



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**

Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 12/19
Anlage

Freiburg i. Br., 28.11.2019

Unser Zeichen: 52231/5

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 12.12.2019

TOP 4 (öffentlich) Aus- und Neubau der Rheintalbahn Sachstand

1 Ausgangs- und Beschlusslage

Die Strecke Karlsruhe – Basel ist Bestandteil des wichtigsten europäischen Güterkorridors Rotterdam – Köln – Basel – Mailand – Genua. Die Verkehrsachse zwischen den niederländischen Häfen und dem Mittelmeer zählt zu den durch die EU-Verkehrspolitik als vorrangig eingestuften Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V), die Europa näher zusammenbringen sollen.

Die Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel ist der wichtigste nördliche Zulauf zur sog. Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit ihren zentralen Projekten Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel.

Die Realisierung des 3. und 4. Gleis schafft neue, zusätzliche Kapazitäten für den Schienenpersonenverkehr auf der Bestandsstrecke der Rheintalbahn und die Voraussetzungen, um den Schwerlastverkehr zwischen Deutschland und Italien von der Straße auf die Schiene verlagern zu können. Beide Aspekte sind im Sinne des Klimaschutzes dringend notwendig.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat sich seit 2005 intensiv mit den regionalbedeutsamen Aspekten (Lärmschutz, Sicherheit, Landschaftszerschneidung, Flächeninanspruchnahme, Biotopverbund etc.) des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn beschäftigt.

(DS VVS 06/15,
DS VVS 01/15,
DS VVS 05/11)

2 Projektbeirat

Die sich in unserer Region befindliche Aus- bzw. Neubaustrecke zwischen Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und Basel ist seit 1980 im Bundesverkehrswegeplan fest verankert. In der Region Südlicher Oberrhein waren die ersten Planungen der DB Netz AG zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn südlich von Offenburg hinsichtlich Trassenführung und Schallschutzmaßnahmen auf erhebliche Widerstände gestoßen (über 170.000 Einwände). Dies hatte dazu geführt, dass im Jahr 2009 ein aus Vertretern von Bund, Land, Region, DB Netz AG und Bürgerinitiativen bestehender „Projektbeirat Rheintalbahn“ eingerichtet wurde, um unter anderem die das Verbandsgebiet betreffenden fünf regionalpolitischen Kernforderungen „Tunnel Offenburg“ (Kernforderung 1), „Autobahnparallele Trassenführung“ (Kernforderung 2), „Güterumfahrung Freiburg“ (Kernforderung 3), „Bürgertrasse“ (Kernforderung 4) und die optimierte Kernforderung „Müllheim-Auggen“ (Kernforderung 5) zu erörtern. Mit den Beschlüssen des Projektbeirats vom 05.03.2012 und vom 26.06.2015, des Deutschen Bundestags vom 17.01.2013 (BT-Drs. 17/11652) und 28.01.2016 (BT-Drs. 18/7364) wurden die Kernforderungen zu dem von der Region geforderten menschen- und umweltgerechten Aus- und Neubau der Rheintalbahn politisch entschieden.

(DS VVS 13/05,
DS VVS 17/05,
DS VVS 05/06)

Die Arbeit des Projektbeirats wurde mit der 10. Sitzung am 26.06.2015 abgeschlossen. Die weitere Begleitung des Projekts wird seit Anfang 2016, auf Ebene der Streckenabschnitte, durch die sog. Regionalen Begleitgremien sichergestellt (s. u.). Im Viermonatsrhythmus informiert die Deutsche Bahn in den einzelnen Begleitgremien über den aktuellen Planungsstand der jeweils dazugehörigen Streckenabschnitte. Gleichzeitig bieten die Begleitgremien ein Forum für regionale Themenschwerpunkte und den fachlichen Austausch.

3 Sachstand in den einzelnen Abschnitten

Die Gliederung des Gesamtvorhabens in die einzelnen Regionalen Begleitgremien bzw. die einzelnen Planfeststellungsabschnitte (PfA) sowie eine grobe Übersicht des aktuellen Verfahrensstands und der Zeitplanung für anstehende Verfahrensschritte kann der Übersichtskarte in der Anlage entnommen werden.

(Anlage)

3.1 „Tunnel Offenburg“ (PfA 7.1)

Die Kernforderung 1 beinhaltet die Realisierung des Tunnels Offenburg. Anfang 2016 hat der Bundestag die Mehrkosten für den Bau des Tunnels bewilligt. Das zweiröhrige Bauwerk wird für Mischverkehr von Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h ausgelegt. Im Norden schließt er an die Ausbau- und Neubaustrecke an, im Süden wird er an die neue Gütertrasse entlang der Autobahn A 5 angebunden.

Derzeit bereitet die DB Netz AG die Unterlagen für die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vor, welche voraussichtlich im 1. Quartal 2020 stattfinden wird. Das Einreichen der Planfeststellungsunterlagen ist für das 1. Quartal 2021 geplant.

Im Verlauf der sich konkretisierenden Planungen für den Tunnel Offenburg wurde die nördliche Grenze dieses Abschnitts (PfA 7.1) immer weiter nach Norden, bis kurz vor den Bahnhof Appenweier, verschoben. Die Länge des (oberirdisch verlaufenden) Streckenabschnitts auf Gemarkung der Stadt Offenburg sowie der Gemeinde Appenweier stand am 26.06.2015, als der Projektbeirat abschließend

über die Kernforderung 1 „Tunnel Offenburg“ beraten hat, noch nicht abschließend fest. Insofern hat der Projektbeirat keine ausdrücklichen Beschlüsse über die Dimensionierung des übergesetzlichen Lärmschutzes im Bereich nördlich des Tunnelportals getroffen. Deshalb stellt sich nun die Frage, welche Lärmschutzanforderungen (gesetzlicher Lärmschutz oder „Vollschutz“ entsprechend Kernforderung 2) in diesem Bereich gelten sollen.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat sich in der Sitzung seines Planungsausschusses am 04.04.2019 bereits einstimmig dafür ausgesprochen, dass für die Bereiche nördlich des Ausgangs des Offenburger Tunnels die gleichen Lärmschutzanforderungen („Vollschutz“ entsprechend Kernforderung 2) zugrunde gelegt werden sollen wie südlich des Tunnels (vgl. DS PIA 03/19). Andernfalls würde es zu der – weder fachlich begründbaren noch gegenüber der Öffentlichkeit vermittelbaren – Konstellation kommen, dass innerhalb eines Planfeststellungsabschnitts unterschiedliche Parameter für die Berechnung des Lärmschutzes gelten würden.

(DS PIA 03/19)

Ob und wie diese berechnete Forderung erfüllt werden wird, ist aktuell Gegenstand von Gesprächen, deren aktueller Stand in der Sitzung mündlich berichtet wird.

3.2 „Autobahnparallele Trasse“ (PfA 7.2, 7.3 und 7.4)

Entsprechend Kernforderung 2 verläuft die Gütertrasse zwischen Offenburg und Kenzingen künftig parallel zur Autobahn A 5. Damit wird der Transitgüterverkehr künftig nicht mehr durch Ortschaften hindurch geführt und es werden mehr Anwohner vom Lärm vorbeifahrender Züge entlastet (vgl. DS VVS 01/15 - regionalpolitisches Votum des Regionalverbands).

(DS VVS 01/15)

Die Grundlagenermittlung und Vorplanung soll laut der DB Netz AG im 2. Quartal 2020 im Wesentlichen abgeschlossen sein, sodass im 3. Quartal 2020 die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen kann.

Die Gradienten (Höhenlage) der Neubaustrecke und damit die Auswirkungen auf Natur und Landschaft (einschließlich Landschaftsbild, Flächenverbrauch, Gewässerschutz, Hochwasserschutz, Zerschneidungswirkung bzw. Biotopverbund etc.) sind noch nicht abschließend geklärt. Im Rahmen der Vorplanung hat die DB Netz AG eine mögliche tiefere Lage der Neubaustrecke entlang der Autobahn A 5 in allen drei Planfeststellungsabschnitten (PfA 7.2, 7.3 und 7.4) untersucht. Das Ergebnis hat dazu geführt, dass diese Variante von der DB Netz AG verworfen wurde. Als Konsequenz daraus hat die DB Netz AG in der letzten Sitzung des Begleitgremiums am 05.11.2019 eine sog. Basisvariante vorgestellt, die vorsieht, dass die Neubaustrecke in Teilbereichen bis zu 3,50 m über der Geländeoberkante liegen soll bzw. muss. Die Vor- und Nachteile sowie mögliche Veränderungen dieser Variante sind in nächster Zeit gemeinsam mit den einzelnen Fachbehörden sowie den betroffenen Gemeinden zu erörtern.

3.3 Güterumfahrung Freiburg (PfA 8.0, 8.1 und 8.2)

Zwischen Riegel und Tiengen wurde gemäß Kernforderung 3 von der Region der weitgehende Verzicht auf passive Schallschutzmaßnahmen (insbesondere Schallschutzfenster) beschlossen („Vollschutz“). Im Bundestag wurde beschlossen, zusätzliche Mittel bis zu einer Höhe von 84 Mio. Euro für diesen übergesetzlichen Schallschutz bereitzustellen. Damit können zusätzliche Schallschutzwände

und Galeriebauwerke errichtet werden. Die Mehrkosten teilen sich jeweils zur Hälfte Bund und Land.

Im PfA 8.0 fand die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung am 18.09.2019 statt. Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt ist für das 3. Quartal 2020 geplant. Somit würde das Regierungspräsidium in seiner Funktion als Anhörungsbehörde der Region als Ansprechpartner erhalten bleiben (vgl. DS PIA 02/19).

(DS PIA 02/19)

Klärungsbedarf besteht im **PfA 8.0** noch im Hinblick auf die Berücksichtigung der Belange des Biotopverbunds. In diesem Abschnitt quert die Güterbahntrasse einen international bedeutsamen Wildtierkorridor gemäß Generalwildwegeplan Baden-Württemberg sowie Waldkorridor gemäß der Regionalen Biotopverbundkonzeption. Das 2012 beschlossene Bundesprogramm Wiedervernetzung definiert hier einen prioritären Wiedervernetzungsabschnitt, in dem ein funktionsfähiger Lebensraumverbund über die Autobahn durch ein Querungsbauwerk (zusammen mit einer Überführung der geplanten Bahntrasse) hergestellt werden soll. Der aktuelle Planungsstand der DB Netz AG berücksichtigt diese „Grünbrücke“ allerdings nicht. Durch die vorgesehene Lage von Brückenbauwerken und Nebenanlagen der Güterbahntrasse erschwert die Bahnplanung nach Auffassung der Fachbehörden vielmehr auch eine spätere flächensparende Realisierung eines funktionsfähigen Querungsbauwerks in erheblichem Maße. Die Geschäftsstelle des Regionalverbands wird sich diesbezüglich auch weiterhin für eine flächensparende Planungslösung einsetzen, die eine erhebliche Mehrbeanspruchung hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen vermeidet.

Der Erörterungstermin für den **PfA 8.1** fand vom 19. bis zum 26.11.2019 in Teningen-Nimburg statt. Der Planungsausschuss hatte sich im Zusammenhang mit der Offenlage mit den Planungen in diesem Abschnitt in seiner Sitzung am 16.02.2017 befasst und eine Stellungnahme beraten und beschlossen (DS PIA 04/17). Die meisten darin enthaltenen Belange wurden von der Verbandsgeschäftsstelle im Erörterungstermin angesprochen. Die nicht angesprochenen, aber im Rahmen der Offenlage schriftlich vorgetragene Punkte werden von den Behörden im weiteren Verfahren ebenfalls berücksichtigt. Die DB Netz AG wird nun die Sachverhalte aus der Einwendungsbearbeitung in die Planfeststellungsunterlagen einarbeiten. Nachdem das Regierungspräsidium als Anhörungsbehörde seine Stellungnahme erstellt hat, gehen die Unterlagen, voraussichtlich im 3. Quartal 2020, zur Prüfung an das Eisenbahnbundesamt. Der Planfeststellungsbeschluss könnte im 3. Quartal 2021 ergehen.

(DS PIA 04/17)

Als wichtige Erkenntnis aus dem Erörterungstermin (Stand 22.11.2019) kann zum Thema Schallschutz im Bahnbetrieb festgehalten werden, dass die DB Netz AG die Forderung des Regionalverbands nach Vollschutz für den Dürrenbühler Hof und die zur Kläranlage Teningen gehörenden Wohngebäude (vgl. DS PIA 04/17) in ihren Planungen berücksichtigt hat. Die Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG hat im Zuge des Erörterungstermins ebenfalls bestätigt, dass der Projektbeiratsbeschluss bezüglich des Schallschutzes vollumfänglich umgesetzt wurde.

Auf der Gemarkung Riegel treffen die drei Planfeststellungsabschnitte (7.4, 8.0 und 8.1) mit den beiden unterschiedlichen Kernforderung 2 und Kernforderung 3 aufeinander. Im Auftrag des Regionalverbands hat die Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG geprüft (vgl. DS HA 04/18), ob das durch die DB Netz AG vorgeschlagene Schallschutzkonzept für die PfA 7.4, 8.0 und 8.1 den Beschlüssen des Projektbeirats entspricht. Dies kann bejaht werden. Auf Grundlage dieser

(DS HA 04/18)

Prüfung hat sich die Gemeinde Riegel im Zuge des Erörterungstermins positiv und zufrieden zu dem vorgeschlagenen Schallschutzkonzept geäußert. Dies sei ein Erfolg für die Bürger der Gemeinde Riegel und ein positives Signal für die gesamte Region. Ausdrücklich dankte Bürgermeister Kietz (Riegel) dem Regionalverband für die schnelle und kompetente Unterstützung. Auch Vertreter weiterer Städte und Gemeinden sowie die Vertreter der Bürgerinitiative zeigten sich mit dem vorgestellten Schallschutzkonzept im Betrieb der DB Netz AG einverstanden und wünschten sich eine zügige Realisierung der Maßnahme.

Die Planfeststellungsunterlagen für den **PfA 8.2** wurden am 26.07.2019 beim Eisenbahnbundesamt in Karlsruhe eingereicht. Aktuell erfolgt die Prüfung auf Vollständigkeit der Unterlagen durch das Eisenbahnbundesamt. Nach der Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen durch die DB Netz AG entsprechend der Prüfkommmentare des Eisenbahnbundesamt, werden diese, voraussichtlich im Januar 2020, an das Regierungspräsidium übergeben. Die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen in den Städten und Gemeinden ist für den März 2020 geplant.

3.4 Bürgertrasse (PfA 8.3 und 8.4)

Die Kernforderung 4 beinhaltet die Tieflage der Trasse zwischen Schallstadt-Mengen und Müllheim-Hügelheim. Zudem ist die Verlängerung des Mengener Tunnels, die Errichtung von Landschaftsbrücken, Trog-Bauwerken, Steilböschungen und Geländemodellierungen vorgesehen. Der Projektbeirat hat hierfür einen Kostenrahmen von 166 Mio. Euro ermittelt. Diese Mehrkosten teilen sich Bund und Land. Durch die neue Trassenführung in Tieflage wurden die bisherigen Grenzen der PfA 8.3, 8.4 und 9.0 verändert.

Die Planfeststellungsunterlagen für den **PfA 8.3** wurden Anfang 2019 vom Eisenbahnbundesamt an das Regierungspräsidium Freiburg übergeben. Die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen wird voraussichtlich im 2. Quartal 2020 durchgeführt. Momentan werden seitens der DB Netz AG die umweltfachlichen sowie technischen Planungen aktualisiert. D. h. es werden Erkenntnisse aus den PfA 8.2 und 8.4 in die Planungen des PfA 8.3 eingearbeitet.

Die DB Netz AG plant, die Planfeststellungsunterlagen für den **PfA 8.4** im 4. Quartal 2019 an das Eisenbahnbundesamt zu übergeben. Nach der Vollständigkeitsprüfung durch das Eisenbahnbundesamt soll die Offenlage im 2. Quartal 2020 durchgeführt werden.

3.5 Müllheim – Auggen (PfA 9.0)

Der Projektbeirat hat in seiner 10. Sitzung am 26.06.2015 für den PfA 9.0 beschlossen, dass die Antragstrasse zwischen Hügelheim und Auggen Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus („Vollschutz“, s. o.) erhält. Für den zusätzlichen Lärmschutz im Bereich von Müllheim-Hügelheim bis Auggen werden Mehrkosten in Höhe von 23 Mio. Euro erwartet. Weitere Kosten in Höhe von 10 Mio. Euro entstehen für gestalterische Maßnahmen (z. B. teilweise transparente Schallschutzwände). Die DB Netz AG wurde beauftragt, nach Planfeststellungsbeschluss, für zusätzliche Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren einzuleiten und wird diese konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzwände mit den betroffenen Kommunen abstimmen.

Derzeit werden für den PfA 9.0 in der Gemeinde Auggen die Planergänzungsunterlagen erarbeitet. Hierzu wird es erforderlich, die Festlegungen des Projektbeirats zu konkretisieren. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG auf Grundlage des bestehenden Rahmenvertrags beauftragt, zu prüfen, ob das durch die DB Netz AG vorgeschlagene Schallschutzkonzept für den PfA 9.0 dem Beschluss des Projektbeirats vom 26.06.2015 hinsichtlich des Vollschutzes entspricht. Die kurzfristig durchgeführte Prüfung, für die Bürgermeister Deutschmann (Auggen) dem Regionalverband ausdrücklich dankte, ist zu dem Ergebnis gekommen, dass nur an fünf Gebäuden der gebietsabhängige Immissionsgrenzwert in der Nacht überschritten wird. In Absprache mit der DB Netz AG und unter ausdrücklicher Zustimmung des Eigentümers der Gebäude wird hier auf aktive Schallschutzmaßnahmen verzichtet. Der Grund dieses Verzichtes auf die Erhöhung der aktiven Schallschutzmaßnahmen ist die Sorge des Eigentümers hinsichtlich der erdrückenden Wirkung noch höherer Schallschutzwände für seine Grundstücke und Gebäude. Dem Eigentümer werden die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen erstattet. Somit wird an allen schutzbedürftigen Gebäuden der Vollschutz im Sinne des Beschlusses des Projektbeirats in seiner 10. Sitzung am 26.06.2015 eingehalten.

(DS HA 04/18)

In der Gemeinde Auggen möchte die DB Netz AG zusätzliche Schallresonatoren auf den Schallschutzwänden zum Einsatz bringen, soweit diese vom Eisenbahnbundesamt zugelassen werden. Diese Schallresonatoren sollen als zusätzliche, weitere „Meistbegünstigung“ für die Bewohner in der Gemeinde Auggen zur Anwendung kommen.

4.0 Ausbau der Bestandsstrecke (PfA 7 sowie PfA 8.5 – 8.9)

Im Zuge der Neubaustrecke für den Güterverkehr (Güterumfahrung) soll im Streckenabschnitt 8, Planfeststellungsabschnitte 8.5 bis 8.9, die bestehende Rheintalbahnhof zwischen Teningen und Buggingen ertüchtigt bzw. ausgebaut werden. Die Züge des Personenfernverkehrs werden die Ausbaustrecke der Rheintalbahnhof künftig, nach Ausbau und Inbetriebnahme, mit einer deutlich höheren Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h befahren. Ziel dieser Geschwindigkeitserhöhung ist eine Fahrzeitverkürzung der ICEs zwischen Karlsruhe und Basel von ca. 100 auf 74 Minuten.

Um die Geschwindigkeitserhöhung auf der gesamten Bestandsstrecke zu gewährleisten, sind in einzelnen Abschnitten zusätzliche Überholgleise notwendig (bis zu zwei zusätzliche Gleise entlang der bestehenden Gleise), um den schnellen Schienenpersonenfernverkehr („Deutschland-Takt“) mit dem dann ausgebauten Angebot des Schienenpersonennahverkehrs abwickeln zu können. Im PfA 8.7 zwischen Freiburg-Süd und Ehrenkirchen wird zusätzlich zu der Bestandstrassierung eine Neutrassierung geprüft. Das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie zeigt drei verschiedene Tunnelvarianten auf. In Abhängigkeit der einzelnen Varianten sind Anpassungen an der Bestandsstrecke und den in diesem Abschnitt liegenden Haltepunkten notwendig.

5.0 Fazit und Ausblick

Der Erörterungstermin im PfA 8.1 hat gezeigt, dass die Region in Sachen Lärmschutz viel erreicht hat. Entlang der Neubaustrecke werden Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Dennoch

wurde auch im Zuge der Erörterungstermine noch einmal deutlich, dass es noch viele offene Fragen gibt, die auch weiterhin ein starkes und intensives Engagement des Regionalverbandes erfordern. Zu nennen sind insbesondere:

- Lärmbelastung und verkehrliche Einschränkungen während der Bauphase,
- Lage und Dimensionierung der Baustellen/-felder,
- Hochwasserschutz und Biotopvernetzung sowie
- Abstimmungen mit dem sich parallel in Planung befindlichen Ausbau der Autobahn A 5 auf sechs Fahrstreifen.

Der Regionalverband wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Beschlüsse des Projektbeirats in den zukünftigen Planfeststellungsunterlagen/-verfahren der DB Netz AG umgesetzt werden. Dabei sind bereits frühzeitig auch die Planungen für den Ausbau der Bestandsstrecke in den Blick zu nehmen.

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

Streckenabschnitte

↓ Planfeststellungs-
abschnitte (PFA)

