



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

IM ZENTRUM DER TRINATIONALEN
METROPOLREGION
OBERRHEIN

DS PIA 03/19
(Anlage)

Freiburg i. Br., 13.03.2019

Unser Zeichen: 53221, 53221.1, 53221.6, 53221.25

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 04.04.2019

TOP 3b (öffentlich)

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Sachstandsbericht

Referent: Christoph Klenert, DB Netz AG, Karlsruhe

– *beschließend* –

1 Beschlussvorschlag

1.1 Der Planungsausschuss begrüßt das am 13.02.2019 von den Bundestagsabgeordneten der Region Südlicher Oberrhein, dem Bundesverkehrsministerium und der DB Netz AG verkündete Ergebnis eines Gutachtens, nach dem die Zugzahlenprognosen 2025 und 2030 zu einem identischen Niveau an Lärmschutz beim Aus- und Neubau der Rheintalbahn führen. Auf Grundlage dessen erwartet der Planungsausschuss, dass

- eine rechtssichere Umsetzung der Projektbeirats- und Bundestagsbeschlüsse erfolgen kann,
- keine Änderungen an den Planungen der Lärmschutzmaßnahmen in den Abschnitten 8.1 und 8.2 erforderlich werden und
- die Planungsarbeiten unverzüglich fortgesetzt werden und keine weiteren Verzögerungen bei der Planung und Genehmigung des Gesamtvorhabens auftreten.

- 1.2 Bei der Planung zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn (Planfeststellungsabschnitt 7.1) sind für die Bereiche nördlich des Ausgangs des Offenburger Tunnels die gleichen Lärmschutzanforderungen zugrunde zu legen, wie im Bereich der Abschnitte südlich des Offenburger Tunnels („Vollschutz“ entsprechend Kernforderung 2).

2 Anlass und Begründung

Die Planungen zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn in der Region Südlicher Oberrhein wurden von der DB Netz AG bislang auf der Grundlage der Zugzahlenprognose 2025 durchgeführt. Auch die vom Projektbeirat zwischen 2012 und 2015 getroffenen Beschlüsse bezogen sich (teilweise explizit) auf die Zugzahlenprognose 2025. Schon um mögliche, fachlich nicht begründbare Abweichungen zwischen den einzelnen Planfeststellungsabschnitten zu vermeiden, hatte sich der Planungsausschuss des Regionalverbands Südlicher Oberrhein in seiner Sitzung am 26.04.2018 (ergänzend zu DS PIA 03/18) für die einheitliche Anwendung der Zugzahlen 2025 ausgesprochen und das Bundesverkehrsministerium dazu aufgefordert, „zeitnah der DB Netz AG als Vorhabensträger zu bestätigen, dass bei der Bemessung der baulichen Lärmschutzmaßnahmen von Offenburg/Nord bis Auggen – entsprechend den Beschlüssen des Projektbeirats von 2012 bis 2015 – die Verkehrsprognose 2025 zugrunde zu legen ist“. Seine Begründung fand dieser Beschluss auch darin, dass zu befürchten stand, dass eine aktualisierte Prognose weniger (jedoch längere) Züge vorsähe und damit auch ein geringeres, vom Vollschutz abweichendes Lärmschutzniveau realisiert würde.

DS PIA 03/18

Mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz („Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“) vom 29.11.2018 wurde im Allgemeinen Eisenbahngesetz festgelegt, dass „die Berechnung [des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm] auf die zum Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen“ hat (§ 18g Satz 1 AEG).

Da im Zusammenhang mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan eine Zugzahlenprognose für das Jahr 2030 erarbeitet wurde, hat dies für die in der Region Südlicher Oberrhein in Planung befindlichen Abschnitte zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn folgende Konsequenzen:

- Für den Planfeststellungsabschnitt 8.1 (Riegel – March) hat vom 25.01.2017 bis zum 25.03.2017 die Offenlage der Planunterlagen stattgefunden. Der Planung liegt die Zugzahlen-Prognose 2025 zugrunde.
- Für die restlichen Planfeststellungsabschnitte in der Region Südlicher Oberrhein zwischen dem Tunnel Offenburg (PfA 7.1) im Norden und der sog. Bürgertrasse (PfA 8.4) im Süden ist eine Offenlage der Planunterlagen noch nicht erfolgt. Folglich sind hierfür die Zugzahlen mit Prognosehorizont 2030 zugrunde zu legen.

Der Rechtslage nach wird es daher – abweichend von den o. g. Forderungen des Planungsausschusses vom 26.04.2018 – zu dem unbefriedigenden Umstand kommen, dass

- den Planungen zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn am Südlichen Oberrhein nicht durchgängig über alle Abschnitte die gleichen Grundlagen zugrunde gelegt werden und
- die Umsetzung der Projektbeiratsbeschlüsse nicht mehr auf den bei Beschlussfassung vorliegenden Grundlagen erfolgen kann.

Bahn und Bund standen vor diesem Hintergrund vor der Aufgabe, einen gangbaren Weg zu finden, der einerseits Rechts- und Planungssicherheit für die DB Netz AG bietet, andererseits keine Unterschreitung des Projektbeiratsbeschlüsse bzw. keine Reduzierung der Lärmschutzmaßnahmen in der Region erwarten lässt.

Mit dieser Zielsetzung kam es am 13.02.2019 zu einem fraktionsübergreifenden Treffen der südbadischen Bundestagsabgeordneten mit Steffen Bilger MdB, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und Prof. Dr. Dirk Rompf, Vorstand Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG. Als Ergebnis wurde verkündet, dass unabhängig davon ob die Zugzahlenprognose 2025 oder 2030 zur Anwendung kommen, sich im Ergebnis keine Abweichungen für den Lärmschutz an der Rheintalbahn ergeben. Dies habe ein in Auftrag gegebenes Gutachten ergeben, dem eine geänderte Tag/Nacht-Verteilung der Züge sowie eine realistischere Streckenauslastung zugrunde liege.

Im Ergebnis steht zu erwarten, dass nun den Tatsachen nach einer vollständigen Umsetzung der vereinbarten Lärmschutzkonzepte im Sinne der Projektbeirats- und Bundestagsbeschlüsse sowie einer einheitlichen Planungsgrundlage über alle Abschnitte nichts mehr im Wege steht (Beschlussziff. 1.1).

3 Bereiche nördlich des Offenburger Tunnels

Der Projektbeirat hat am 14.07.2014 und 26.06.2015 abschließend über die Kernforderung 1 „Tunnel Offenburg“ beraten. Im Ergebnis wurde ein zweiröhriger etwa 7 km langer Eisenbahntunnel zugesichert, welcher von der DB Netz AG im Planfeststellungsabschnitt 7.1 geplant werden sollte. Im weiteren Verlauf der Planungsarbeiten für den Offenburger Tunnel wurde die nördliche Grenze dieses Abschnitts weiter nach Norden verschoben, bis kurz vor den Bahnhof Appenweier. Für den (oberirdisch verlaufenden) Bereich nördlich des Tunnelportals auf Gemarkung der Stadt Offenburg sowie der Gemeinde Appenweier hatte der Projektbeirat im Rahmen der Dimensionierung des Lärmschutzes keine Regelungen getroffen.

Im Sinne einer Klarstellung wird in Beschlussziffer 1.2 festgehalten, dass im Planfeststellungsabschnitt 7.1 für die Bereiche nördlich des Ausgangs des Offenburger Tunnels die gleichen Lärmschutzanforderungen (vgl. Kernforderung 2) zugrunde gelegt werden sollen wie südlich des Tunnels. Andernfalls würde es zu der weder begründbaren noch vermittelbaren Konstellation kommen, dass innerhalb eines Planfeststellungsabschnitts unterschiedliche Parameter für die Berechnung des Lärmschutzes gelten würden.

Analog würde die Verbandsgeschäftsstelle auch die mit Herrn Guido Kohnen abgeschlossene Rahmenvereinbarung über eine gutachterliche Begleitung (DS HA 04/18) auf die Bereiche nördlich des Ausgangs des Offenburger Tunnels erweitern.

DS HA 04/18

Christoph Klenert, DB Netz AG, Leiter Außenbeziehungen für das Großprojekt Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, wird in der in der Sitzung des Planungsausschusses am 04.04.2019 über den aktuellen Stand der Planungen einschließlich der Lärmschutzthematik berichten.

Aus- und Neubau der Rheintalbahn: Terminübersicht über die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte

Streckenabschnitte

↓ Planfeststellungs-
abschnitte (PFA)

