

Drucksache RF-MV 2017/07

TOP 3: Viergleisiger Neu- bzw. Ausbau der Rheintalbahn: Zugzahlen

Beratung am	Sitzungstermin	Öff.
MV	13.12.2017	X

Beschlussempfehlung:

1. Bund und Land werden aufgefordert, den übergesetzlichen Schallschutz (Vollschutz) in dem Umfang beizubehalten, wie er den Beschlüssen des Projektbeirats und des Deutschen Bundestags zugrunde liegt, und die DB Netz AG zu beauftragen entsprechend zu verfahren.
2. Geänderte Zugzahlen oder andere Parameter dürfen zu keiner Verkürzung des Umfangs des Vollschutzes führen.
3. Es gilt zu vermeiden, dass in den einzelnen Abschnitten des viergleisigen Neu- bzw. Ausbaus der Rheintalbahn am Oberrhein unterschiedliche Zugzahlen zugrunde gelegt werden.

Sachverhalt:

Der viergleisige Neu- bzw. Ausbau der Rheintalbahn ist das derzeit bedeutendste Verkehrsprojekt im gesamten Oberrheinraum. Das Projekt ist Bestandteil des wichtigsten europäischen Güterkorridors Rotterdam – Genua. Die Verkehrsachse zwischen den holländischen Häfen und dem Mittelmeer zählt zu den durch die EU-Verkehrspolitik als vorrangig eingestufteten Transeuropäischen Netzen (TEN). Seit Jahren fordert die gesamte Region die Umsetzung des Projekts, um dem wachsenden Güterfernverkehr eine mögliche Alternative zum Straßenverkehr zu bieten. Darüber hinaus ist der viergleisige Aus- bzw. Neubau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel Voraussetzung für eine Erweiterung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Rheintalbahn und für bestimmte bauliche Vorhaben des SPNV-Projekts „Breisgau-S-Bahn 2020“ (u.a. direkte Schienenverbindung zwischen nördlicher Kaiserstuhlbahn und Rheintalbahn, sog. „Riegeler Kurve“).

Gegen die Ausbauplanungen der Deutschen Bahn AG (DB) sind unzählige Einwendungen erhoben worden. Bürgerinitiativen, Kommunen und Region haben Verbesserungen beim Lärmschutz und eine veränderte Trassenführung südlich von Freiburg und zwischen Riegel und Offenburg gefordert. Deshalb wurde im Oktober 2009 ein aus Vertretern von Bund (Bundesverkehrsministerium), Land (Landesverkehrsministerium), Region (Regionalverband, Landkreise und Kommunen) und DB sowie aus Vertretern der Bürgerinitiati-

von bestehender Projektbeirat gebildet. Nach der Beschlusslage des Projektbeirats von 2012 bis 2015 und den bestätigenden Beschlüssen des Deutschen Bundestags von 2013 und 2016 ist zugunsten der Region folgendes vorgesehen:

- Umfangreiche Verbesserungen beim Lärmschutz im Bereich der Güterumfahrung Freiburg: U.a. für die Menschen, die in Teningen, Reute, Vörstetten, March, Umkirch und Freiburg mit den Stadtteilen Hochdorf, Tiengen und Munzingen leben, konnte ein optimierter Lärmschutz erreicht werden, der über das gesetzlich erforderliche Maß deutlich hinausgeht. Insbesondere sollen die geltenden Immissionsgrenzwerte (in Wohngebieten: 49 dB(A) nachts) ohne passive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Lärmschutzfenster eingehalten werden. Der aktive Lärmschutz (Lärmschutzwände und -galerien) soll so dimensioniert werden, dass passiver Schallschutz nicht nötig wird, weil entsprechend wenig Lärm bei den Häusern ankommt.
- Optimierter übergesetzlicher Lärmschutz sowie die Umsetzung der sog. „Bürgertrasse“ im Markgräflerland: Nach der Kernforderung der „Bürgertrasse“ soll die Güterzugtrasse von Mengen bis Hühelheim in Tieflage geführt und Buggingen westlich umfahren, so dass sie erst südlich von Buggingen an die Bestandsstrecke der Rheintalbahn geführt wird.
- Realisierung eines zweiröhrigen Güterzugtunnels unter Offenburg.
- Für den Bereich zwischen Offenburg und Riegel die autobahnparallele Trassenführung sowie einen optimierten übergesetzlichen Lärmschutz für alle betroffenen Gemeinden.
- Für den Bereich zwischen Hühelheim und Auggen ein über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehender Lärmschutz (Vollschutz und transparente Lärmschutzwände).

Der Projektbeirat ist bei seinen Entscheidungen jeweils von der Zugzahlenprognose 2025 ausgegangen. Auch der Beratungsvorlage des Deutschen Bundestags zum optimierten Lärmschutz im Bereich zwischen Offenburg und Riegel und zur Umsetzung des Tunnels Offenburg ist ausdrücklich zu entnehmen, dass der Deutsche Bundestag die Zugzahlenprognose für 2025 zugrunde gelegt hat (vgl. BT-Drs. 18/7364, S. 2).

Die Umsetzung der Beschlüsse des Projektbeirats und des Deutschen Bundestags werden aktuell in regionalen Projektbegleitgremien politisch begleitet. Das Gebiet der Region Freiburg wird durch die regionalen Projektbegleitgremien „Müllheim – Auggen“, „Bürgertrasse“, „Güterumfahrung Freiburg“ und „Autobahnparallele“ berührt.

Nachdem der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verabschiedet wurde, wird derzeit auch die Prognose der Zugzahlen neu ermittelt. In Gesprächen mit Vertretern der DB Netz AG, u.a. in den regionalen Projektbegleitgremien, ist deutlich geworden, dass sich für 2030 eine deutliche Verringerung der prognostizierten Güterzugzahlen für den Abschnitt der Rheintalbahn am Oberrhein abzeichnet. Für den Bereich der Güterumfahrung Freiburg dürften sich nach aktuellem Informationsstand folgende Veränderungen ergeben:

- bisherige Zugzahlenprognose 2025: 317 Güterzugzahlen, davon 155 nachts
- neue Zugzahlenprognose 2030: 264 Güterzugzahlen, davon 113 nachts

Das bedeutet eine Verringerung zwischen 10 % und 20 %. Gleichzeitig werden längere Güterzüge prognostiziert. Gleichwohl ist der Rückgang der prognostizierten Zugzahlen so erheblich, dass die längeren Güterzüge dies, was die damit zusammenhängende anzunehmende Lärmwirkung anbelangt, nicht kompensieren.

Die Zugzahlenprognose wird erst nach Verabschiedung des BVWP diesem als Anlage beigefügt, ohne dass hierzu zuvor eine Anhörung stattfindet. Gleichwohl sieht die DB Netz AG die jeweilige Zugzahlenprognose für die Dimensionierung des gesetzlichen Lärmschutzes als verbindlich an.

Die prognostizierten Zugzahlen werden nach Auskunft der DB Netz AG mit jedem BVWP neu ermittelt, so dass ca. alle 5 bis 7 Jahren mit einer neuen Zugzahlenprognose zu rechnen ist. Nach Auskunft der DB Netz AG ist nach einer Vorgabe des Eisenbahn-Bundes-

amts der Erörterungstermin des Planfeststellungsverfahrens für den Prognosehorizont der Zugzahlen maßgeblich. Insofern besteht bei einer Zugrundelegung der jeweils aktuellen Zugzahlen das Risiko, dass in den einzelnen Abschnitten für die Planungen jeweils unterschiedliche Zugzahlen angenommen werden. So wird nicht für alle Abschnitte zeitgleich das Planrechtsverfahren durchgeführt, sondern die Abschnitte werden diesbezüglich zeitlich nacheinander abgearbeitet.

Vorliegend geht es hingegen nicht um den gesetzlichen, sondern um den über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehenden, optimierten Lärmschutz, der auch als „Vollschutz“ bezeichnet wird. Auch diesbezüglich gibt es bei der DB Netz AG für den Bereich der Güterumfahrung Freiburg konkrete Überlegungen, den Umfang des übergesetzlichen aktiven Lärmschutzes an die geringeren Zugzahlenprognosen anzupassen. Das würde bedeuten, dass zahlreiche Lärmschutzwände und -galerien, die nach der Beschlusslage des Projektbeirats vorgesehen waren, entfallen würden. Für den Planfeststellungsabschnitt 8.1 (Bereich Riegel-Teningen-Reute-Vörstetten-March) ist der umzusetzende Vollschutz zudem schon mit den Kommunen abgestimmt worden. Auch ist in diesem Abschnitt der Verfahrensschritt der Erhebung schriftlicher Einwendungen bereits abgeschlossen. Insofern wäre bei der Zugrundelegung neuer Zugzahlen eine ganz erhebliche Verzögerung des Rheintalbahnausbaus zu befürchten.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass der vom Projektbeirat und Deutschen Bundestag beschlossene Vollschutz dem Umfang nach aufgrund neuer Zugzahlenprognosen oder anderer – derzeit noch nicht absehbarer – Parameter nicht mehr verringert werden darf. Anderenfalls würde die erzielte Verständigung in Bezug auf den optimierten, übergesetzlichen Lärmschutz aufgekündigt werden. Die Verhandlungen würden – in jedem Abschnitt – von neuem beginnen. Eine erhebliche Verzögerung des gesamten Bahnausbaus wäre die Folge. Das kann weder im Interesse der Region noch des Bundes und Landes sein. Die Dimensionierung des politisch beschlossenen übergesetzlichen Lärmschutzes ist von den aktuell prognostizierten Zugzahlen zu trennen. Es mag sein, dass diese für das Maß des gesetzlichen Lärmschutzes eine Rolle spielen. Der übergesetzliche, optimierte Lärmschutz ist hingegen keine rechtliche Vorgabe, sondern eine politische Verständigung zur Befriedung der Gesamtsituation. Die Zugzahlen, die dieser Verständigung zugrunde liegen, bilden deren Geschäftsgrundlage und sind auch weiterhin maßgeblich.

Im Übrigen ist eine Prognose, nach der sich die Güterzugzahlen signifikant verringern sollen, angesichts des erklärten umwelt- und klimapolitischen Ziels, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, nicht nachvollziehbar. Das gilt erst recht für den Bereich des Oberrheins, der eine Zubringerfunktion für die Schweiz ausübt. In der Schweiz gibt es jedoch strenge Vorgaben zugunsten einer Verlagerung der Güter auf die Schiene. Insofern dürfte eine gesamtdeutsche Prognose die Sondersituation des Oberrheins nicht ausreichend in den Blick nehmen.