



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 19/12
(Anlagen)

Freiburg i. Br., 30.11.2012

Unser Zeichen: 53221.11.1

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 13.12.2012

TOP 2 (öffentlich)

Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe - Basel

hier: Forderung eines Güterzugtunnels im Bereich Offenburg

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle

in Anlehnung an die Ergebnisse des Arbeitskreises Cluster 3 zur Forderung eines Güterzugtunnel für Offenburg:

- 1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Vorhabenträgerin auf, die ursprüngliche Planung der Antragstrasse im Bahngraben Offenburg nicht weiter zu verfolgen und den Antrag auf Planfeststellung zurückzunehmen bzw. keinen neuen Antrag zu stellen.
- 1.2 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein stellt fest, dass ein Tunnel mit einer Röhre westlich unter dem Bürgerwald (sog. Variante III) ohne Ansehung von Finanzierungsfragen dem Grunde nach als Alternative in Betracht kommt. Diese Feststellung präjudiziert keine Trassenfestlegung im Bereich der Kernforderung 2.
- 1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert den Bund auf, die Deutsche Bahn AG zu beauftragen, die Planungen zur Realisierung eines Güterzugtunnels mit einer Röhre als Grundlage für ein neues Planfeststellungsverfahren aufzunehmen.

2. Anlass und Begründung

2.1 Auftrag des Projektbeirats „Rheintalbahn“

In seiner Sitzung am 08.02.2011 hat der Projektbeirat Prüfaufträge im Hinblick auf die BAB-Trasse und einen Tunnel Offenburg formuliert. Bei seiner Sitzung am 05.03.2012 wurde ein Zwischenstand u.a. zur sog. **Kernforderung 1** (Tunnel Offenburg) mitgeteilt. Im ersten Quartal 2013 soll im Projektbeirat der politische Beschluss zu dieser Frage gefasst werden.

2.2 Ergebnis der AG Cluster 3 zur Kernforderung 1

Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen und der Erörterungen aus der Unterarbeitsgruppe zur Kernforderung 1 sind in der am 22.10.2012 durchgeführten Sitzung der Arbeitsgruppe zum Projektbeirat „Cluster 3“ vorgestellt und beraten worden. Die AG Cluster 3 schlägt darauf basierend dem Projektbeirat vor, folgenden Beschluss zu fassen:

- „1. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die ursprüngliche Planung der Antragstrasse im Bahngraben Offenburg nicht weiter zu verfolgen und den Antrag auf Planfeststellung zurückzunehmen bzw. keinen neuen Antrag zu stellen.
2. Es wird festgestellt, dass ein Tunnel mit einer bzw. zwei Röhre/n westlich unter dem Bürgerwald (sog. Variante III) ohne Ansehung von Finanzierungsfragen dem Grunde nach als Alternative in Betracht kommt. Diese Feststellung präjudiziert keine Trassenfestlegung im Bereich der Kernforderung 2.
3. Bund und Land werden die Finanzierung zeitnah prüfen und entscheiden.
4. Die Bahn wird beauftragt, die Planungen aufzunehmen im Hinblick auf ein neues Planfeststellungsverfahren Tunnel.“

2.3 Kurzbeschreibung des Projektes

Der in Rede stehende Abschnitt schließt direkt an die bereits von Norden her ausgebaute und in Betrieb stehende Strecke bis Offenburg an. Er verläuft vom Bahnhof Offenburg bis auf die Gemarkung Hohberg. Eine Kurzbeschreibung des ursprünglichen Projektes kann dem beigefügten Auszug der Sitzungsvorlage DS VVS 05/08 entnommen werden.

(Anlage 1)

Zum derzeitigen Stand werden neben der ursprünglichen Antragstrasse („A3-Trasse“), welche im Bahngraben durch Offenburg verlaufen würde, drei weitere Trassenverläufe näher geprüft (I- III, siehe Anlage 2). Die Variante III entspricht dabei der zweigleisigen sog. Stadtwald- oder Bürgerwaldsee-Trasse, die von der Stadt Offenburg favorisiert wird.

(Anlage 2)

Bei den zu untersuchenden Varianten werden insbesondere folgende entscheidende Punkte diskutiert:

Neigung des Tunnelbauwerkes

Die Neigung der Tunnel hat direkte Auswirkungen auf ihre Befahrbarkeit für Güterzüge. Flachere Varianten ergeben zudem grundsätzlich eine längere Tunnellösung und machen im konkreten Fall die Verlegung betroffener Fließgewässer erforderlich. Für die Variante III wurde eine Gradienten mit einer geringeren Neigung als ursprünglich geplant, nämlich maximal 6 ‰, nachgearbeitet. Laut Angaben der Bahnplaner würden bei einer solchen Neigung (nur) noch circa 6 % der Güterzüge aufgrund ihres Gewichtes weiterhin durch den Bahngraben fahren müssen.

Bauweise der Tunnellösung

Möglich sind zwei eingleisige Tunnel oder ein zweigleisiger Tunnel. Unterschiede ergeben sich u.a. in den Abmessungen der Röhren, den Kosten und im Rettungskonzept. Für einen zweigleisigen Tunnel wird der Bau von Notausstiegen in Abständen von 500 m notwendig. Die kritische Frage, ob dies angesichts der Lage in einem FFH-Gebiet rechtlich überhaupt möglich ist, wird nach den vorgenommenen Untersuchungen inzwischen bejaht.

Anschluss an die weiterführende Strecke nach Süden

Je nachdem, wie der Verlauf der Ausbau/ Neubaustrecke südlich erfolgt (vgl. Kernforderung 2), muss ein Anschluss des Offenburger Tunnels entweder an die Autobahnparallele Strecke oder die bestehende Trassenführung der Rheintalbahn erfolgen.

Aus den Optionen zu Bauweise und Anschluss ergeben sich vier unterschiedlicher Kombinationen für die Variante III. Um diese Varianten auch hinsichtlich der unterschiedlichen Kosten bewerten zu können, hat „DB Netze“ eine Kostenschätzung für diese Varianten durchgeführt. Ein 2-Röhrentunnel würde demnach im Vergleich zur Antragstrasse bei Anbindung an die Autobahnparallele 560 Mio. € und bei Anbindung an die Rheintalbahn 780 Mio. € Mehrkosten verursachen. Ein 1-Röhrentunnel würde bei Anbindung an die Autobahnparallele 450 Mio. € und an die Rheintalbahn 630 Mio. € mehr als die Antragstrasse kosten. (Zahlen laut Angaben auf der Sitzung der UAG Cluster 3 KF 1 vom 11.10.2012).

Den aktuellen Stand der Planungen und Prüfungen des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn werden die Vertreter der Deutschen Bahn AG Herr Matthias Huddaf (Leiter Großprojekt Karlsruhe- Basel in der DB Projektbau GmbH) und Herr Christophe Jacobi (Bahnplaner in der DB Projektbau GmbH) dem Planungsausschuss in der Sitzung vom 13.12.2012 vorstellen.

2.4 Beschlusslagen

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat sich in den letzten Jahren intensiv mit Varianten des Aus- bzw. Neubaus der Rheintalbahn und dabei auch solchen im Raum Offenburg auseinandergesetzt. Er hat dabei seine Positionen entsprechend seinem politischen Selbstverständnis als Sprachrohr der Region gegenüber Bund und Land artikuliert.

(DS StA 8/01,
DS PIA 03/08,
DS VVS 07/08,
DS PIA 08/08)

Die Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Abschnitt 7.1 Offenburg Süd – Hohberg“ hatte die Verbandsversammlung am 9.10.2008 einstimmig beschlossen: (DS VVS 05/08)

- „Die für den Abschnitt 7.1 vorgelegte Planung wird abgelehnt weil,
 - die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Lärmwirkung bei der Bemessung des Lärm- und Erschütterungsschutzes nicht berücksichtigt sind und
 - alternative Trassenführungen – insbesondere die Alternative Güterzugtunnel Offenburg – unzureichend betrachtet sind.
- Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert, dass das 3./4. Gleis im Planfeststellungsabschnitt 7.1 als zweigleisiger Güterzugtunnel realisiert wird. Die Vorhabensträgerin wird aufgefordert, die Trassenführung des Tunnels zu optimieren.“

Im Januar 2011 hat das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde für das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren die Genehmigungsfähigkeit der Antragstrasse im Abschnitt 7.1 negiert. Dies insbesondere deshalb, weil die Bahn die vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte mit aktiven Schallschutzmaßnahmen großräumig nicht einhalten kann und infolge dessen bei rund 4.000 Wohnungen, d. h. bei mehr als 8000 Bürgerinnen und Bürgern passive Lärmschutzmaßnahmen (d. h. insbesondere Lärmschutzfenster) nötig würden. Hinzu komme unter anderem, dass das Offenburger Ortsbild durch die vorgesehenen Lärmschutzwände massiv beeinträchtigt würde, Belange des Denkmalschutzes in den Antragsunterlagen nur unzureichend gewürdigt und die erforderlichen Eingriffe in Privateigentum nur unzureichend begründet seien worden. Insgesamt habe die Bahn die Belange, die für das Projekt in der beantragten Variante sprechen, zu stark und die ihm entgegenstehenden Belange zu gering gewichtet.

Position der Stadt Offenburg

Eine Beratung und Beschlussfassung des Gemeinderats Offenburg mit der Tunnelfrage erfolgte zuletzt in dessen Sitzung am 19.11.2012. Der darin einstimmig gefasste Beschluss orientiert sich im Wesentlichen an den o.g. Ergebnissen der Arbeitsgruppe „Cluster 3“ zum Projektbeirat und lautet:

„Der Gemeinderat fordert in Anlehnung der Ergebnisse des Arbeitskreises Cluster III zum Ausbau des 3. / 4. Gleises im Abschnitt der Kernforderung 1 (Offenburg):

- 1) Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die ursprüngliche Planung der Antragstrasse im Bahngraben Offenburg nicht weiter zu verfolgen und den Antrag auf Planfeststellung zurückzunehmen bzw. keinen neuen Antrag zu stellen.
- 2) Es wird festgestellt, dass ein Tunnel mit einer Röhre westlich unter dem Bürgerwald (sog. Variante III) ohne Ansehung von Finanzierungsfragen dem Grunde nach als Alternative in Betracht kommt. Diese Feststellung präjudiziert keine Trassenfestlegung im Bereich der Kernforderung 2.

- 3) Die Bahn wird beauftragt die Planungen zur Realisierung eines Güterzugtunnels mit einer Röhre - in Anlehnung an die Trassenführung der Variante III / III b - als Grundlage für ein neues Planfeststellungsverfahren aufzunehmen“

Aus Sicht der Stadt Offenburg und des Regionalverbands Südlicher Oberrhein ist die klare Aussage der Bahn, dass die Planungen zur Verwirklichung der Antragstrasse A3 zurückgezogen werden dringend notwendig, da die Juristen der Bahn bislang (noch) nicht der Meinung sind, dass die Erweiterung des Bahngrabens um zwei zusätzliche Gleise nicht genehmigungsfähig sei.

Der Kreistag des Ortenaukreises wird die Kernforderung 1 in seiner Sitzung am 18.12.2012 beraten.

Anlass

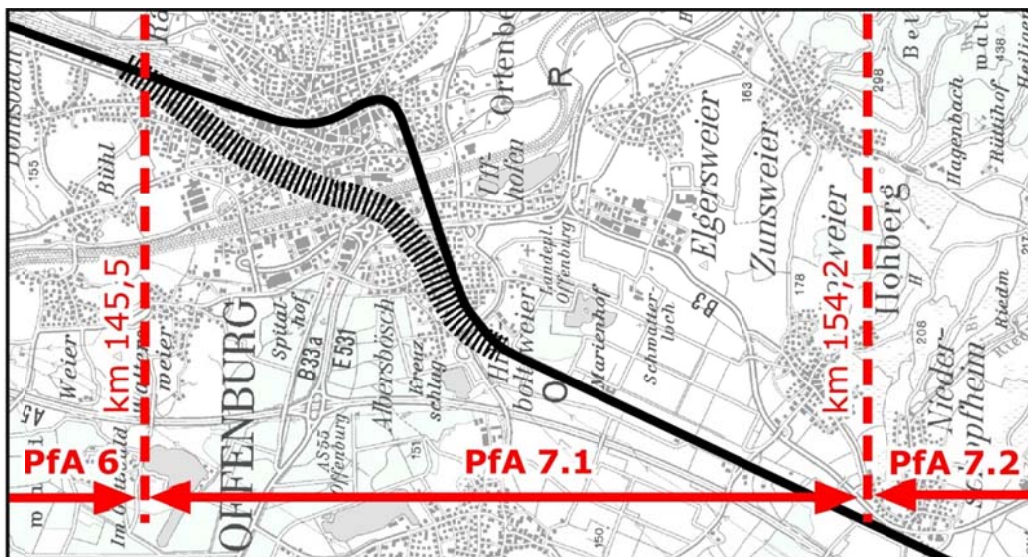
Mit Schreiben vom 16.05.2008 hat das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde dem Regionalverband Südlicher Oberrhein als Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit gegeben, zu den Planfeststellungsunterlagen zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn, Abschnitt 7.1 Offenburg-Süd – Hohberg, Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 09.06.2008 hat das Regierungspräsidium die Frist zur Abgabe der Stellungnahme des Regionalverbands bis zum 31.10.2008 verlängert.

Für den Regionalverband sind bei seiner Stellungnahme insbesondere die regionalbedeutsamen Aspekte der Planung von besonderem Interesse. Grundlage dafür bildet die bisherige Beschlusslage.

3 Kurzbeschreibung des Projektes

Der Planfeststellungsabschnitt 7.1 Offenburg-Süd – Hohberg schließt direkt an die bereits von Norden her ausgebaute und in Betrieb stehende Strecke bis Offenburg an. Er hat eine Gesamtlänge von 8,744 km und verläuft vom Bahnhof Offenburg bis auf die Gemarkung Hohberg. Südlich des Bahnhofs Offenburg verläuft die Rheintalbahn etwa 1 km parallel zur Schwarzwaldbahn (Konstanz – Offenburg).

Für den schnellen Fernverkehr werden ab der Offenburger Kurve zwei neue Gleise gebaut. Die Höhenlage der neuen Gleise richtet sich weitgehend nach der Höhenlage der bestehenden Gleise. In der freien Feldlage werden die Gleise der ABS zur Verbesserung der Entwässerung um ca. 60 cm höher angeordnet als die Gleise der bestehenden Rheintalbahn. Aufgrund der beengten Verhältnisse in Offenburg werden die neuen Gleise der ABS für Geschwindigkeiten von 80 km/h bis 200 km/h und nach der Kurve südlich des Südrings für eine Geschwindigkeit von 250 km/h konzipiert.



Durch den Bau des 3. und 4. Gleises in Parallellage zur bestehenden Rheintalbahn (Antragstrasse, d. h. A 3-Variante) wird die Verkehrsbelastung, insbesondere die des Güterverkehrs, in dem betroffenen Raum erheblich ansteigen.

- Als Lärmvorsorgemaßnahmen sind insgesamt ca. 15,5 km Schallschutzwände mit Höhen bis zu 11,5 m über Schienenoberkante bzw. bis zu 12,5 m über Gelände vorgesehen.
- Weiter ist als aktive Schallschutzmaßnahme im Bereich Offenburg mit 2.850 m und im Bereich Hohberg mit 2.350 m jeweils ein Abschnitt des sog. „Besonders überwachten Gleises (BüG)“ vorgesehen. Das BüG wurde vom Eisenbahn-Bundesamt als eine besondere Vorkehrung anerkannt, mit der eine dauerhafte Schallminderung um 3 dB(A) an der Schallquelle zu erzielen ist.
- Für ca. 3.950 Wohnungen können trotz der hohen Lärmschutzwände die Grenzwerte nicht eingehalten werden, so dass an dieser Stelle passiver Schallschutz erforderlich wird.

Der Planung des Abschnittes 7.1 wurde – wie bei allen vorherigen Planfeststellungsverfahren – die Zugzahlen des Bundesverkehrswegeplans 2003 zugrunde gelegt:

- Ausgehend von einer derzeitigen Kapazität der Rheintalbahn von 280 Zügen/Tag, werden für das Jahr 2015 536 Züge/Tag, davon 304 Güterzüge/Tag prognostiziert.

Aufgrund der zahlreichen Einwendungen gegenüber den zu kurz gegriffenen Prognosen bis 2015 in vorangegangenen Planfeststellungsverfahren hatte das Land Baden-Württemberg das Gutachten „Prognose der Verkehrsnachfrage und der Zugzahlen auf der Oberrheinstrecke 2025“ beim Ingenieurbüro BVU in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse am 08.02.2008 präsentiert wurden.

- Die für 2025 im Vergleich zu 2015 prognostizierte Mehrbelastung liegt demnach für den Abschnitt 7.1 Offenburg – Hohberg bei 2 Zügen im Personenfern- und 14 Zügen im Güterverkehr am Tag.
- Die Rheintalbahn (ohne Schwarzwaldbahn) hat laut Gutachten eine Streckenkapazität von 579 Zügen insgesamt bei einer Auslastung mit entsprechenden Puffern von 78 %. Bei einer Vollauslastung stehen noch 45 weitere Trassen pro Tag zur Verfügung.

Gleichzeitig sicherte das Regierungspräsidium Freiburg zu, die neuen Zugzahlen für das Jahr 2025 in alle laufenden Anhörungsverfahren einzubringen. Die Planungsgrundlage für die Planfeststellungsunterlagen der DB Netz AG bilden allerdings nach wie vor die Zahlen des Bundesverkehrswegeplans 2003.

(...)



Kostenmatrix Stand 10 / 2012
Cluster 3, Kernforderung 1 Tunnel Offenburg, Trassenvarianten

