

Anhang I: Allgemeiner Teil

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung.....	2
2	Anmerkungen zur Planung im Allgemeinen.....	2
2.1	Verfahrensmangel.....	2
2.2	Trassenalternative Offenburg-Riegel.....	3
2.3	Bemessungsgrundlagen für zu erwartende Belastungen.....	3
2.3.1	Zugzahlen.....	3
2.3.2	Schienenbonus.....	4
2.3.3	Wagenmaterial.....	4
3	Anmerkungen speziell zur Planung im Abschnitt 7.4.....	5
3.1	Abwasser.....	5

1 Vorbemerkung

Sinn und Notwendigkeit des Ausbaus der Schienenstrecke zwischen Karlsruhe und Basel werden nicht in Frage gestellt. Somit bleibt nur das "Wie" zu beurteilen im Hinblick auf das Minimierungsgebot für Eingriffe in Natur und Umwelt.

Die vom Vorhaben ausgehenden negativen Auswirkungen gliedern sich wie in der folgenden Tabelle angegeben:

Eingriffsart	Betroffene Schutzgüter
Störung des Landschaftsbildes	Mensch, Landschaft und Erholung
Zerschneidung von Lebensräumen	Lebewesen, Klima
Störung des Grundwasserstromes	Boden, Wasser, Klima
Erzeugung von mechanischen und elektromagnetischen Schwingungen in Boden und Luft (Erschütterungen, Lärm, "Elektrosmog")	Lebewesen, Kultur- und Sachgüter, Erholung
chemische Kontamination von Boden, Grundwasser und Luft (z.B. freigesetzte Stoffe aus Unfällen mit Gefahrgut, Stoffe aus Abrieb im Normalbetrieb)	Lebewesen, Boden, Wasser, Luft, Sachgüter

Während die Intensivierung der Zerschneidung von Lebensräumen beim vorgesehenen Eingriff fast unvermeidbar ist (löbliche Ausnahme im PfA 7.4: die Gestaltung der Bahnunterquerung des Ettenbaches), sehen wir noch Minderungspotential, was nachteilige Einflüsse auf Klima, Grundwasser, Boden und vor allem den Menschen angeht.

2 Anmerkungen zur Planung im Allgemeinen

Für die Beurteilung der durch das Bauvorhaben bedingten Eingriffe ist klar, dass man sich nicht allein auf den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 7.4 beziehen kann. Insbesondere der sich südlich anschließende Abschnitt 8.0 mit seinen Überwerfungsbauwerken "hat es in sich".

2.1 Verfahrensmangel

Die Gültigkeit des zugrundeliegenden Raumordnungsbeschlusses kann allein schon wegen seines Alters von über 10 Jahren in Zweifel gezogen werden. Aufgrund der FFH-Richtlinie muss dem alten Raumordnungsbeschluss die Rechtmäßigkeit sogar abgesprochen werden (vgl. dazu Anhang II).

Folge dieses Mangels ist die Tatsache, dass die Planer der Bahn keine Ergebnisse ihrer möglicherweise durchgeführten Untersuchungen für Streckenvarianten hinsichtlich ihres Einflusses auf das angestrebte Betriebskonzept offenlegen. Das kann nur bedeuten, dass

die vorgelegte Planung lediglich aus dem Blickwinkel der Verkehrsführung als optimal erkannt wurde. Gewisse Abstriche am Betriebskonzept müssen aber tolerierbar sein, wenn man dadurch andere politische Ziele (Schonung der Natur und der betroffenen Bevölkerung) eher erreichen kann.

Deshalb fordern wir, von neutraler(!) Seite untersuchen zu lassen, ob alternative Ausbauvarianten nicht günstiger abschneiden.

2.2 Trassenalternative Offenburg-Riegel

Für den Bereich südlich von Offenburg wurden Stimmen laut, die die sog. "Birkenwald-Trasse" oder die "Herrenknecht-Lösung" fordern. Wir möchten zusätzlich folgende Alternative betrachtet wissen:

- Bündelung der NBS (überwiegend für Güterverkehr) mit der BAB A5 nicht erst im Bereich südlich Kenzingen, sondern bereits südlich Offenburg.
- Die erforderlichen Überwerfungsbauwerke könnten dann im Niedergeschwindigkeitsbereich unmittelbar nördlich des Offenburger Bahnhofes möglicherweise mit geringerem Aufwand und damit geringerem Eingriffspotential errichtet werden.
- Selbst wenn sich herausstellen sollte, dass ein viergleisiger Ausbau im Bereich Herbolzheim-Kenzingen (Streckenmitte OG-FR) nötig sein sollte, um dem "Zusammenstoß" von Nah- und Fernverkehr in diesem Streckenabschnitt auszuweichen, könnte das zumindest in der Weise geschehen, dass der Fernverkehr sich auf den beiden mittleren Gleisen bewegen würde. Die Außengleise für Nahverkehrshalte könnten dann mit außen liegenden Bahnsteigen versehen werden, die den Sicherheitsbedarf der Reisenden wesentlich besser erfüllen würden, als die von der Bahn vorgesehenen "Panikstreifen".

Dieser Alternativ-Vorschlag hat folgende Vorteile gegenüber der vorgelegten Planung:

- Die hauptsächliche Schallquelle (Güterzüge) wird durchgehend von der Wohnbevölkerung abgerückt.
- Überwerfungsbauwerke in Hochlage mit ihren Trenn- (freier Blick, freie Luftbewegung) und Schallverstärkungseigenschaften in nächster Nähe zu Tausenden von Anwohnern können entfallen.
- Überwerfungsbauwerke in Tieflage mit ihren Störeeigenschaften für den Grundwasserstrom können entfallen.

2.3 Bemessungsgrundlagen für zu erwartende Belastungen

2.3.1 Zugzahlen

Wie man der Tabelle mit den Zugzahlen (Ordner 1, Band 1, Seite 45) entnehmen kann, hat das derzeitige Schienennetz noch Kapazität frei, die selbstverständlich auch ausgenutzt werden wird, solange der Ausbau nicht abgeschlossen sein wird:

Ist-Zustand 2004:	274 Züge/Tag
Prognose-Nullfall:	316 Züge/Tag

Andererseits wird so getan, wie wenn der dann eines Tages fertiggestellte viergleisige Ausbau lediglich mit den Zugzahlen belastet würde, wie er im BVP für das Jahr 2015 (Planungshorizont) anvisiert ist:

Prognose-Planfall: 436 Züge/Tag

Das ist natürlich eine grobe Täuschung! Denn selbstverständlich wird auch die ausgebaut Strecke je nach Bedarf im Rahmen ihrer Kapazität ausgeschöpft werden:

Kapazität Rtb+ABS: 700 Züge/Tag ?

Deshalb fordern wir, dass für alle Belastungsrechnungen die **Kapazitätsgrenze** und nicht irgendein darunter liegender theoretischer Wert angesetzt wird.

2.3.2 Schienenbonus

Der sog. Schienenbonus als Korrektiv für den "empfundenen Lärm" ausgehend von schienengebundenem Verkehr im Vergleich zu anderen Lärmquellen mag seine Berechtigung gehabt haben zu Zeiten, als das Vorbeifahren eines Zuges noch zu den sporadischen Ereignissen gezählt werden konnte. Spätestens seit CIR-ELKE kann davon kaum noch die Rede sein, und mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke geht ja eine Vervielfachung der Zugzahlen einher.

Lt. Tab.5 in Ordner 12, Anlage 2, Seite 46 nimmt sich die Steigerungsrate für den Tagverkehr mit knapp 30% (von 196 Zügen im Ist-Zustand auf 253 im Prognose-Planfall) zwar noch recht bescheiden aus. (Wurden die heutigen Zugzahlen nicht übertrieben hoch angesetzt wurden, um den Wachstumswert zu drücken?) Für die Nachtzeit jedoch ist eine Steigerung von 135% (78 -> 183 Züge zwischen 22 und 6 Uhr) zu erwarten. Die Züge fahren dann alle zwei bis drei Minuten etwa im Abstand ihrer eigenen Länge und lassen ihrer Umgebung im wahrsten Sinn des Wortes keine ruhige Minute.

Auch der Bonus für das "besonders überwachte" Gleis klingt nicht überzeugend (vgl. 2.3.3). Wir fordern deshalb, diese **Pseudo-Lärmreduktionen** nicht mehr gelten zu lassen.

2.3.3 Wagenmaterial

So wie im Luftverkehr Start- und Landegebühren von der Lärmemission des betreffenden Flugzeuges abhängen, sollte auch die Fahrweg-Nutzungsgebühr für Züge einer entsprechenden Regelung unterworfen werden, um "Störenfriede" durch ökonomische Anreize auszuschalten. Ob eine solche Regelung aber in absehbarer Zeit umgesetzt und irgendwann danach auch Früchte tragen wird, ist nicht bekannt. Es ist aber gerade das aggressiv hämmernde Geräusch ausgeschlagener Achslager, das die Hauptbelästigung mit sich bringt. Dass dieser Effekt bei den Berechnungen überhaupt eine Rolle gespielt hat, ist aus den Unterlagen nicht erkennbar und wird deshalb bezweifelt.

3 Anmerkungen speziell zur Planung im Abschnitt 7.4

3.1 *Abwasser*

Die Abwasserproblematik wird im Erläuterungsbericht sehr widersprüchlich abgehandelt. Auf Seite 65 wird kategorisch behauptet, Wasser, das aus dem Gleiskörper abfließt, sei unbelastet. Realistischerweise wird dann aber auf Seite 70 eingestanden, dass stoffliche Belastungen aufgrund von Auslaugungen und Vegetationskontrolle denkbar seien. Schließlich wird auf Seite 71 darauf hingewiesen, dass es zu bahnspezifischen Schadstoffakkumulationen in den Böden kommen könne. Hier werden auch Einträge aus Abrieb erwähnt, nicht dagegen Stoffe, die bei möglichen Unfällen freigesetzt werden.

Obwohl die Gefahr einer Mobilisierung von im Boden befindlichen Schadstoffen durchaus angesprochen wird, wird die Versickerungsmulde westlich der Trasse bei km 177 ausgerechnet auf einer Altlastfläche vorgesehen!