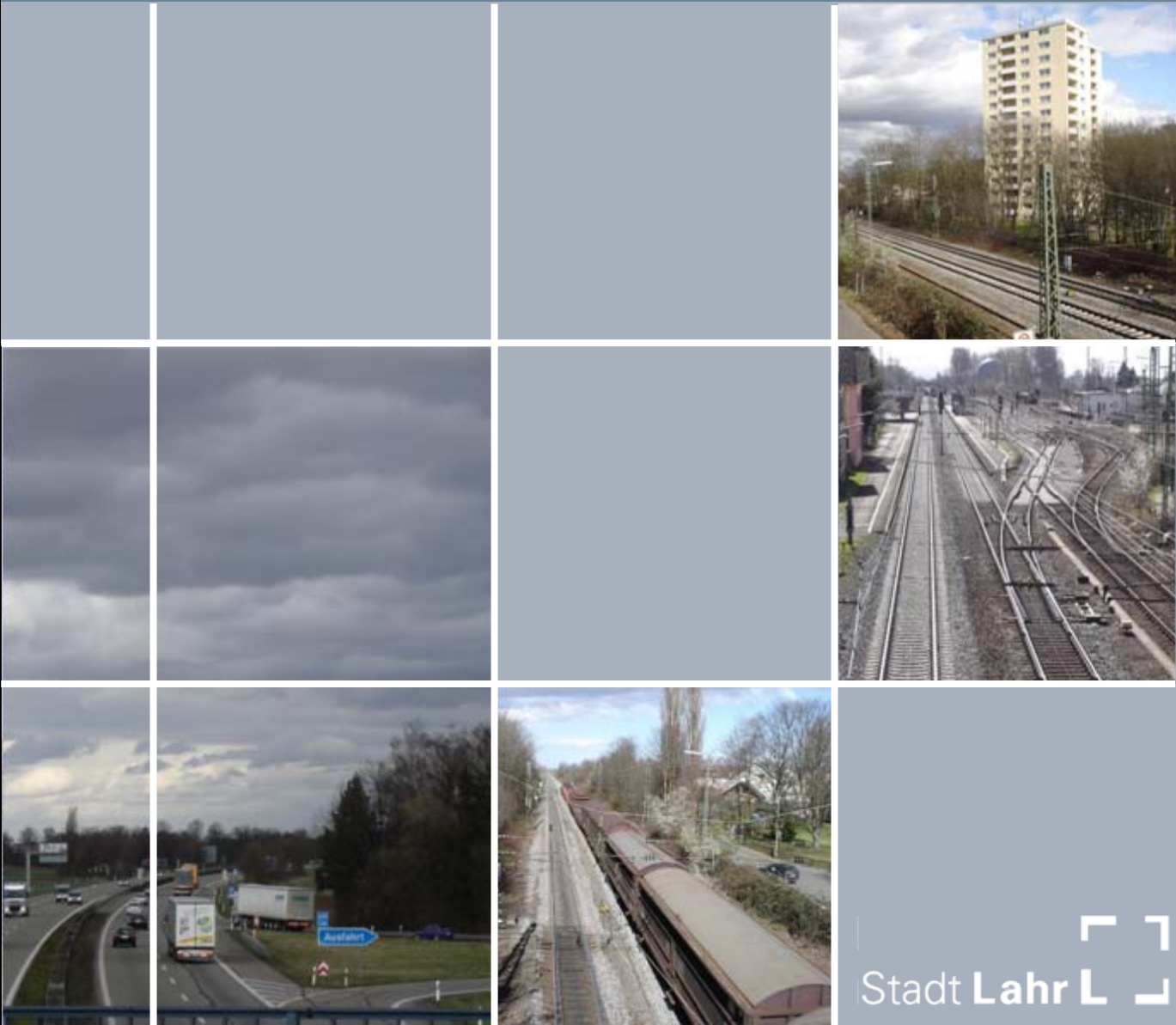


**Besuch von Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des
Vorstands der Deutschen Bahn AG am Oberrhein**

10. September 2010



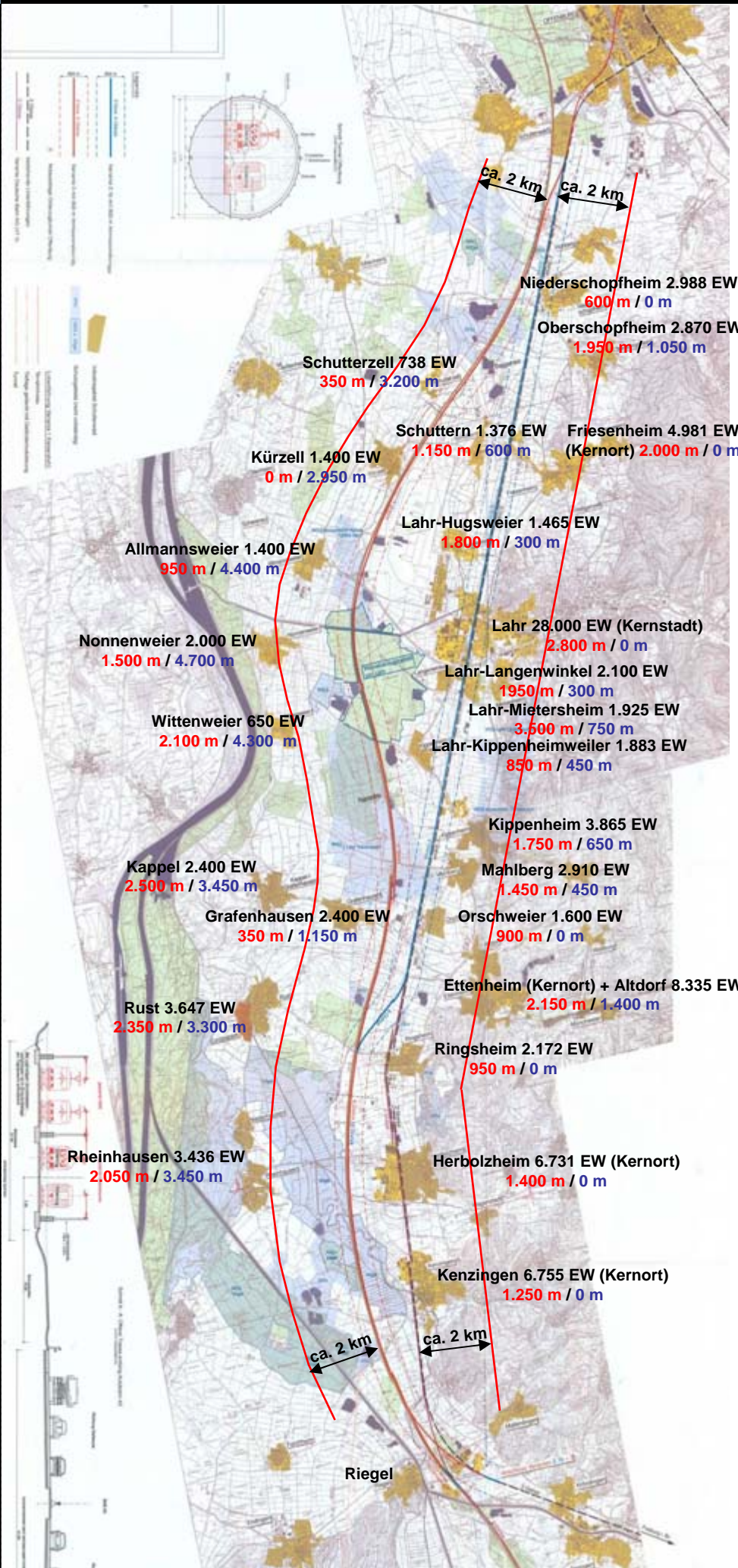
- ▶ Die Lärmbelastung, die tagein tagaus von 450 Zügen, davon 300 Güterzügen ausgeht, wird für tausende Bürger un-erträglich sein. Nachts alle 3 Minuten ein Güterzug, raubt vielen die Nachtruhe und führt zu dauerhaften gesundheitlichen Schäden.
- ▶ Das Stadtbild wird durch kilometer-lange, bis zu 5,5 m hohe Lärmschutzwände quer durch das Siedlungsgebiet entstellt.
- ▶ Die städtebauliche Entwicklung in Richtung Westen kommt zum Erliegen.
- ▶ Die benachbarten Wohngebiete und damit jedes einzelne Haus verlieren durch den nicht abreißenen Lärmpegel erheblich an Wert.
- ▶ Während der mehrjährigen Bauzeit sind insbesondere die Anwohner, aber auch alle sonstigen Bürger durch Baulärm, Dreck und Staub sowie Verkehrsbehinderungen erheblich beeinträchtigt.
- ▶ **Es gibt die bessere Alternative!**



- ▶ Die Lärmproblematik wird nicht zu den Nachbargemeinden abgeschoben, sondern an die Stelle gebracht, die Lösungsmöglichkeiten eröffnet. Ein passiver Lärmschutz wird nicht erforderlich sein!
- ▶ Eine Verknüpfung mit dem angestrebten Ausbau der A5, würde bei Baukosten, Bauzeit und Lärmschutz erhebliche Synergieeffekte erzielen.
- ▶ Wirtschaftliche Impulse für das Flughafen-Areal. Stärkung als Logistikstandort durch optimale Verknüpfung von Schienen-, Straßen- und Luftverkehr.
- ▶ Sie ist aus raumordnerischer Sicht die eindeutig vorzugswürdige Trasse. (Der Verzicht auf ein ROV hat sich als großer Fehler erwiesen und stellt in den Planfeststellungsverfahren eine verhängnisvolle Bürde dar.)
- ▶ Betriebskonzept der Bahn kann zu 100% erfüllt werden.
- ▶ Keine Überwerfungsbauwerke erforderlich
- ▶ Keine bzw. geringere Belastungen für Siedlungsgebiete während der Bauzeit.
- ▶ Keine bzw. geringe Behinderungen für den Bahnbetrieb während der Bauzeit.
- ▶ Sie ist die kostengünstigere Variante.
- ▶ Sie ist technisch machbar!
- ▶ Die Betroffenheit von Natura 2000 Gebieten stellt kein Ausschlusskriterium dar!

Abstände der Städte und Gemeinden zur **autobahn**- bzw **bahn**parallelen Trasse

Aus- und Neubau der Rheintalbahn, 3. und 4. Gleis



Betroffene innerhalb der 40dB(A)-Isophone

DB-Antragstrasse ~ 51.000

Autobahnparallele ~ 7.000

Betroffene im 400 m Korridor

DB-Antragstrasse ~ 12.000

Autobahnparallele ~ 600

Betroffene passiver Schallschutz

DB-Antragstrasse ~ 6.200

Schätzung der DB auf Grundlage der Zugzahlen 2025 lautet 2.500 WE (2500 x 2,5)

Autobahnparallele ~ 0

Betroffene Unternehmen im 150 m Korridor (laut IHK-Umfrage)

DB-Antragstrasse 191

Autobahnparallele 5

Politische Voten für die Autobahnparallele

- 9. Juni 2008 Kreisrat Emmendingen
- 9. Oktober 2008 Regionalverband Südlicher Oberrhein
- 21. Oktober 2008 Kreisrat Ortenau
- 2. November 2008 IHK Vollversammlung
- 2. Februar 2009 Innen- und Verkehrsminister Heribert Rech erklärt in Freiburg, dass die Landesregierung alle 6 Kernforderungen von Baden 21 unterstützt.

- Oktober 2009 Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung wird die Abschaffung des Schienenbonus als Ziel formuliert.



Aus- und Neubau der
Rheintalbahn, 3. und 4. Gleis



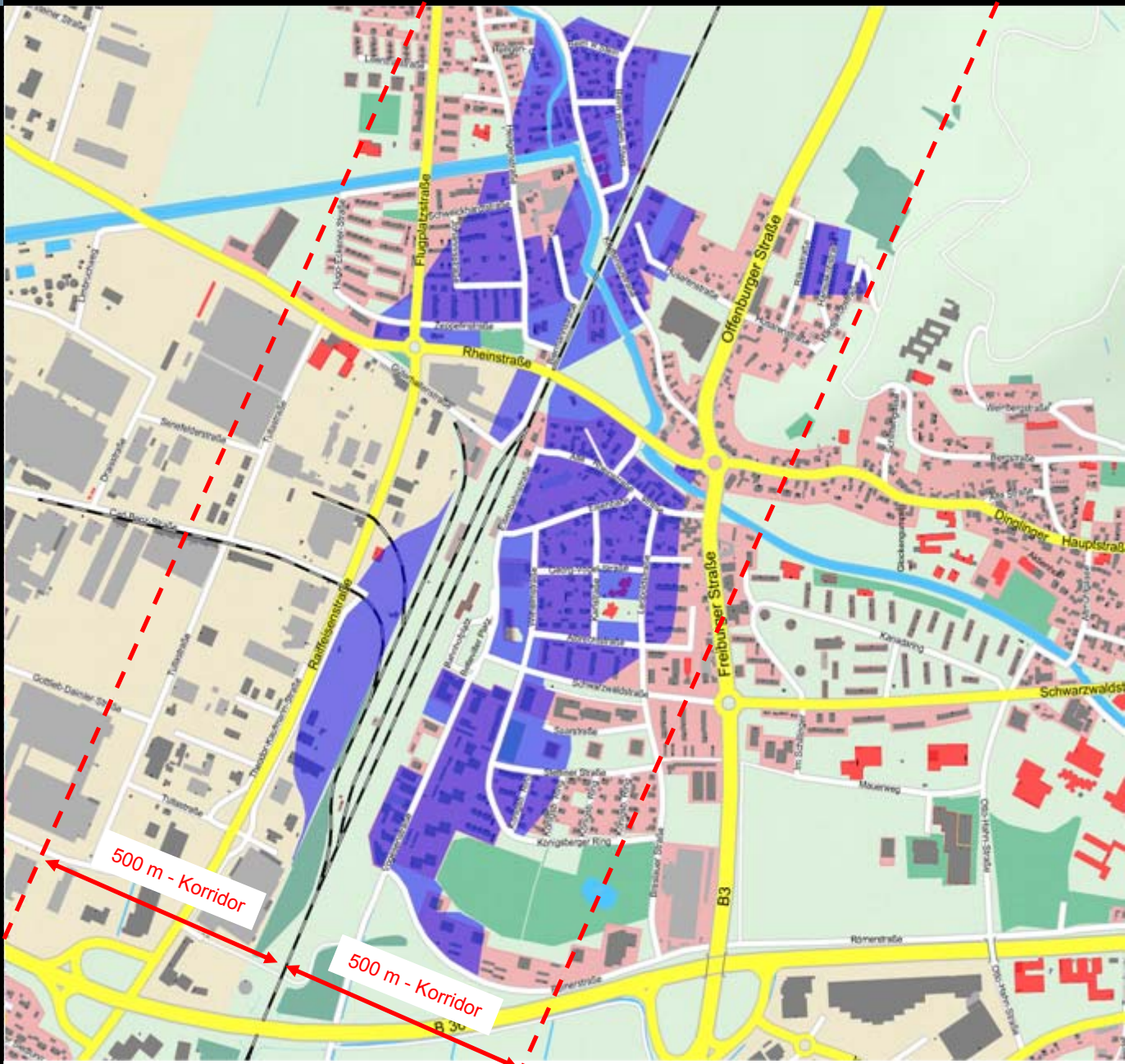
Auf einer Strecke von ca. **7 km** durchziehen Schallschutzwände mit einer Höhe von bis zu **5,5 m** fast lückenlos das gesamte Stadtgebiet.

Eine städtebauliche Katastrophe.



Diese riesige Wand genügt nicht die Menschen vor Lärm zu schützen.

Aus- und Neubau der Rheintalbahn, 3. und 4. Gleis



Rund **3.000** Menschen sind in Lahr von passiven Schallschutzmaßnahmen betroffen.

Lahr ist damit die am stärksten betroffene Kommune zwischen Offenburg und Freiburg.

Dies ist schlicht **UNZUMUTBAR!**



Würde gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie (ohne Schienenbonus) gerechnet, wären es erheblich mehr Betroffene.

Lahr

Wohnbebauung entlang der Bahnlinie

Aus- und Neubau der
Rheintalbahn, 3. und 4. Gleis



Lahr

Black Forest Airport & Business Park

Aus- und Neubau der
Rheintalbahn, 3. und 4. Gleis



- ▶ Die Stadt Mahlberg ist mit 1.659 ha Gemarkungsfläche eine der flächenkleinsten Gemeinden des Ortenaukreises. Die Gemarkung von Mahlberg mit seinem Stadtteil Orschweier wird in der Nord-Süd-Ausrichtung, wie nachfolgend erläutert, durchtrennt:
 - A 5 (ca. 1 km entfernt von der Wohnbebauung) ca. 22 Mio. Fahrzeuge pro Jahr
 - B 3 (östlich der Wohnbebauung mit einem Abstand von 50 m) mit 8 Mio. Fahrzeugen pro Jahr
 - K 5345 (durchtrennt den Ortsteil Mahlberg als auch Orschweier mittig) mit rd. 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr
 - Bahnlinie Karlsruhe-Basel mit dem 1. + 2. Gleis (westlich von Mahlberg gelegen mit einem Abstand von rd. 400 m und Durchschneidung des Ortsteils Orschweier in einem Abstand zur Wohnbebauung von ca. 100 m) mit über 60.000 Zügen pro Jahr
- ▶ Angedacht und geplant ist eine Ortsumfahrung der B 3 Diese soll westlich der bestehenden Gleise 1 + 2 ausgebaut werden (der Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Ortsumfahrung ist getroffen, es steht jedoch noch kein Termin für den Baubeginn fest; dieser orientiert sich am Ausbau der Rheintalbahn)
- ▶ In der West-Ost-Ausdehnung existiert noch die L 103, die südlich des Gewerbegebiets von Orschweier (Abstand zur Wohnbebauung ca. 200 m) die Gemarkung durchtrennt.
- ▶ Der Korridor der in Nord-Süd-Ausrichtung gelegenen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen beträgt 2,2 – 2,5 km; der Lärm und die zugrunde gelegte Zunahme des Verkehrs, der in diesem Korridor entsteht, beeinträchtigt die Wohn- und Lebensqualität in erheblichem Umfang.
- ▶ Die EU-Umgebungslärmrichtlinie hat vorgegeben, dass die Städte und Gemeinden Lärmaktionspläne aufstellen müssen; aufgrund der Auslösewerte ist die Stadt Mahlberg in der Pflicht, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Das Aufstellungsverfahren ist derzeit in Gange. Die Lärmkarten der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) liegen vor und dokumentieren die starke Verlärmung und die Lärmbetroffenheit der Menschen insbesondere in den Nachtstunden (Dauerschallpegel/Spitzenpegelproblematik).
- ▶ Seit über 160 Jahren existiert die Bahnlinie mit dem Bahnhof in Orschweier. Seither wurden, obwohl die Zugzahlen in den letzten Jahren gestiegen sind, keine Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen. Die Bevölkerung ist bis heute dem Lärm der Bahn, insbesondere in den Nachtstunden mit den Güterzügen ungeschützt ausgesetzt.

- ▶ Mit dem jetzt geplanten Ausbau des 3. + 4. Gleises in Parallellage und gebündelt mit Gleis 1+2 wird diese Lärmbetroffenheit noch unerträglicher. Für den Fall, dass der Schienenbonus abgeschafft wird, ist die Antragsstrasse im Hinblick auf den Lärmschutz keine Lösung.

Als einzige Lösung käme eine Tieferlage des 3. + 4. Gleises parallel zur A 5 auf der Ostseite in Frage. Eine Machbarkeitsstudie, die die Stadt Mahlberg in Auftrag gegeben hat, belegt, dass bei einer Tieferlage (Troglösung) die Richt- bzw. Lärmwerte mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden können.

Es ist anzumerken, dass zu 70 % Südwestwind existiert und der Lärm auch durch den Wind in die bewohnten Ortslagen von Mahlberg und Orschweier getragen wird.

- ▶ Da die Stadt Mahlberg seit vielen Jahrzehnten der Lärmkulisse ungeschützt ausgesetzt ist, kann der Ausbau des 3. + 4. Gleises nur zu erträglichen Bedingungen für die betroffenen Menschen erfolgen.
- ▶ Ziel des Verkehrsministers Herrn Ramsauer ist es, 50 % der Zunahme des Güterverkehrs auf der A 5 bis 2050 auf die Schiene zu bringen. Das bedeutet, dass die Anwohner an den Gleisen diese Entlastung auf der Autobahn als weitere Belastung auf sich nehmen müssten. Dies ist unerträglich und wir fordern Solidarität ein und sprechen uns dafür aus, den Lärm „gerechter“ zu verteilen.

Wenn schon die Gemeinden westlich der A 5 eine Entlastung erfahren, ist es durchaus vertretbar und gerechtfertigt, mit einer Güterzugtrasse östlich der A 5 einen Teil dieser Entlastung auch wieder zu kompensieren.

- ▶ Für die Tieferlegung spricht auch, dass die Autobahnraststätte Mahlberg-Ost umfahren werden muss; dies kann nur in Tieflage (Troglösung) erfolgen. Ein Umfahren der Raststätte wird nicht akzeptiert, weil damit die ohnehin kleine Gemarkungsfläche erneut durchtrennt würde.

Aus- und Neubau der
Rheintalbahn, 3. und 4. Gleis

Mahlberg

Betroffenheit der Stadt Mahlberg





- ▶ Die Gemeinde Ringsheim ist mit 1.131 ha Gemarkungsfläche eine der flächenkleinsten Gemeinden des Ortenaukreises. Die Gemarkung von Ringsheim wird in der Nord-Süd-Ausrichtung durchtrennt:
 - A 5 (ca. 1 km entfernt von der Wohnbebauung) ca. 22 Mio. Fahrzeuge pro Jahr
 - B 3 (mitten durch die Wohnbebauung) mit geschätzten 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr
 - Bahnlinie Karlsruhe-Basel mit dem 1. + 2. Gleis (mitten bzw. westlich in Ringsheim gelegen mit über 60.000 Zügen pro Jahr, darunter die sehr lauten Güterzüge.
 - Gemeindeverbindungsstraße Kenzingen - Herbolzheim - Ringsheim mit geschätztem Verkehrsaufkommen von 2 Millionen Fahrzeugen, darunter in erster Linie LKW-Verkehr.
- ▶ Der Korridor der in Nord-Süd-Ausrichtung gelegenen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen beträgt 2 km; der Lärm und die zugrunde gelegte Zunahme des Verkehrs, der in diesem Korridor entsteht, beeinträchtigt die Wohn- und Lebensqualität in erheblichem Umfang.
- ▶ Seit über 160 Jahren existiert die Bahnlinie mit dem Bahnhof in Ringsheim. Seither wurden, obwohl die Zugzahlen in den letzten Jahren gestiegen sind, keine Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen. Die Bevölkerung ist bis heute dem Lärm der Bahn, insbesondere in den Nachstunden mit den Güterzügen ungeschützt ausgesetzt.



- ▶ **Mit dem jetzt geplanten Ausbau des 3. + 4. Gleises in Parallellage und gebündelt mit Gleis 1+2 wird diese Lärmbetroffenheit noch unerträglicher. Als einzige Lösung käme eine Tieferlage des 3. + 4. Gleises parallel zur A 5 auf der Ostseite in Frage. Es ist anzumerken, dass weit überwiegend der Südwestwind vorhanden ist und der Lärm auch durch den Wind in die bewohnten Ortslagen von Ringsheim getragen wird.**
- ▶ **Da die Gemeinde Ringsheim seit vielen Jahrzehnten dem Verkehrslärm ungeschützt ausgesetzt ist, kann der Ausbau des 3. + 4. Gleises nur so erfolgen, dass für die betroffenen Menschen ein erträgliches Leben noch möglich ist.**
- ▶ **Es muss davon ausgegangen werden, dass, um den Verkehr der A 5 zu entlasten, der Güterverkehrs künftig mindestens 50 % höher sein wird, als dies heute der Fall ist. Das bedeutet, dass die Anwohner an den Gleisen die Entlastung auf der Autobahn als weitere Belastung auf sich nehmen müssten. Wir fordern, den Verkehr dem Menschen unterzuordnen und dafür zu sorgen, dass kein zusätzliche Lärm entsteht. Im Gegenteil! Der vorhandene Lärm, insbesondere der Bahn mit ihren lauten Güterzügen, muss schon jetzt deutlich reduziert werden.**

Herbolzheim

Betroffenheit der Stadt Herbolzheim

Aus- und Neubau der
Rheintalbahn, 3. und 4. Gleis



**1.600 Einwohner
können nur mit
aktivem und
passivem
Lärmschutz
geschützt werden.**

**Keine
Lärmschutzwände
entlang der
westlichen
Ausbautrasse**

**160 Einwohner
erhalten laut
Vorhabensträger
keinen
Lärmschutz**





- ▶ Die DB-Planung sieht den Bau von zwei Überwerfungsbauwerken zwischen Herbolzheim / Kenzingen und Kenzingen / Hecklingen vor.
- ▶ Überwerfungsbauwerk Herbolzheim sieht eine Höhe von 7,90m (Schienenniveau) vor. Ein Lärmschutz ist in diesem Bereich nicht möglich. Die Entfernung zur Wohnbebauung beträgt ca. 600 m. Erhöhung der Trasse innerhalb der Stadt bis zum Ende der Wohnbebauung um ca. 1,80 m über Geländenniveau. In diesem Bereich keine Lärmschutzwände in ausreichender Höhe möglich.
- ▶ Geringe Abstände zwischen Wohnbebauung und Güterzugtrasse. Kein ausreichender Erschütterungsschutz für die Anwohner.
- ▶ Bei Brand- und Katastrophenunfällen keine schnelle Rettung möglich.
- ▶ Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle / Bundesverkehrsministerium, Ministerialdirektor Bernhard Bauer / Verkehrsministerium B-W und Peter Weiß MdB haben sich in Anwesenheit von Regierungspräsident Julian Würtenberger, Vertretern der Bahn, der Bürgermeister Matthias Guderjan, Ernst Schilling, Dietmar Benz, Baubürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn und Vertretern der BI „Bürgerprotest Bahn e.V.“ am 15.04.2010 von der Betroffenheit der Herbolzheimer Bürgerschaft vor Ort überzeugt.



**Einkesselung durch
Lärmschutzwände
und zwei
Überwerfungs-
bauwerke ohne
Lärmschutz**

**150 Güterzüge
zwischen 22 Uhr
abends und 6 Uhr
morgens täglich**

**Rund 500
Wohneinheiten
können nur passiv
gegen Lärm
geschützt werden**



Foto: Besuch Staatssekretär Prof. Scheurle (BMVI) am 15. April 2010

- ▶ **Antragstrasse: Überwerfungsbauwerke im Norden und im Süden**
- ▶ **Höhe 7,9 m bzw. 5,9 m, kein Lärmschutz im Bereich Überwerfungen**
- ▶ **Lärmschutzwände im Osten im Bereich der gesamten Durchfahrt**
- ▶ **Kein Lärmschutz zur westlichen Bebauung hin**
- ▶ **Passiver Lärmschutz für rund 500 Wohneinheiten**
- ▶ **Denkmalgeschützte Altstadt, Pflegeheime und Schulen betroffen**
- ▶ **Verdopplung der Güterzugzahlen, Gefahrguttransporte**
- ▶ **Zunahme Feinstaubbelastung**
- ▶ **Klimatische Veränderungen**
- ▶ **Jahrelanges Bauen im Bestand und unter Betrieb**