



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

DS VVS 01/15  
(2 Anlagen)

Freiburg i. Br., 06.02.2015

Unser Zeichen: 53221.11.0

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

## Verbandsversammlung am 26.02.2015

### **TOP 2 (öffentlich)** **Aus- und Neubau der Rheintalbahn** **(Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel)** hier: Regionalpolitisches Votum

– *beschließend* –

#### **1. Beschlussvorschlag**

- 1.1 Die Region Südlicher Oberrhein dankt allen Mitgliedern des Projektbeirates und seiner Arbeitsgruppen für deren jahrelange engagierte Arbeit.
- 1.2 Die Region Südlicher Oberrhein fasst auf der Basis des von der Arbeitsgruppe „Cluster 3“ in Auftrag gegebenen „Berichts über die Trassenvarianten für den Aus- bzw. Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Offenburg und Riegel“ vom 01.12.2014 folgende regionalpolitische Grundsatzentscheidung:

Die Region Südlicher Oberrhein lehnt die von der DB AG für den Abschnitt Offenburg/Süd bis Riegel beantragte Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke um 2 Neubaugleise (sog. Antragstrasse) ab und fordert eine 2-gleisige Güterverkehrsstrasse entlang der BAB A 5 mit der Maßgabe, dass folgende Planungsziele zu realisieren sind:

- A. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehrs vermieden wird.

- B. In allen Ortslagen entlang der Bestandsstrecke, sind aktive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren.
  - C. Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächenneuanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner während der Bauzeit zu minimieren.
- 1.3 Die Region Südlicher Oberrhein fordert die anhängigen Planfeststellungsverfahren zwischen Offenburg und Riegel einzustellen.
  - 1.4 Die Voten zu Ziff. 1.2 + 1.3 richten sich sowohl an die Bundesregierung als auch an die Landesregierung sowie an die Mitglieder des Projektbeirats. Die Region bittet alle MdB's und MdL's der Region diese Voten mit Nachdruck gegenüber dem Bund, der DB AG sowie dem Land zu unterstützen.
  - 1.5 Die Region Südlicher Oberrhein fordert, dass der Bund die für die Planung der 2-gleisigen Güterverkehrsstrasse entlang der BAB 5 zwischen Offenburg und Riegel erforderlichen zusätzlichen Finanzmittel der DB AG zur Verfügung stellt, damit die DB AG bis 2019 die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen vorlegen kann.

## 2. Anlass

Im Mai 2008 legte die DB AG erstmals eine Variantenuntersuchung für den Bereich Offenburg bis Riegel vor, bei der die sog. Antragstrasse der DB AG mit verschiedenen Trassenvarianten – die auf die Initiative und Kosten betroffener Städte und Gemeinden entwickelt wurden – verglichen und bewertet wurden. Wesentliches Ergebnis der Variantenuntersuchung war aus der Sicht der DB AG, dass eine zweigleisige Trassenführung entlang der BAB A5 betrieblich zwar realisierbar wäre, allerdings nur wenn das sog. Schutzgut „Mensch“ (insbes. der Lärmbetroffenheiten) in direktem Vergleich mit der Antragstrasse besser abschneiden würde. Insgesamt schneide die Antragstrasse bei den Gesichtspunkten mit hoher variantenspezifischer Relevanz „Fauna und Flora“, „Flächenverbrauch“ mit all den hiermit verbunden und beschriebenen Auswirkungen sowie „Investitionskosten“ sowie „Erfüllung der betrieblichen Aufgabenstellung“ eindeutig günstiger ab.

Am 09.06.2008 hatte sich der Kreistag des Landkreises Emmendingen in Kenntnis der DB-Variantenuntersuchung mit sehr großer Mehrheit für eine autobahnparallele Trassenführung ausgesprochen.

Am 09.10.2008 beschloss die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein auf der Basis der von einem unabhängigen Gutachterteam erarbeiteten „Gutachterlichen Stellungnahme zur Bewertung der Variantenuntersuchung des Ausbaus der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg – Riegel“ folgende regionalpolitische Grundsatzentscheidung:

(DS VVS 07/08;  
DS PIA 08/08;  
DS PIA 03/08)

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 bekennt sich daher zu einer bevorzugten Betrachtung des Schutzzieles Lärminderung und fordert deshalb eine zweigleisige Güterverkehrsstrasse entlang der BAB A5 zwischen Offenburg und Riegel. Das heißt, die Region fordert hier planfeststellungsreife Unterlagen vorzulegen. Dabei fordert die Region sämtliche schalltechnischen und flächenmäßigen Optimierungsmöglichkeiten zu nutzen, damit für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastungen aufgrund von Straßen- und Schienenverkehrslärm vermieden wird. Den Ortslagen entlang der bisherigen Bahnstrecke muss eine durchgehende, über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmsanierung gewährleistet sein.“

Am 21.10.2008 hatte sich der Kreistag des Ortenaukreises auf Grundlage der vom Regionalverband Südlicher Oberrhein in Auftrag gegebenen „Gutachterlichen Stellungnahme“ ebenfalls für eine zweigleisige Trassenführung entlang der BAB A5 mehrheitlich ausgesprochen.

Aufgrund der eindeutigen regionalpolitischen Willensbekundungen und des massiven Drucks seitens der Bürgerinitiativen richteten Ministerpräsident Günter Oettinger sowie Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee einen sog. Projektbeirat ein. In diesem Projektbeirat und seinen drei Arbeitsgruppen suchen Vertreter des Bundes, der DB AG, dem Land und der Region gemeinsam nach Kompromissen für die Streitpunkte auf dem Streckenabschnitt der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel.

Für den Streckenbereich Buggingen bis Riegel wurde in den Jahren 2012 und 2013 der Durchbruch zu einem „menschen- und umweltfreundlichen Aus- und Neubau der Rheintalbahn“ geschafft, indem

- der Deutsche Bundestag und der Landtag von Baden-Württemberg insgesamt 250 Mio. Euro für einen verbesserten Lärmschutz und Tieflage bewilligt haben und

- der Projektbeirat die politische Festlegung getroffen hat, dass die in diesem Abschnitt festgelegten inhaltlichen Maßstäbe zum Lärmschutz, Landschaftsschutz sowie dem Umwelt- und Naturschutz auch für die Planungen im nördlichen Abschnitt von Riegel bis Offenburg gelten sollen.

Für den Streckenabschnitt Riegel bis Offenburg ist bislang keine Einigung erreicht worden, obwohl politisch Einvernehmen darüber besteht, dass für die Betroffenen über das gesetzliche Maß hinaus zusätzlicher Lärmschutz realisiert werden soll.

Bund und Land beauftragten die Bahn, auf der Grundlage eines vom Projektbeirat im Jahr 2010 entwickelten Pflichtenheftes die *„grundsätzliche technische Machbarkeit der Varianten ... , die daraus resultierenden erkennbaren Konflikte sowie die entsprechenden Prüfungen zu deren Bewältigung“* zu untersuchen.

Seit Mai 2014 sind alle Untersuchungsergebnisse bekannt und wurden in der Arbeitsgruppe „Cluster 3 (Abschnitt Riegel bis Offenburg)“ erörtert. Auch dieses Verfahren führte bislang nicht zu einer Einigung auf eine der Varianten. Auf Beschluss der Arbeitsgruppe wurde ein neutrales Büro beauftragt, die Fakten *„objektiv aufzubereiten ... . Der Bericht soll die beiden Trassenvarianten (Antrags-trasse einschließlich den von der Gemeinde Riegel verfolgten Variante [„Blaue-Variante“] und Autobahnparallele) sowie die jeweils betroffenen Schutzgüter darstellen. Unterschiedliche Bewertungen / Meinungen sind darzustellen.“*

Dieser Bericht wurde mit Schreiben vom 02. Dezember 2014 den Regionalrätinnen und Regionalräten zugesandt und in der Sitzung der Verbandsversammlung am 08.01.2015 ausführlich erläutert.

Die im Bericht komprimiert dargestellten Informationen sind Grundlage für die politische Gesamtabwägung der einzelnen Aspekte. Hierzu sind nun die Parlamente der beiden Landkreise sowie der Region Südlicher Oberrhein aufgerufen.

Auf der Basis der politischen Voten der Region wird der Projektbeirat seine politische Trassenentscheidung voraussichtlich im Sommer 2015 treffen.

### **3. Begründung zu Ziff. 1.2**

Der Beschlussvorschlag Ziff. 1.2 ist das komprimierte Ergebnis und Gewichtung aller maßgeblichen Aspekte sowie einer Gesamtabwägung der mit den beiden Trassenvarianten jeweils verbundenen Vor- und Nachteile.

Das zentrale Anliegen des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein entsprechend des Beschlusses vom 09.10.2008 war und ist es die Lärm Aspekte schwerpunktmäßig zu bewerten.

### 3.1 Für die Antragstrasse sprechen:

#### (1) Naturschutz

Naturschutzrechtliche Ausschlusskriterien sind bei beiden Trassenvarianten nicht gegeben. Unbestritten ist, dass die autobahnparallele Trasse in erheblich größerem Ausmaß europäische Habitatschutz- und Vogelschutzgebiete in Anspruch nimmt. Die naturschutzfachlichen Konfliktpotentiale können jedoch – ebenso wie in den weiter südlich gelegenen Planfeststellungsabschnitten im Raum Freiburg bereits praktiziert – im Sinne von Ziff. 1.2 C. kompensiert werden.

#### (2) Geringerer Flächenverbrauch

Zum *Flächenverbrauch* wurde bislang eine Differenz von rund 100 ha zwischen Antragstrasse (142 ha) und Autobahnparallele (239 ha) ermittelt. Bei der noch ausstehenden parzellenscharfen Trassenplanung für die Planfeststellungsverfahren ist durch Reduktion der Sicherheitsabstände zwischen der BAB A 5 und der Neubautrasse eine Optimierung im Sinne von Ziff. 1.2 C., d.h. Verringerung des Flächenverbrauchs insgesamt möglich.

### 3.2 Für die autobahnparallele Güterverkehrstrasse sprechen:

#### (3) Lärm

Durch die mit der Autobahnparallelen verbundene räumliche Trennung von Güterzügen und direkt benachbarter Wohnbebauung ist es nahezu möglich, einen sog. Vollschutz der betroffenen Wohnbebauung bereits auf Basis des **gesetzlichen** Schallschutzes zu erreichen (betroffene Menschen: 668 gegenüber 8245 an der Antragstrasse). Dies ist an der Antragstrasse aufgrund der räumlichen Nähe zu der nächstgelegenen Wohnbebauung keinesfalls möglich. Die Antragstrasse ist auf Basis des gesetzlichen Schallschutzes deshalb gravierend schlechter als die Autobahnparallele.

Über den gesetzlichen Schallschutz hinaus hat der Projektbeirat für alle Planfeststellungsabschnitte der Region beschlossen, dass niemand auf Lärmschutzfenster angewiesen sein soll, um den gesetzlich garantierten Lärmschutz zu erhalten (sog. „Vollschutz“).

Um bei der Autobahnparallelen einen Vollschutz zu erreichen, sind lediglich zusätzliche Investitionen von 15 Mio. EUR erforderlich. Die zusätzlichen Kosten für die Antragstrasse würden sich auf 250 Mio. EUR belaufen.

Bei den aktiven Schallschutzmaßnahmen (inkl. Vollschutz) der Autobahnprallele handelt es sich im Wesentlichen um Standard-Schallschutzmaßnahmen (max. 6 m hohe Schallschutzwände über Schienenoberkante). Lediglich im Bereich der Waldsiedlung in Riegel (autobahnparallele Güterzugstrecke) und in der Ortslage von Lahr (Bestandsstrecke) werden besondere Schallschutzmaßnahmen mit kurzen Abschnitten von ein- oder zweiseitigen Galerien sowie zwei Einhausungen erforderlich (Länge insgesamt 1,8 km und Höhe bis zu 8,9 m über Schienenoberkante).

Im Falle des Vollschutzes werden an der Antragstrasse in Ortslagen auf einer Länge von insgesamt 15 km besondere Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Hierbei handelt es sich um ein- und zweiseitige Galerien und Einhausungen jeweils in der Höhe von bis zu 8,9 m über Schienenoberkante. In den Ortslagen von Herbolzheim und Kenzingen verläuft die Rheintalbahn auf einem Damm. Hier addiert sich zu der Höhe der Schallschutzbauwerke über Schienenoberkante eine Dammhöhe von bis zu 4 m. Somit haben die besonderen Schallschutzmaßnahmen eine städtebaulich wirksame Höhe von bis zu 12,9 m über Geländeoberfläche.

Diese besonderen Schallschutzmaßnahmen sind weder aus Sicht einer Kostenbetrachtung noch aus Sicht der rechtlichen und technischen Realisierung Standard und nach Aussage des Vertreters der DB Netz AG in der Sitzung der Verbandversammlung am 08.01.2015 im Zuständigkeitsbereich der DB bisher noch nicht realisiert worden. Auch sei die Genehmigungsfähigkeit derartiger Maßnahmen bis auf Weiteres ungewiss.

Bezüglich den in der Gemeinde Eimeldingen realisierten Lärmschutzmaßnahmen mit 4,10 m hohen Schallschutzwänden sagte DB-Chef Dr. Grube: „Ein zweites Eimeldingen wird es nicht geben.“

Im Planfeststellungsabschnitt 7.1 (Bereich der Stadt Offenburg) hat das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde aufgrund der **besonders gravierenden städtebaulichen Auswirkungen** der Schallschutzwände in einer vergleichbaren Höhe die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen als nicht genehmigungsfähig zurückgewiesen.

#### *Zwischenfazit:*

Eine Realisierung der im Falle des „Vollschutzes“ an der Antragstrasse erforderlichen besonderen Schallschutzmaßnahmen ist sowohl in rechtlicher Hinsicht als auch im Hinblick auf deren technische Realisierbarkeit höchst zweifelhaft und kann folglich keine „vorzugswürdige Variante“ sein. Hinzu kommt, dass die Kosten des aktiven Schallschutzes („Vollschutz“) bei der Antragstrasse 404 Mio. EUR, also ca. 45 % der mit 923 Mio. EUR geschätzten Gesamtbaukosten betragen würden.

Im Interesse eines effizienten Einsatzes öffentlicher Finanzmittel könnte mit der in Ziff. 1.2 geforderten Autobahnparallele eine Trassierung vorgenommen werden, mit der – wie im Folgenden kurz beschrieben – der gesetzliche oder auch zusätzliche Schallschutz sowohl rechtlich als auch technisch zu gewährleisten wäre.

#### *Beschreibung der Schallschutzmaßnahmen*

Die Ausbauvariante „Autobahnparallele“ besteht aus 2 Verkehrswegen:

- autobahnparallele Güterzugtrasse und
- bestehende Bahnstrecke für den Personenverkehr, entlang der in Teilbereichen Überholgleise gebaut werden.

Entlang der autobahnparallelen Güterzugtrasse werden die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Wesentlichen in Form von Standard-Schallschutzwänden mit einer Höhe von bis zu 6 m über Schienenoberkante realisiert. Diese Wände sind übliche Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau bzw. der wesentlichen Änderung von Schienenwegen. Zur Genehmigung dieser Schallschutzwände werden keine neuen technischen Genehmigungsüberlegungen erforderlich, da vergleichbare Genehmigungen bereits häufig erteilt wurden. Auch stellt die bauliche Errichtung von Schallschutzwänden keine neuen Anforderungen während der Bauphase dar. Lediglich zum Schutz der Waldsiedlung in Riegel werden eine einseitige Galerie und eine Einhausung als besondere Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Entlang der bestehenden Bahnstrecke wird in den Ortslagen im Bereich der Überholgleise der erforderliche Schallschutz ebenfalls überwiegend durch Standard-Schallschutzwände mit einer Höhe von bis zu 6 m über Schienenoberkante erreicht. Lediglich im Bereich der Kernstadt Lahr werden in Teilbereichen besondere Schallschutzmaßnahmen in Form von ein- oder zweiseitigen Galerien oder einer kurzen Einhausung erforderlich.

Für die besonderen Schallschutzmaßnahmen (ein- oder zweiseitige Galerien und Einhausung) werden besondere Genehmigungsüberlegungen notwendig. Gleiches gilt für die bauliche Realisierung dieser besonderen Schallschutzmaßnahmen. Die Umsetzung der besonderen Schallschutzmaßnahmen in der Kernstadt von Lahr wird erst dadurch ermöglicht, dass im Bereich des Bahnhofs ausreichend Flächen zur Verfügung stehen. Diese Flächen ermöglichen es zum einen, die für den Bau der besonderen Schallschutzmaßnahmen notwendigen Flächen überhaupt bereitzustellen. Zum anderen sind auch die notwendigen Flächen für eine temporäre Baustelleneinrichtung gegeben, um die besonderen Schallschutzmaßnahmen tatsächlich auch errichten zu können. Gleiches gilt auch für die Waldsiedlung in Riegel.

Im Falle der optimierten Antragstrasse unterscheidet sich die räumliche Situation z. B. in Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen von den Gegebenheiten in Lahr und in der Waldsiedlung in Riegel. In Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen stehen die notwendigen Flächen nicht ohne weiteres zur Verfügung, wie sie im Bereich des Bahnhofs Lahr vorhanden sind. Darüber hinaus verläuft die Bahnlinie zum Teil in einer Dammlage mit einer Höhe von 4 m über Gelände. Diese Dammlage erschwert die Realisierung besonderer Schallschutzmaßnahmen in einem besonderen Maße.

Mit der **Maßgabe „A“ der Ziff. 1.2** würde durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen für die Gemeinden entlang der Autobahnparallele zusätzlich sichergestellt, dass es aufgrund der Güterverkehrstrasse entlang der Autobahn „nicht lauter wird als heute.“ Dabei wird nicht verkannt, dass hierzu auf der Länge von 32 km zusätzlich Schallschutzwände und auf 1,5 km Galerien zur Minderung des Schienenverkehrslärms der autobahnparallelen Güterzugtrasse errichtet werden müssen. Die Schallschutzwände sind sowohl im Westen (zwischen Güterzugtrasse und Autobahn) als auch im Osten der Güterzugtrasse erforderlich. Die Galerie zum Schutz der Ortslage Kürzell befindet sich zwischen der Güterzugtrasse und der Autobahn.

In einem geringeren Umfang sind Schallschutzwände entlang der Autobahn BAB A 5 (4 km) zur Minderung des Straßenverkehrslärms notwendig. Diese befinden sich auf einer Länge von 3,5 km westlich der Autobahn. Östlich der Autobahn, zwischen Autobahn und Güterzugtrasse, ist lediglich eine Schallschutzwand mit einer Länge von 500 m notwendig. Die Kosten für die zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen, damit es im Fall der Autobahnparallele nicht lauter wird als heute, betragen 88 Mio. EUR. Im Interesse eines weitestgehenden Lärmschutzes werden zusätzliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes insoweit zurückgestellt.

Mit der **Maßgabe „B“ der Ziff. 1.2** würde die Lärmbelastung in denjenigen Abschnitten der Bestandsstrecke weiter vermindert, in denen im Zuge der Realisierung der Autobahnparallele kein Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen besteht.

Entlang der Rheintalbahn besteht vom Grundsatz her Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen nur in den Ortslagen, in denen Überholgleise gebaut werden. Die Streckenabschnitte mit Überholgleisen sind in der beigefügten Anlage 1 dargestellt.

(Anlage 1)

Überholgleise sind von Friesenheim bis Lahr und von Ringsheim bis Kenzingen vorgesehen. Schallschutzwände werden in diesen Ortslagen dann gebaut, wenn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung überschritten werden. Nach den Kriterien des Vollschatzes sind diese Schallschutzmaßnahmen so auszulegen, dass keine Schallschutzfenster in Gebäuden erforderlich werden.

In den Ortslagen, in denen keine Überholgleise gebaut werden, besteht kein Rechtsanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen. Jedoch wird es in diesen Ortslagen bei Realisierung der Autobahnparallele deutlich leiser, da die Güterzüge an die Autobahn verlagert werden und diese Güterzugtrasse mit umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen versehen wird.

In den schalltechnischen Untersuchungen geht die DB AG davon aus, dass auf der Bestandsstrecke bei Realisierung der autobahnparallelen Güterzugtrasse lediglich 4 Güterzüge am Tag und keine Güterzüge in der Nacht verkehren. Im Zuge von Planfeststellungsverfahren wird zwar ein Betriebsmodell nicht verbindlich festgelegt. Für die Rheintalbahn ist jedoch eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Da in Teilbereichen entlang der Rheintalbahn, in denen Überholgleise gebaut werden, eine wesentliche Änderung gegeben ist, wird für diese Abschnitte im Zuge der Planfeststellung ein abschließendes Schallschutzkonzept planfestgestellt. Der Dimensionierung dieses Schallschutzkonzepts liegt die Prognose 2025 zugrunde, die von den beschriebenen 4 Güterzügen am Tag und keinen Güterzügen in der Nacht ausgeht. Würden insbesondere in der Nacht regelmäßig Güterzüge verkehren, wäre von deutlich höheren Geräuscheinwirkungen auszugehen. Die der Dimensionierung des Schallschutzkonzepts zugrunde gelegte Verkehrsprognose wäre dann grundsätzlich fehlerhaft. In der Folge wäre die DB AG verpflichtet, aufgrund eines „ergänzenden“ Planfeststellungsbeschlusses weitergehende Schutzmaßnahmen zu realisieren.

Aufgrund der beschriebenen Zusammenhänge ist für die Rheintalbahn von einer zumindest indirekten Festschreibung der Zahl der Güterzüge auszugehen.



Eine Regelungslücke enthält das gesetzliche Schallschutzkonzept für diejenigen Ortslagen entlang der Bestandsstrecke, in denen keine Überholgleise gebaut werden. Diese Ortslagen erhalten keinen aktiven Schallschutz. Diese Lücke gilt es zu schließen. Daher wird in der Beschlussfassung unter „B“ gefordert, dass alle Ortslagen entlang der Bestandsstrecke aktiven Schallschutz erhalten, d.h. auch diejenigen Ortslagen, in denen keine Überholgleise gebaut werden.

Dieser Schallschutz ist so auszulegen, dass an den schutzbedürftigen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung durch den Schienenverkehrslärm der bisherigen Bahnstrecke und der autobahnparallelen Güterzugtrasse eingehalten werden.

Zur Verdeutlichung der Situation entlang der Bestandsstrecke dient die als Anlage 2 beigefügte Tabelle.

(Anlage 2)

Der Spalte 2 ist zu entnehmen, in welchen Ortslagen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bei einer Realisierung der Autobahnparallele (Güterzugtrasse und Bestandsstrecke) eingehalten werden, da der Abstand zu den Schienenwegen ausreichend groß ist.

Die Spalte 3 beschreibt, in welchen Ortslagen aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund des Baus von Überholgleisen zu realisieren sind.

Die Spalte 4 nennt die Ortslagen, für die nach derzeitigem Stand der freiwilligen Lärmsanierung aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von bis zu 3 m hohen Schallschutzwänden gewährt werden. Nach einer überschlägigen Betrachtung kann davon ausgegangen werden, dass die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen aufgrund der freiwilligen Lärmsanierung für die betroffenen Ortslage die Forderung nach ‚B‘ erfüllt.

In der Spalte 5 werden diejenigen Ortslagen aufgeführt, die weder einen Schallschutz aufgrund des Baus von Überholgleisen (Lärmvorsorge) noch aufgrund der freiwilligen Lärmsanierung erhalten und in denen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung aufgrund des Schienenlärms (Güterzugtrasse und Bestandsstrecke) überschritten werden. Für die dort genannten Ortslagen ist ein zusätzlicher Schallschutz nach den Forderungen unter ‚B‘ zu gewähren. Bei einer überschlägigen Kostenschätzung für die Schallschutzmaßnahmen der Spalte 5 wurden unter der Berücksichtigung einer Wandhöhe von 3 m (vergleichbar der freiwilligen Lärmsanierung) Kosten von unter 10 Mio. EUR ermittelt.

Die Zuordnung der aktiven Schallschutzmaßnahmen (=Wände) in den jeweiligen Ortslagen entlang der Rheintalbahn ergibt sich aus Anlage 2.

(Anlage 2)

*Hinweis:*

Für weitergehende Erläuterungen zur komplexen Thematik „Schallschutz“ wird Herr Dipl.-Ing. Guido Kohnen in der Sitzung am 26.02.2015 zur Verfügung stehen. Auf Wunsch können auch vor der Sitzung Informationsgespräche über die Verbandsgeschäftsstelle vereinbart werden.

#### (4) Schutz vor Gefahrgutunfällen

Vor dem Hintergrund des schweren Güterzugunfalls in Müllheim/Baden am 20. Mai 2011 forderte die Region die Sicherheit der Gefahrguttransporte nicht mehr ausschließlich als sog. technischen Belang, sondern den „Schutz der Bevölkerung vor Gefahrgutunfällen“ zur Priorität als Planungskriterium in die weitere Prüfung der Trassenvarianten mit einzubeziehen.

(DS PIA 14 /11)

Es ist offenkundig, dass die Lage einer Güterverkehrsstrasse an der Autobahn bei Unfällen mit Gefahrgütern ein deutlich geringeres Gefährdungspotenzial für die Wohnbevölkerung und für die mit der Bahn reisenden Menschen als bei einer Antragsstrasse bedeutet.

#### (5) Keine Überwerfungsbauwerke

Im Falle der Realisierung eines Offenburger Güterzugtunnels wären bei der Antragsstrasse mind. zwei, bei einer autobahnparallelen Trasse keine Überwerfungsbauwerke erforderlich.

#### (6) Raumordnung

Aus raumordnerischer Sicht gilt: beide Trassenvarianten entsprechen dem Bündelungsprinzip. Die autobahnparallele Trasse weist deutlich weniger Entwicklungseinschränkungen für die dort anliegenden Kommunen, als dies die Antragsstrasse für die dort gelegenen Kommunen und Betriebe bedeuten würde. Letzteres hat die IHK Südlicher Oberrhein dazu veranlasst, sich für eine autobahnparallele Trassenführung auszusprechen.

#### (7) Bauphase

Die Möglichkeit, zunächst die Autobahnparallele realisieren zu können, um anschließend die Rheintalbahn auszubauen, vermindert die Bauzeit für die unmittelbar entlang der Rheintalbahn lebenden Menschen. Im Falle der Antragsstrasse wären die Menschen entlang der Rheintalbahn von deutlich längeren Bauzeiten (bis zu 8 Jahren) und den damit verbundenen Belastungen durch Lärm, Staub, Erschütterungen, verkehrlichen Beeinträchtigungen betroffen.

#### (8) *Option für ein Güterverkehrsterminal im Logistik-Leistungszentrum Lahr (LLZ Lahr)*

Ausschließlich bei Realisierung der autobahnparallelen Trassenführung besteht die Möglichkeit ein Güterverkehrsterminal im Logistik-Leistungszentrum Lahr zu realisieren. Mit der Anbindung an das nationale und internationale Schienennetz würden positive regionalwirtschaftliche Effekte und neue Arbeitsplätze in der Region entstehen (so Fa. Ernst/Basler u. Partner in der VVS am 05.12.2013). Darüber hinaus wäre die Verlagerung des bisherigen Standorts der sog. rollenden Landstraße, deren Betriebs- und Entwicklungsmöglichkeiten in Freiburg sehr eingeschränkt sind, ebenso möglich, wie die Übernahme von Teilfunktionen des Güterbahnhofes in Offenburg (z. B. der Lokführerwechsel).

(DS VVS 07/13)

Unter dem Vorbehalt, dass der Projektbeirat sich für die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ entscheidet, hat der Landesverkehrsminister ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr für den Bereich Südlicher Oberrhein, vorzugsweise Standort Lahr, für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Bereits am 18. Juli 2013 hatte die Verbandsversammlung auf gemeinsamen Antrag der Fraktionen der SPD und der FWV mit sehr großer Mehrheit die Aufnahme des GVZ Lahr in den Offenlageentwurf des fortzuschreibenden Regionalplans beschlossen. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg begrüßt in seiner Stellungnahme vom 22.12.2014 zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans diese Entscheidung der Verbandsversammlung ausdrücklich. Es sieht darin einen „wichtigen Beitrag zur Stärkung des kombinierten Verkehrs“ und damit „zur Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene.“

Vor dem Hintergrund dieses im Sommer 2013 mit sehr großer Mehrheit artikulierten regionalpolitischen Willens ist es konsequent, bei der nun zu treffenden Trassenentscheidung, auch diese Option mit zu berücksichtigen.

Die von Friesenheim und Meißenheim befürchtete verstärkte Verkehrsbelastung für angrenzende Kommunen kann im Rahmen der derzeit laufenden Fortschreibung des Regionalplanes im dortigen Kapitel 4.1 (Verkehr) berücksichtigt werden. Die von der Gemeinde Friesenheim im förmlichen Beteiligungsverfahren artikuliert Anregung, wonach das regionalbedeutsame Straßenprojekt „Neubau der Anschlussstelle Lahr-Nord/Friesenheim einschließlich Nordumfahrung Friesenheim und Schuttern“ in den neuen Regionalplan aufgenommen werden soll, hat die Verbandsverwaltung in den für die Sitzung des Planungsausschusses am 12.03.2015 vorgesehenen Abwägungsvorschlag aufgenommen. Wegen der Einzelheiten wird auf die DS PIA 01/15 (Kap. 4.1.2) verwiesen.

### **3.3. Optimierungsgebot für die weiteren Planungsschritte (Maßgabe „C“ der Ziff. 1.2)**

Auf der Basis der Trassenentscheidung werden in den folgenden Jahren die für das Planfeststellungsverfahren notwendigen Untersuchungen und Detailplanungen folgen. Erst im Laufe dieser sich konkretisierenden Planungsschritte werden weitere Optimierungsmöglichkeiten erkennbar. Mit dem vorgeschlagenen „Optimierungsgebot“ bekundet die Region, dass diese Optimierungsmöglichkeiten im Sinne eines menschen- und umweltverträglichen Aus- und Neubaus nicht nur in den südlichen Teilabschnitten der Region, sondern auch im Teilabschnitt Offenburg-Riegel zu nutzen sind.

### 3.4 Kosten

Die nachfolgende Tabelle nennt die Gesamtbaukosten und die Kosten für den aktiven Schallschutz im Abschnitt Offenburg/Süd bis Riegel. Die Kosten für den aktiven Schallschutz werden entsprechend den unterschiedlichen Anforderungen differenziert:

- gesetzlicher Schallschutz
- zusätzlicher Lärmschutz Kriterium „Vollschutz“, d. h. keine passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden; hierbei handelt es sich um eine Forderung des Projektbeirats
- zusätzlicher Schallschutz Kriterium „es darf nicht lauter werden“; hierbei handelt es sich um eine Forderung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein vom 09.10.2008 und den Beschlussvorschlag Ziff. 1.2 A zur Sitzung der Verbandsversammlung am 26.02.2015
- zusätzlicher Schallschutz Kriterium „Schließen Regelungslücke im gesetzlichen Schallschutzkonzept entlang der Bestandsstrecke“. Hierbei handelt es sich um den Beschlussvorschlag Ziff. 1.2 B zur Sitzung der Verbandsversammlung am 26.02.2015

	Autobahnparallele	Antragstrasse
[-]	[Euro]	[Euro]
Baukosten freie Strecke inklusive gesetzlichem Schallschutz (davon Kosten des gesetzlichen Schallschutzes)	945 Mio. (113 Mio.)	673 Mio. (154 Mio.)
Kosten für zusätzlichen Schallschutz („Vollschutz“)	15 Mio.	250 Mio.
Kosten für zusätzlichen Schallschutz („nicht lauter als heute“)	88 Mio.	10 Mio.
Kosten für zusätzlichen Schallschutz („Schließen Regelungslücke im gesetzlichen Schallschutzkonzept entlang der Bestandsstrecke“)	10 Mio.	0 Mio.
<b>Gesamtkosten</b>	<b>1.058 Mio.</b>	<b>938 Mio.</b>
Kostenunterschied Tunnel Offenburg	0 Mio.	215 Mio.*

\* Die Kosten für einen Anschluss an den Tunnel Offenburg sind bei Realisierung der Autobahnparallele um 215 Mio. Euro günstiger als im Falle der Anbindung der Antragstrasse (Bericht vom 01.12.2014).

Für die Baukosten (inklusive gesetzlichem Schallschutz) ist der Bund alleiniger Kostenträger. Die Tabelle zeigt deutliche Unterschiede bei den Kosten für die über das gesetzliche Maß hinausgehenden fakultativen Schallschutzmaßnahmen. Für die Autobahnparallele fallen insgesamt 113 Mio. EUR hierfür an, während für die Antragstrasse insoweit mit rund 260 Mio. EUR zu rechnen wäre. Entsprechend der im südlichen Bereich praktizierten Kostenhalbierung zwischen Bund und Land, müsste das Land bei der Autobahnparallelen ca. 57 Mio. EUR übernehmen, während bei der Antragstrasse 130 Mio. EUR anfallen würden.

Hinsichtlich der Gesamtkosten zeigt die Kostentabelle: die Antragstrasse schneidet zwar um 120 Mio. EUR günstiger ab als die Autobahnparallele (938 Mio. EUR gegenüber 1.058 Mio EUR). Dieser Kostenvorteil verändert sich jedoch in einen Kostennachteil um 95 Mio. EUR, wenn die jeweiligen Kosten für einen Anschluss an den Tunnel Offenburg berücksichtigt werden (1.153 Mio. EUR gegenüber 1.058 Mio EUR).

Die in der Region zum Teil heftig umstrittene Frage, ob diese „Anschlusskosten“ dem Abschnitt südlich Offenburg zugerechnet werden sollen, bedarf aus Sicht der Region keiner Entscheidung. Es ist davon auszugehen, dass der Deutsche Bundestag bei seinen anstehenden Entscheidungen nicht die Kosten für einzelne Abschnitte, sondern für die Gesamtmaßnahme zugrundelegen wird. Beim derzeitigen Planungsstand (=mit einer Bandbreite von plus/minus 30 % bezüglich der Baukosten) kann ein tendenzieller Kostenvorteil für die Autobahnparallele von weniger als 10 % (= 95 Mio. EUR) der Gesamtinvestitionen kein wesentliches Kriterium sein.

Bei der Kostenbetrachtung ist auch zu berücksichtigen, dass die Investitionen im Abschnitt Offenburg/Süd – Riegel seit 2014 nicht mehr lediglich mit 10 %, sondern nun mit 30 % seitens der EU kofinanziert werden können. Bei Gesamtinvestitionskosten von rund 1 Mrd EUR bedeutet der erhöhte Kofinanzierungssatz eine Entlastung des Bundeshaushalts – im Vergleich zum Zeitpunkt der Einleitung der anhängigen Planfeststellungsverfahren – um rund 200 Mio EUR.

#### **4. Zusammenfassende Bewertung und Ausblick**

Auch wenn heute noch keine planfeststellungsreifen Unterlagen vorliegen, folgt aus einer Gesamtbewertung der nun vorliegenden Fakten eine Bestätigung der von der Verbandsversammlung in der Sitzung am 09.10.2008 mit großer Mehrheit geforderten 2-gleisigen Güterverkehrsstrasse entlang der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel.

Entsprechend den Vorgaben des Projektbeirats ist nun für beide Varianten u. a. intensiv untersucht worden, ob und wie im Interesse der betroffenen Menschen die Trassen jeweils mit aktiven Schallschutzmaßnahmen realisiert werden könnten. Die konkrete Betrachtung beider Varianten hat gezeigt, dass dieses Schutzziel mit der Antragstrasse aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht realisierungsfähig ist, während bei der Autobahnparallelen dieses Schutzziel weitgehend bereits aufgrund der gesetzlichen Vorgaben erreicht werden kann. Hinzu kommt, dass mit den unter Ziff. 1.2 enthaltenen Maßgaben gewährleistet werden kann, dass sowohl die von einer Autobahnparallelen neu betroffenen Menschen vor einer Verschlechterung der Lärmsituation geschützt als auch die an der Bestandsstrecke lebenden Menschen mindestens den gleichen Lärmschutz erhalten werden, als ob ein 3. und 4. Gleis unmittelbar entlang der Bestandsstrecke gebaut würde.

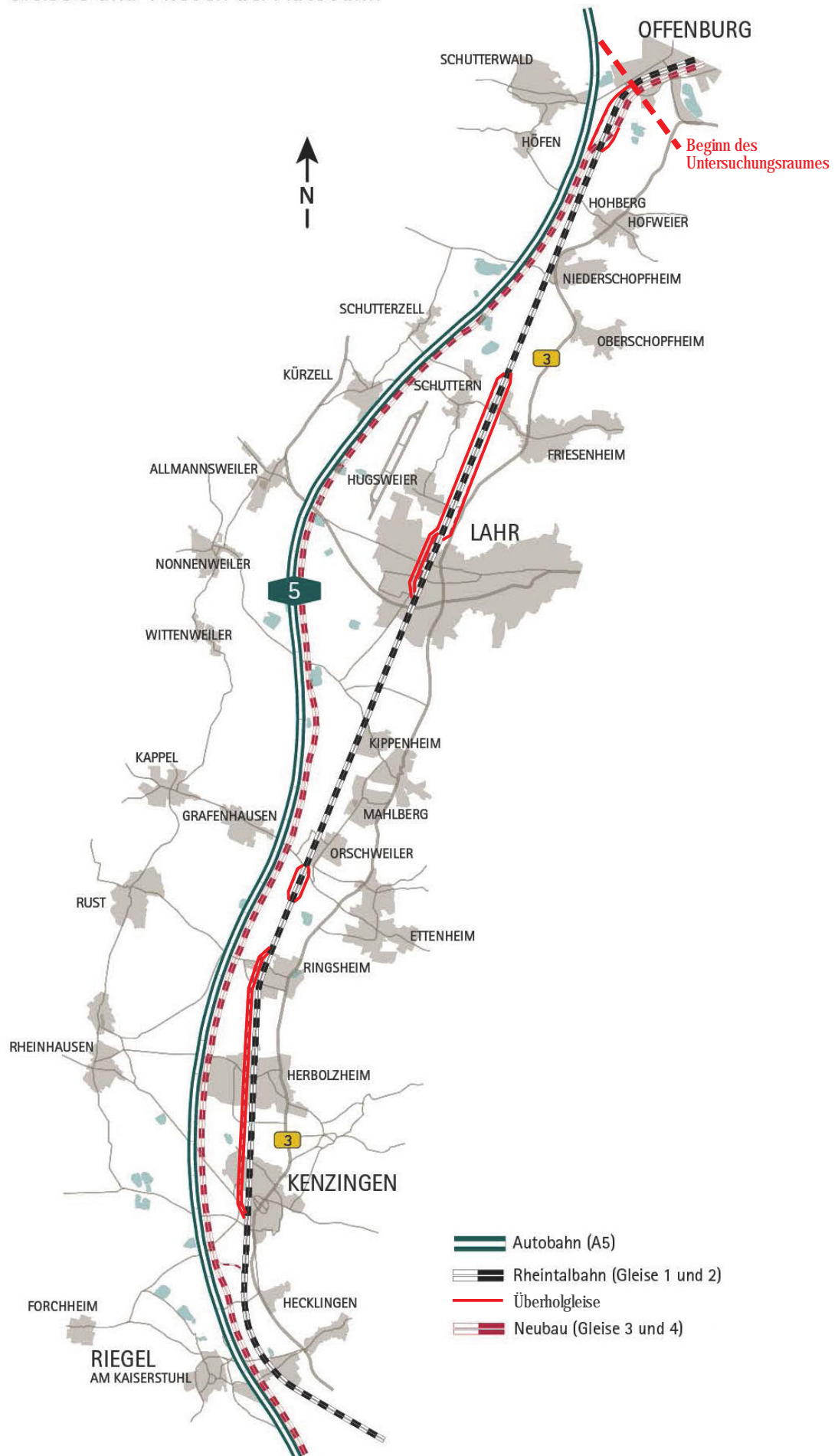
Die aus Lärmgesichtspunkten sich ergebende Vorzugswürdigkeit der Autobahnparallelen folgt auch aus der Gesamtschau weiterer Gesichtspunkte. Zwar sprechen die Eingriffe in den Naturhaushalt und eine größere Flächenneuanspruchnahme für eine Antragstrasse. Für die Autobahnparallele sprechen jedoch nicht nur die Lärm Aspekte, sondern auch der mit der Entflechtung der beiden Eisenbahntrassen verbundene deutlich bessere „Schutz vor Gefahrgutunfällen“, der völlige Verzicht auf Überwerfungsbauwerke, größere Entwicklungsmöglichkeiten für Kommunen und Unternehmen, geringere Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen während der Bauphase sowie die Option für ein Güterverkehrsterminal.

Der regionalpolitischen Bewertung und der daraus folgenden regionalpolitischen Grundsatzentscheidung kommt im weiteren politischen Prozess entscheidende Bedeutung zu. Nur wenn sich die Region Südlicher Oberrhein, d. h. insbesondere die Kreistage des Ortenaukreises und des Landkreises Emmendingen sowie die Verbandsversammlung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein bezüglich der autobahnparallelen Trassenführung mit deutlicher Mehrheit positionieren, werden der Projektbeirat und die MdB's sowie MdL's der Region in der Lage sein, gegenüber Bund und DB AG eine insgesamt menschengerechtere und realisierungsfähige Trassenvariante – ohne Überwerfungsbauwerke – einzufordern.

Sollte der Bund dem politischen Votum der Region folgen, müsste er danach der DB AG den Planungsauftrag erteilen, die insoweit notwendigen Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Mit der vorgeschlagenen politischen Grundsatzentscheidung ist keine Zustimmung der Region zu den erst noch zu erarbeitenden Detailplanungen zu den Planfeststellungen verbunden. Derartige Voten bleiben der Beratung der sich später anschließenden Offenlagen im Rahmen künftiger Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

# „Neubau Güterzugtrasse“

Gleise 3 und 4 neben der Autobahn



Ortslage entlang der Rheintalbahn	Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ohne Wände	Schallschutzwände aufgrund Überholgleisen	Schallschutzwände aufgrund Lärmsanierung	Zusätzliche Schallschutzwände aufgrund Regelungslücke
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
Hohberg-Hofweier	X			
Hohberg-Niederschopfheim			X	
Friesenheim		X	Ggf.	
Friesenheim-Schuttern		X		
Lahr		X	X	
Lahr-Kippenheimweiler				X
Lahr-Langenwinkel		X		
Lahr-Mietersheim		X		
Kippenheim	X			
Ettenheim	X			
Ettenheim-Altdorf	X			
Mahlberg				X
Mahlberg-Orschweier			Ggf.	X
Ringsheim		X	X	
Herbolzheim		X	X	
Kenzingen		X	X	
Kenzingen-Hecklingen				X
Riegel	X			
Riegel-Waldsiedlung				X
Malterdingen	X			