

Warum eine Bürgerinitiative?

Stellen Sie sich vor: In einem Haushalt wohnt ein Ehepaar, beide 40 Jahre alt, der 80-jährige Großvater und das gerade geborene Baby. Sie brauchen einen Elektro-Rollstuhl für den Großvater und eine Erstausrüstung fürs Baby. Sie gehen aufs Rathaus, weil Sie wissen, es gibt eine finanzielle Unterstützung. Der Mitarbeiter hört sich alles an und sagt: Im Mittel ist die Familie 40 Jahre alt. Zu jung für einen Rollstuhl, zu alt für Babyausstattung. Einen Rollstuhl könnte ich sowieso nicht finanzieren, der ist zu teuer. Einen Spazierstock schon, der ist günstig. Besser als gar nichts – sagen Sie – geben zu bedenken, dass der Großvater nicht durch die Haustür kommt, weil diese so schwer aufgeht. Auch gut, sagt der Mitarbeiter, dem Grunde nach haben Sie einen Anspruch darauf, dass eine leicht zu öffnende Tür eingesetzt wird. Sie denken Sie bekommen eine neue Tür? Da denken Sie falsch.

Was hat diese frei erfundene Geschichte mit dem Problem des Bahnlärms in Hockenheim zu tun? Auch wenn Vergleiche hinken: Die Gutachter der Bahn gehen von einem sogenannten Lärm-Mittelungspegel aus. Der Bahnlärm, der auf Ihre „Wohninheit“ (WE) einwirkt, wird in einem besonderen Mittelwert errechnet. Lärmspitzen werden teilweise heruntergerechnet. Dies ergibt den Mittelungspegel, der niedriger ist als die Spitze, die Sie aus dem Schlaf reißt. Davon darf die Bahn dann nochmals 5 dB(A) abziehen, den „Schienen-Bonus“.

Was nützt diese Berechnung? Offen gestanden wenig, denn der Krach kommt nicht rechnerisch an, sondern wirklich. Aber das Vorgehen ist (noch) rechtens. Nun hat die Bahn nach Jahrzehnten und mit gerichtlichem Druck zugestanden, die Hockenheimer zu entlasten. Auf vielen hundert Seiten ist dargelegt wo, wie, warum Lärm entsteht und bei wem er wie ankommt.

Die Gutachter haben festgestellt, welche Lärmschutzvariante „befriedigend“ ist. Leider kostet die eine

Stange Geld. Die Bahn greift zu einem legalen „Trick“: Sie nutzt eine „Regelungslücke“ im Bundesimmissionsschutzgesetz. Im Paragraph 42, Absatz 2, steht sinngemäß, dass die Kosten einer Schutzmaßnahme nicht „außer Verhältnis“ zum Schutzzweck stehen sollen. Im Rathaus liegt nun der Vorschlag (V 07) aus, der nur im Bahnhofsbereich eine Erhöhung der Lärmschutzwand und ein Abschleifen der Gleise auf einer bestimmten Strecke vorsieht. Von circa 4000 betroffenen Wohneinheiten (WE) profitieren beim V 07 circa 1000 Wohneinheiten, ein Viertel, von diesen „aktiven Schutzmaßnahmen“. Wie lange das Abschleifen der Gleise die erhoffte Wirkung zeigt, hängt von der Belastung der Gleise ab. Es könnte sein, dass die Wirkung schnell nachlässt, die Bahn aber spätestens nach acht Monaten erst nachschleifen muss.

Für die restlichen 75 Prozent besteht „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf „passive Schutzmaßnahmen“. Dem Grunde nach heißt: Die Bahn erkennt eventuell an, dass Ihre „Wohninheit“ schutzwürdig ist. Aber, wieviel Sie Ihnen dann auch für bauliche Änderungen zahlt und wie hoch Ihr Eigenanteil sein könnte, ist noch lange nicht gesagt. Am Ende geschieht vielleicht gar nichts, weil Ihre Fenster zwar alt aber noch von guter Qualität sind und Sie den erheblichen Eigenanteil nicht bezahlen können. Über Wertminderung ist noch nicht gesprochen. Diese können erheblich sein.

Die DB hat in ihren Unterlagen dargelegt, dass V 07, in Abwägung aller erarbeiteten Vorschläge, der wirtschaftlich effizienteste ist. Damit stehen die anderen erarbeiteten Vorschläge nach Ansicht der DB „außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck“. Sie schreibt aber auch, dass diese (aktiven) Maßnahmen nicht befriedigend sind. Ich sehe deshalb im Vorschlag V 07 eine unerlaubte Bevorzugung des Kostenfaktors vor dem Schutzfaktor. Die Regelung des Paragraph 42, Absatz 2, nennt Dr. Ulrich Storost, bis 2011

Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht, „...ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz...“.

Gibt es vielleicht eine besonderen Grund, weshalb die DB plötzlich ein Planfeststellungsverfahren einleitet? Der Bundestag hat im November 2012 beschlossen, dass der „Schienen-Bonus“ ab 2016 abgeschafft werden soll. Der Bundesrat will den Vermittlungsausschuss anrufen. Er will unter anderem die Änderung ab 1.1.2015. (Der Bundesrat will ein genaues Datum, der Bundestag stellt einen Zusammenhang mit anderen, noch zu beschließenden, Regelungen her, deshalb „soll“). Was im Vermittlungsausschuss daraus wird, wissen wir nicht. Beim Gesetz des Bundestages soll es so sein, dass Maßnahmen, für die es schon ein Planfeststellungsverfahren gibt, von der Änderung nicht berührt sind.

Das würde bedeuten: Hockenheim käme in den „Genuss“ einer veralteten Regelung, bei der der Bahnlärm „schöngerechnet“ wird. Die Bahn könnte natürlich freiwillig die neue Regelung anwenden, aber... Ach ja, wenn das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist, heißt das noch lange nicht, dass es dann auch schnell umgesetzt wird!

Warum in den vorgelegten Gutachten weitere lärmmindernde Maßnahmen nicht untersucht wurden, oder nicht einmal erwähnt werden, weiß ich nicht. Aber eines weiß ich: Wenn wir Hockenheimer jetzt nichts tun, dann ist der Zug im wahrsten Sinne des Wortes abgefahren. Wenn Sie keinen Einspruch erheben, können Sie auch später keine weiteren rechtlichen Schritte verfolgen, falls Sie dies wollen.

Deshalb hat sich eine Bürgerinitiative gegründet, führt Informationsveranstaltungen durch, hilft bei der Abfassung von Einsprüchen und wird sich vielleicht auch an Sie wenden. Für passive Schutzmaßnahmen ist die Kostenverteilung noch lange nicht geklärt. Darum müssen sich die Einzelnen selbst kümmern. Außerdem nützen Ihnen Schall-

schutzwand nichts, wenn Sie bei offenem Fenster schlafen wollen.

Dietrich Tilch, Hockenheim

Wenn nicht jetzt, dann nie!

Einwendungen in Südbaden zeigen Erfolge – Hockenheim ist nicht alleine mit dem Lärm der Rheintalbahn! In den letzten zehn Jahren haben sich in Südbaden und im Mittelrheintal zahlreiche Bürgerinitiativen zum Schutz vor Bahnlärm gebildet. Die einzelnen Initiativen haben sich zu Interessengemeinschaften zusammengeschlossen, deren Ziel ein menschenverträglicher, umweltgerechter und zukunftsfähiger Ausbau der Rheintalbahn ist. Diese Interessengemeinschaften arbeiten mit Fachleuten aus den Bereichen Gesundheit, Recht und Technik zusammen. Sie haben machbare und akzeptierbare Alternativen zu den Neubauplänen der DB entwickelt und neue Lärmschutztechnologien vorgestellt.

Diese innovativen, in Deutschland entwickelten Technologien sind einsetzbar und können die Lärmmission deutlich senken. Erfahrungen aus dem Mittelrheintal und Südbaden zeigen, dass die Bahn Bürgern nur in den Ortschaften entgegenkommt, die mit Rechtsmitteln und Vorschlägen gegen deren kostenoptimierte Planungen vorgehen.

Anfang März 2013 wurde im Markgräfler Land vom Projektbeirat beschlossen, dass die Bahn für ihre weiteren Planungen der Neubaustrecke nun die von Bürgerinitiativen und Kommunalpolitik vorgeschlagene „Bürgertrasse“ zugrunde legt. Damit wird der Lärmpegel für die Wohngebiete deutlich gesenkt. Bereits 2004 hatten die Bürger während der Offenlegung der Bahnpläne ihre Einwendungen eingereicht. Diese einzige Gelegenheit, als Bürger ins Verfahren einzugreifen, haben wir jetzt bis zum 2. April. So viele Bürger wie möglich sollten eine Einwendung einreichen. Dann hat die Stadt eine rechtliche Grundlage, um gegen die Pläne vorzugehen. Birgit und Rolf Hüll, Hockenheim