

Initiative „Schutz vor Bahnlärm“ informiert

Variante 12 für Lärm im Jahr 2025 „nicht zukunftstauglich“



Die Entwicklung einer zukunftstauglichen Lösung des Bahnlärms darf nicht allein der Ban überlassen werden Foto: bg

(kso). „Mit fast 700 qualifizierten Einwendungen war der bisher zu verzeichnende Widerstand der Hockenheimer Bevölkerung gegen die Lärmschutzpläne der Bahn bei Weitem erfolgreicher als erwartet“, konstatiert Konrad Sommer von der Initiative „Schutz vor Bahnlärm“. Die Mitglieder befassen sich nach dem Ende der Einwendungsfrist nun mit der Vorbereitung der zukünftigen Auseinandersetzung mit der DB Netz AG.

Die derzeitige Prüfung der eingereichten Einwendungen durch das Regierungspräsidium in Karlsruhe bietet hierfür nur eine vergleichsweise kurze Verschnaufpause. „Wir gehen davon aus, dass es Anfang Juli zu einer offiziellen Anhörung der Einwender kommt“, so Lothar Gotthardt.

Die wesentliche Frage dabei ist, wie man den Protest zukünftig organisieren soll. Eine lockere „Initiative“, die ohne finanzielle Mittel und nur auf Basis des persönlichen Engagements einiger Freiwilliger abläuft, wird für eine erfolgreiche Fortsetzung des Widerstands nicht ausreichen. Um die zukünftige Organisationsform der Initiative anzupassen, finden derzeit viele Gespräche mit der Stadt Hockenheim, Rechtsberatern und Bürgerinitiativen statt.

Protestinitiativen

Kürzlich besuchten deshalb einige Vertreter der Initiative „Schutz vor Bahnlärm“ Herrn Dr. Roland Diehl, Vereinsvorsitzender der Bürgerinitiative MUT e.V. und Sprecher der IG Bohr, einem Zusammenschluss mehrerer Bahnlärm-Bürgerinitiativen in Südbaden. Diese Protestinitiativen sind seit etwa zehn Jahren aktiv und ihre Bilanz kann sich durchaus sehen lassen. Durch Aktivitäten der IG Bohr und

ihrer Mitgliedsvereine wurde die Bahn bisher gezwungen, auf einer Gleisstrecke von ca. 142 Kilometern zusätzlich etwa 900 Millionen Euro in aktiven Lärmschutz zu investieren. Der IG Bohr sind heute sieben Einzelvereine angeschlossen, hinter denen wiederum 22.000 Einzelpersonen als Mitglieder stehen.

Baden 21

Die einzelnen Lärmschutzinitiativen entlang des südbadischen Teils der Rheintalbahn wurden inzwischen in einem Projekt mit dem bezeichnenden Namen „Baden 21“ zusammengefasst. Das gesamte Projekt wird heute von einem Projektbeirat koordiniert, in welchem Vertreter der Deutschen Bahn, des Bundesverkehrsministeriums, der Landesregierung Baden-Württemberg, der einzelnen Landkreise, der Gemeinden und der IG Bohr sitzen.

Überfall-Kommando

Ein per „Überfall-Kommando“ inszeniertes Planfeststellungsverfahren, wie es die Bahn derzeit in Hockenheim anstrebt, ist in Südbaden durch die Existenz des Baden 21-Projektbeirats nicht mehr anzuwenden. In Südbaden muss sich die Bahn mit höchst kreativen

Lösungen auseinandersetzen. Dabei plädieren die Repräsentanten der IG Bohr häufig für eine Kombination aus Gleistieferlegung und Lärmschutz-Galerie, die wiederum eine Kombination aus einer vertikalen Lärmschutzwand und einer partiellen horizontalen (d.h. bis zur Gleismitte reichenden) Überbauung des Gleiskörpers durch ein Dach besteht. Diese Lärmschutz-Galerie führt auf Grund der speziellen Art der Schallbrechung zu besonders günstigen Lärm-Immissionswerten und wäre nach derzeitigem Kenntnisstand auch für die Hockenheimer Situation ein äußerst wirksamer „Schallbrecher“.

In Anlehnung an entsprechend positive Erfahrungen bei der Bekämpfung von Fluglärm weist die IG Bohr allerdings auch regelmäßig darauf hin, dass auch Nachfahrverbote oder massive Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Ortsdurchfahrten den schädlichen Lärmpegel des Güterbahnverkehrs einschränken können.

Externe Kosten

Die IG Bohr vertritt jedoch eine weitere, auch für Hockenheim sehr wesentliche These: sie spricht von der Internalisierung externer Kosten. Damit ist gemeint, dass auch langfristige Folgekosten eines Infrastrukturprojekts grundsätzlich direkt in die Projektkalkulation einzurechnen sind. Für Hockenheim heißt das zum Beispiel, dass mit der Realisierung der aktuell beantragten Maßnahme ein Verlust an Immobilienwerten in Höhe von ca. 120 Mio. Euro verbunden ist. Dieser Verlust taucht jedoch in der Gegenrechnung der Deutschen Bahn gar nicht erst auf. Ebenso wenig die zu erwartenden Zusatzkosten im Gesundheitsbereich sowie strukturelle Kosten, die als Folge der Veränderung von Sozialstrukturen in der Gemeinde in noch unbekannter Höhe eintreten werden.

Gespräch in Berlin

Neben Dr. Diehl ist auch der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Michael Odenwald Mitglied des

Baden 21-Projektbeirats. Dieser lud, auf Vermittlung des CDU-Bundestagsabgeordneten Olaf Gütting, kürzlich eine Hockenheimer Delegation, bestehend aus dem Hockenheimer Oberbürgermeister Dieter Gummer, CDU-Stadtrat Markus Fuchs, Gerhard Weber von der Stadtverwaltung und Lothar Gotthardt von der Initiative „Schutz vor Bahnlärm“, zu einem Gespräch über die Bahnlärmproblematik nach Berlin ein. (Siehe dazu Bericht auf Seite 4)

Keine effektive Lösung

Die bisher erlangten Erkenntnisse der Initiative „Schutz vor Bahnlärm“ machen deutlich, dass keine der von der Bahn bisher vorgeschlagenen Alternativen und Varianten zu einer effektiven Problemlösung führen wird. Dass die derzeit von der Bahn beantragte Variante, die sog. V07, völlig am eigentlichen Problem vorbeientwickelt wurde, ist bei allen befragten Experten unstrittig. Die von der Stadt Hockenheim alternativ eingeforderte Variante V12 wäre als mögliche Zwischenlösung zwar wahrnehmbar und annähernd in der Lage, die aktuell auftretende Lärmbelastung zu eliminieren, wäre jedoch im Hinblick auf die für 2025 zu erwartenden Belastungen bereits wieder völlig unzureichend und somit nicht zukunftstauglich.

Lebensstandort sichern

Nach den Gesprächen mit Vertretern der IG Bohr geht die Initiative deshalb davon aus, dass nur eine innovative und nicht ausschließlich an Realisierungskosten orientierte Lösung sicherstellen kann, dass Hockenheim auch 2025 noch ein attraktiver und gesunder Lebensstandort ist. „Die Entwicklung einer gleichermaßen menschenverträglichen, umweltgerechten und zukunftstauglichen Lärmschutzlösung können wir offensichtlich nicht der Bahn überlassen. Deshalb brauchen wir in Hockenheim dringend einen unabhängigen und sachkundigen Projektpartner, um unsere Ansprüche gegenüber der Deutschen Bahn weit über das aktuelle Antragsverfahren hinaus deutlich zu machen“, fasst die Initiative ihren Anspruch zusammen.