

Bürgertrasse: Die Variante der Kommunen und der BI MUT in den Streckenabschnitten 8.3 und 9.0 der Rheintalbahn

Alternativ zur von der Bürgerinitiative MUT vorgeschlagenen Tunnelvarianten haben die von der Bahnplanung betroffenen Gemeinden Schallstadt, Hartheim, Bad Krozingen, Heitersheim, Eschbach und Buggingen auf Initiative ihrer Bürgermeister beim in Bahnplanungen anerkannt kompetenten Ingenieurbüro Krebs und Kiefer (KuK) eine Variantenplanung (sog. KuK-Variante oder Bürgertrasse) in Auftrag gegeben, die technisch und finanziell einen Kompromiss zwischen der Billiglösung der Bahn und der von MUT geforderten Tunnelösung darstellt. Die Bürgermeister und die Bürgerinitiative MUT betrachten den Tunnel zwischen Mengen und Buggingen nach wie vor als die beste Lösung für den Ruhe- und Gesundheitsschutz, die Bewahrung des Landschaftsbildes, einen umfassenden Ackerflächenschutz und sämtliche Umweltbelange. Die Bürgertrasse bedeutet jedoch einen gerade noch akzeptablen Kompromiss, da sie praktikable Lösungen für eine Reihe neuralgischer Punkte der von der Vorhabenträgerin vorgeschlagenen Antragstrasse hinsichtlich Lärm, Landschaftsbild und Ackerflächenverlust bietet. Die Alternativplanung sieht vor, die Trasse auf der Raumordnungstrasse in Tieflage so zu führen, dass sie mit Ausnahme eines sehr kurzen Abschnitts südlich von Mengen/Munzingen stets über dem Grundwasserspiegel liegt. Seitlich sind steile Böschungen mit einer Polsterwand konzipiert, um den Geländeverbrauch zu minimieren. Die Trasse wird auf der gesamten Strecke zu 30 Prozent tunnelartig mit so genannten Landschaftsbrücken "überdeckelt", die als Gelände auch für den Ackerbau nutzbar sind. Vorteil dieser Variante gegenüber der Bahnlösung ist die Lärmreduzierung auf ein Drittel. Eine relativ geringe Lärmbelastigung von 47 Dezibel wird bereits in einer Entfernung von 400 bis 500 Metern von der Trasse erreicht, während die Bahnlösung dies erst zwischen 1400 und 1500 Metern schafft. Die Längenausdehnung der erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen beträgt deutlich weniger als die Hälfte, die Anpassung der Straßen minimiert sich auf gut ein Fünftel und auch beim Flächenverbrauch 10% (ca. 7 ha) eingespart. Für die Landschaft, das Wohnumfeld, für die Kultur- und Erholungsfunktion der Region bringt die Bürgertrasse deutliche Verbesserungen, von denen alle Schutzgüter gleichermaßen profitieren.

Die wesentlichen Merkmale der Bürgertrasse gehen aus den folgenden Abbildungen hervor:



Abbildung 1: Die auftraggebenden Gemeinden

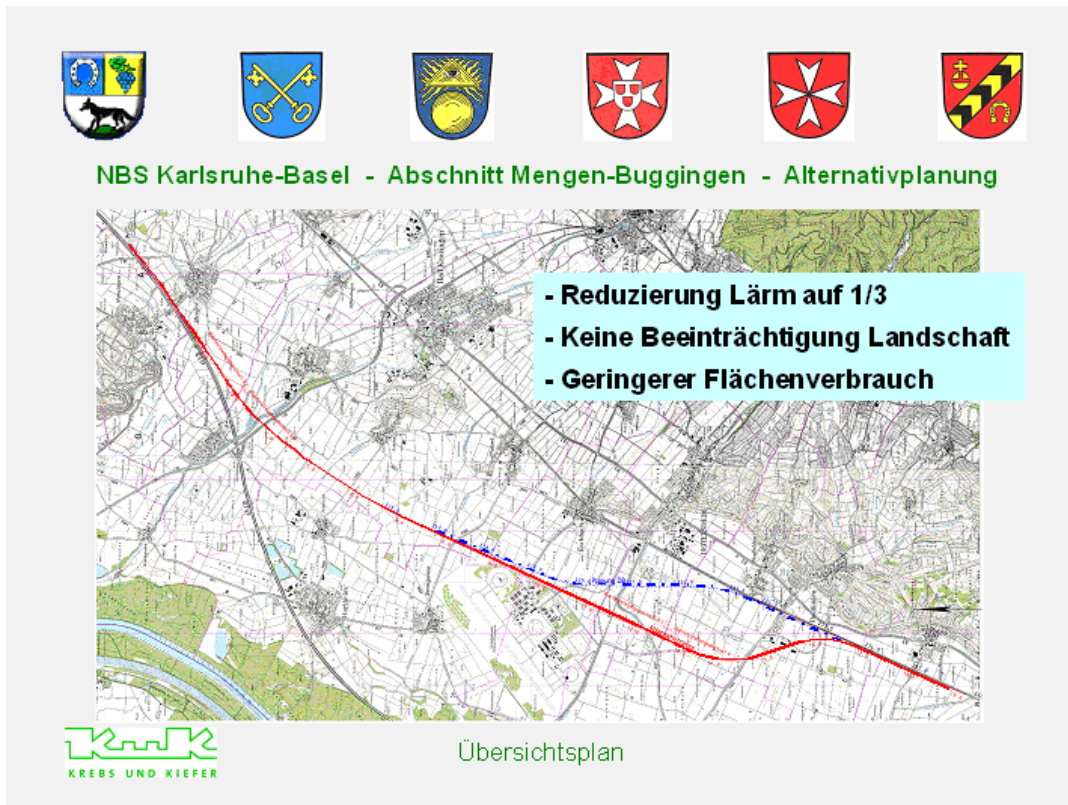


Abbildung 2

Obwohl die Bürgertrasse länger ist als die Antragstrasse der Bahn ergibt sich durch die Landschaftsbrücken und die stark reduzierte Zahl der Querungsbauten eine zehnpromtente Reduzierung im Flächenverbrauch.

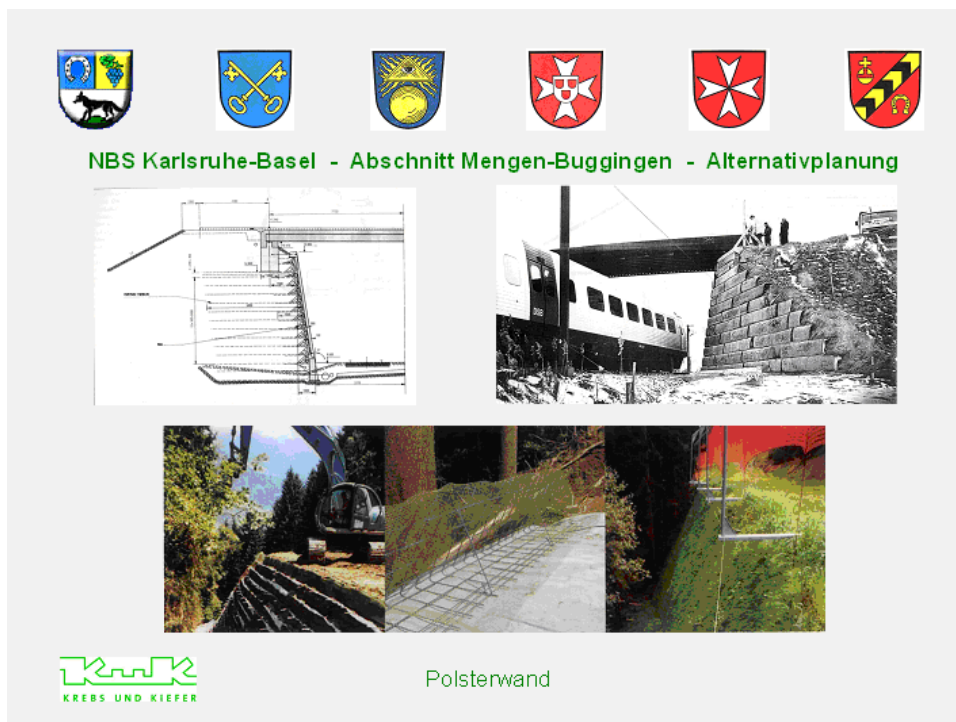


Abbildung 3

Polsterwände tragen wegen ihrer Steilheit erheblich zur Minimierung des Flächenverbrauchs bei und bieten zudem einen ausgezeichneten Lärmschutz.

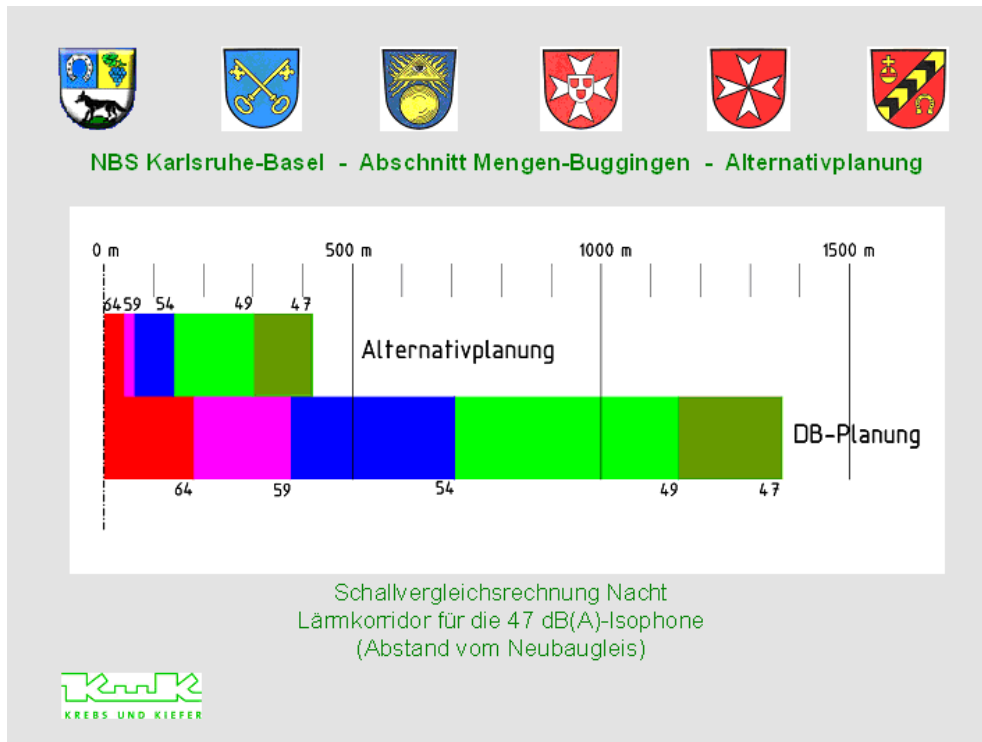


Abbildung 4

Durch die Charakteristika der Bürgertrasse schrumpft die 47 dB(A)-Isophone von fast 1400 m Abstand von Neubaugleis auf 420 m, ein enormer Fortschritt und ein Segen für die lärmgeplagten Bürger. Die vorgeschlagene Lösung entspannt damit das Konfliktpotenzial bezüglich der Schutzgüter ‚Mensch, Wohnen/Wohnumfeld‘ ganz erheblich. Die Ausdehnung von Schallschutzwänden wird zum Wohle des Landschaftsbilds stark reduziert, passive Schallschutzmaßnahmen werden gänzlich überflüssig. Immobilienwertverluste werden ebenfalls minimiert. Erschütterungseinwirkungen kommen praktisch nicht vor.

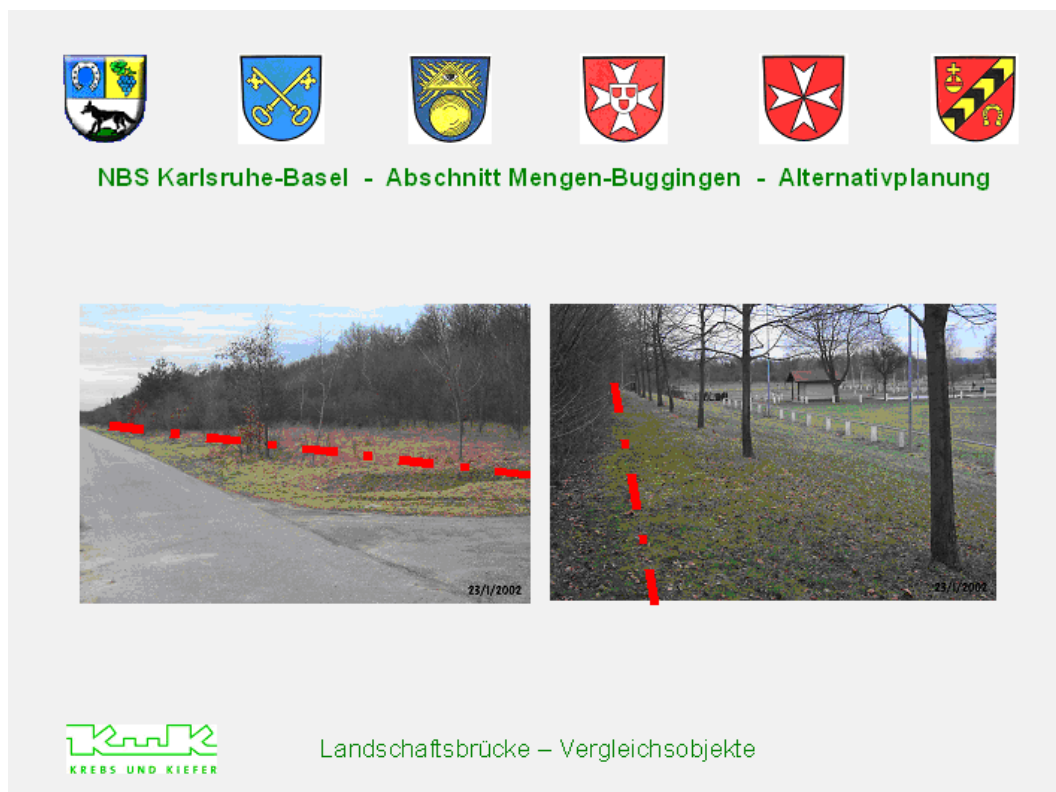


Abbildung 5

Landschaftsbrücken reduzieren die Zerschneidungswirkung erheblich, erlauben Wildwechsel und die landwirtschaftliche Nutzung der Brückenflächen.



Abbildung 6: Lärmkorridore im Vergleich: Die Ausdehnung des 47 dB(A)-Korridors
 a) bei Ausführung der DB-Antragstrasse in Rot
 b) bei Ausführung der Bürgertrasse in Grün

NBS Karlsruhe-Basel - Abschnitt Mengen-Buggingen - Alternativplanung

Merkmale	DB-Planung	Alternativplanung
Gleislängen	57.800 m	59.900 m
Anpassung Straßen	40.000 m ²	8.500 m ²
Schallschutz	15.600 m	6.000 m
Flächenverbrauch	Ca. 77 ha	Ca. 71 ha
Wohnen / Wohnumfeld	--	++
Erholung / Kur	--	++
Tiere und Pflanzen	-	+
Boden	-	+
Grundwasser	o	o
Oberflächengewässer	-	+
Landschaft	--	++
Klima / Luft	+	+
Kultur und sonstige Sachgüter	-	+

Technische Parameter und Abwägung der Schutzgüter

Abbildung 7

Der Vergleich der Bürgertrasse mit der vorgelegten Bahnplanung fällt eindeutig zugunsten der Bürgertrasse aus, die sich somit als überlegene Lösung für eine Trassenrealisierung geradezu anbietet.



NBS Karlsruhe-Basel - Abschnitt Mengen-Buggingen - Alternativplanung

Gegenüber DB-Planung:

⇒ Reduzierung Lärm auf ca.	1/3
⇒ Reduzierung Flächenverbrauch	6 ha
⇒ Beeinträchtigung Landschaftsbild erheblich reduziert	
⇒ Kur- und Erholungsfunktionen erheblich verbessert	
⇒ Mehrkosten ca.	159 Mio EUR
⇒ Zum Vergleich Mehrkosten DB-Tunnel	326 Mio EUR



Bewertung

Abbildung 8

Die Vorteile der Bürgertrasse sind derartig gravierend, dass ihre Zusatzkosten, die sich gegenüber der Tunnellösung um 167 Millionen Euro reduzieren, mehr als gerechtfertigt sind.