

Gemeinsame Stellungnahme aller nach §67 LNatSchG anerkannten Verbände zum PfA 8.0 des Rheintalbahnausbaus

erarbeitet vom LNV-Arbeitskreis Emmendingen
(NABU und BUND geben eigene Stellungnahmen ab)

Inhaltsverzeichnis

1. Bahnbetriebskonzept.....	2
1.1. Trassen-Überwerfung.....	2
1.2. Art der Traktion.....	2
2. Lärm und Erschütterungen.....	2
3. Ausgleichskonzept.....	3
3.1. Minderung des Zerschneidungseffekts.....	3
3.2. Exemplarische Kritik einer Einzelmaßnahme am Fall Bleichbach.....	3
3.3. Sicherung von Ersatzmaßnahmen.....	4
3.4. Ökologische Baubegleitung.....	4
3.5. Grundwasserbetroffenheit.....	4

Die Absicht, mehr (Güter-)Verkehr auf die Schiene zu verlagern, wird ausdrücklich begrüßt. Der Planung für den Ausbau der Rheintalbahn (RtB) können wir aber nur zustimmen, wenn unsere im Folgenden dargestellten Einwände entsprechend berücksichtigt werden.

Über den konkreten Planungsrahmen hinaus stellen wir folgende politischen Forderungen an den Gesetzgeber:

- Aufhebung des Schienenbonus',
- lärmabhängige Benutzungsgebühren (von den Zugbetreibern zu entrichten).

1. Bahnbetriebskonzept

1.1. Trassen-Überwerfung

Da der Streckenausbau gemäß der vorgelegten Planung insbesondere für die Einwohner von Herbolzheim und Kenzingen massive Belastungen mit sich bringen würde, fordern wir, das Betriebskonzept der Bahn auf den Prüfstand zu stellen:

Eine Variante "Bündelung ohne Überwerfungsbauwerke bei Kenzingen" würde zwar bedeuten, dass die Überführung des schnellen Personenverkehrs von der westlichen auf die östliche Trasse weiter nördlich stattfinden müsste und damit einen sub-optimalen Betriebsablauf bedingen würde. Dem stünde aber als Vorteil entgegen, dass die Überwerfung etwa im Bereich des Offenburger Bahnhofs im Niedergeschwindigkeitsbereich angesiedelt werden könnte. Vor allem aber würde so

- eine erhöhte Schallquelle im Hochgeschwindigkeitsbereich,
- der Eingriff in den Grundwasserstrom (s.u.) im sensiblen Bereich der Riegeler Pforte und
- die Abschottung des Bleichtales zur Rheinebene hin (mit ihrer negativen Beeinflussung des Kleinklimas und der Behinderung des biologischen Austauschs über die Trasse hinweg)

vermieden.

1.2. Art der Traktion

Ein Effekt der Öffnung der Gleise für DB-fremde Transportanbieter droht mit dem Ausbau der RtB auszufern: Es sind vermehrt mit Dieselloks betriebene Güterzüge zu beobachten. Diesem Trend ist durch entsprechende Auflagen Einhalt zu gebieten, um die Abgasbelastung im Oberrheingraben nicht zu verschlimmern. Die Antriebsenergie muss elektrisch sein und bleiben.

2. Lärm und Erschütterungen

Lärm- und Erschütterungsimmissionen sind auf Basis der Kapazität der Strecke zu ermitteln und nicht bezogen auf einen künstlich per Bundesverkehrswegeplan avisierten Prognosehorizont 2015, der nur einer Teilnutzung in einer Übergangsphase entspricht.

Ferner ist eine Nachbesserung von Schutzmaßnahmen für den Fall vorzuschreiben, dass der Schienenbonus vom Gesetzgeber aufgehoben wird.

Eine Art der Nachbesserung könnte darin bestehen, Schallpegel festzulegen, die nicht überschritten werden dürfen. Um die Umsetzung von Maßnahmen zur Schallvermeidung und -minderung am fahrenden Material zu forcieren, sind dann diese Grenzpegel im Laufe der Zeit zu erniedrigen (parallel zur Erhebung einer „Lärmmaut“, die oben bereits als politische Forderung genannt wurde und eine Aufwertung für den gesamten europäischen Schienenverkehrsverbund darstellen würde).

3. Ausgleichskonzept

Frühzeitig wurde unter der Ägide des RP ein Arbeitskreis Grünkonzept ins Leben gerufen. Ein wichtiges Ziel war dabei, sich nicht in Kleinmaßnahmen zu verzetteln, sondern die Umsetzung von Schwerpunktmaßnahmen zu erreichen, die sonst aufgrund ihrer Dimension nur wenig Realisierungschancen haben. Dazu gehörte eine ökologische Aufwertung unserer Fließgewässer durch Rückverlegung von Dämmen, naturnahen Bachbetten und "überdimensionierten" Durchlässen (für Flußbett und Uferzone) unter der neuen Bahntrasse hindurch. Letzteres sollte den Zerschneidungseffekt des Bahnbaus für Tiere mindern, die sich bodennah fortbewegen.

3.1. Minderung des Zerschneidungseffekts

Die vorgelegte Planung berücksichtigt die o.g. Zielvorgabe nicht, indem sie sich, was Gewässerdurchlässe angeht, allein an der Situation orientiert, wie sie in den letzten Jahrzehnten von den Bahnplanern geschaffen wurde. Sie lässt auch unberücksichtigt, dass dadurch bereits prekäre Situationen bei Hochwasserereignissen heraufbeschworen wurden (vgl. Stellungnahme von Herrn Hubert Dinkel aus Herbolzheim). Für einen biologischen Austausch unter der ausgebauten Bahntrasse hindurch sind die geplanten Brücken-Dimensionen nicht geeignet; wir fordern bei Bachdurchlässen beidseitig 5 Meter breite Uferstreifen.

3.2. Exemplarische Kritik einer Einzelmaßnahme am Fall Bleichbach

Die vorgelegte Planung berücksichtigt die o.g. Zielvorgabe auch nicht, indem sie die „falsche“ Ersatzmaßnahme auswählt. Bekanntlich wurden in der Konzeptphase von der Stadt Herbolzheim zwei Ersatzmaßnahmen an der Bleiche vorgeschlagen:

E24: Uferstreifen im Abschnitt Bleichheim-Wagenstadt,

E25: Renaturierung mit Dammrückverlegung im Bereich vor der Autobahn.

Obwohl es keiner dieser beiden Vorschläge schaffte, in die Kategorie I des Grünkonzeptes aufgenommen zu werden, erscheint trotzdem ausgerechnet E24 unter der neuen Bezeichnung E2 im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP). Die vorgeschlagene Maßnahme E25 andererseits entsprach voll der Intention des Arbeitskreises Grünkonzept und sollte deshalb eher in den LBP eingehen.

Obwohl man E24 aus der Biotopvernetzungsplanung des Büros Seliger aus den Jahren 1998/99 formell ableiten kann, wird man bei genauerem Hinsehen Zweifel kriegen, ob diese Maßnahme wirklich mit höherer Priorität zu verwirklichen sei als andere Vorschläge.

Zitat aus dem Seliger-Papier, das dem Bleichbach zwischen Bleichheim und Wagenstadt eigentlich eine recht gute Beurteilung erteilt:

"Bei dem gesamten Abschnitt westlich der K 5117 bis südlich Tutschfelden, der [seitens der §-24a-Kartierung] nicht als naturnaher Abschnitt ausgewiesen wurde, dürfte es sich aber zumindest um einen Grenzfall eines naturnahen Baches handeln. Dieser Abschnitt weist eine gute Fließgewässerdynamik mit Prall- und Gleithängen, sowie Uferabbrüchen und Mäandern auf. Eine Uferbefestigung war zumindest weitgehend nicht erkennbar. Er wurde daher als naturnaher Fließgewässerabschnitt in der Bestandskarte dargestellt und bewertet. In diesem Abschnitt wird er von unterbrochenen Auwaldstreifen, Feuchtgebüschchen, Ufer-Röhrichten und gewässerbegleitenden Hochstaudenfluren eingefasst."

Trotzdem werden Verbesserungsmaßnahmen vorgeschlagen, denn es folgt:

"Während der Kirnbach außerhalb der Siedlungsbereiche durchweg von Grünland begleitet wird, findet sich entlang des Bleichbaches zwischen Bleichheim und Wagenstadt großflächig Ackerland, das bis unmittelbar

an die Ufer reicht. Hierdurch kommt es zu Nährstoff- und Spritzmitteleinträgen. Für die entsprechenden Abschnitte wurde daher vordringlich die Einrichtung von Uferschutzstreifen vorgeschlagen. Für den Bleichbach wird die Aufstellung eines Gewässerentwicklungsplanes als dringend zweckmäßig angesehen."

Hierbei handelt es sich aber eigentlich um Herbolzheims ureigenste Hausaufgaben, die bisher auf die lange Bank geschoben wurden. Ob sich bei der Erstellung eines Gewässerentwicklungsplanes – sofern es überhaupt einmal dazu kommen wird - dann tatsächlich auch die Ausweitung von Uferschutzstreifen als sinnvoll herausstellen wird, sei noch dahingestellt. Möglicherweise genügt es, die bestehenden gesetzlichen Anforderungen in dieser Hinsicht durchzusetzen. Was den Schadstoffeintrag angeht, so sollte dieser durch Messungen am Anfang und Ende des Bachabschnittes zunächst manifestiert werden. Auf keinen Fall scheint es angebracht zu sein, jetzt mit einer nur vermutlich sinnvollen (Unter-)Maßnahme mit untauglichen Mitteln (auf Privatgrund!) zu beginnen.

3.3. Sicherung von Ersatzmaßnahmen

Ersatzmaßnahmen auf Privatgrund, die lediglich dinglich abgesichert werden, sind schlichtweg untauglich. Wer soll garantieren, dass solche Maßnahmen auch umgesetzt werden? Da müssten doch oftmals zig Grundstückseigentümer Hand in Hand arbeiten, um das gesetzte Ziel zu erreichen. Das ist illusorisch!

Wir fordern deshalb, dass Grund und Boden für jede Einzelmaßnahme in öffentliches Eigentum überführt wird und dass Entsorgungswege für anfallendes Schnittgut aufgezeichnet werden.

3.4. Ökologische Baubegleitung

Die Kontaktdaten der jeweiligen Ansprechpartner sind bekannt zu geben, um auch dem ehrenamtlichen Naturschutz die Möglichkeit zur Kooperation zu geben, wenn es beispielsweise um die Beschaffung von autochthonem Pflanzgut oder um die Entsorgung von Schnittgut geht.

3.5. Grundwasserbetreffenheit

Bei der Grundwasserbetreffenheit wird im LBP (3.3.1) lediglich die durch Versiegelung verminderte Neubildung genannt. Durch Absenkungen der Trasse im Bereich der Überwerfungsbauwerke wird jedoch auch der Grundwasserstrom beeinflusst. Es kommt zu einem Anstau und zu erhöhter Geschwindigkeit im Ausweichbereich. Eine Wertung dieser Folgen wird vermisst. Möglicherweise stammt die von den LBP-Autoren angenommene geringe Auswirkung auf die Grundwasserhydraulik noch aus der Zeit, als die Überwerfungsbauwerke in Hochlage konzipiert waren.

(So wie auch die Höhen- und Breitenangaben der Trasse im LBP nicht dem aktuellen Stand der technischen Planung entsprechen.)