvoll. Eine Bürgerbefragung ist allerdings formal nicht verbindlich und somit ist das Ergebnis auch schwerlich verwertbar. Viele Fragen bleiben offen:

Repräsentativ – wer wird gefragt? Nicht nur die Form der Befragung ist derzeit noch strittig: Naheliegender wäre, an jene Bürger zu denken, die direkt unter dem Lärm oder den Baumaßnahmen entweder der Antrags- trasse oder der Autobahntrasse zu leiden hätten – direkte Anwohner.

Hinzu kämen Eigentümer von Wohnungen, Häusern oder Grundstücken an den geplanten Trassen, die eine eventuelle Wertminderung in Kauf nehmen müssten. Ob sie zugleich Anwohner sind oder nicht, wäre unerheblich. Zieht man den finanziellen Aspekt in Betracht, der sich durch eventuelle Mehrkosten im Verkehrshaushalt des gesamten Bundeslandes niederschlägt, sind alle Baden-Württemberger Betroffene. Und führt man das Argument des Naturschutzes ins Feld, um welchen sich der NABU sorgt, müsste man deutschlandweit, gar europaweit Betroffenheit unterstellen. Eine Befragung aller europäischen Bürger wäre dann die logische Konsequenz. Eine Konsequenz, die schwer vermittelbar und kaum umsetzbar ist.

Eine Befragung von Bürgern ausgewählter Gemarkungen, wie vorgeschlagen, ist dagegen kein rechtlich verbindlicher Weg, dem Konsens in der Region herzustellen oder gar eine tragfähige Entscheidung in der Trassenfrage zu begründen.

Meinung ist nicht gleich Mitwirkung. Die derzeit diskutierte Bürgerbeteiligung ist dann sinnvoll, wenn sie in Form eines in unserer Verfassung festgeschriebenen Volksentscheides erfolgt, bei dem alle Baden-Württemberger entscheiden, zumal die finanziellen Lasten auch von allen Baden-Württembergern auf Generationen getragen werden müssen.



“ Im neuen Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg sind Maßnahmen für Aus- und Neubau von Landesstraßen für 2,5 Milliarden Euro beantragt. Da die Euros auch in Baden-Württemberg begrenzt sind, wurde das Volumen auf insgesamt 380 Millionen zusammengestrichen. Deshalb interessiert es sicher auch die Bürger etwas entfernt des möglichen dritten und vierten Gleises, über welche Beträge hier so großzügig weggegangen wird. Für mich bleibt die Frage: Wer bezahlt die Mehrkosten an der Autobahn? Es ist niemand verpflichtet – weder Bund noch Bahn noch Land – diese Kosten zu tragen.“

Brunhilde Gündner, Kappel-Grafenhausen



1981

Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert Kommunen von Hohberg bis Riegel auf, den Bereich an der bestehenden Rheintalbahn für einen bahnparallelen Ausbau freizuhalten.

1986

Aufnahme der Planungen durch die Deutsche Bahn für den bahnparallelen Ausbau der Rheintalbahn (Antrags-trasse).

1996

„Staatsvertrag von Lugano“: Mit dem Bau der „Neuen Eisenbahn-Alpentransversale“ (NEAT) verpflichtet sich die BRD, die Rheintalbahn auf vier Gleise bis zur Schweizer Grenze auszubauen.

1998

Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Umfahrung Ringsheim: Die Brücke über die Rheintalbahn ist so zu bauen, dass die Antrags-trasse mit einem 3. und 4. Gleis möglich ist.

2002



Fertigstellung des auf die Antrags-trasse dimensionierten Brückenbauwerkes der Umfahrung Ringsheim.

2004

Fertigstellung des bahnparallelen Ausbaus der Rheintalbahn von Baden-Baden bis Offenburg mit erstmaliger Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.



Schwerwiegende Fakten, leichtfertig ausgeblendet.

Fakten, die auf taube Ohren stoßen.

Diese wichtigen Fakten werden bei der Forderung nach einer Neubaustrecke an der A 5 unterschlagen:

Fakt 1: Alltägliche Staus

Im Rahmen der fast 40 Kilometer langen Baustelle und der mehrjährigen Bauzeit werden auch alle Anschlussstellen der A 5 umgebaut. Nur eingeschränkt werden diese mit PKW und LKW zu befahren sein. Umleitungen und Staus werden alltäglich!

Fakt 2: Baustelle mal zwei

Auch die Gleise der bestehenden Rheintalbahn werden für den ICE ertüchtigt. Der gesamte Unterbau wird erneuert und die Gleisabstände werden aufgeweitet. Eine zweite ebenfalls fast 40 Kilometer lange Baustelle von Offenburg bis Riegel in Sichtweite zur Baustelle der Neubaustrecke!

Fakt 3: 6 Gleise im Rheintal

Die bestehende und zu ertüchtigende Rheintalbahn erhält Überholgleise in Niederschopfheim sowie von Friesenheim bis Lahr und in Orschweier sowie von Ringsheim bis Kenzingen. So soll der schnelle ICE ungehindert den langsamen Personen- und Güterverkehr überholen können. Die kreuzenden Straßenbrücken in diesen Breichen werden abgerissen und neu gebaut. Die Erreichbarkeit der für die wichtigen Verkehrswege B 3 und A 5 wird jahrelang erschwert. Das Pendeln zur Arbeit wird zur Qual.

Fakt 4: Güterzüge überall

Sowohl auf der Neubaustrecke als auch auf der dann ertüchtigten bestehenden Rheintalbahn werden Güterzüge auch mit Gefahrgut fahren. Selbst wenn die Neubaustrecke gebaut wird, würde das noch lange nicht die erhoffte Lösung für die bislang unter dem Lärm leidenden Bürger an der alten Strecke bedeuten. Die bleibt für den Personenverkehr und den Gütertransport bestehen und wird natürlich weiterhin von Zügen befahren. Allerdings wird dort kein Lärmschutz eingesetzt, wie er bislang im Zuge der Antragstrasse vorgesehen ist. Für die Menschen bedeutet das: Die Lärmsituation an der alten Strecke wird trotz neu gebauter Überholgleise beispielsweise in Niederschopfheim oder Orschweier nicht verbessert.

Fakt 5: Bauruinen

Sämtliche infrastrukturellen und baulichen Planungen und Maßnahmen wie Umgehungsstraßen oder Brücken, die seit Jahrzehnten auf die bereits genehmigte Antragstrasse hin ausgerichtet waren, verlaufen nun buchstäblich im Nichts. Dafür ist die Brücke von Ringsheim, ausgelegt für ein künftiges Gleis 3 und 4 parallel der bisherigen Strecke, eindruckliches sichtbares Mahnmal. Bereits getätigte Investitionen im Millionenbereich gehen verloren.

Fakt 6: Genehmigung problematisch

Eine Neubaustrecke könnte erst in vielen Jahren gebaut werden, da diese noch umfangreiche Planrechtsverfahren durchlaufen muss. Ob eine Neubaustrecke grundsätzlich überhaupt genehmigungsfähig ist, bleibt abzuwarten.

Fakt 7: Vertragstreue

Das von der Bundesrepublik vertraglich vereinbarte Ziel mit der Schweiz, die entsprechenden Schienenkapazitäten bis zur Grenze bis zum Jahr 2019 herzustellen, kann so nicht erreicht werden. Nichtsdestotrotz wird der Transit für LKW durch die Schweiz ab 2019 massiv dereguliert. Die Parkplätze entlang der A 5 werden mit wartenden LKWs überfüllt sein und der Rückstau an der Schweizer Grenze wird um viele Kilometer länger.

Fakt 8: Verkehrsprojekte auf Eis

Durch die hohen Baukosten einer Neubaustrecke werden wichtige andere Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg nicht verwirklicht.

Fakt 9: Flüsterwaggons

Die ca. 600.000 europäischen Güterwaggons könnten für ca. 1,2 Milliarden Euro zu Flüsterwaggons umgebaut werden. Umfangreiche Schallschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken würden so teilweise überflüssig. Ein Ziel für das wir gemeinsam kämpfen sollten! So würde jeder Bürger entlang der Bahnstrecken in ganz Europa profitieren.

Gebietet es nicht die Vernunft, in Zeiten knapper Kassen ganz genau hinzuschauen und die vorliegenden Fakten neutral, mit kühlem Kopf im Interesse aller Bürger abzuwägen? Schon aus Verantwortung gegenüber der jungen Generation, die nicht nur den Lärm, sondern auch die Naturzerstörung und die Kosten zu tragen hat.

Derzeit können auf den bestehenden Gleisen der Rheintalbahn die Züge maximal 160 km/h fahren. Der ICE teilt sich mit dem Nahverkehr und dem Güterverkehr die zwei bestehenden Gleise.

Auf Grund von internationalen Abkommen mit der Schweiz erfolgte bereits die Festschreibung im Bundesverkehrswegeplan, wie die Rheintalbahn auszubauen ist: 2 Gleise ausgerichtet auf eine Geschwindigkeit bis max. 250 km/h, 2 Gleise ausgerichtet auf eine Geschwindigkeit bis

max. 160 km/h. Bisher wollte man die Vorgaben erfüllen durch den Anbau zweier weiterer Gleise direkt an den bestehenden Bahnkörper. Eine Baustelle, die überschaubar wäre.

Wie aber sähe die Baustelle aus, wenn tatsächlich eine Neubaustrecke im Bereich der Autobahn durchgesetzt würde?



2008

1. Grafenhausener Erklärung: Mehrheit der von Bahnplanungen betroffenen Kommunen von Hohberg bis Riegel für Ausbau der bestehenden Strecke mit besserem Lärmschutz.

Erörterung der Antragstrasse in Herbolzheim: Kein Mitspracherecht der Betroffenen an der Neubaustrecke im Bereich der Autobahn.

2009

Gründung der Bürgerinitiative Bahn an die Bahn. Erörterung der Variantenuntersuchung „Antragstrasse vs. Neubaustrecke an der A 5 in Herbolzheim“.

2010



Projektbeirat beauftragt tiefer gehenden Vergleich der Antragstrasse mit einer autobahnparallelen Neubaustrecke. Besuch von Bahnchef Rüdiger Grube bei Unterzeichnern der Grafenhausener Erklärung.

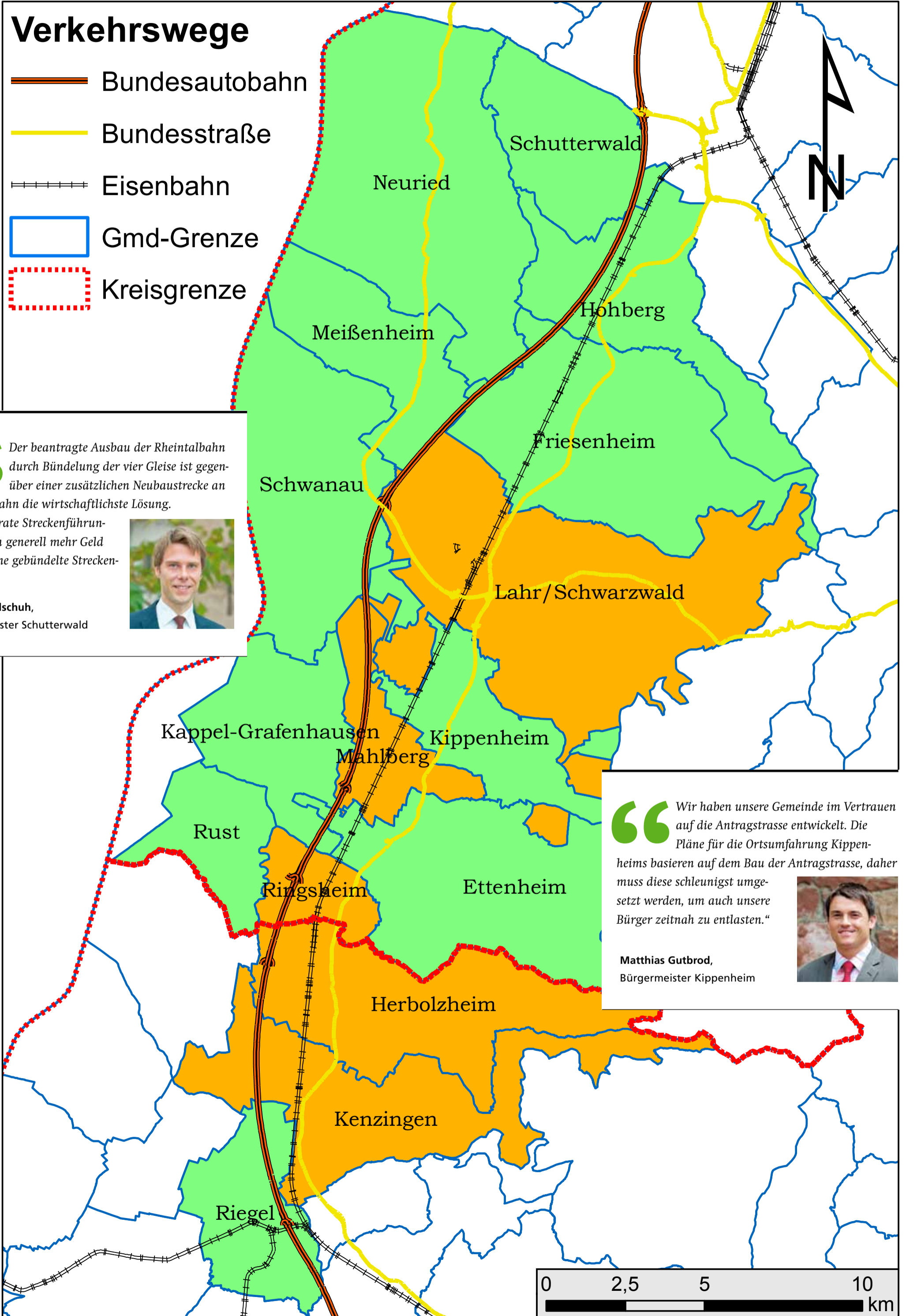
2011

Besuch von Verkehrsminister Winfried Hermann bei den Unterzeichnern der Grafenhausener Erklärung.



2012

Vorschlag von Landrat Frank Scherer für eine Bürgerbefragung zur Trassenwahl im Rheintal.



“ Der beantragte Ausbau der Rheintalbahn durch Bündelung der vier Gleise ist gegenüber einer zusätzlichen Neubaustrecke an der Autobahn die wirtschaftlichste Lösung. Zwei separate Streckenführungen kosten generell mehr Geld als nur eine gebündelte Streckenführung.“



Martin Holschuh,
Bürgermeister Schutterwald

“ Wir haben unsere Gemeinde im Vertrauen auf die Antragstrasse entwickelt. Die Pläne für die Ortsumfahrung Kippenheims basieren auf dem Bau der Antragstrasse, daher muss diese schleunigst umgesetzt werden, um auch unsere Bürger zeitnah zu entlasten.“



Matthias Gutbrod,
Bürgermeister Kippenheim

Die Rheintalbahn im Abschnitt zwischen Hohberg und Riegel

Streckenführung Welche Vorteile bringt die Neubaustrecke gegenüber dem bereits beantragten Ausbau wirklich?

Bahnparallele Streckenführung des Gleises 3 und 4:

Beantragt von der Bahn ist der Ausbau der bestehenden Rheintalbahn durch ein Gleis 3 und 4 direkt am bisherigen Bahnkörper, die sogenannte Antragstrasse. Die Vorteile: Die Planungen des Kreises sowie der Städte und Gemeinden sind bereits seit vielen Jahren auf diese Ausbaustrecke ausgelegt. Effizient kann diese Baumaßnahme umgesetzt werden. Den Bürgern kann ein optimaler Lärmschutz an den gebündelten vier Gleisen angeboten werden.

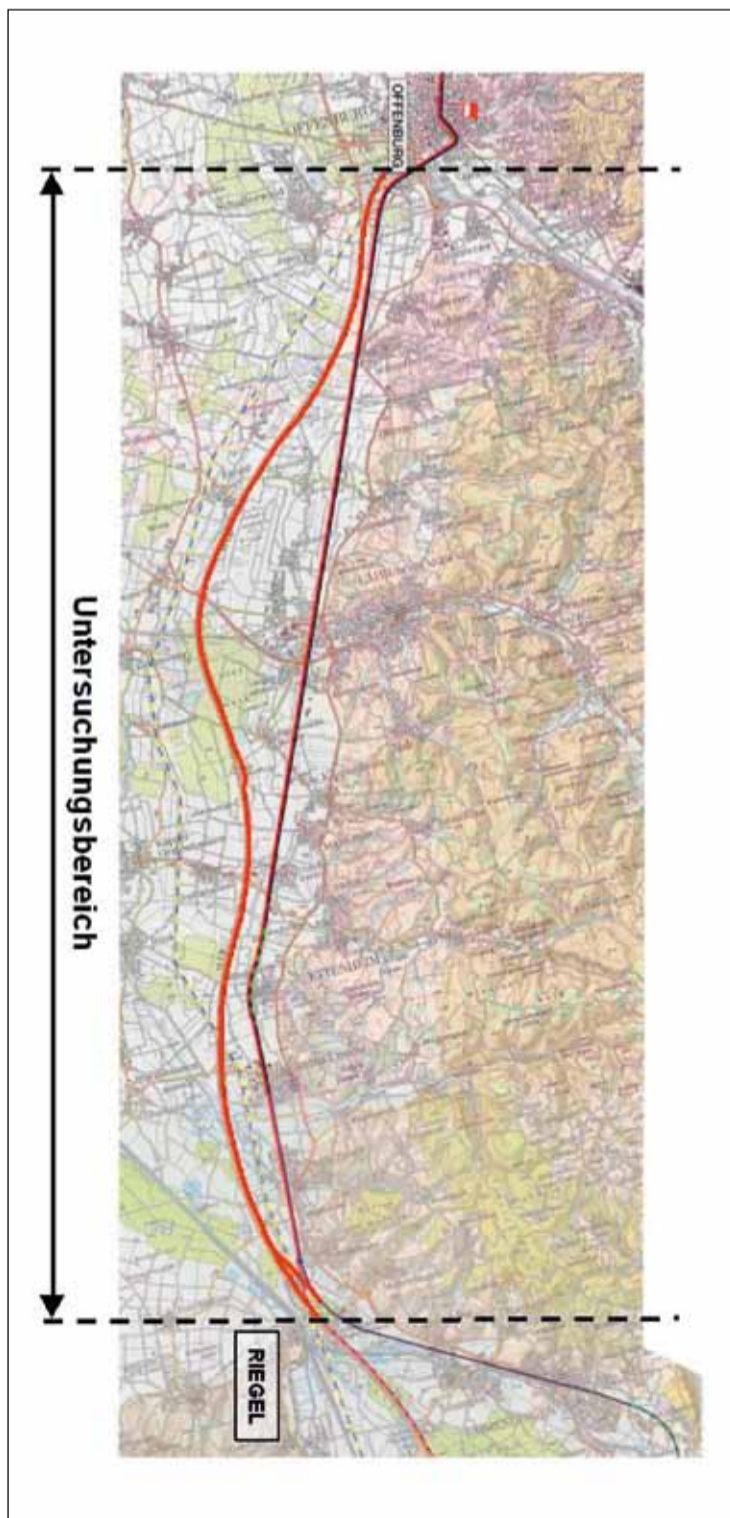
A 5-Streckenführung, neu diskutiert:

Nach Protesten von einigen Kommunen gegen den Ausbau wird eine komplette Verlagerung der Strecken-

führung von Gleis 3 und 4 diskutiert. Der Ausbau des Gleises 3 und 4 solle entlang der A 5 verlaufen: Dies würde bedeuten, dass zwei getrennte Zugstrecken das Rheintal verlärmen. Ein optimaler Lärmschutz beider Zugstrecken scheint nahezu unmöglich.

Momentan werden von der DB Gutachten erstellt, die die Vor- und Nachteile der beiden Streckenführungen sowie Alternativen auf der Gemarkung Riegel bewerten sollen. Nach deren Vorlage soll entschieden werden. Aktuell wird eine Bürgerbefragung diskutiert. In welcher Form diese erfolgen soll, mit welcher Fragestellung, wer gefragt werden soll, ist unklar. Auch ob es sich nur um ein Stimmungsbild oder eine rechtlich verbindliche Form wie bei Stuttgart 21 als Volksentscheid handeln soll.

Die Rheintalbahn im Abschnitt zwischen Hohberg und Riegel: Ein Blick auf die Karte zeigt den Verlauf der beiden diskutierten Trassen.



Friesenheim

13.000 Einwohner. Seit Jahrzehnten wurden die städtebaulichen Planungen auf den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn ausgerichtet. Die Ortsteile Oberschopfheim und Schuttern haben bislang keinen aktiven Lärmschutz. Mit dem Ausbau der Rheintalstrecke hätten sie darauf Anspruch. Die Lärmschutzmaßnahmen entfallen größtenteils, wenn es zu einer autobahnparallelen Streckenführung kommen sollte.



Fehlinvestitionen? Brücke bei Ringsheim

Naherholung – Lebensqualität zerstört

Käme es zum Neubau von Gleis 3 und 4 an der A 5, wird das Naherholungsgebiet Schuttern direkt in Mitleidenschaft gezogen. 4,5 Millionen Euro, die die Gemeinde Friesenheim in den letzten Jahren in die Infrastruktur investiert hat, wären umsonst gewesen. Die Brücke zwischen Oberschopfheim und Schuttern musste wegen erheblicher baulicher Mängel 2011 abgebrochen werden. Die Gemeinde hat die Zusage, dass mit dem Ausbau der bestehenden Rheintalbahn auch die Brücke neu gebaut wird. Sollte es auf die autobahnparallele Trasse hinauslaufen, bestünde die Gefahr, dass die Gemeinde eine neue Brücke bezahlen müsste. Zu den bisherigen Abbruchkosten von 250.000 Euro kämen dann 2.000.000 Euro für eine neue Brücke auf Friesenheim zu.

Viele Planungen und Investitionen sind im Hinblick auf die beantragte bahnparallele Streckenführung von Gleis 3 und 4 ausgeführt worden. Die Brücke bei Ringsheim ist bereits für vier Gleise ausgebaut. Kommt der Neubau von Gleis 3 und 4 als A 5-Trasse, bleibt die Brücke eine Bauruine, das investierte Steuergeld wurde umsonst verbaut. Die Ortsumfahrung Kippenheim wurde ebenfalls auf die Antragstrasse ausgerichtet und hängt von deren Ausführung ab.



Weg mit dem Lärm! Ist die „einfache“ Lösung tatsächlich die vernünftigste?

Die einfache Schlussfolgerung der Befürworter der Neubaustrecke: Die Lärmquelle soll möglichst weit weg von den jetzigen Bahnhöfen verlagert werden. Das Problem: Damit sind urplötzlich andere betroffen, nämlich

die Gemeinden weiter westlich: Kappel-Grafenhausen, Schwana, Meibenheim, Neuried und Rust. Gemeinsam mit den an der Antragstrasse liegenden Kommunen Friesenheim, Ettenheim, Hohberg, Schutterwald, Kippenheim und Riegel sprechen sich diese Gemeinden in der Grafenhausener Erklärung gegen die Neubaustrecke an der A 5 aus.

Wir sind die kommunale Mehrheit!

NABU, Landwirtschaftsverbände und Bürgerinitiative Bahn an die Bahn unterstützen die kommunale Mehrheit. Unter anderem aus folgenden Gründen spricht sich die Mehrheit der von den Bahnplanungen betroffenen Kommunen für die Ausbaustrecke aus: Nur bei einem Ausbau der Rheintalbahn besteht erstmalig Rechtsanspruch auf einen umfassenden Lärmschutz. Mit überschaubaren Mitteln ist hier ein optimaler Lärmschutz möglich. Güterzüge fahren auch weiterhin auf der bestehenden Rheintalbahn.

Dies gilt auch dann, wenn die Neubaustrecke an der A 5 gebaut würde. Bei einer Neubaustrecke ist außerdem die bestehende Rheintalbahn auf 250 km/h, teils mit Überholgleisen, zu ertüchtigen. Eine Neutrassierung bedeutet somit 80 Kilometer Baustellen im Rheintal! Die verantwortlichen politischen Protagonisten müssen die Menschen in der Region ehrlich informieren. **Ein Blick auf die Karte auf der linken Seite genügt, um zu sehen: Die kommunale Mehrheit (grün dargestellt) wünscht die Ausbaustrecke mit optimalem Lärmschutz!**

“



„Der Ausbau von Gleis 3 und 4 parallel zur Bahnlinie war seit Jahrzehnten klar und ist beantragt. Wohnbaugebiete haben wir deshalb nie in diesem Umfeld ausgewiesen.“

Armin Roesner,
Bürgermeister
Friesenheim



„Welchen Sinn macht es, zwei Bahntrassen in Sichtweite zueinander mit aller Infrastruktur und allen Sicherheitsanforderungen zu bauen? Mit welchem Ziel rufen Kommunen Bürger zum Protest auf und planen gleichzeitig neue Häuser auf die Bahnstrecke zu? Ist das faire Politik gegenüber den Bürgern?“

Bruno Metz,
Bürgermeister
Ettenheim



„Die Riegeler Landwirte sind gegen eine Neubaustrecke. Es ist unverantwortlich, wertvolle landwirtschaftliche Flächen unnötig zu zerstören. Wir sind daher bereit, die in Kenzingen und Herbolzheim geplanten Überwerfungsbauwerke zu übernehmen.“

Werner Haberer,
Vorsitzender BLHV-Ortsverein
Riegel a. K.



Lärmschutz ist Menschenrecht

Streckenführung Für umweltschonenden Gütertransport, für maximalen Lärmschutz.

Lärmvermeidung ist günstiger als Lärmbekämpfung. Das meinen die Gemeinden der Grafenhausener Erklärung und die Bürgerinitiative Bahn an die Bahn. Sie fördern eine Lösung, die die derzeitigen Lärmwerte weiter reduziert. Dies bedeutet auch keinen weiteren Lärm an der Autobahn. Und für die bisherige Rheintalbahn könnte gerade im Ausbau parallel zur Bahnlinie die Chance auf den ersehnten, deutlich verbesserten Schutz vor den belastenden Lärmquellen durch vorbeirasende Züge und lauten Güterverkehr liegen.

Viel Lärm um wenig Optimierung

Doch nur mit dem neuen Ausbau parallel zur Bahnlinie besteht für die Deutsche Bahn die Verpflichtung, dort auf ganzer Linie Lärmschutz zu errichten und somit deutlich gegenüber dem aktuellen Zustand zu verbessern. So wäre mit der bahnparallelen Variante das Lärmproblem erheblich entschärft. Die geplante A 5-Neubaustrecke als Schleife unter anderem durch den Kaiserwald hingegen würde nichts anderes bedeuten, als den Schwarzen Peter inner-

halb der Region zu verschieben. So sollten sich alle gemeinsam für den bestmöglichen Schutz vor Lärm und die effektive Nutzung von dafür bereitstehenden öffentlichen Mitteln beim Ausbau der bestehenden Rheintalbahn einsetzen.

Ein gutes Beispiel für erstmaligen Lärmschutz an einer Bündelungstrasse gibt die viergleisige Trassenführung der Rheintalbahn aus dem Norden bis Offenburg.

„Wir haben die Strecke bis Baden-Baden an einzelnen Abschnitten schon besichtigt und dabei eine Lösung vorgefunden, die für die bisherigen Bahnanlieger eine deutliche Verbesserung vor allem in Sachen Lärmschutz gebracht hat. Für die Anwohner des Bahnhofs Baden-Oos sind z. B. die ein- und ausfahrenden Züge akustisch kaum wahrnehmbar.“, bemerken die Unterzeichner der Grafenhausener Erklärung.

Ausgebaute Rheintalbahn mit Lärmschutz zwischen Offenburg und Baden-Baden Foto: Thomas Ullrich



“



„Mit der Antragstrasse wird es erstmalig einen guten Lärmschutz für die Anwohner an der Rheintalbahn geben. Eine Neubaustrecke schafft „nur“ zusätzliche Betroffenheiten. Meine Gemeinde wird viel Wald und landwirtschaftliche Fläche verlieren. Außerdem sehen wir Beeinträchtigungen im Grundwasserschutz und durch zusätzlichen Lärm.“

Wolfgang Brucker,
Bürgermeister Schwanau



„Die Argumentation der Neubaustreckenbefürworter ist in sich unschlüssig und tut so, als ob man bei dieser Lösung mit der Bahn nichts mehr zu tun hätte. Das trifft nicht zu und wäre nur richtig, wenn man alle vier Gleise an die Autobahn verlegen würde. Dann hätte man die Bahn insgesamt aus den Ortschaften raus. Aber das will natürlich keiner und das wäre natürlich auch viel zu teuer. Mit einer A 5-Trassierung wird also nicht das erreicht, was man der eigenen Bevölkerung weismachen möchte. Man behält vielmehr den bisherigen Bahnlärm und hat außerdem keinen gesetzlichen Anspruch auf besseren Lärmschutz, den man bei der gebündelten Antragstrasse hätte.“

Lothar GIBler,
Ortsvorsteher Schutterzell



Als Naturschutzverband setzt sich der NABU gezielt für die Belange der Natur und damit in logischer Folge für die Belange der Menschen ein. Die offizielle NABU-Position finden Sie unter:
http://www.baden-wuerttemberg.nabu.de/imperia/md/content/badenwuerttemberg/studien/2010-02-09_stlgn_nabu_rheintalbahn_naturschutz.pdf

“ Es macht keinen Sinn, nur wenige hundert Meter neben der bestehenden Rheintalbahn eine Neubaustrecke durch die Natur zu ziehen, die wiederum nur einen Steinwurf von unserer Wohnbebauung entfernt ist. Der Flächenverbrauch ist gigantisch und es gibt neue Betroffene! Für 150 Millionen Euro können an der Ausbaustrecke alle vier Gleise einen optimalen Lärmschutz erhalten. Eine Neubaustrasse an der Autobahn verursacht Mehrkosten von circa einer Milliarde Euro!“



Alexander Schröder,
Bürgermeister
Meißenheim

Natur- und Umweltbelange für Mensch und kommende Generationen



Flächenverbrauch Eine Neubaustrecke für Gleis 3 und 4 würde bedeuten, dass wertvolle Landschaften für immer verloren gehen.

Als Naturschutzverband begrüßt der NABU den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Der „ökologische Rucksack“ des Schienenverkehrs ist eben deutlich kleiner als der des Individualverkehrs. Wenn LKW-Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann, nutzt das der gesamten Gesellschaft, da dies auf ganzer Fläche eine Reduktion von Emissionen und einen Gewinn an Verkehrssicherheit bedeutet.

Die Berücksichtigung sämtlicher Belange muss bei einem solchen Großbauprojekt, von einer fortschrittlichen Gesellschaft wie der unseren, sorgfältig abgearbeitet werden.

Der Bau einer ganz neuen, separaten Trasse an der Autobahn kommt allein wegen der Naturschutzwertigkeiten vieler der dort liegenden Flächen – im Vergleich zum schon lange beantragten Ausbau der bestehenden Strecke – nicht in Frage. Eine Neutrassierung entlang der Autobahn würde fast 100 Hektar mehr Boden überbauen, teilweise in besonders sensiblen Bereichen. Es würden circa 20 Hektar unserer NATURA 2000-Gebiete sowie 7 Hektar gesetzlich geschützter Biotop zerstört. Besonders schmerzen würde der Verlust von fast 30 Hektar Wald in unserer waldreichen Rheintal. Es würden über 60 Hektar hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzfläche unserer Bauern vernichtet, die nirgends kompensierbar sind. Außerdem würde das 3. und 4. Gleis im

Bereich der A 5 eine um 30 Hektar größere Inanspruchnahme in Gebieten mit hoher Grundwasserempfindlichkeit bedeuten und eine um 16 Hektar größere Inanspruchnahme in Gebieten mit hohem klimati-



Rohrweihe Foto: Tom Dove

schem Potential. Für viele Tiere werden die Wanderungswege von Ost nach West durch eine zusätzlich neue Hürde endgültig verbaut.

Zusammengefasst: Die Existenz unserer Bauern wird bedroht, die letzten Wälder im Hochgestade verlieren empfindlichst, unser Trinkwasser wird gefährdet, unsere Orte

Neutrassierung an der A 5 = Landschaftszerstörung². So darf nachhaltige Verkehrspolitik nicht aussehen!

werden nicht mehr so gut mit frischer Luft versorgt und die letzten Reste der ortsnahen Naturland-

schaft auf der Niederterrasse werden überbaut. Oder kurz auf die Formel gebracht: Neutrassierung an der A 5 = Landschaftszerstörung². So darf nachhaltige Verkehrspolitik nicht aussehen!

Umweltbelastung Lärm

Lärmemission ist ein erheblicher Umweltbelang. Lärmschutz kann am besten durch Vermeidung oder Reduzierung der Lärmquelle erfolgen. Ein Verschieben des Lärms hin zu einer neuen Trasse – wie von einigen gefordert – vermindert weder den Lärm noch löst es das Problem. Lärmschutz kann technisch am sinnvollsten an einer Quelle realisiert werden. Der NABU setzt sich bei diesem Projekt für einen optimierten Lärmschutz, wie er im Zuge des Ausbaus an der bestehenden Strecke realisiert werden kann, ein.

Wie will unsere Gesellschaft mit dem Allgemeingut Natur, Landschaft, Heimat umgehen?

Während die Schwarzwaldhöhen von einem eher rauen Klima geprägt sind, mutet das Rheintal fast schon mediterran an. Mit den Rheinauen, einer einzigartigen Komposition aus kristallklaren Gießen, verwunschenen Tümpeln und Altwässern, urwaldähnlichen Auewäldern und faszinierenden Orchideenwiesen findet



Oben: Neuntöter, Brutvogel an der Neubaustrecke bei Niederschopfheim

Links: NATURA 2000-Gebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“

Fotos: Thomas Kaiser

sich bei uns eines der urtümlichsten Naturparadiese des Landes. Flüsse verbinden! Der Rhein verbindet den Süden mit dem Norden. Weit ausgreifend zieht das Rheintal hier bei uns Ost und West zu sich heran. So



Eisvogel im Rheintal Foto: Thomas Kaiser

vielgestaltig wie unsere Landschaft ist auch unsere Kultur. Das Rheintal ist für Bürger wie für Gäste lebens- und liebenswert und für Unternehmen attraktiv.

Sensibel ist unsere Umwelt geworden. Selbstverständlich fordern wir von Ländern in der dritten Welt, deren Bürgerinnen und Bürger im wahrsten Sinne des Wortes um die Existenz kämpfen, den Schutz unserer gemeinsamen Lebensgrundlagen. Auch erwarten wir, dass dort alles getan wird, um das Aussterben von bedrohten Tier- und Pflanzenarten zu verhindern. Diese Forderung gegenüber anderen sollten wir jedoch auch zur Grundlage unseres Handelns machen!

“ Die autobahnparallele Trassenführung für Hochgeschwindigkeitszüge führt zu einem Vielfachen an Eingriffen in die Natur und Landschaft gegenüber der Antragstrasse. Was wir brauchen, ist ein viergleisiger Ausbau auf der bestehenden Trasse, orts- und industrienah, ohne Hochgeschwindigkeitsausbau, aber mit effektivem Lärmschutz und modernen, leisen Personen- und Güterzügen. Die NEAT-Verträge (NEAT = Neue Eisenbahn-Alpentransversale) fordern keine Hochgeschwindigkeitsstrecke! Diese wäre für die Bahnplaner auf der bestehenden Trasse auch kaum durchführbar, auf der Autobahntrasse allerdings schon, mit dem zu erwartenden Ergebnis, dass dort, fernab der Orte, der Personenverkehr Vorfahrt hat, der Güterverkehr aber weiterhin, zumindest teilweise, auf der alten Strecke verkehrt. So geht der Schuss nach hinten los!“

Wolfgang Hoffmann, NABU Gruppe Ettenheim



“



„Wir sind für die optimierte Bündelungstrasse. Damit ist ein optimaler Lärmschutz auch an den bestehenden Gleisen möglich, ohne neue Betroffenheiten auszulösen.“

Markus Jablonski,
Bürgermeister
Riegel a. K.



„Nur ein Volksentscheid schafft Verbindlichkeit und Vertrauen! Was für Stuttgart 21 möglich war, muss nun auch im Rheintal vollzogen werden. So ein starkes basisdemokratisches Votum ist zu akzeptieren.“

Jochen Paleit,
Bürgermeister
Kappel-Grafenhausen



„Eine Neubaustrecke an der Autobahn bedeutet trotzdem die Ertüchtigung der bestehenden Rheintalbahn, teilweise sogar mit Überholgleisen. Also werden zwei je 40 Kilometer lange Baustellen den Auto- und Eisenbahnverkehr in Mittelbaden über Jahre hinweg beeinträchtigen.“

Gerhard Borchert,
Bürgermeister Neuried



„Die Rampen und Bauwerke für den Offenburger Tunnel liegen bei uns. Durch eine Neutrassierung wären wir abermals betroffen. Zwischen der A 5, der Neubaustrecke und der bestehenden Rheintalbahn mit sogar neu gebauten Überholgleisen bliebe nicht mehr viel übrig außer einer überdimensionierten Landschaftszersiedelung.“

Klaus Jehle,
Bürgermeister Hohberg



„Wir unterstützen die Anwohner der Städte und Gemeinden an der Rheintalbahn, damit es an der Bündelungstrasse – dem Ausbau von Gleis 3 und 4 direkt parallel zur bestehenden Bahnlinie – den technisch bestmöglichen Lärmschutz gibt.“

Franziska Stiller,
Bürgerinitiative
Bahn an die Bahn



„Wir planen und warten seit 30 Jahren auf den notwendigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn – dieser wichtige Fortschritt für die Region sollte nicht noch länger durch unsinnige Diskussionen aufgeschoben werden.“

Thomas Ullrich,
Vorsitzender NABU Gruppe
Ettenheim

Baden 21 – ein Überblick

Wünsche und Meinungen zum Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Weil am Rhein.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein stimmt 1981 dem Ausbau der Rheintalbahn entlang des bestehenden Bahnkörpers unter der Bedingung eines optimalen Lärmschutzes zu. Die Planungen für die Ausbau- oder Bündelungstrasse werden 1986 von der Deutschen Bahn aufgenommen. Die entwickelte Antragstrasse, die Lärmschutz nach den gesetzlichen Standards vorsieht, wird von der Deutschen Bahn mit dem Wunsch auf Planfeststellung dem Regierungspräsidium

Freiburg und dem Eisenbahn Bundesamt übergeben.

Die Planungen zur Rheintalbahn werden teilweise mit Argwohn betrachtet. Einige Kommunen und Bürgerinitiativen fordern für den Bereich von Offenburg bis Weil am Rhein mit Baden 21 ein alternatives Trassenkonzept. Dieses sieht bei uns entgegen der Antragstrasse, also einem Ausbau um ein 3. und 4. Gleis entlang der bisherigen Bahnstrecke, eine Eisenbahn-Neubaustrecke parallel der A 5 von Hohberg bis Riegel

vor. Alles in allem belaufen sich die Mehrkosten für Baden 21 auf mehr als zwei Milliarden Euro.

Die Unterzeichner der Grafenhausener Erklärung treten für die optimierte Antragstrasse ein. Diese sieht einen über den gesetzlichen Standards liegenden Lärmschutz vor. Lärmschutztechnische Optimierungen der Antragstrasse sind bereits planerisch entworfen und können mit überschaubaren finanziellen Mitteln umgesetzt werden.

Gemeinsame Stellungnahme zum Ausbau der Rheintalbahn

Standpunkt Unterzeichner der Grafenhausener Erklärung fordern faire Entscheidungsprozesse.

11 Städte und Gemeinden, der NABU Landesverband Baden-Württemberg, die Bürgerinitiative Bahn an die Bahn sowie viele Ortsvereine des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes (BLHV) fordern bestmöglichen Lärmschutz beim Ausbau der Rheintalbahn.

Anstatt gemeinsam durch Deutsche Bahn AG und Bund innerhalb der beantragten Bündelungstrasse, die über Jahre hinweg Planungsgrundlage zur städtebaulichen Entwicklung war, einen Lärmschutz anzubieten, der den berechtigten Anliegen der Bevölkerung gerecht wird, wird derzeit der Bau einer zusätzlichen, neuen Eisenbahn-Magistrale diskutiert.

Wir, die Unterzeichner der Grafenhausener Erklärung, werden gegen eine Verlagerung des Problems und damit gegen die Schaffung neuer und zusätzlicher Betroffenheiten, verbunden mit einem massiven Flächenverbrauch, eintreten. Gemeinsam machen wir deutlich, dass es in Mittel- und Südbaden keinen Konsens zur Trassierung des 3. und 4. Gleises im Bereich Autobahn gibt!

Die durch einige Kommunen und Bürgerinitiativen im Rahmen des Konzeptes Baden 21 formulierten Forderungen belaufen sich auf mehr als zwei Milliarden Euro. Statt einer Bürgerbefragung, wie von Landrat Frank Scherer vorgeschlagen, fordern die Unterzeichner der Grafenhausener Erklärung einen landesweiten Volksentscheid. In diesem ist über die Aufnahme der Mehrkosten im Landshaushalt abzustimmen. Nur ein Volksentscheid schafft Verbindlichkeit und Vertrauen!



**BAHN
an die
BAHN**



Grafenhausener Erklärung

IMPRESSUM

Bürgermeisteramt Ettenheim
Bürgermeister Bruno Metz
Rohanstr. 16
77955 Ettenheim

Bürgermeisteramt Friesenheim
Bürgermeister Armin Roesner
Friesenheimer Hauptstr. 71/73
77948 Friesenheim

Bürgermeisteramt Hohberg
Bürgermeister Klaus Jehle
Freiburger Str. 30
77749 Hohberg

Bürgermeisteramt Kappel-Grafenhausen
Bürgermeister Jochen Paleit
Rathausstr. 2
77966 Kappel-Grafenhausen

Bürgermeisteramt Kippenheim
Bürgermeister Matthias Gutbrod
Untere Hauptstr. 4
77971 Kippenheim

Bürgermeisteramt Meißenheim
Bürgermeister Alexander Schröder
Rathausstr. 10
77974 Meißenheim

Bürgermeisteramt Neuried
Bürgermeister Gerhard Borchert
Kirchstr. 21
77443 Neuried

Bürgermeisteramt Riegel a. K.
Bürgermeister Markus Jablonski
Hauptstr. 31
79359 Riegel a. K.

Bürgermeisteramt Schutterwald
Bürgermeister Martin Holschuh
Kirchstr. 2
77746 Schutterwald

Bürgermeisteramt Schwanau
Bürgermeister Wolfgang Brucker
Kirchstr. 16
77963 Schwanau-Ottenheim

NABU Landesverband
Baden-Württemberg
Dr. Andre Baumann, Vorsitzender
Tübinger Str. 15
70178 Stuttgart

Bürgerinitiative Bahn an die Bahn
Andreas Probst, Sprecher
Rosenweg 10
77974 Meißenheim-Kürzell

Ortsvereine des Badischen
Landwirtschaftlichen
Hauptverbandes (BLHV)

BLHV-Ortsvereine Allmannsweier,
Herbolzheim, Kappel-Grafenhausen, Kürzell,
Mahlberg, Oberschopfheim, Oberweier,
Schuttern, Schutterzell
Dietrich Jörger, Vorsitzender
BLHV-Ortsverein Grafenhausen
Hauptstr. 102
77966 Kappel-Grafenhausen

BLHV-Ortsverein Riegel a. K.
Werner Haberer, Vorsitzender
Wilhelm-Meyer-Str. 11
79359 Riegel a. K.

Fotos
Titel: Fotolia, Thomas Kaiser, Raphael Pietsch;
Seite 2: Fotolia, Raphael Pietsch, Gemeinde
Kappel-Grafenhausen; Seite 3: Fotolia, Jürgen
Gocke, Gemeinde Kappel-Grafenhausen;
Seite 4: Gemeinde Kappel-Grafenhausen,
Raphael Pietsch; Seite 5: Gemeinde Friesen-
heim, Gemeinde Kappel-Grafenhausen,
Deutsche Bahn, Raphael Pietsch; Seite 6:
Fotolia, Thomas Kaiser, Raphael Pietsch;
Seite 7: Thomas Kaiser, Tom Dove, Wolfgang
Hoffmann; Rückseite: Raphael Pietsch

Druck
Freiburger Druck GmbH & Co

ISSN 2194-1033