



TOP 10 Resolutionen

Datum: 22. November 2014
Erstellt durch: NABU Bezirksverband Südbaden und Fachschaft für Ornithologie Südlicher Oberrhein

Kornwestheimer Resolution des NABU Baden-Württemberg zum Ausbau der "Rheintalbahn" (DB) zwischen Offenburg und Riegel/Kaiserstuhl

Der NABU Baden-Württemberg begrüßt den von der DB geplanten Ausbau der Rheintalbahn durch zwei neue Güterzuggleise als einen wichtigen Schritt zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und zur Stärkung des ÖPNV auf den bestehenden Gleisen. Der NABU ist für einen zügigen und zeitnahen Ausbau der Rheintalbahn. **Der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel muss dabei entlang der bestehenden Trasse („Bündelungstrasse“) erfolgen, weil diese die Anliegen von Mensch und Natur bestmöglich berücksichtigt.**

Begründung

Die Rheintalbahn verläuft zwischen Offenburg und Riegel entlang der historischen Siedlungsachse am östlichen Rand der Rheinebene – mit Städten und großen Dörfern und eher Überbleibsel der ehemaligen Naturlandschaft. Wie auf dem nördlich anschließenden Abschnitt Karlsruhe- Offenburg mit ähnlichen Siedlungs- und Landschaftsstrukturen schon realisiert, sind die zwei neuen Gleise unmittelbar auf der Westseite der bestehenden Gleise geplant. Nach einer Entscheidung des Innenministeriums Baden-Württemberg von 1990 konnte wegen der eindeutigen Planungslage auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden, ein Raumordnungsbeschluss des Regierungspräsidiums von 2002 sicherte die Planung.

Seit etlichen Jahren verlangen Bürgerinitiativen und Verwaltungen von verschiedenen Anliegergemeinden alternativ einen Neubau der beiden Gleise auf der Ostseite der Bundesautobahn A5 ("Autobahnparallele") und gewannen die Unterstützung der Mehrheit der Regionalpolitiker. In der politischen und behördlichen Diskussion dominieren weitgehend Lärmschutzaspekte als das fundamentale Anliegen einiger Anrainer.

Der NABU wendet sich aus einer Reihe wichtiger Gründe entschieden gegen die Autobahnparallele:

- Eine Autobahnparallele wäre nur mit erheblichen Eingriffen in Schutzgebiete und dort vorkommende Tierpopulationen realisierbar, weil im Bereich der Autobahn etliche, teilweise große Natura 2000- und Naturschutzgebiete liegen.
- Bei der Realisierung einer Autobahnparallele würden die Zersiedlung der Flächen östlich der Autobahn forciert und weitere naturnahe großflächige Wälder oder Wiesengebiete allmählich entwertet.
- Die durch die Autobahn eingeschränkte Vernetzung von Natura 2000-Gebieten würde stark vermindert, sodass das gesetzlich verlangte Kohärenzgebot nicht mehr erfüllbar wäre.
- Die Autobahn verläuft mitten in der Rheinebene, wo trotz Autobahn und moderner Siedlungen und Gewerbegebieten großflächig naturnahe Landschaften erhalten geblieben sind.

- Der Flächenverbrauch einer Autobahnparallele wäre mit etwa 238 ha viel größer als jener der Bündelungstrasse mit etwa 141 ha, wobei durch eine zur Autobahn parallele Trassenführung zu einem wesentlich höheren Grad naturnahe Flächen betroffen wären.
- Der Bau der Bündelungstrasse würde erwiesenermaßen zu keinen erheblichen Eingriffen in Natura 2000-Gebiete und Naturschutzgebiete führen, mit Hilfe von Kompensationsmaßnahmen wäre das Kohärenzgebot von Natura 2000 eindeutig einzuhalten.
- Lärmschutz: Zur Minimierung des durch den Betrieb des 3. und 4. Gleises entstehenden Lärms und damit der Belastung von Mensch und Natur fordert der NABU sehr deutlich die Abschaffung des Schienenbonus und einen optimalen Lärmschutz für die Bevölkerung in den betroffenen Gemeinden, auch über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus.

Fazit

Ein erheblicher Eingriff in Natura 2000-Gebiete beim Bau einer Autobahnparallelen wäre nur zulässig, wenn keine zumutbare Alternative vorhanden wäre. Diese steht aber mit einer in Bezug auf den Lärmschutz optimierten Bündelungstrasse eindeutig zur Verfügung.

Verabschiedet von der NABU-Landesvertreterversammlung Baden-Württemberg

Kornwestheim, 22. November 2014