



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

DS VVS 13/05
(Anlagen)

04.07.2005
Freiburg i. Br.,
532215/21
Unser Zeichen:

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Verbandsversammlung am 21.07.2005

TOP 4 (öffentlich)
Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel
hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 9.0 Buggingen - Auggen

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Geschäftsstelle

1.1. Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren, Abschnitt 9.0

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. Die Verbandsversammlung beschließt die in der Anlage 1 beigefügte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren ABS / NBS Karlsruhe – Basel, Abschnitt 9.0 Buggingen – Auggen.

1.2. Forderungen an die Bundesregierung

(Anlage 1)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Bundesregierung auf, alle für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen entsprechend nachfolgenden Anforderungen zu novellieren.

Dabei muss aus Gründen des Gesundheitsschutzes insbesondere die 16. BImSchV modernisiert werden. Nur über die Änderungen der gesetzlichen Grundlagen zur Planung und zum Bau von Schienenwegen kann eine regionale Akzeptanz für das Schienenbauprojekt ABS / NBS Karlsruhe – Basel herbeigeführt werden.

Anforderungen

1. Den Planungen zum Bau von Schienenwegen ist ein Betriebskonzept zugrunde zu legen, welches die wesentlichen Annahmen u. a. zum Zugmix und zur Geschwindigkeit enthält. Planungen ohne Betriebskonzept müssen auf die maximale Auslastungsfähigkeit der Strecke abgestimmt sein.
2. Bei der Bemessung von Schallschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen ist der sog. Schienenbonus von -5 dB(A) abzuschaffen.
3. Die Grenzwerte zur Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen müssen denen der Bauleitplanung gleichgestellt werden.
4. Aktiver Lärmschutz erfordert die rasche Umsetzung eines nationalen und EU-weiten Sanierungskonzeptes für das rollende Material nach schweizerischem Vorbild. Nach dem Stand der Technik ist dadurch eine Lärmreduktion um bis zu 70 % möglich.

Begründung

- zu 1. Nach derzeitiger Rechtslage werden den Planungen von Schienenwegen die im Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen Prognosezahlen zugrunde gelegt. Auf diesen Prognosen basieren ebenfalls die Berechnungen zum Schallschutz und zum Erschütterungsschutz. Unbeachtet bleibt durch diese relativ vagen und kurzfristigen Prognosen der tatsächlich geplante Betrieb einer neuen oder auszubauenden Strecke.

Die Deutsche Bahn AG wird als privates Wirtschaftsunternehmen bei jeder Maßnahme bestrebt sein, die vorhandene Streckenkapazität aus betriebswirtschaftlicher Sicht maximal auszulasten. Daher reichen Prognosen gerade zur Berechnung der tatsächlich zu erwartenden Lärmpegel und Erschütterungen im Schienenverkehr bei Weitem nicht aus. Berechnungsgrundlage muss entweder ein detailliertes Betriebskonzept oder die maximale Kapazität einer Strecke sein.

- zu 2. In aktuellen Schienenbau- und -ausbauprojekten wird gemäß 16. BImSchV bei der Bemessung von Schallschutzmaßnahmen noch der sog. Schienenbonus von -5 dB(A) angewendet. Der Schienenbonus wurde bislang von der Rechtsprechung anerkannt. Er wird jedoch sowohl in der Literatur als auch in der Praxis zutreffend kritisiert. Nach der Rechtsprechung ist der Ordnungsgeber jedoch verpflichtet, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu be-

obachten und ggf. entstehende Neuerkenntnisse zu bewerten und zu gewichten.

Nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung ist nicht nachvollziehbar, warum beim Schienenverkehrslärm von einer geringeren Störwirkung ausgegangen wird, als dies beim Straßenverkehrslärm der Fall ist. Daher sollte entsprechend der tatsächlichen Lärmwirkung der sog. Schienenbonus abgeschafft werden.

- zu 3. Die Grenzwerte der 16. BImSchV, die derzeit beim Schallschutz entlang von Schienenwegen angewendet werden, unterscheiden sich von den Orientierungswerten der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –, die von den Kommunen bei der Bauleitplanung zugrunde gelegt werden müssen.

Nicht nachvollziehbar ist, warum 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. Aus Gründen des Gesundheitsschutzes ist es geboten, die Vorsorgewerte der DIN 18005 auch der Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen zugrunde zu legen.

- zu 4. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem aktuellen Stand der Technik ist mittels der Sanierung des Rollmaterials eine Lärmreduktion um bis zu 70 % gegenüber älteren Zügen möglich.

In der Schweiz gibt es bereits eine Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen. Für das Jahr 2015 wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der schweizerischen Güterwagen saniert wurden. In Deutschland muss die bislang ausschließlich auf bauliche Schutzanlagen ausgerichtete Förderpolitik aus Gründen des Gesundheitsschutzes dahingehend geändert werden, dass ein nationales und EU-weites Aktionsprogramm zur Sanierung des rollenden Materials ausgearbeitet und umgesetzt werden kann.

1.3. Forderungen an die Landesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Landesregierung auf, die unter Ziffer 1.2 genannten Forderungen an die Bundesregierung zu unterstützen und ggf. über eine Bundesratsinitiative auf die Änderungen der o. g. Normen – insbesondere die Anpassung der 16. BImSchV – hinzuwirken.

2. Anlass

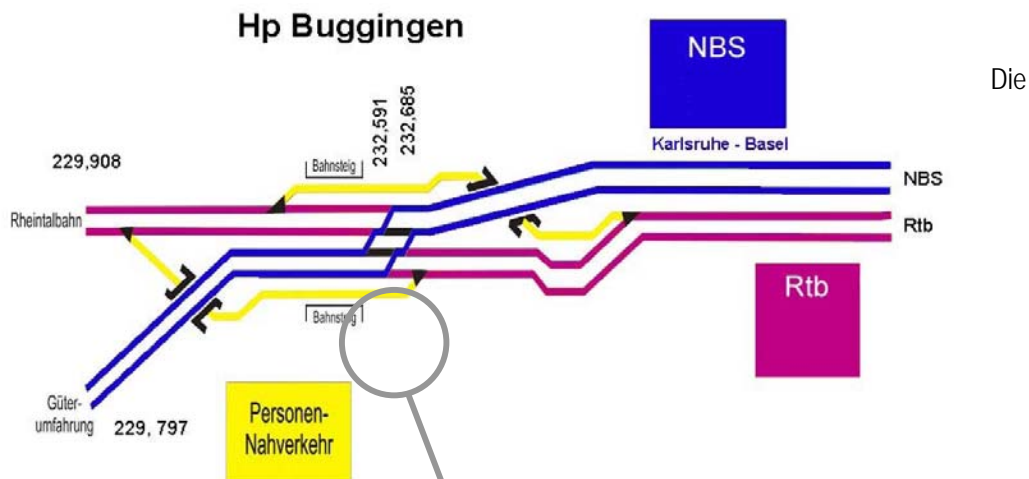
Mit Schreiben vom 25.04.2005 bzw. 12.05.2005 hat das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde dem Regionalverband Südlicher Oberrhein als Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit gegeben, zu den Planfeststellungsunterlagen zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn, Abschnitt 9.0 Buggingen – Auggen, 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 Regionalverbands Südlicher Oberrhein, die in Anlage 2 zusammengefasst ist.

3. Kurzbeschreibung der Ausbauplanungen

(Anlage 2)

Der Planfeststellungsabschnitt 9.0 ist der südlichste Abschnitt im Verbandsgebiet. Er beginnt an der Gemeindegrenze Heitersheim/Buggingen und schließt dort an den Planfeststellungsabschnitt 8.3 mit der Güterumfahrung von Freiburg an. Im südlichen Bereich endet er an der Gemeindegrenze Auggen/Schliengen und schließt dort an den bereits rechtskräftig planfestgestellten und im Bau befindlichen Abschnitt 9.1 Schliengen – Eimeldingen (inklusive Katzenbergtunnel) an.



Güterumfahrung von Freiburg soll westlichen Seite an die Rheintalbahn herangeführt und in Buggingen in die Rheintalbahn eingefädelt werden. Zur Entmischung der schnellen Güterumfahrung und NBS soll die Planung vor, den Nahverkehr in Buggingen aus der Rheintalbahn auf separate Nahverkehrsgleise auszufädeln. Dafür sollen diese Nahverkehrsgleise mit einem Überwerfungsbauwerk (kreuzungsfreier Knotenpunkt) die Güterumfahrung unterqueren. Der Güterverkehr soll zur Verknüpfung von Güterumfahrung und Neubaustrecke nur eine niveaugleiche Weichenverbindung erhalten, so dass er ebenfalls über die NBS durch den Katzenbergtunnel geleitet werden kann.

Südlich des Knotens in Buggingen sollen die Gleise der Neubaustrecke bis nach Müllheim auf der Ostseite parallel zur bestehenden Rheintalbahn geführt werden. Von Müllheim bis zum südlichen Ende des Abschnittes 9.0 an der Gemeindegrenze zwischen Auggen und Schliengen ist vorgesehen, die Neubaustrecke auf der Trasse der bestehenden Rheintalbahn zu führen und die Rheintalbahn entsprechend nach Westen zu verschieben.

(siehe Schemaskizze oben)

Bestandteil der Ausbauplanungen sind neben den Eisenbahnbaumaßnahmen auch die teilweise Umgestaltung des betroffenen Wege- und Straßennetzes und die Durchführung von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf Grundstücken im Rand- und Nahbereich der Strecke.

4. 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 Regierungspräsidium als Anhörungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht der primäre Adressat ist.

Daher schlägt die Geschäftsstelle vor, ergänzende Forderungen hinsichtlich gesetzlicher Änderungen bei der Planung und beim Bau von Schienenverkehrswegen an die Bundesregierung zu richten. Zahlreiche gesetzliche Regelungen – insbesondere in der 16. BImSchV – erweisen sich durch neuere Erkenntnisse zum Gesundheitsschutz im Interesse der in der Region lebenden Menschen nicht mehr als zeitgemäß. Es muss gegenüber dem Bund deutlich werden, dass eine regionale Akzeptanz für das Schienenbauprojekt zum Ausbau der Rheintalbahn in erster Linie über die Anpassung der einschlägigen gesetzlichen Grundlagen erreicht werden kann.

Die an die Bundesregierung gestellten Forderungen sollten ebenfalls an die Landesregierung gerichtet werden, verknüpft mit dem Anliegen, ggf. mittels einer Bundesratsinitiative auf die Anpassung der entsprechenden gesetzlichen Normen hinzuwirken.



Regionalverband Südlicher Oberrhein, Postfach 5649, 79023 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg
- Referat 15 -

79083 Freiburg i. Br.

Der Direktor

**ABS / NBS Karlsruhe – Basel, Planfeststellungsabschnitt 9.0
(Buggingen – Auggen); Planfeststellungsverfahren**

hier: Stellungnahme im Anhörungsverfahren

Unser Zeichen:
532215/21

Freiburg i. Br.,
22.07.2005

Ihre Schreiben vom 25.04.2005 und vom 12.05.1005; Az: 15-3824/01-9.0

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Beratung und Beschlussfassung durch unsere Verbandsversammlung am 21. Juli 2005
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 9.0 Buggingen – Auggen.

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.“*

Diese Festsetzungen sind mit den Planfeststellungsunterlagen nicht vereinbar. Entgegen § 4 Abs. 4 S. 1 ROG, aus dem eine Berücksichtigungspflicht der Erfordernisse der Raumordnung resultiert, sind die Festsetzungen aus der raumordnerischen Beurteilung von Herbolzheim bis Schliengen weder zeichnerisch noch schriftlich berücksichtigt worden.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert deshalb, gemäß obiger Ziffer 1 festzuschreiben, dass der gesamte überregionale Güterverkehr auf der NBS aus Gründen des Lärmschutzes an Freiburg vorbeigeleitet werden soll und gemäß obiger Ziffer 2 festzuschreiben, dass die entsprechenden Kapazitäten im ÖPNV gewährleistet werden.

Ferner fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein, 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. Es werden dort lediglich die absoluten prognostizierten Zahlen, aufgeteilt auf ABS und NBS und getrennt nach Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr, aufgeführt.

Die Prognose ist aus den Planfeststellungsunterlagen nicht nachvollziehbar und muss daher grundsätzlich in Frage gestellt werden. 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. Mit dem Ausbau erfüllt Deutschland u. a. den Vertrag von Lugano, den Zu- und Ablauf zu den beiden Alpentunneln am Gotthard und Lötschberg zu erweitern und sicherzustellen.

Diese 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 auch 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 im Bundesverkehrswegeplan (2003) prognostiziert wurden.

Der Prognosezeitraum bis 2015 ist schon deshalb deutlich zu kurz gewählt, weil der entsprechende Betriebszustand der Rheintalbahn erst 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 9.0 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*
<i>Bereich nördlich des Bahnhofs Buggingen</i>				
Fernverkehr	76	0	76	ABS: 300 NBS: 320
Nahverkehr	152	0	152	
Güterverkehr	2	280	282	
Gesamt	230	280	510	ABS + NBS: 620
<i>Bereich zwischen dem Bahnhof Buggingen und dem Bahnhof Müllheim</i>				
Fernverkehr	0	76	76	ABS: 300 NBS: 320
Nahverkehr	152	0	152	
Güterverkehr	135	147	282	
Gesamt	287	223	510	ABS + NBS: 620
<i>Bereich südlich des Bahnhofs Müllheim</i>				
Fernverkehr	0	76	76	ABS: 300 NBS: 320
Nahverkehr	76	0	76	
Güterverkehr	135	145	280**	
Gesamt	211	221	432	ABS + NBS: 620

* 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.

** Durch den Katzenbergtunnel fahren nach diesen Angaben 104 Güterzüge in der Nacht (entspricht ca. 2/3 aller Güterzüge in der Nacht) und 41 Güterzüge am Tag (entspricht ca. 1/3 aller Güterzüge am Tag)

Als 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.

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.

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. Auf die damit zusammenhängende Problematik wird bereits unter obiger Ziffern 2.2 und 2.3 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 o. a. Ziffer 2.1). 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 Rollmaterials, eine Lärmreduktion um bis zu 70 % gegenüber älteren Güterzügen möglich.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hatte 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 Vorhabenträgers angestrebt wird. Die Schallschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsunterlagen erfüllen deshalb nur teilweise die Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert unter Berufung auf § 41 Abs. 1 BImSchG, aktiven Lärmschutz durch die Sanierung des Rollmaterials entsprechend dem Stand der Technik in den Planfeststellungsunterlagen 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. Der Schienenbonus wurde bislang von der Rechtsprechung anerkannt. Er wird jedoch sowohl in der Literatur als auch in der Praxis zutreffend kritisiert.

Nach der Rechtsprechung ist der Ordnungsgeber jedoch verpflichtet, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten und ggf. den Schienenbonus aufgrund neuer Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten. Kommt er dieser Verpflichtung nicht rechtzeitig oder nicht genügend nach, so ist die anwendende Behörde zur Korrektur verpflichtet.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum beim Schienenverkehrslärm von einer geringeren Störwirkung bei der Berechnung zum Schallschutz ausgegangen wird, als dies beim Straßenverkehr der Fall ist. Lärmtechnisch geht der Schienenbonus von meist nicht gegebenen besonderen Verhältnissen aus, die eine geringere Beeinträchtigung der Betroffenen und dementsprechend deren höhere Toleranz bewirken sollen. Grundlage hierfür ist ein langsames An- und Abschwelen des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten. Es ist aber eine Frage des Einzelfalls, ob nicht auch Schienenverkehrslärm knallartig wie bei einem Tiefflieger auftritt und ob er wirklich als weniger störend empfunden wird als z. B. bei einer Bundesautobahn. Erst recht gilt dies für die besonderen Verkehrsarten des Hochgeschwindigkeits- und des Güterverkehrs. Gerade der Hochgeschwindigkeitsverkehr tritt schalltechnisch geradezu explosionsartig in Erscheinung.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert daher, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die o. g. Erkenntnisse zur Lärmwirkung 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. 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 zumindest für den nächtlichen Eisenbahnverkehr lärmphysiologisch und lärmmedizinisch fehlerhaft. Genauso wie beim Fluglärm beruht die Störwirkung nächtlicher Verkehrsgeräusche auf der Aufwachreaktion. Insoweit besteht kein Unterschied zwischen nächtlichem Flug- und Eisenbahnverkehr, insbesondere bei Hochgeschwindigkeits- und Güterzuglärm.

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. Den Planfeststellungsunterlagen ist allerdings auch zu entnehmen, dass die Entwurfsgeschwindigkeit der Güterumfahrung zwischen Kenzingen und Buggingen bei 160 km/h liegt.

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. 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.

2.5. Erschütterungsschutz

Zur Berechnung 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 Berechnung der Erschütterungen entlang der Rheintalbahn fehlt die Offenlegung des tatsächlichen Betriebskonzeptes.

Daher fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein entsprechend o. a. Ziffern 2.2 und 2.3, dass den Berechnungen 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.

Ergänzend fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein eine angemessene Erschütterungsvorsorge, indem Maßnahmen zum Erschütterungsschutz nicht erst dann getroffen werden, wenn infolge von Ausbaumaßnahmen die Erschütterungsvorbelastung wesentlich erhöht wird. Vielmehr sollte, wie beim vorbeugen-

den Lärmschutz nach der 16. BImSchV auch, die Vorbelastung unberücksichtigt bleiben.

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. Insgesamt 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 weitergehender 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 erfüllen. 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 und sicherstellen müssen.

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

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. Nur dadurch kann gewährleistet werden, dass die Gemeinden nicht in unangemessener Weise in ihrer räumlichen und städtebaulichen Entwicklung eingeschränkt werden.

2.6.2. Führung der Güterzüge durch den Katzenbergtunnel

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hatte zuletzt unter Bekräftigung der sog. 10-Punkte-Erklärung der Projektpartner und der Empfehlungen der Experten aus der Studie „Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein“ am 25.11.2004 gefordert, es solle sichergestellt werden, dass zum Schutz besiedelter Gebiete Durchfahrten des Güterverkehrs nach Möglichkeit vermieden werden. Dafür sollte auch der Katzenbergtunnel rund um die Uhr Güterverkehr aufnehmen. Das bedeutet, dass möglichst der gesamte Güterverkehr – sowohl tagsüber als auch nachts – durch den Katzenbergtunnel geführt werden muss. Nur so kann es südlich von Auggen (Isteiner Klotz) zu einer Entlastung der alten Rheintalbahn hinsichtlich der Lärmwirkung kommen.

In Buggingen soll nach den Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen ein sog. vereinfachtes Kreuzungsbauwerk entstehen. Dadurch wird es für den Regionalverkehr in beiden Richtungen eine niveaufreie Kreuzungsmöglichkeit geben. Der Güterverkehr muss allerdings, sofern er über die NBS durch den Katzenbergtunnel geleitet wird, niveaugleich mittels Weichenverbindungen die schnellen Fernverkehrsgleise kreuzen. Hinzu kommt, dass der langsame Güterverkehr auf einer relativ langen Strecke gemeinsam mit dem schnellen Fernverkehr fahren muss.

Aus den Planfeststellungsunterlagen und den zugrunde gelegten Prognosen für das Jahr 2015 ist ersichtlich, dass 41 Güterzüge am Tag und 104 Güterzüge in der Nacht auf der NBS südlich von Müllheim geführt werden sollen. Daher ist davon auszugehen, dass ca. 1/3 der tagsüber und ca. 2/3 der nachts auf der Rheintalbahn verkehrenden Güterzüge durch den Katzenbergtunnel fahren sollen.

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist es zweifelhaft, ob die infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen bei der Führung der Züge im Raum Buggingen dem regionalen Anliegen einer Führung möglichst aller Güterzüge durch den Katzenbergtunnel gerecht werden. Ein Verknüpfungsbauwerk allein in Buggingen, wie in den Planungen vorgesehen, könnte dazu führen, dass viele Güterzüge trotz des Katzenbergtunnels die Trasse der alten Rheintalbahn nutzen müssen, um den schnellen Personenfernverkehr nicht zu behindern.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt deshalb die Forderung, dass beim Überführungsbauwerk in Buggingen sowie im Zu- und Ablauf zum Katzenbergtunnel die betrieblichen Möglichkeiten – auch zum Schutz der Siedlungen vor Lärm und Erschütterungen – bestmöglich auszunutzen sind. Das heißt insbesondere, einen möglichst hohen Anteil lärmintensiver Güterzüge durch den Tunnel zu führen – auch tagsüber. Sofern dies mittels der im aktuellen Verfahren vorgelegten Planungen nicht möglich wäre, müsste dies zu ergänzenden Maßnahmen führen. Dafür ist aber zunächst darzulegen, welche Spielräume sich ergeben und wie diese gegebenenfalls erweitert werden könnten.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Dieter Karlin

Beschlusslage des Regionalverbands Südlicher Oberrhein

Beschluss VVS vom 10.07.2003 (DS VVS 11/03):

Vor dem Hintergrund der Bypass-Planungen der drei Bahngesellschaften hat der Regionalverband Südlicher Oberrhein gefordert, die dadurch entstehenden erhöhten Verkehrsbelastungen bei der Bemessung der Umweltschutzanforderungen in den Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Darüber hinaus hat die Verbandsversammlung eine Ergänzung des Raumordnungsbeschlusses Herbolzheim – Schliengen von 1994 unter Berücksichtigung der erhöhten Zugzahlen gefordert.

Beschluss StA vom 25.09.2003 (DS StA 04/03):

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat zur Aufdeckung der Zusammenhänge zwischen Raumentwicklung und Eisenbahnentwicklung gemeinsam mit schweizerischen und französischen Partner eine Vorstudie „Erkundung Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein“ in Auftrag gegeben.

Beschluss VVS vom 04.12.2003 (DS VVS 22/03):

Die Verbandsversammlung hat eine Resolution zum Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel verabschiedet, die im Wesentlichen nachfolgende Forderungen enthält:

- Den Planungsverfahren muss die maximale Auslastungsmöglichkeit der Bahntrasse zugrunde gelegt werden.
- Es ist sicherzustellen, dass ausreichende Kapazitäten und Entwicklungsperspektiven für den ÖPNV und den Regionalverkehr entsprechen den geltenden Nahverkehrs- und Nahverkehrsentwicklungsplänen geschaffen werden.
- Die Deutsche Bahn AG wird aufgefordert, das Betriebskonzept für die Rheintalbahn offen zu legen.

Beschluss VVS vom 04.12.2003 (DS VVS 23/03):

Die Verbandsversammlung hat zur umfangreichen Betrachtung der Zusammenhänge zwischen Raum- und Eisenbahnentwicklung die Ausarbeitung der Studie „Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein“ beschlossen.

Beschluss StA vom 21.10.2004 (DS StA 06/04):

Der Ausschuss für Strukturfragen und Regionalplanumsetzung hat die Ergebnisse und Empfehlungen der Studie „Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein“ zustimmend zur Kenntnis genommen und die gemeinsame 10-Punkte-Erklärung der Projektpartner begrüßt.

Beschluss VVS vom 25.11.2004 (DS VVS 10/04):

Die Verbandsversammlung hat die gemeinsame 10-Punkte-Erklärung der Projektpartner begrüßt. Darüber hinaus hat die Verbandsversammlung nachfolgende wesentliche Forderungen aufgestellt:

- Den Planungen zum Ausbau der Rheintalbahn muss die tatsächliche Kapazität der Strecke zugrunde gelegt werden anstatt der Prognosezahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003.
- Zusätzlich zu den baulichen Lärmschutzmaßnahmen soll die vordringliche Reduzierung der Lärmwirkung an der Quelle als Daueraufgabe angesehen werden. Dabei sollte der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt werden, der eine Lärmreduktion um bis zu 70 % gegenüber älteren Güterzügen ermöglicht. Die Verbandsversammlung forderte die Bundesregierung auf, sich diesen Erkenntnissen nicht zu verschließen und dafür zu sorgen, dass nicht nur bauliche Maßnahmen, sondern auch lärmarmes rollendes Material bezuschusst werden können.