

**Bahnausbau am Oberrhein – Abschnitt 9.1 – Bereich Eimeldingen -
Ärger mit der DB in Vergangenheit und Gegenwart !
-- und in der Zukunft ?**

Wo blieben (bleiben) unsere Volksvertreter im Land und Bund ??..

Nur Lippenbekenntnisse ohne Wirkung ?!!!

Seit Beginn der konkreten Ausbaupläne der DB im Jahr 1982 sind wir Eimeldinger Bahnanlieger bemüht, die Belastungen der jeweils Betroffenen und die der ganzen Gemeinde durch den Ausbau der Schienenstrecke Offenburg-Basel in erträglichen Grenzen zu halten. - Inzwischen jedoch sind wir immer mehr frustriert und empört darüber, wie beim Vollzug des Projekts unsere berechtigten Interessen rücksichtslos ignoriert werden und unsere Lebensqualität weit über das zulässige Höchstmaß hinaus beeinträchtigt wird. -- Mit Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten schon jetzt bis 160 kmh für Personen- und IC-Züge sowie 100-120 km/h der Güterzüge erhöhten sich die Dauerbelastung – Lärm bis auf 74 Dezibel und dies, bei einem gesetzlich zulässigen Wert von 54 Dezibel tags und 48 nachts. Die Zugzahlen sind seitdem ebenfalls (dank SirElke) bis an ihre Höchstgrenzen gestiegen und erreichen durch die jetzt noch vorgenommene Sanierung der bereits bestehenden Rheintal- Gleise eine weitere Zunahme des Lärmpegels um ca. 1,2 Dezibel.- Ganz gravierend sind durch den Einbau von Beton - anstelle der alten Holzschwellen die Erschütterungen vor Ort gestiegen . Letzteres bezweifeln jedoch die Verantwortlichen des DB – Ausbau - Teams und möchten gern diesen Zustand als Grundlage, plus 15 % Zuschlag, mit als oberem Grenzwert für das 3. und 4. neue Gleis festgeschrieben haben. Diese Praxis wurde der DB in der Planfeststellung für den Abschnitt 9.1 von der EBA (Eisenbahn Bundesamt) in Bonn und von dem Verwaltungsgericht aus Mannheim zugesprochen. Ausserdem besteht für die DB ein aus heutiger Sicht nicht mehr verantwortbarer sog. 5%iger Schienenbonus gegenüber anderen Lärmverursachern !

Die inzwischen im Bau befindliche Streckenoptimierung durch ein drittes und viertes Gleis wird den Schienenverkehr auf bis zu 350 Züge täglich, mit noch höheren Geschwindigkeiten täglich erhöhen und damit auch die unzumutbaren Belastungen für uns drastisch steigern. – Die 3 bis 4 Jahre lange Bauzeit wird uns, aus der Erfahrung heraus, noch mit viel Ärger und weiteren Auseinandersetzungen mit der DB – Ausbau begleiten.

(Beispiele sind genug vorhanden: Rottenwarnanlage , Schallschutz, Bushaltestelle , Park Ride – Parkplätze für die Bahnkunden, Beeinträchtigungen der Verkehrswege im Bahnhofsbereich, Schmutz und Lärm usw. usw.)

Inwieweit die aktiven Lärminderungsmaßnahmen ,durch die, jetzt zwischen DB – Bau und der Gemeinde ausgehandelten 4 m – hohen Schallschutzwände zumindest den Lärmpegel senken werden , wird sich erst nach deren Installation bewerten lassen. Wer und in welcher Form die Berechtigung von den angetönten passiven DB- Massnahmen des Lärmschutzes zu erwarten haben, sind bis auf Lippenbekenntnisse des Projektleiters der DB- Herrn Haid noch nicht festgestellt.

Auch hier sind wieder mit Schwierigkeiten bei der berechtigten Anerkennung als Betroffener und bei der Wahl der lärmreduzierenden - Massnahme zu erwarten.

Ausser gesundheitlichen Aspekten werden die Bahnanlieger weiterhin durch den noch ganz massiven Wertverlust ihrer Immobilien getroffen!-

Der Versuch unserer Gemeinde und der betroffenen Bahnanlieger, auf juristischem Weg die geforderte, ursprünglich auch geplante und versprochene Tieflage der neuen Gleise

durchzusetzen, wurde vom Gericht abgeschmettert. Bei der rigorosen, kompromisslosen Haltung der Verwaltungsrichter und ihres Urteils bleibt ein schaler Geschmack einer evtl. politischen Einflussnahme auf diese Entscheidung, zurück. Anderswo, etliche Kilometer nördlich von Eimeldingen, hatten Initiativen mit ähnlichen Zielsetzungen auch dank starker Unterstützung von Politik und Wirtschaft mehr Glück. Nicht zuletzt deshalb fühlen wir uns zu Bürgern zweiter Klasse degradiert, deren Lebensqualität der rigiden staatlichen Interessenpolitik - die Bahn ist ja bekanntlich ein Staatsbetrieb - offenbar rücksichtslos geopfert werden kann.

Wir sind auch enttäuscht über die Wirkung der wenigen politischen Helfer und noch mehr, wie gesamthaft gesehen, wenig Unterstützung, die wir vom Land Baden-Württemberg bei unserem Anliegen erhalten haben. - Erst seit das „Milliardenloch“, - Stuttgart 21 - aktuell die Landes- und Bundespolitik beherrscht, sind Lippenbekenntnisse aus diesen Kreisen zu hören, wohl wissend, dass der Zug für unsere Gemeinde abgefahren und an den vollendeten Tatsachen nichts mehr zu ändern ist. -

Das ganze Problem Eimeldingen wurde mit der politischen Entscheidung, das einige Jahre alte, technisch überholte Raumordnungsverfahren mit nur einem zusätzlichen 3. Gleis noch als Grundlage unverändert für den 4-gleisigen Ausbau zu verwenden. Nur die zugesagte Tieflage nach dem Katzenbergtunnel wurde der Kostenersparnis geopfert und gestrichen! Was hier verbrochen wird, eine Dorfgemeinschaft sichtbar mit drei 4 m hohen Lärmschutzwänden zu trennen, spricht jedem Ortsbild Hohn.

Um nicht missverstanden zu werden: Wir akzeptieren die Neubaustrecke als eine zur Zukunftssicherung des Staatunternehmens Deutsche Bahn erforderliche Maßnahme. Wir können jedoch nicht unwidersprochen hinnehmen, dass die Gemeinde Eimeldingen insbesondere die unmittelbar an der Bahn Wohnenden dafür gesundheitlichen und materiellen Schaden in ungebührlichem Ausmaß in Kauf nehmen müssen!.

Bahnanlieger
Eimeldingen

06.03.08

Adolf Hügel
Blauenstr. 13
79591 Eimeldingen

und weitere 24 Unterstützer von Betroffenen