



**Regionalverband  
Südlicher Oberrhein**

Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 01/06

26.04.2006  
Freiburg i. Br.,  
53221.7  
Unser Zeichen:

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

## Planungsausschuss am 10.05.2006

### TOP 2 (öffentlich)

#### Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel

#### hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 8.3 Bad Krozingen - Heitersheim

– *beschließend* –

### 1. Beschlussvorschlag der Geschäftsstelle

#### 1.1. Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren, Abschnitt 8.3

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum vorrangigen 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und setzt sich weiterhin für eine sehr zügige Realisierung des Gesamtprojektes ein.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein setzt sich gleichsam für einen menschen- und umweltgerechten Bahnverkehr ein. Der Planungsausschuss beschließt die in der Anlage 1 beigefügte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren ABS / NBS Karlsruhe – Basel, Abschnitt 8.3 Bad Krozingen - Heitersheim.

(Anlage)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert, dass die von den Gemeinden Schallstadt, Hartheim, Bad Krozingen, Eschbach, Heitersheim und Buggingen erarbeitete Trassenführung in Tieflage, die sog. **Bürgertrasse** (Bürgermeistervariante), im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen geprüft wird. Dabei ist die gleiche Untersuchungstiefe wie für die beantragte Planfeststellungstrasse zu Grunde zu legen. Dem Eisenbahnbundesamt ist diesbezüglich ein ausgewogener Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.

## **1.2. Forderungen an die Bundesregierung**

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07. und 08.12.2005 an die Bundesregierung gerichteten Forderungen, die für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu novellieren.

(DS VVS 13/05,  
DS VVS 17/05)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Zusage des Bundesverkehrsministeriums vom 19.01.2006, die Rechtfertigung des Schienenbonus überprüfen zu lassen.

(DS VVS 05/06)

## **1.3. Forderungen an die Landesregierung**

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die seinen Beschlüssen vom 21.07. und 08.12.2005 an die Landesregierung gerichtete Forderung, die unter Ziffer 1.2 genannten Forderungen an die Bundesregierung zu unterstützen und ggf. über eine Bundesratsinitiative auf die Änderungen der einschlägigen Normen - insbesondere die Anpassung der 16. BImSchVO - hinzuwirken.

- 1.4.** Die Geschäftsstelle wird beauftragt, weitere konstruktive Vorschläge im Interesse der an Schienenwegen lebenden Menschen zu erarbeiten und hierüber zu berichten.

## 2. Anlass

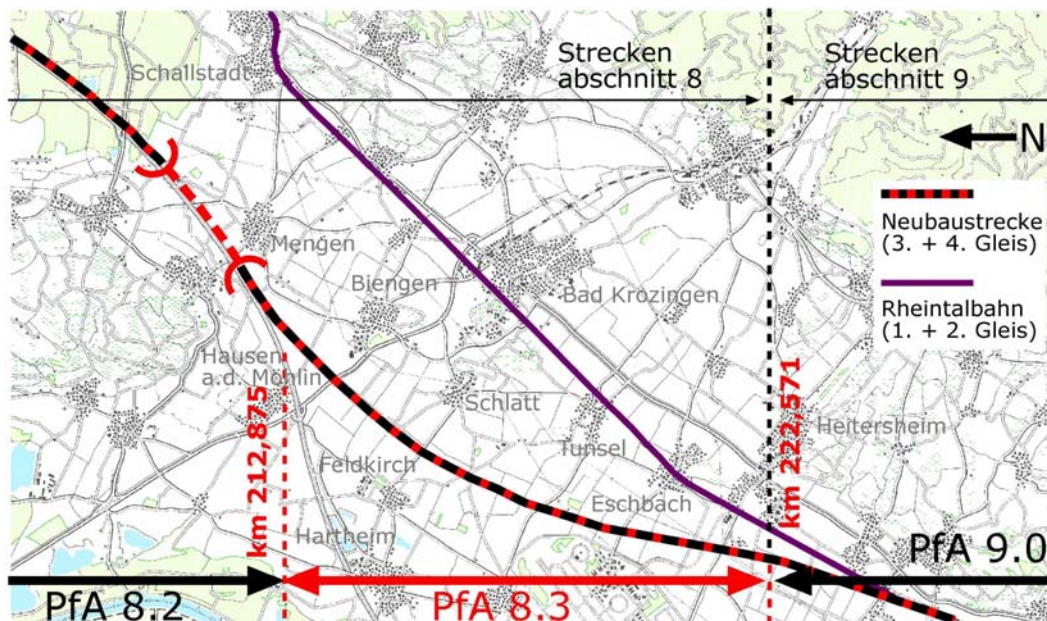
Mit Schreiben vom 09.01.2006 hat das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde dem Regionalverband Südlicher Oberrhein als Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit gegeben, zu den Planfeststellungsunterlagen zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn, Abschnitt 8.3 Bad Krozingen - Heitersheim, Stellung zu nehmen.

Für den Regionalverband Südlicher Oberrhein sind dabei die regionalbedeutsamen Aspekte der Planungen von besonderem Interesse. Grundlage dafür bildet insbesondere die bisherige Beschlusslage des RVSO (DS VVS 13/05 und 17/05).

## 3. Kurzbeschreibung des Projektes

Der Planfeststellungsabschnitt 8.3 Bad Krozingen – Heitersheim ist Teil der Güterumfahrung von Freiburg und schließt unmittelbar nördlich an den Planfeststellungsabschnitt 9.0, der Gegenstand der Beschlussfassung der Verbandsversammlung am 21.07.2005 (DS VVS 13/05) war. Der Abschnitt 8.3 beinhaltet dabei ausschließlich die Neubaustrecke, d.h. den Bau eines 3. und 4. Gleises, die von der Rheintalbahn ungebunden in einer weitgehend bebauungsfernen Lage verläuft.

Die Trasse der Neubaustrecke mit einer Gesamtlänge von ca. 9,7 km erstreckt sich von der Gemeindegrenze zwischen Schallstadt und Bad Krozingen im Norden über Feldkirch, Eschbach bis nach Heitersheim. Die südliche Grenze zum Planfeststellungsabschnitt 9.0 liegt im Bereich der Gemeindegrenze zwischen der Stadt Heitersheim und der Gemeinde Buggingen.



Der Trassenverlauf basiert auf dem Ergebnis der Raumordnerischen Beurteilung vom 12.12.1994, der sog. Vorschlagstrasse II. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Vermeidung der Verlegung einer dreizügigen Gasfernleitung) wurde die Trasse jedoch bis zu 40 m weiter westlich angeordnet. Die vorhandene Geländetopographie ist weitgehend eben. Die Neubaustrecke wird nahezu durchgehend geländegleich geführt.

Der Planung des Abschnittes 8.3 wurden - wie bereits bei den vorherigen Planfeststellungsabschnitten - die Zugzahlen des Bundesverkehrswegeplans 2003 zugrunde gelegt. Ausgehend von einer derzeitigen Kapazität der Rheintalbahn von 280 Zügen/Tag, werden für 2015 514 Züge/Tag prognostiziert. Mit Ausnahme von wenigen Güterzugpaaren zur Erschließung von Freiburg und des Gewerbeparks Breisgau ist vorgesehen, den gesamten planmäßigen Güterverkehr (= 280 Güterzüge) über die Neubaustrecke abzuwickeln, während die Rheintalbahn dem Personennah- und -fernverkehr (= 234 Züge) zur Verfügung stehen soll.

Durch den Bau des 3. und 4. Gleises wird die Gesamtverkehrsbelastung in dem betroffenen Raum erheblich ansteigen, da in diesem Abschnitt 8.3 auf eine Bündelung mit anderen Verkehrsträgern verzichtet wird. Als Lärmvorsorgemaßnahmen sind 6695 m Schallschutzwände vorgesehen, davon östlich der Neubaustrecke im Bereich der Ortschaften Schlatt, Eschbach und Heitersheim sowie westlich der Neubaustrecke im Bereich der Ortschaften Hausen a.d. Möhlin und Feldkirch.

Bestandteil der Ausbauplanung sind neben den Eisenbahnbaumaßnahmen die Umgestaltung des betroffenen Wege- und Straßennetzes im Rahmen eines Flurneuordnungsverfahrens, die Überquerung der kreuzenden Gewässer sowie die Durchführung von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen.

Nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke mit einer Leitgeschwindigkeit von 160 km/h ist die Ertüchtigung der bisherigen Rheintalbahntrasse von derzeit 160 km/h auf 200 km/h zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beabsichtigt. Für diese Ertüchtigung der vorhandenen Rheintalbahn ist laut Aussage der DB AG ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren in einigen Jahren vorgesehen.

#### 4. **Alternativplanung zur Neubaustrecke, sog. Bürgertrasse** (Bürgermeistervariante)

Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens haben die Gemeinden Schallstadt, Hartheim, Bad Krozingen, Eschbach, Heitersheim und Buggingen eine alternative Trassenführung in Einschnittslage für den ungebündelt verlaufenden Abschnitt zwischen Schallstadt-Mengen und Buggingen auf eigene Kosten untersuchen lassen. Ergebnis ist die sog. **Bürgertrasse** (Bürgermeistervariante), die sich neben dem aktuellen Planfeststellungsabschnitt 8.3 teilweise auch auf die Planfeststellungsabschnitte 8.2 sowie 9.0 erstreckt.

Diese Variante ist insbesondere dadurch charakterisiert, dass

- der Trassenverlauf mit einer teilweisen Überdeckung im Bereich der querenden Gewässer in Form von Landschaftsbrücken in Tieflage konzipiert ist;
- sämtliche Wegeverbindungen von der Neubaustrecke unterquert werden;
- aufwändige Rampenbauwerke zur Überführung von Straßen entfallen können.

Laut Aussage der Gutachter sind die Vorteile dieser Alternativplanung insbesondere

- Reduzierung der Lärmbeeinträchtigung
- Reduzierung des Flächenverbrauchs
- Reduzierung der visuellen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- Erhaltung der offenen, weitläufigen Kulturlandschaft
- Erhaltung der Kur- und Erholungsfunktion
- geringere Barrierewirkung für die Tierwelt
- geringere Zerschneidung eines intakten Wegenetzes

### Gesamtbilanzierung

	Bürgertrasse (PfA 9.0, 8.3, 8.2)	DB-Planung PfA 8.3
<b>Mensch/ Erholung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine visuelle Beeinträchtigung durch Tieflage</li> <li>▪ Geringe Verlärmung Erholungsraum</li> <li>▪ Reduzierung Schall und geringerer Umfang von Schallschutzmassnahmen</li> </ul> <p style="text-align: right;">++</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Visuelle Beeinträchtigung durch Eben-/Hochlage</li> <li>▪ Verlärmung Erholungsraum</li> <li>▪ Bis 4 m hohe Schallschutzwände</li> </ul> <p style="text-align: right;">--</p>
<b>Schallschutzvorsorge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 6.000 m Lärmschutzwände (Stand 18.01.06)</li> <li>▪ 8.000 m (Stand 21.06.05)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ laut KuK 15.600 m Lärmschutzwände</li> <li>▪ laut DB nur 6690 (S. 64 Erläuterungsbericht)/6400 m (S. 4 Schalluntersuchung)</li> </ul>
<b>Boden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ca. 72 ha Flächeninanspruchnahme</li> </ul> <p style="text-align: right;">+</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ca. 77 ha Flächeninanspruchnahme</li> </ul> <p style="text-align: right;">-</p>
<b>Tiere/ Pflanzen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weniger Zerschneidungswirkung und weniger Lärmimmissionen in freier Landschaft</li> <li>▪ FFH-Gebiete Rausgraben und Bachgraben wegen Tieflage weniger betroffen</li> </ul> <p style="text-align: right;">+</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zerschneidungswirkung und Lärmimmissionen in freier Landschaft</li> <li>▪ FFH-Gebiete Rausgraben und Bachgraben betroffen</li> </ul> <p style="text-align: right;">-</p>
<b>Landschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beeinträchtigung durch Tieflage sehr gering</li> <li>▪ Landschaftsbildprägende Gehölzbestände können zum großen Teil wiederhergestellt werden</li> </ul> <p style="text-align: right;">+</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beeinträchtigung durch Eben-/Hochlage</li> <li>▪ Flächenverlust landschaftsbildprägender Gehölzbestände</li> </ul> <p style="text-align: right;">--</p>
<b>Klima/ Luft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine erheblichen Auswirkungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine erheblichen Auswirkungen</li> </ul>
<b>Kultur- und Sachgüter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Randliche Tangierung eines Grabhügels, Querung mittelalterlicher Siedlungsbereiche</li> </ul> <p style="text-align: right;">o</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlust von 2 Baudenkmälern sowie randliche Überbauung eines archäologischen Denkmals</li> </ul> <p style="text-align: right;">-</p>
<b>Wasser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teilweise Eingriff in Grundwasser (Trog/Tunnel), keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten</li> <li>▪ Verringerung der Grundwasserneubildung durch Überbauung</li> <li>▪ Bäche werden über die NBS geleitet, Verlegung Bachgraben und Ehebach erforderlich</li> <li>▪ Überschwemmungsgebiete nur in Bauzeit beeinträchtigt</li> <li>▪ Geringe bauliche Maßnahmen im Trinkwasserschutzgebiet</li> </ul> <p style="text-align: right;">+</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verringerung der Grundwasserneubildung durch Überbauung</li> <li>▪ Bachquerungen mit teilweise Anpassungen</li> <li>▪ Beeinträchtigung Überschwemmungsgebiete</li> <li>▪ Bauliche Maßnahmen in 2 Trinkwasserschutzgebieten</li> </ul> <p style="text-align: right;">- bis o</p>
<b>Gesamtkosten</b>	393.455.350 €	233.297.300 €

(vgl. Erläuterungsbericht KUK v. 21.06.2005 bzw. Präsentation KUK in Bad Krozingen am 18.01.2006)

Die schutzgutbezogene Betrachtung durch das von den Gemeinden beauftragte Planungsbüro kommt zu dem Ergebnis, dass die Führung der Trasse in Tief- lage (Einschnitts- bzw. Tunnellage) günstiger einzustufen ist, als die bisherige DB-Planung, beim Schutzgut Mensch sogar erheblich günstiger. Demgegen- über stehen die Mehrkosten von 160 Mio. € (d.h. insg. 393 Mio. € i.V. zu 233 Mio. € der DB-Planung).

Aufgrund der Vorteile kommt die Bürgertrasse trotz der finanziellen Mehrbelas- tung als ernsthafte Alternative gegenüber der von der Vorhabensträgerin bean- tragten Variante in Betracht.

Die sog. **Bürgertrasse** (Bürgermeistervariante) wird in der Ausschusssitzung von den Verbandsmitgliedern, Herr Bürgermeister Jörg Czybulka sowie Herr Bürgermeister Jürgen Ehret, näher erläutert.

## 5. Ergänzende Forderungen an die Bundes- und Landesregierung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und aus den Ergebnissen der Studie „Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein“ ergeben sich eine Reihe von Forderungen zum Bau von Schienenwegen, für die das Regierungspräsi- dium als Anhörungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht der primäre Adressat ist.

Daher hat die Verbandsversammlung mit den Beschlüssen vom 21.07. und 08.12.2005 an die Bundesregierung zahlreiche Forderungen gerichtet, die für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechts- verordnungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu novellieren.

(DS VVS 13/05,  
DS VVS 17/05)

Mit Schreiben vom 19.01.2006 hat das Bundesverkehrsministerium unter ande- rem zugesagt, die Rechtfertigung des Schienenbonus überprüfen zu lassen. Wegen des gesamten Sachstandes wird auf den Bericht zur Verbandsver- sammlung am 27.03.2006 verwiesen.

(DS VVS 05/06)

Die thematisierten Forderungen nach einer Novellierung der 16. BImSchV, insbesondere wegen des „Schienenbonus“, und einem Sanierungskonzept für das „Rollende Material“ hat sowohl bei den Medien, Bürgern als auch bei den politischen Repräsentanten des Bundes, des Landes und in der Region eine breite positive Resonanz erfahren. Für den Regionalverband Südlicher Ober- rhein gilt deshalb, den eingeschlagenen Weg im Interesse der an Schienenwe- gen lebenden Menschen weiter konsequent zu verfolgen.

Daher schlägt die Geschäftsstelle vor, die bisherigen Forderungen an die Bun- des- und Landesregierung zu bekräftigen.



Regionalverband Südlicher Oberrhein, Reichsgrafenstr. 19, 79102 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg  
- Referat 15 -

79083 Freiburg i. Br.

**Der Direktor**

**ABS / NBS Karlsruhe – Basel, Planfeststellungsabschnitt 8.3  
(Bad Krozingen - Heitersheim); Planfeststellungsverfahren nach § 18  
AEG i.V.m. §§ 72 ff LVwVfG**

**hier: Stellungnahme im Anhörungsverfahren**

Unser Zeichen:  
53221.7

Freiburg i. Br.,  
11.05.2006

Ihr Schreiben vom 09.01.2006; Az: 15-3824/01-8.3

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Beratung und Beschlussfassung durch unseren Planungsausschuss am 10.05.2006 nehmen wir wie folgt Stellung:

**1. Bekenntnis zum 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn**

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum vorrangigen 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und setzt sich weiterhin für eine sehr zügige Realisierung des Gesamtprojektes ein.

**2. Forderungen des Regionalverbands Südlicher Oberrhein**

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein setzt sich gleichsam für einen menschen- und umweltgerechten Bahnverkehr ein und erhebt aus diesem Grunde nachfolgende Forderungen zu den Planfeststellungsunterlagen des **Abschnittes 8.3 Bad Krozingen – Heitersheim**. Durch den Abschnitt 8.3 dürfen keine Zwangspunkte für bisher noch nicht offengelegte Planfeststellungsabschnitte gesetzt werden.

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

Tel: +49(0)761/70327-0  
Fax: +49(0)761/70327-50  
rvso@region-suedlicher-  
oberrhein.de  
www.region-suedlicher-  
oberrhein.de

## 2.1. Berücksichtigung der raumordnerischen Vorgaben

Das Regierungspräsidium Freiburg hatte mit Schreiben vom 21.06.2004 die raumordnerische Beurteilung vom 12.12.1994 für den Abschnitt Herbolzheim – Schliengen ergänzt. In dieser Ergänzung sind insbesondere folgende Festsetzungen getroffen worden:

- „ 1. Zur Entlastung der bestehenden Rheintalbahn muss der gesamte überregionale Güterverkehr auf die Neubaustrecke entlang der Autobahn an Freiburg vorbeigeleitet werden. Die damit beabsichtigte Lärmentlastung der Anwohner an der bestehenden Rheintalbahn kann auch künftig nur gewährleistet werden, wenn auf der bestehenden Rheintalbahn neben dem Personenverkehr nur der Güterziel- und -quellverkehr von und nach Freiburg abgewickelt wird.
2. Durch die Verlagerung der Güterzüge auf die Neubaustrecke muss die im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehene Kapazität von 152 Zügen des Öffentlichen Personennahverkehrs auf der bestehenden Rheintalbahn gewährleistet werden, um das Nahverkehrskonzept der Breisgau-S-Bahn zu ermöglichen. Weiterhin müssen 76 Züge des Personenfernverkehrs gewährleistet werden.
3. Es ist sicherzustellen, dass an der Neubaustrecke ausreichender Lärm- und Erschütterungsschutz auch dann gewährleistet werden kann, wenn zukünftig die in der Studie der drei Bahnen angedachten zusätzlichen Verkehrsströme über die Neubaustrecke geführt werden. In diesem Fall hat eine entsprechende Optimierung des Lärm- und Erschütterungsschutzes zu erfolgen. Hierbei ist schon jetzt nachzuweisen, dass diese Optimierung durch aktiven Lärmschutz erfolgen kann.“

### Zu Ziffer 1 und 2:

Ausweislich den Planfeststellungsunterlagen ist die Neubaustrecke wie folgt konzipiert: Von den im Jahr 2012 prognostizierten 286 Güterzügen werden 280 auf der Neubaustrecke an Freiburg vorbeigeleitet und lediglich 6 Güterzüge über die bestehende Rheintalbahn als Güterzielverkehr von und nach Freiburg abgewickelt (S. 45f Erläuterungsbericht (EB)).

Ferner werden laut Planfeststellungsunterlagen gemäß obiger Ziffer 2 durch die Verlagerung der Güterzüge für die bestehende Rheintalbahn Kapazitäten und Entwicklungsperspektiven für den ÖPNV, den Regional- sowie Fernverkehr gewährleistet (S. 16f EB).

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert, diese dem Planfeststellungsantrag zugrundeliegenden Bestandteile des Betriebskonzepts im Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich festzuschreiben.**

### Zu Ziffer 3:



Entgegen § 4 Abs. 4 S. 1 ROG, aus dem eine Berücksichtigungspflicht der Erfordernisse der Raumordnung resultiert, ist diese Festsetzung aus der raumordnerischen Beurteilung von Herbolzheim bis Schliengen weder zeichnerisch noch schriftlich berücksichtigt worden.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert deshalb, dass gemäß obiger Ziffer 3 der entsprechende Nachweis geführt wird, dass im Falle zusätzlicher Verkehrsströme eine Optimierung des Schallschutzes durch aktive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen kann. Darüber hinaus muss im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgeschrieben werden, dass im Falle zusätzlicher Verkehrsströme eine entsprechende Optimierung des Lärm- und Erschütterungsschutzes zu erfolgen hat.**

## 2.2. Prognosezeitraum

Für die Planung der Strecke, zur Bemessung des aktiven und passiven Schallschutzes sowie des Erschütterungsschutzes werden in den Planfeststellungsunterlagen die Prognosen für das Jahr 2015 aus dem Bundesverkehrswegeplan (2003) zugrunde gelegt (S. 15 EB). Es werden dort lediglich die absoluten prognostizierten Zahlen, aufgeteilt auf ABS und NBS und getrennt nach Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr, aufgeführt.

Die der Prognose zugrunde liegenden Zugzahlen sind als zu niedrig anzusehen. Zum Einen werden zukünftige Entwicklungen der Nord-Süd-Transversale, die mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, nicht ausreichend berücksichtigt. Zum Anderen basieren die Zugzahlen auf einem zu kurz gewählten Prognosezeitraum.

Der Ausbau der Rheintalbahn ist ein Teilprojekt des Gesamtausbaus hin zu einer leistungsfähigen Nord-Süd-Transversale in Europa (S. 14 EB). Mit dem Ausbau erfüllt Deutschland u. a. den Vertrag von Lugano (1996), den Zu- und Ablauf zu den beiden Alpentunneln am Gotthard und Lötschberg zu erweitern und sicherzustellen. Nicht nachvollziehbar ist daher die Aussage in den Planfeststellungsunterlagen (S. 16 EB), dass für weitergehende Entwicklungen über den Prognosehorizont hinaus die konzeptionellen, methodischen und planrechtlichen Grundlagen fehlen.

Die Zu- und Ablaufstrecke zwischen Karlsruhe und Basel sollte – ebenso wie die Knoten – so organisiert sein, dass ihre Leistungsfähigkeit auf die Basistunnel am Lötschberg und Gotthard abgestimmt ist. Dabei ist zu bedenken, dass die volle Leistungsfähigkeit der Basistunnel erst nach Ausbau aller Zulaufstrecken (voraussichtlich weit nach 2020) ausgeschöpft werden kann. Das bedeutet, dass bei voller Auslastung der beiden Basistunnel am Lötschberg und Gotthard nach 2020 höhere Güterzugzahlen auf der Rheintalbahn als Zu- und Ablaufstrecke zu erwarten sind als bis 2015 prognostiziert wurden.

Der Prognosezeitraum bis 2015 ist schon deshalb deutlich zu kurz gewählt, weil der entsprechende Betriebszustand der Rheintalbahn spätestens innerhalb weniger Jahre nach Fertigstellung der Maßnahme erreicht sein wird. Hinzu kommt, dass sich die Inbetriebnahme der Strecke durch die nur schleppend zur Verfügung gestellten Finanzmittel von

Seiten des Bundes mit großer Wahrscheinlichkeit über den ursprünglich geplanten Zeitpunkt im Jahre 2012 hinaus verzögern wird.

Die 16. BImSchV enthält zwar keine ausdrückliche Regelung über den zu wählenden Prognosezeitraum. In der Begründung heißt es allerdings, dass die Prognosewerte im Allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht werden. Das verdeutlicht, dass für die vorliegenden Planungen ein unterer Prognosezeitraum gewählt wurde.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert deshalb, durch eine Erweiterung des Prognosezeitraums bis mindestens 2020 dafür zu sorgen, dass die Prognosezahlen nicht bereits vor Inbetriebnahme der Strecke überholt sein werden. Darüber hinaus müssen alle zu erwartenden Entwicklungen bis mindestens 2020 in die Prognose einbezogen werden. Nur dadurch kann eine realistischere Einschätzung der Zugzahlen erfolgen, die immerhin die wesentliche Grundlage der Ausbauplanungen bilden.**

### 2.3. Zugzahlen

In den Planfeststellungsunterlagen werden die Zugzahlen entsprechend der Prognosen für das Jahr 2015 aus dem Bundesverkehrswegeplan (2003) zugrunde gelegt. Dies geschieht in Anlehnung an die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben.

Unbeachtet bleibt durch diese relativ vagen und kurzfristigen Prognosen allerdings der tatsächlich geplante Betrieb der ausgebauten Strecke. Der Regionalverband hatte bereits mit Schreiben vom 29.10.2003 an das Regierungspräsidium Freiburg die Offenlegung des Betriebskonzeptes für den Ausbau der Rheintalbahn gefordert. Unter einem Betriebskonzept wird dabei ein Konzept für die Nutzung der zukünftigen Infrastruktur verstanden, in dem die Annahmen u. a. zum Zugmix und zur Geschwindigkeit dargelegt werden. So stellt die schweizerische SBB bei ihren Planungen zunächst ein Betriebskonzept für die Strecke auf und leitet daraus die erforderliche Infrastruktur ab.

Da das vom Regionalverband Südlicher Oberrhein geforderte Betriebskonzept bis heute auch innerhalb der Planfeststellungsunterlagen nicht offengelegt wurde, sind sowohl die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten Prognosen als auch die tatsächliche zukünftige Belastung der Strecke nicht nachvollziehbar.

Eine Gegenüberstellung der Zugzahlen für den Planfeststellungsabschnitt 8.3 (S. 16/45 EB) mit den Erfahrungswerten von unabhängigen Experten (vgl. hierzu auch unser Schreiben vom 17.03.2004 an das Regierungspräsidium Freiburg) verdeutlicht, dass es z. T. erhebliche Unterschiede zwischen den Prognosen und den Erfahrungswerten zur Auslastung von Schienenstrecken gibt.

Zugzahlen Prognosefall 2015	ABS	NBS	Züge insgesamt (ABS + NBS)	Erfahrungswerte aus der Schweiz*
<b><i>Bereich Bad Krozingen - Heitersheim</i></b>				
Fernverkehr	76	0	76	ABS: 300 NBS: 320
Nahverkehr	152	0	152	

Güterverkehr	6	280	286	
<b>Gesamt</b>	<b>234</b>	<b>280</b>	<b>514</b>	<b>ABS + NBS: 620</b>

\* Die tatsächliche Kapazität der Rheintalbahn variiert allerdings und kann nur mittels detaillierter Aufschlüsselungen zu dem zu fahrenden Betrieb, d. h. zum Zugmix etc. ermittelt werden.

Als ein weiteres Indiz für die Fehlerhaftigkeit der Prognosewerte, die den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegen, kann ebenfalls die für den Zähltag 29.01.2004 tatsächlich von der DB Netz AG gemessene Zugbelastung auf dem Engpass Denzlingen – Gundelfingen dienen. Danach wurde am 29.01.2004 auf dem Abschnitt Denzlingen – Gundelfingen auf der bestehenden 2-gleisigen Strecke eine maximale Zugzahl von 343 Zügen erreicht – davon 60 Fernverkehrs-, 132 Regionalverkehrs- und 151 Güterverkehrszüge. Obwohl die DB Netz AG darauf hingewiesen hat, dass diese überdurchschnittliche Gesamtzugzahl auf dem kurzen Engpassabschnitt betrieblich nur mit einem immensen Dispositionsaufwand abzuwickeln und bei dieser Belastung eine ausreichende Betriebsqualität auf Dauer nicht sicherzustellen sei, verdeutlicht die Situation dennoch, dass die Kapazität einer bestehenden 2-gleisigen Strecke sogar noch über den genannten Erfahrungswerten von 300 Zügen pro Tag liegen könnte.

Hinzu kommt ein weiterer Aspekt, der in den Planunterlagen nicht berücksichtigt wurde: die sog. „Bypass-Planung“ der drei Eisenbahnunternehmen SNCF/DB/SBB von März 2003 zur Umleitung der Güterverkehrsströme aus Frankreich auf die rechtsrheinische 4-spurige DB-Strecke. Im Endausbau geht die Studie davon aus, dass die künftigen vier Gleise im Oberrheingebiet eine Streckenkapazität von bis zu 720 Zügen pro Tag in beide Richtungen aufweisen kann.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert, dass dem Planfeststellungsverfahren die maximale Streckenkapazität zugrunde gelegt wird, da die Planungen nicht auf einem Betriebskonzept basieren und die DB AG als Wirtschaftsunternehmen die vorhandenen Streckenkapazitäten aus betriebswirtschaftlicher Sicht maximal auslasten wird.**

**Ferner fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein, dass für diese Betrachtung zwingend beide Bahnstrecken, d.h. Neubaustrecke und bestehende Rheintalbahn einzubeziehen sind.**

**Lässt sich das Ausmaß nicht exakt abschätzen, ist in den Planfeststellungsbeschluss ein entsprechender Vorbehalt gemäß § 74 (3) VwVfG aufzunehmen, d.h. dem Vorhabensträger aufzuerlegen, dass im Falle der Realisierung der „Bypass-Lösung“ eine ergänzende Lärmprognose vorgelegt wird und entsprechend des Ergebnisses ergänzende Lärmvorkehrungen erforderlichenfalls durchgeführt werden müssen.**

## 2.4. Schallschutz

### 2.4.1. Berechnungsgrundlage

Den Berechnungen zum Schallschutz wird in den Planfeststellungsunterlagen die Streckenbelastung mit den Zugzahlen gemäß den Prognosen für das Jahr 2015 aus dem Bundesverkehrswegeplan

2003 zugrunde gelegt (S. 46 EB). Auf die damit zusammenhängende Problematik wird bereits unter Ziffern 2.2 und 2.3 dieser Stellungnahme ausführlich eingegangen.

**Aufgrund der fehlenden Nachvollziehbarkeit der Prognosezahlen müssen auch die Berechnungen zum Lärmschutz auf der maximalen Auslastungsmöglichkeit der Strecke basieren. Nur so ist eine übermäßige und im Einzelfall sogar gesundheitsschädliche Belastung durch den Schienenverkehr vermeidbar.**

Dies ist im Bereich des Schallschutzes umso wichtiger, da der Gesetzgeber keine Nachbesserung des Lärmschutzes vorschreibt, solange es sich nicht um bauliche Veränderungen handelt, sondern lediglich um eine Erhöhung der ursprünglich angenommenen Zugzahlen. Selbst bei einer gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierung würden höhere Grenzwerte gemäß VLärmSchR 97 herangezogen werden, die weit über den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen.

In diesem Zusammenhang verweisen wir nochmals auf die Vorgaben aus Ziffer 3 der Ergänzung zur raumordnerischen Beurteilung vom 21.06.2004 (vgl. Ausführungen unter Ziffer 2.1 dieser Stellungnahme). Danach soll eine Optimierung des Lärm- und Erschütterungsschutzes verbindlich festgeschrieben werden.

#### **2.4.2. Schallschutz gemäß § 41 BImSchG – Stand der Technik**

Aus § 41 Abs. 1 BImSchG folgt der Vorrang von aktivem vor passivem Schallschutz. Danach ist beim Bau von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dieser Vorrang gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zwar nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht im Verhältnis zu dem angestrebten Schutz stehen. Allerdings ist hierfür eine Verhältnismäßigkeitsprüfung unter Zugrundelegung bestimmter Kriterien durchzuführen.

Nach dem Stand der Technik ist mittels einer Reduzierung der Lärmwirkung an der Quelle, d. h. über die Sanierung des sog. Rollenden Materials, eine Lärmreduktion um bis zu 70 % gegenüber älteren Güterzügen möglich.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat sich in der Vergangenheit wiederholt dafür eingesetzt, die Reduzierung des Lärms an der Quelle zusätzlich zum baulichen Lärmschutz als Daueraufgabe anzusehen. In der Schweiz gibt es eine Verordnung über die Lärmsanierung von Eisenbahnen. Diese gilt u. a. für in Betrieb stehende Schienenfahrzeuge, welche mit Bremssystemen ausgerüstet sind, die nicht dem Stand der Technik entsprechen. Nach der schweizerischen Lärmsanierungsverordnung wird für das Jahr 2015 davon ausgegangen, dass bereits ein Großteil der schweizerischen Güterzüge hinsichtlich ihres Rollmaterials nach dem aktuellen Stand der Technik saniert sein werden.

Das schweizerische Rollmaterialsanierungskonzept berücksichtigt dabei für das Jahr 2015 folgende Anteile von lärmsanierten bzw. lärmarmen Reisezügen und Güterwagen in Prozenten:

- Schweizerische Reisezüge	100
- Ausländische Reisezüge	100
- Blockzüge	100
- Rollende Autobahn	60
- Unbegleiteter Kombiverkehr (UKV)	50
- Güterzüge Schweiz	40
- Güterzüge Transit	10

In den Planfeststellungsunterlagen werden keine Aussagen zur Reduzierung der Lärmwirkung an der Quelle getroffen. Das verdeutlicht, dass bei den Planungen für die Schallschutzmaßnahmen weder der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt wurde noch ein wirklich aktiver Lärmschutz von Seiten des Vorhabensträgers angestrebt wird. Die Schallschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsunterlagen sind auf der Grundlage von § 41 Abs. 1 BImSchG daher nicht nachvollziehbar.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert unter Berufung auf § 41 Abs. 1 BImSchG, einen aktiven Lärmschutz durch die Sanierung des Rollmaterials entsprechend dem Stand der Technik im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben, der über die in den Planungen vorgesehenen rein baulichen Maßnahmen hinausgeht.**

### 2.4.3. Schienenbonus

Bei den Berechnungen zur Lärmwirkung entlang der Strecke wird in den Planfeststellungsunterlagen zur Ermittlung des erforderlichen Lärmschutzes der sog. Schienenbonus in Höhe von -5 dB(A) gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchV abgezogen (S. 14 Schalltechnische Untersuchung (SU)). Der Schienenbonus wurde bislang von der Rechtsprechung noch anerkannt. Zwischenzeitlich wird dieser jedoch sowohl in der Literatur als auch in der Praxis zutreffend kritisiert.

Die dem Schienenbonus zu Grunde liegenden lärmtechnischen Annahmen berücksichtigen nicht den Stand der Lärmwirkungsforschung. Der Schienenbonus beruht auf sozialwissenschaftlichen Studien aus den 70er/ 80er Jahren. Die Ergebnisse dieser interdisziplinären Feldstudien beziehen sich ausschließlich auf die reine Lästigkeitsempfindung bzw. -wahrnehmung. Sie betrachten somit nur eine subjektiv wahrnehmbare Komponente des Lärms. Objektive (medizinisch begründete) Komponenten wurden nicht integriert. Potentielle Gesundheitsgefährdungen durch Lärm beispielsweise von nächtlichen Güterzügen wurden nicht berücksichtigt.

Die Lärmwirkungsforschung bundesweit anerkannter Experten zeigt nach heutigem Kenntnisstand, dass Lärmeinwirkungen bereits während der Schlafphase vegetative Reaktionen des Menschen weit unterhalb des Aufwachpegels in Form von erhöhtem Stresshormon-Ausschüttung verursachen und somit zur Beeinträchtigung der Gesundheit, insbesondere von Herz-Kreislauf-Erkrankungen beitragen.

Hinzu kommt, dass Emissionen schneller Züge mit Geschwindigkeiten von 100 bis 200 km/h hinsichtlich Spitzenpegel und Anstiegsdynamik mit Überflugschallen vergleichbar sind (Prof. Dr. Manfred Spreng, Institut für Physiologie und experimentelle Pathophysiologie, Universität Erlangen-Nürnberg, Vortrag am 18.11.2005 in Bad Krozingen). Damit fällt

die pauschale Annahme des Ordnungsgebers weg, wonach Verkehrsgeräusche von Schienenwegen als weniger lästig und störend empfunden werden als die von Straßen verursachten.

Nach der Rechtsprechung ist der Ordnungsgeber verpflichtet, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten, den Schienenbonus unter Kontrolle zu halten und ggf. entstehende Neuerkenntnisse zu bewerten und zu gewichten. Kommt er dieser Verpflichtung nicht rechtzeitig oder nicht genügend nach, so ist die anwendende Behörde zur Korrektur verpflichtet.

Den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung trägt der Bundesgesetzgeber inzwischen durch den Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm Rechnung (Novelle des Fluglärmgesetzes – Entwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 24.05.2005). Ferner hat das Bundesverkehrsministerium mit Schreiben vom 19.01.2006 zugesagt, die Rechtfertigung des Schienenbonus in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Umwelt- und Reaktorsicherheit, dem Umweltbundesamt sowie der Deutschen Bahn AG erneut überprüfen zu lassen.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert daher, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die o.g. Erkenntnisse zur Lärmwirkung, insbesondere der objektiven Lärmauswirkungen in Zusammenhang mit Gesundheitsgefährdungen zu berücksichtigen. Das sollte zur Konsequenz haben, dass der gesamte Schallschutz entlang der Strecke ohne den Schienenbonus von -5 dB(A) berechnet und bemessen wird.**

#### **2.4.4. Fehlende Berücksichtigung von Maximalpegeln**

Das Berechnungsverfahren in den Planfeststellungsunterlagen zeigt, dass mit dem sog. Mittelungspegel als Beurteilungspegel für den Lärmschutz nicht die maximale stündliche Anzahl an Zügen aus den Prognosen herangezogen wurde (S. 13 SU). Maßgebend für die Bemessung des Lärmschutzes ist gemäß den Planungen lediglich die durchschnittliche Anzahl an Zügen pro Stunde, unabhängig von den bereits absehbaren Spitzenbelastungen.

Das Berechnungsverfahren in den Planfeststellungsunterlagen ist somit nicht nachvollziehbar.

Nach der 16. BImSchV ist eine Berücksichtigung von Maximalpegeln bei der Berechnung der Lärmentwicklung zwar nicht vorgesehen. Dies ist aber nach Expertenmeinung (Prof. Dr. M. Spreng, Universität Erlangen-Nürnberg sowie Prof. Dr. R. Sparwasser, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Vorträge am 18.11.2005 in Bad Krozingen) für den nächtlichen Eisenbahnverkehr lärmphysiologisch und lärmmedizinisch fehlerhaft. Genauso wie beim Fluglärm beruht die Störwirkung nächtlicher Verkehrsgeräusche auf der Aufwachreaktion. Diese ist zwar nicht unbedingt mit gesundheitsrelevantem, erinnerbaren Aufwachen gleichzusetzen. Gleichwohl muss die Nachtbelastung bspw. auch anhand von Maximalpegeln und deren Häufigkeit lärmmedizinisch gesondert betrachtet werden. Lärm kann bei langfristiger Einwirkung (vor allem nachts) oberhalb präventiver Richtwerte zur Gesundheitsbeeinträchtigung beitragen. Insoweit besteht kein Unterschied zwischen nächtlichem Flug- und Eisenbahnverkehr, insbesondere bei Hochgeschwindigkeits- und Güterzuglärm.

Die Verkehrslärmerhöhung darf der Rechtsprechung des BVerwG zufolge zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Ein Schwellenwert wurde damals jedoch nicht festgelegt (S. 12 Anlage 14 UVS). Aufgrund neuer Erkenntnisse fordert der anerkannte Lärmmediziner Prof. Dr. M. Spreng präventive Konsequenzen für die Gesundheit, insbesondere

- die Begrenzung der Ausschüttung des nächtlichen Stresshormons (Cortisol),
- die Verhinderung zusätzlichen Aufwachens unterhalb des Maximalpegels von  $L_{\max,22-6h} = 13x53 \text{ dB(A)}_{\text{Innen}}$  bzw.  $13x68 \text{ dB(A)}_{\text{Außen}}$  sowie
- die Vermeidung von Wiedereinschlafstörungen bei Dauerschallpegel von  $L_{\text{eq},22-6h} = 35 \text{ dB(A)}_{\text{Innen}}$  bzw.  $50 \text{ dB(A)}_{\text{Außen}}$

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert daher, dass im Planfeststellungsverfahren geeignete Schallschutzmaßnahmen gewählt werden, denen die maximalen Belastungspegel zugrunde liegen.**

#### **2.4.5. Beschaffenheit der Güterzüge**

Bei den Berechnungen zum Schallschutz wird in den Planfeststellungsunterlagen im Güterverkehr eine maximale Geschwindigkeit von 120 km/h angenommen (S. 18 SU). Den Planfeststellungsunterlagen ist allerdings auch zu entnehmen, dass die Entwurfsgeschwindigkeit der Güterumfahrung zwischen Kenzingen und Buggingen bei 160 km/h liegt (S. 17 EB und S. 17 SU).

Zurzeit existieren zwar noch keine Güterzüge, die in technischer Hinsicht schneller als 120 km/h fahren könnten. Allerdings erschließt sich aus den Planfeststellungsunterlagen kein Hinweis darauf, wie die Diskrepanz zwischen 120 km/h und 160 km/h zu erklären ist bzw. warum nicht der höhere Wert von 160 km/h den Schallschutzberechnungen zugrunde gelegt wurde.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert deshalb, die Diskrepanz zwischen der angenommenen Geschwindigkeit im Güterverkehr ( $v=120$  km/h) und der Entwurfsgeschwindigkeit der NBS ( $v=160$  km/h) plausibel zu erklären. Zudem sollte den Berechnungen im Hinblick auf die technische Weiterentwicklung bis zur Inbetriebnahme der Strecke die maximal mögliche Geschwindigkeit von 160 km/h zugrunde gelegt werden.**

Darüber hinaus wird in den Planfeststellungsunterlagen zur Berechnung des Schallschutzes eine Güterzuglänge von 600 m angenommen (S. 18 SU). In der trinationalen Studie „Strategische Gesamtplanung Basel – Verkehrsführung im Raum Basel“ wird allerdings von einer maximalen Güterzuglänge von 1500 m ausgegangen.

In den Planfeststellungsunterlagen finden sich hierzu keine Angaben und Erklärungen.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert auch zu dieser Thematik plausible Erklärungen. Es muss sichergestellt werden, dass die in den schalltechnischen Untersuchungen zugrunde liegenden technischen Daten zum Güterverkehr der Beschaffenheit der Züge entsprechen, die zukünftig tatsächlich zum Einsatz kommen werden.**

#### **2.4.6. Lärmschutz entlang der bisherigen Rheintalbahn**

Nach der Inbetriebnahme der NBS mit einer Leitgeschwindigkeit von 160 km/h soll laut den Planfeststellungsunterlagen die Ertüchtigung der Rheintalbahn von derzeit 160 km/h auf 200 km/h zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit erfolgen (S. 17 EB). Die dafür erforderlichen Baumaßnahmen wie bspw. eine Vergrößerung des Kurvenradius in Eschbach werden laut DB AG (telefonische Nachfrage der Geschäftsstelle des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein am 17.02.2006) Bestandteil eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens sein.



Bei der Ermittlung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) wurden ausschließlich die Emissionen für die Neubaustrecke berechnet (S. 46 EB und S. 8 SU). Eine vollständige Schalltechnische Untersuchung auch für die bestehende Rheintalbahn wurde nicht vorgenommen (S. 8 SU). Ob die Steigerung von derzeit 160 Zügen auf 234 Züge im Planfall 2015 sowie die Erhöhung auf die Geschwindigkeit  $v = 200$  km/h eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ist, bleibt derzeit ungeklärt.

Die rein formale Betrachtungsweise, dass die Anlage und der Betrieb des 3. und 4. Gleises planungsrechtlich isoliert von der alten Rheintalbahnstrecke zu beurteilen sei, verkennt, dass das 3. und 4. Gleis in untrennbarem funktionalen Zusammenhang mit der bestehenden Rheintalbahn steht und deshalb in der Planfeststellung nicht isoliert beurteilt werden kann. Bereits der raumordnerischen Beurteilung vom 12.12.1994 lag die Vorstellung einer einheitlichen Betrachtung von bestehender Rheintalbahn und VT II zugrunde. Sämtliche entscheidenden raumordnerischen Erfordernisse basieren auf einer einheitlichen Betrachtung.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert auch zu dieser Thematik plausible Erklärungen. Ferner fordert der Regionalverband, dass die mit dem vorliegenden Projekt zusammenhängende Erhöhung der Rheintalbahn über ein förmliches Verfahren erfolgt. Bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren muss sichergestellt werden, dass auch entlang der bestehenden Rheintalbahn der entsprechende Schallschutz geboten wird.**

#### **2.4.7. Lärmschutz während der Bauzeit**

In besonderer Weise werden die Siedlungsbereiche auch während der 5 bis 6 Jahre dauernden Bauzeit von Lärmbelastungen betroffen sein. Gleichwohl ist die Frage in den Planfeststellungsunterlagen nicht behandelt. Entgegen einer Ankündigung (S. 28 EB) finden sich in der Schalltechnischen Untersuchung zu der Frage des Baulärms im Unterschied zu anderen Planfeststellungsabschnitten (z.B. PfA 9.0) keinerlei Ausführungen.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert auch zu dieser Thematik eine plausible Erklärung. Es muss sichergestellt werden, dass die Lärmschutzgrenzwerte auch während der Bauzeit eingehalten werden.**

## 2.5. Erschütterungsschutz

Nach Aussage der Planunterlagen wurde die Frage des Immissions-schutzes entlang der Neubaustrecke aufgrund der Abstände zu geschlossenen Siedlungsflächen (Entfernung > 500 m) nicht durch messtechnisch ermittelte Werte, sondern anhand von Ausbreitungskurven diskutiert. Nach Inbetriebnahme der Strecke kann davon ausgegangen werden, dass keine erheblichen Erschütterungseinwirkungen aus dem Bahnbetrieb auf Siedlungsflächen entstehen werden.

Dennoch sei auf folgende Punkte verwiesen:

Zur Ermittlung der Erschütterungsimmissionen wird in den Planfeststellungsunterlagen die Streckenbelastung mit den Zugzahlen gemäß der Prognosen für das Jahr 2015 aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 als Grundlage genommen.

Zum Erschütterungsschutz ergibt sich die gleiche Problematik, wie beim Schallschutz (vgl. Ziffer 2.4.1 dieser Stellungnahme). Auch für eine angemessene Beurteilung der Erschütterungen entlang der Rheintalbahn fehlt die Offenlegung des tatsächlichen Betriebskonzeptes.

**Daher fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein mit der unter Ziffern 2.2 und 2.3 dieser Stellungnahme gegebenen Begründung, dass den Auswertungen zum Erschütterungsschutz ebenfalls die maximale Auslastungsfähigkeit der Strecke zugrunde gelegt wird. Nur so ist eine übermäßige und im Einzelfall sogar gesundheitsschädliche Belastung durch den Schienenverkehr vermeidbar.**

**In diesem Zusammenhang verweisen wir nochmals auf die Vorgaben aus Ziffer 3 der Ergänzung zur raumordnerischen Beurteilung vom 21.06.2004 (vgl. Ausführungen unter Ziffer 2.1 dieser Stellungnahme). Danach soll eine Optimierung des Lärm- und Erschütterungsschutzes verbindlich festgeschrieben werden.**

## 2.6. Raumentwicklung und Eisenbahnentwicklung

### 2.6.1. Schallschutz

Der Ausbau der Rheintalbahn hat unwiderrufliche Auswirkungen auf die räumliche und städtebauliche Entwicklung in den angrenzenden Gemeinden. Es ergeben sich sowohl durch den Bau der neuen Gleise als auch durch die Verbesserung des Schallschutzes mittels hoher Lärmschutzwände nachhaltige Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes. In Teilbereichen beeinträchtigt das Vorhaben die Gemeinden in ihren zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten.

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist ersichtlich, dass sich die Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke allein an den Grenzwerten der 16. BImSchV orientieren. Ein darüber hinausgehender Lärmschutz wird nicht angestrebt.

Die in § 2 der 16. BImSchV genannten Grenzwerte bilden allerdings nur die untere Grenze des zu gewährleistenden Lärmschutzes. Ein weiter-

gehender Schallschutz ist hierdurch aber nicht ausgeschlossen. Für die weitere städtebauliche Entwicklung der Gemeinden sind bei der Überplanung und späteren Überbauung von Gebieten strengere Lärmschutzanforderungen gemäß der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau – zu beachten. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für den Städtebau unterscheiden sich von den Grenzwerten der 16. BImSchV (vgl. unten stehende Tabelle). Das bedeutet, dass die Gemeinden bei der Bauleitplanung die niedrigeren Werte der DIN 18005 berücksichtigen müssen.

	<b>Grenzwerte der 16. BImSchV in dB (A)</b>	<b>Orientierungswerte der DIN 18005 in dB(A)</b>
	<b>Tag / Nacht</b>	<b>Tag / Nacht</b>
<b>Gewerbegebiete</b>	69 / 59	65 / 55
<b>Kerngebiete</b>	64 / 54	65 / 55
<b>Dorf- und Mischgebiete</b>	64 / 54	60 / 50
<b>Besondere Wohngebiete</b>	59 / 49	60 / 45
<b>Allgemeine Wohngebiete</b>	59 / 49	55 / 45
<b>Kleinsiedlungsgebiete</b>	59 / 49	55 / 45
<b>Reine Wohngebiete</b>	59 / 49	50 / 40
<b>Kurgebiete, Krankenhäuser, Altenheime, Schulen</b>	57 / 47	45-65 / 35-65
<b>Parkanlagen, Kleingartenanlagen</b>	-	55 / 55

Gleichwohl wurde im Rahmen der Bewertung der Gesamtverkehrslärmbelastung des Planfeststellungsabschnittes 8.3 bereits im Prognose-Nullfall deutlich, dass die Orientierungswerte aus der städtebaulichen Planung gemäß DIN 18005 durch die Lärmeinwirkungen der Rheintalbahn in erheblichem Umfang im Bereich der Ortslagen Hausen a.d. Möhlin, Tunsel, Eschbach, Heitersheim überschritten werden (S. 4 Anlage 14 zur UVS). Trotz Vorlage einer Lärmdifferenzkarte nach den strengeren Maßstäben der DIN 18005 werden keine Konsequenzen gezogen. Die Deutschen Bahn AG hätte sich um die Einhaltung dieser Werte bemühen müssen.

Vor diesem Hintergrund muss hinterfragt werden, worin die Rechtfertigung liegt, dass Städte und Gemeinden im Rahmen ihrer städtebaulichen Planungen deutlich strengere Werte im Lärmschutz zugrunde legen müssen, um gesunde Lebensverhältnisse zu sichern, als dies von Seiten der Deutschen Bahn AG als Wirtschaftsunternehmen bei den Planungen von Schienenwegen verlangt wird.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert deshalb, dass die Planung zum Ausbau der Rheintalbahn die Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – wie Grenzwerte einhält (u.a. Anhang 2 der Anlage 14 zur UVS). Nur dadurch kann gewährleistet werden, dass die Gemeinden nicht in unangemessener Weise in ihrer räumlichen und städtebaulichen Entwicklung eingeschränkt werden. Gleichzeitig würde eine Voraussetzung für die Planung einer menschen- und umweltverträglichen Trasse im Sinne der Gesundheitsvorsorge geschaffen.**

### **2.6.2. Belange der Landwirtschaft**

Der Landesentwicklungsplan (2002) legt im PS 5.3.2 als rechtsverbindliches Ziel der Raumordnung fest, dass die für eine land- und forstwirtschaftliche Nutzung gut geeigneten Böden und Standorte, die eine ökonomisch und ökologisch effiziente Produktion ermöglichen, als zentrale Produktionsgrundlage geschont werden sollen. Nur in unabwendbar notwendigem Umfang dürfen sie für andere Nutzungen vorgesehen werden. Darüber hinaus sind die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft zu sichern (PS 1.9 (G) LEP).

Gemäß Regionalplan (1995) sind für die Landwirtschaft die Flächen zu erhalten und zu sichern, die zur Erfüllung ihrer vielfältigen ökonomischen, ökologischen und sozialen Aufgaben erforderlich sind (PS 1.6 (G)). Landbauwürdige Flächen dürfen nur im unbedingt notwendigen Umfang für bauliche Anlagen in Anspruch genommen werden (PS 3.0.2.1 (G)).

Nach dem zugrundeliegenden Raumordnungsbeschluss (1994) sollen bislang nicht bebaute Flächen nur im absolut notwendigen Maße herangezogen werden. Die Trasse ist so zu optimieren, dass landwirtschaftliche Fläche möglichst geschont werden kann.

Diesem rechtsverbindlichen *Minimierungsgebot* wird die vorgelegte Planung nicht gerecht:

Die Deutsche Bahn AG erkennt zwar, dass es sich um ein intensiv genutztes landwirtschaftliches Gebiet handelt (S. 138 EB). Eine Berücksichtigung dieser Tatsache bzw. eine zusammenhängende Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft erfolgt jedoch nicht. So wurden bei der Trassenführung landwirtschaftliche Belange nicht eingestellt.

Aufgrund der umfangreichen Baumaßnahmen im Rahmen der Überwerfungsbauwerke und Dämme kommt es jedoch zu größeren Eingriffen in die für dieses Gebiet typischen landwirtschaftlichen Sonderkulturen durch Flächenverlust. Die Trasse wird das Wegenetz und die zusammenhängenden Flächen mit ihren Beregnungsanlagen zerschneiden. Ferner sind negative Auswirkungen auf die Befruchtung des größten Saatmais-Vermehrungsgebietes sowie das Kleinklima insbesondere durch die Dammlage die Folge. Den Belangen der Landwirtschaft kommt deshalb im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts eine hohe Bedeutung zu.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert daher, alle Optionen zur Minimierung des Flächenverbrauchs auszuschöpfen, um möglichst wenig landwirtschaftliche Fläche in Anspruch zu nehmen. Vor diesem Hintergrund ist insbesondere detailliert zu untersuchen, ob eine Variante der Trassenführung in Einschnittslage, die sog. Bürgertrasse (vgl. unten) den regionalplanerischen Plansätzen eher gerecht wird.

### **2.6.3 Führung der Neubaustrecke in Einschnittslage, sog. Bürgertrasse (Bürgermeistervariante)**

Im Rahmen der Erstellung der Entwurfsplanung für den Abschnitt 8.3 wurden u.a. aufgrund von Überlegungen und Vorschlägen Dritter verschiedene Varianten untersucht, deren Untersuchungsinhalt und Ergebnis in den Planunterlagen wiedergegeben wurde. Die im Auftrag der Gemeinden Schallstadt, Hartheim, Bad Krozingen, Eschbach, Heitersheim und Buggingen erarbeitete alternative Trassenführung in Einschnittslage für den ungebündelt verlaufenden Abschnitt zwischen Schallstadt-Mengen und Buggingen, die sog. Bürgertrasse (im Vorfeld häufig auch als „KuK-Variante“ bezeichnet), wurde nicht berücksichtigt. Die Planunterlagen liegen dem Regierungspräsidium Freiburg zwischenzeitlich vor.

Befürwortet wird diese Variante von den Kommunen, da sie die entscheidende Verbesserung gegenüber der bisherigen Planung bringt, u.a.:

- Reduzierung der Lärmbeeinträchtigung,
- Reduzierung des Flächenverbrauchs,
- Reduzierung der visuellen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes,
- Erhaltung der offenen, weitläufigen Kulturlandschaft,
- Erhaltung der Kur- und Erholungsfunktion,
- geringere Barrierewirkung für die Tierwelt.

Entgegen der Angabe in den Planfeststellungsunterlagen (S. 59 EB), die die Varianten in der Höhenlage diskutiert, kommt die schutzgutbezogene Betrachtung der Alternativvariante zu dem Ergebnis, dass die Führung der Trasse in Tieflage (Einschnitts- bzw. Tunnellage) günstiger einzustufen ist, als die bisherige DB-Planung, beim Schutzgut Mensch sogar erheblich günstiger. Der raumordnerischen Vorgabe, den Flächenverbrauch minimal zu halten, wird Rechnung getragen.

Demgegenüber stehen die Mehrkosten von 160 Mio. € (d.h. insgesamt 393 Mio. € i.V. zu 233 Mio. € der DB-Planung). Jedoch stellten die Kostenunterschiede zwischen den Vorschlagstrassen I und II im Raumordnungsbeschluss 1994 kein Entscheidungskriterium dar.

Ein Gutachten der ISW hat sich alternativ zur DB-Planung mit der Prognose der Lärmeinwirkung durch die Rheintalbahn beschäftigt. Es besagt, dass eine Verbesserung der Lärm-Grenzwerte um nur 4 dB(A), z.B. bei einem Wegfall des Schienenbonus, eine Erhöhung der Lärmschutzwände im Fallbeispiel Biengen – Tunsel von 6 m auf 25 m bedeuten könnte. Dies wiederum ist entlang der beantragten Trasse laut Aussage der Gutachter technisch nicht realisierbar.

Aufgrund der offenkundigen Vorteile durch die Führung in Tieflage kommt die Bürgertrasse (Bürgermeistervariante) trotz der finanziellen Mehrbelastung als ernsthafte Alternative gegenüber der von der Vorhabensträgerin beantragten Variante in Betracht.

**Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert, die von den vorstehend genannten Gemeinden erarbeitete alternative Trassenführung in Tieflage, die sog. Bürgertrasse (Bürgermeistervariante), im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen zu prüfen. Dabei ist die gleiche Untersuchungstiefe wie für die beantragte Planfeststellungstrasse zu Grunde zu legen. Dem Eisenbahnbundesamt ist diesbezüglich ein ausgewogener Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.**

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Dieter Karlin)