



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

DS VVS 07/08
(Anlage)

Freiburg i. Br., 01.10.2008

Unser Zeichen: 53221.11.0

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Verbandsversammlung am 09.10.2008

TOP 7 (öffentlich) Aus- und Neubau der Rheintalbahn (Trassenvarianten zwischen Offenburg und Riegel) hier: Regionalpolitisches Votum

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle

Die Region Südlicher Oberrhein fasst folgende regionalpolitische Grundsatzentscheidung:

- 1.1 Die „DB-Variantenuntersuchung“ vom Mai 2008 stellt – aufgrund ihrer fachlichen Defizite – keine geeignete Grundlage dar für eine abschließende fachliche Bewertung der Trassenvarianten im Vergleich zur Antragstrasse.
- 1.2 Die Region Südlicher Oberrhein fordert eine 2-gleisige Trassenführung entlang der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel. Dabei fordert die Region sämtliche schalltechnische Optimierungsmöglichkeiten zu nutzen, damit für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung aufgrund von Straßen- und Schienenverkehrslärm vermieden wird.
- 1.3 Das Votum zu Ziff. 1.1 und 1.2 richtet sich sowohl an die Bundesregierung als auch an die Landesregierung. Die Region bittet alle MdBs und MdLs der Region das Votum mit Nachdruck gegenüber dem Bund, der DB AG sowie dem Land zu unterstützen.

2. Anlass und Begründung

Entsprechend der Beschlusslage des Planungsausschusses hat das interdisziplinäre Gutachterteam bestehend aus (DS PIA 08/08; DS PIA 03/08)

- Prof. Dr. Martin Haag, Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität & Verkehr – imove,
(*Bewertung der lokalen Betroffenheiten und weiteren raumordnerischen Kriterien sowie Projektkoordination und -abwicklung*)
- Prof. Dr. Ullrich Martin, Universität Stuttgart, Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH – VWI und
(*Bewertung der eisenbahnbetrieblichen und bautechnischen Belange*)
- Dipl.-Ing. Guido Kohnen, IBK Ingenieur- und Beratungsbüro, Freinsheim
(*Bewertung der schalltechnischen Untersuchungen*)

am 17.09.2008 dem Regionalverband Südlicher Oberrhein seine „Gutachterliche Stellungnahme zur Bewertung der Variantenuntersuchung des Ausbaus der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg – Riegel“ vorgelegt.

Anlass der Beauftragung war die von der DB AG im Mai 2008 vorgelegte Variantenuntersuchung für den Bereich Offenburg bis Riegel (DB-Variantenuntersuchung). In dieser Untersuchung wird die sog. Antragstrasse der DB AG mit verschiedenen Trassenvarianten – die auf Initiative und Kosten betroffener Städte und Gemeinden entwickelt wurden – verglichen und bewertet.

Das Kernproblem um die derzeitige Diskussion verschiedener Trassenvarianten ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass in diesem Bauabschnitt zu Beginn des Planungsprozesses im Jahre 1990 auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet wurde. Dabei wurde – aus heutiger Sicht vorschnell – die heutige Antragstrasse (4-gleisiger Ausbau der bestehenden Strecke auf der vorhandenen Linienführung) ohne Raumordnungsverfahren festgeschrieben.

Da jedoch eine kontroverse Diskussion um die geeignete Linienführung entstanden ist, sollen im Rahmen der Planfeststellungsverfahren wesentliche Fragestellungen eines Raumordnungsverfahrens sozusagen nachgeholt werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheiten in diesem Abschnitt konnten sich die Kommunen bislang nicht auf eine Trassenvariante einigen. Ein Konsens zwischen allen potentiell betroffenen Gemeinden ist auch nicht zu erwarten, da mit jeder Trassenführung neue Betroffenheiten verbunden sind. So konnte auch die von der DB AG vorgelegte Variantenuntersuchung bislang nicht zu einer Einigung beitragen. Sie bedurfte vielmehr einer kritischen fachlichen Überprüfung durch unabhängige Experten verschiedener Fachrichtungen.

Mit Blick auf die von der Landesregierung zugesagte Unterstützung gegenüber Bund und DB AG kommt einem regionalpolitischen Votum für eine zu fordernde Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel große Bedeutung zu.

Den sog. „Bahn-Gipfel“ bereitet eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Verkehrsminister Heribert Rech vor, die die Fragestellungen unter folgenden Kriterien aufarbeitet:

- Die zu fordernde Trassenvariante muss betrieblich und technisch machbar sein.
- Der Variante dürfen keine absoluten Ausschlussgründe – z. B. naturschutzrechtlicher Art – entgegenstehen. D. h. sie muss insofern vorgeprüft sein, dass sie nicht in Rechtsverfahren scheitern würde.
- Bei der Entscheidung sind die anfallenden Mehrkosten der jeweiligen Trassenvariante in Relation zu den jeweiligen Vor- und Nachteilen zu betrachten.

Das nunmehr vorliegende Gutachten soll die entscheidenden Informationen liefern, um ein regionalpolitisches Votum der Region Südlicher Oberrhein für eine bestimmte Trassenführung treffen zu können.

Die betroffenen Landräte, Oberbürgermeister und Bürgermeister zwischen Offenburg und Riegel wurden in einem ersten Informationsgespräch am 02.07.2008 über die Inhalte des Gutachtauftrags informiert. Am 17.09.2008 wurden die Erkenntnisse der „Gutachterlichen Stellungnahme“ in einem weiteren Gesprächstermin allen betroffenen Kommunen zwischen Offenburg und Riegel vorgestellt.

Den Fraktionsvorsitzenden wurde die „Gutachterliche Stellungnahme“ am 17.09.2008, den weiteren Regionalrätinnen und -räten am 24.09.2008 übersandt und steht seitdem auch unter www.region-suedlicher-oberrhein.de unserer Homepage im Internet. Hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen ausdrücklich verwiesen.

Im Vorfeld zur Verbandsversammlung am 09.10.2008 finden zwei weitere öffentliche Informationsveranstaltungen des Regionalverbands und der betroffenen Städte und Gemeinden mit den Gutachtern für Kommunal- und Regionalpolitiker sowie die interessierte Öffentlichkeit am 01.10.2008 in Kenzingen und am 08.10.2008 in Schwanau statt.

Die beauftragten Gutachter werden in der Sitzung am 09.10.2008 die wesentlichen Erkenntnisse vortragen und für weitergehende Erläuterungen zur Verfügung stehen.

3. Variantenuntersuchung Offenburg – Riegel der DB AG

Mit der Variantenuntersuchung Offenburg – Riegel hat die DB AG mit Hilfe verschiedener Kriterien überprüft, ob aus ihrer Sicht die Antragstrasse entlang der bestehenden Rheintalbahn in den Planfeststellungsverfahren weiterverfolgt werden sollte, oder ob die von den Kommunen eingebrachten Trassenalternativen entlang der Autobahn ein Abweichen von der Antragstrasse erfordern.

Die Antragstrasse sowie die verschiedenen von der DB AG untersuchten Trassenalternativen sind in der Anlage beschrieben und dargestellt. (Anlage)

Die DB AG bestätigt in ihrer Untersuchung die grundsätzliche technische und betriebliche Machbarkeit der Varianten 1, 1a und 3. Die Varianten 2.1a und 2.1b (sog. Ettenbachtrasse) wurden aufgrund betrieblicher Defizite vorzeitig aus den näheren Betrachtungen ausgeschieden. Für die weiteren detaillierten

Betrachtungen hat die DB AG insbesondere die zu berücksichtigenden Raumfaktoren und Umweltschutzgüter beschrieben und im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen beurteilt. Darüber hinaus wurden die jeweiligen Investitionskosten der Trassenvarianten ermittelt.

Wesentliches Ergebnis der Variantenuntersuchung ist aus der Sicht der DB AG, dass zwar die Varianten 1, 1a und 3 betrieblich realisierbar wären, allerdings nur beim sog. Schutzgut „Mensch“ (d. h. insbesondere der Lärmbetroffenheiten) im direkten Vergleich mit der Antragstrasse besser abschneiden.

Entscheidend ist aus Sicht der DB AG, (S. 126 Erläuterungsbericht)

„Dass die Hauptvorteile der Varianten 1 und 3 „Lärmimmissionen in Siedlungsgebieten“ (...) jedoch für sich genommen keinesfalls ausreichen, eine dieser Varianten als vorzugswürdig zu bewerten. Vielmehr sind die Vorteile der Antragstrasse denen der Varianten 1 und 3 gegenüberzustellen. Dabei schneidet die Antragstrasse bei den Gesichtspunkten mit hoher variantenspezifischer Relevanz „Fauna und Flora“, „Flächenverbrauch“ mit allen hiermit verbundenen und beschriebenen Auswirkungen sowie „Investitionskosten“ (nur Variante 1/1a) sowie „Erfüllung der betrieblichen Aufgabenstellung“ (nur Variante 1a) eindeutig günstiger ab.“

Die DB AG ermittelte dabei – für den Fall einer Realisierung des Offenburger Tunnels – folgende Investitionskosten (Mehrkosten der Variante gegenüber der Antragstrasse)

- 160 Mio. Euro für Variante 1,
- 130 Mio. Euro für Variante 1a,
- 5 Mio. Euro für Variante 3.

Die Ergebnisse der DB-Variantenuntersuchung wurden am 19.06.2008 von Herrn Christophe Jacobi, DB ProjektBau GmbH, in der Planungsausschusssitzung vorgestellt und erläutert (vgl. Niederschrift zur Sitzung PIA 19.06.2008).

Zusammenfassende Bewertung der DB AB (Auszug)

+ = günstiger - = ungünstiger o = gleichwertig bzw. indifferent

	Vergleich I		Vergleich II	
	Antrags-trasse	Variante 1 / 1a	Antrags-trasse	Variante 3
Technische Belange				
Gleisanlagen und Trassierung	+	-	+	-
Baudurchführung	+	-	-	+
Bahnbetrieb	+	-	+	-
Fahrdynamik, Sicherheit	+	-	+	-
Umwelt, Schutzgüter				
„Mensch,“ Lärmimmissionen in Besiedlung	-	+	-	+
Natura 2000-Gebiete	+	-	+	-
Biotopstrukturen	+	-	+	-
Boden, Flächeninanspruchnahme	+	-	+	-
Wasserschutzzonen	+	-	+	-

Eingriff in Grund- und Oberflächenwasser	o	o	o	o
Klima und Luft	+	-	+	-
Landschaft	+	-	+	-
Raumordnerische und städtebauliche Belange				
Eingriff in Siedlungsstrukturen	-	+	-	+
Entwässerung	o	o	o	o
Flächenverbrauch	+	-	+	-
Landwirtschaft	+	-	+	-
Forst	+	-	+	-
Einfluß auf Anlagen Dritter	+	-	o	o
Altlasten	o	o	-	+
Wirtschaftliche Belange				
Investitionskosten	+	-	+	-
Unterhalts-, Instandsetzungs- und Sanierungskosten	+	-	+	-

4. Politische Voten der Landkreise

Der Kreistag des Landkreises Emmendingen hat sich in seiner Sitzung am 09.06.2008 bei einer Gegenstimme und einer Enthaltung für eine autobahnparallele Trassenführung für den Neu- und Ausbau der Rheintalbahn ausgesprochen. Eine Differenzierung zwischen den Varianten 1, 1a und 3 erfolgte nicht.

Der Kreistag des Ortenaukreises wird in einer Sitzung am 21.10.2008 auf der Basis unseres Gutachtens die Trassenführung beraten.

5. Gesamtfazit der vom Regionalverband Südlicher Oberrhein beauftragten Gutachter

Bei allen drei Varianten ist zu erwarten, dass Betroffenheiten beim Ausbau der Rheintalbahn aufgrund der Siedlungsstruktur und der geographischen und topologischen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der verkehrlichen Aufgabenstellung des Projektes nicht generell ausgeschlossen werden können.

Dabei ergeben sich folgende **abschließende fachliche Feststellungen durch die Gutachter**:

1. Die vorliegende DB-Variantenuntersuchung stellt allein keine geeignete Grundlage für eine abschließende fachliche Bewertung der Trassenvarianten im Vergleich zur Antragstrasse dar.
2. Es drängt sich auf, die autobahnparallelen Trassen (Varianten 1 und 3) weiter zu untersuchen sowie zu optimieren, um damit zu einer rechtlich tragfähigen und abschließenden Trassenbewertung zu gelangen.

3. Für eine regionalpolitische Grundsatzentscheidung auf der Basis der „Gutachterlichen Stellungnahme“ in Verbindung mit der DB-Variantenuntersuchung werden bestimmte Kernargumente für die drei Trassenvarianten gesehen. Für eine Entscheidung sollten nachfolgende eisenbahnbetriebliche, bautechnische, schalltechnische und raumordnerische Gesichtspunkte abgewogen werden:

Für die **Antragstrasse** sprechen:

- geringere Investitionen bzw. Kosten,
- geringerer Flächenverbrauch,
- geringerer Eingriff in Natur und Landschaft.

Für eine **autobahnparallele Variante** sprechen:

- deutlich geringere Geräuschbelastungen für die stark verlärmten Gemeinden entlang der Rheintalbahn unter weitgehender Vermeidung von passiven Schallschutzmaßnahmen für die Gemeinden entlang der Rheintalbahn und Autobahn, sowie weitere Optimierungsmöglichkeiten des aktiven Schallschutzes für die Gemeinden entlang der Autobahn,
- weniger Entwicklungseinschränkungen für die Gemeinden,
- geringere Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild sowie der Verzicht auf Kreuzungsbauwerke (nur bei Variante 1).

Sollte das **Schutzziel „Lärminderung“**, gemäß dem in der „Gutachterlichen Stellungnahme“ dargestellten Rahmen unter weitgehender Reduzierung des passiven Schallschutzes in Verbindung mit der Minimierung negativer städtebaulicher Wirkungen in den Ortslagen, gegenüber anderen Kriterien in der Abwägung als besonders vorzugswürdig erachtet werden, so wäre nach Auffassung der Gutachter

- bei unverändertem Betriebsprogramm die **Variante 1** und
- bei verändertem Betriebsprogramm (Stichwort: überlange Güterzüge) möglicherweise die **Variante 3**

unter Inkaufnahme höherer Investitionen bzw. Kosten, höherem Flächenbedarf sowie erheblicheren Eingriffen in Natur- und Landschaft **weiter zu verfolgen**.

6. Regionalpolitische Bewertung

Die vorgelegten Erkenntnisse aus der „Gutachterlichen Stellungnahme“ zeigen, dass es notwendig und richtig war, den Auftrag zur Überprüfung der DB-Variantenuntersuchung zwischen Offenburg und Riegel an ein interdisziplinär arbeitendes Gutachterteam zu erteilen.

Die Erkenntnisse der Gutachter zeigen, dass die DB-Variantenuntersuchung in einigen Bereichen fachliche Defizite aufweist, so dass sie nicht allein Grundlage für eine regionalpolitische Bewertung sein kann.

Das beschließende regionalpolitische Votum bedarf einer Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassenvarianten. Dabei sind im wesentlichen folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen und zu gewichten:

- (1) Neben der Antragstrasse sind auch die Varianten 1 und 3 aus eisenbahnbetrieblicher Sicht realisierbar.
- (2) Gegen die Varianten 1 und 3 sprechen keine rechtlichen Ausschlusskriterien:

Die Höhere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg schätzt die Sachlage auf der Grundlage der DB-Variantenuntersuchung so ein, dass derzeit keine der Trassen aus naturschutzfachlichen Gründen ausgeschlossen werden kann. Aufgrund des deutlichen Konfliktpotenzials sei aber bereits jetzt absehbar, dass bei den Varianten 1 und 3 wesentlich umfangreichere Kompensationsmaßnahmen erforderlich wären. Durch entsprechende naturschutzfachliche Auflagen, die zur Genehmigungsfähigkeit der Varianten 1 und 3 notwendig sein könnten, können sich zusätzliche Kosten ergeben. Es ist nicht klar, inwieweit die DB-Variantenuntersuchung diese Kosten für die Varianten 1 und 3 bereits berücksichtigt hat.

- (3) Bei den Investitionskosten ist eine eindeutige Reihung im Vergleich zur Antragstrasse ersichtlich
- Variante 3: Mehrkosten gegen 0 Euro
 - Variante 1: Mehrkosten von <160 Mio. Euro.

- (4) Anzahl der Überwerfungsbauwerke

	Kreuzungsbauwerke	
	südlich Offenburg	Kenzingen
Antragstrasse <i>ohne Tunnel Offenburg</i>	0	2
Antragstrasse <i>mit Tunnel Offenburg</i>	1	2
Variante 1 <i>ohne Tunnel Offenburg</i>	1 bis 2	0
Variante 1 <i>mit Tunnel Offenburg</i>	0	0
Variante 3 <i>ohne Tunnel Offenburg</i>	1 bis 2	0 bis 1
Variante 3 <i>mit Tunnel Offenburg</i>	1	0 bis 1

- ⇒ nur die **Variante 1** könnte im Falle der Realisierung eines Offenburger Güterzugtunnels ohne Überwerfungsbauwerke gebaut werden könnte (Das einzige Überwerfungsbauwerk in der Region Südlicher Oberrhein wäre dann im Süden im Raum Buggingen erforderlich.);
- ⇒ die **Variante 3** würde im Falle der Realisierung eines Offenburger Güterzugtunnels ein Überwerfungsbauwerk südlich von Offenburg und ggf. ein weiteres Überwerfungsbauwerk im Raum Kenzingen/Riegel benötigen würde;
- ⇒ bei der Antragstrasse wären mindestens 2 Überwerfungsbauwerke erforderlich.

- (5) Die Lärmbetrachtung der verschiedenen Trassenvarianten hat durch die Aussagen der Gutachter eine neue und andere Qualität erhalten:
- Bei der **Antragstrasse** kann nur mittels passiver Lärmschutzmaßnahmen eine Unterschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung durch die Lärmbelastung erreicht werden. Die Antragstrasse ist hinsichtlich des aktiven Schallschutzes nicht mehr weiter optimierungsfähig.
 - Bei den autobahnparallelen **Varianten 1 und 3** kommt es zu einer deutlichen Entlastung der Gemeinden entlang der bestehenden Rheintalbahn. Gleichzeitig ist es möglich über schalltechnische Optimierungen einen Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung aufgrund von Straßen- und Schienenverkehrslärm für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn zu vermeiden.
- (6) Aus raumordnerischer Sicht ist festzuhalten, dass alle Trassenvarianten dem Bündelungsprinzip mit vorhandenen Trassen entsprechen. Gleichzeitig weisen die Autobahnparallelen weniger Entwicklungseinschränkungen für die dort anliegenden Kommunen auf, als dies die Antragstrasse für die an der Antragstrasse gelegenen Kommunen bedeuten würde.

Zusammenfassend:

Mehr als jeder zweite Bürger des Landes fühlt sich durch eine zu hohe Lärmbelastung beeinträchtigt. Lärm und Schienenlärm sind deshalb in hohem Maße ein gesamtgesellschaftliches Problem. Angesichts der neuen Qualität der nun vorliegenden lärmtechnischen Betrachtung für den Bauabschnitt Offenburg – Riegel ist es gerechtfertigt gegenüber „erhöhtem Flächenverbrauch“ und ggf. höheren Kosten dem Aspekt „Lärmimmissionen in Siedlungsbereichen“ einen überragenden Stellenwert zugunsten einer **autobahnparallelen Trassenführung** einzuräumen.

Dies gilt insbesondere deshalb, weil

- mit der Autobahnparallelen eine erhebliche Lärmreduktion der bislang stark verlärmten Ortslagen entlang der Rheintalbahn erreicht werden kann, ohne damit neue zusätzliche Lärmbelastungen in anderen Kommunen zu verursachen;
- die Autobahnparallele mit aktiven Schallschutzmaßnahmen weiter optimierungsfähig ist, während an der Antragstrasse die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der Nacht nur über passive Schallschutzmaßnahmen an einer Vielzahl von Gebäuden unterschritten werden kann. D.h., die Antragstrasse ist nicht weiter optimierungsfähig.

Unter der Voraussetzung, dass ein Güterzugtunnel in Offenburg realisiert wird, hat die **Variante 1** gegenüber der **Variante 3** und der **Antragstrasse** den entscheidenden Vorteil, dass kein Überwerfungsbauwerk – weder südlich von Offenburg noch im Raum Kenzingen/Riegel – notwendig wäre. Zudem wären bei der Variante 3 zusätzlich gewisse Unwägbarkeiten bezüglich der Vereinbarkeit mit dem Bundesverkehrswegeplan vorhanden. Auch ist zu berücksichtigen, dass die Variante 3 von keiner Kommune der Region gefordert wird.

Aus diesen genannten Gründen ist die **Variante 1** eindeutig der Variante 3 vorzuziehen. (DS VVS 05/08)

Der regionalpolitischen Bewertung und der daraus folgenden regionalpolitischen Grundsatzentscheidung kommt im weiteren politischen Prozess entscheidende Bedeutung zu. Nur wenn sich die Region Südlicher Oberrhein bezüglich der autobahnparallelen Trassenführung mit deutlicher Mehrheit positioniert, wird die Landesregierung und die MdBs sowie MdLs der Region in der Lage sein, gegenüber der Bundesregierung und der DB AG eine insgesamt menschengerechtere, weil erheblich lärmärmere, Trassenvariante – ohne Überwurfungsbauwerke – einzufordern.

Sollte die Bundesregierung dem politischen Votum der Region folgen, müsste sie danach der DB AG den Planungsauftrag erteilen, die insoweit notwendigen Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Mit der vorgeschlagenen politischen Grundsatzentscheidung würde keinesfalls eine Zustimmung der Region zu einer noch zu erarbeitenden planfeststellungsreifen Bahntrasse verbunden sein. Derartige Voten bleiben der Beratung der sich später anschließenden Offenlagen im Rahmen künftiger Planfeststellungsverfahren vorbehalten.