

Antrag

der Abg. Dr. Friedrich Bullinger u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

**Ausbau/Neubau 3. und 4. Gleis Rheintalstrecke
Streckenabschnitt Offenburg–Basel**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. weshalb die Deutsche Bahn AG bei diesem ABS/NBS-Projekt Karlsruhe–Basel bisher keine langfristig orientierte Nutzen-Kosten-Analyse gefertigt hat, wie dies der Bund im Bundesfernstraßenbau erstellt;
2. welche alternativen Planungen mit Trassenvarianten zur Umfahrung von Kommunen und zu Tunnellösungen die Planungsbehörde im Zuge der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens geprüft hat, ggf. mit welchem Ergebnis;
3. über Möglichkeiten des Landes, Planergänzungen oder eine Umplanung innerhalb von Planfeststellungsabschnitten zu veranlassen;
4. welche Werte des Lärmpegels in das in den 90er Jahren durchgeführte Raumordnungsverfahren Eingang gefunden haben, und ob die Landesregierung eine Aktualisierung dieser Werte auf der Grundlage jüngst vorgelegter Gutachten für notwendig hält;
5. ob die Landesregierung bereit ist, nach Vorliegen der Ergebnisse von Studien zu Gesundheitsauswirkungen des Schienenlärms eine Bundesratsinitiative zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung einzubringen – mit dem Ziel einer Abschaffung des Schienenbonus;

6. welche Argumente gegen eine Bündelung der Neubaustrecke 3. und 4. Gleis DB AG mit der Autobahn A 5 ab Offenburg sprechen;
7. welche Rechtsvorschriften des Bundes geändert werden müssten, um für besonders von Güterzügen stark frequentierte Strecken einen zusätzlichen Lärmschutz, der über die derzeitige Rechtslage hinausgeht, zwingend zu erreichen;
8. welches der Stand der Planung von Maßnahmen im aktiven Lärmschutz (lärmminderndes rollendes Material) ist;
9. ob es zutrifft, dass es eine Empfehlung des Landes gibt, die Ausbaumaßnahme 3. und 4. Gleis auf dem Streckenabschnitt Offenburg–Riegel parallel, also gebündelt zur bestehenden Schienentrasse durchzuführen, wenn ja, ob die Landesregierung bereit ist, auf der Grundlage neuer Erkenntnisse ihre Empfehlung ggf. zu ändern.

23. 05. 2007

Dr. Bullinger, Ehret, Chef, Dr. Arnold,
Berroth, Dr. Noll FDP/DVP

Begründung

Akzeptanz hat die verkehrliche Zielsetzung eines viergleisigen Aus-/Neubaus der Schienenstrecke Offenburg–Basel: Beseitigung von Kapazitätsengpässen; Verkürzung der Transportzeit und damit Verbesserung des Zulaufs zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

Berechtigt, da fundiert begründet, ist jedoch auch die Forderung der von diesem großen und zeitlich weitreichenden Infrastrukturvorhaben direkt tangierten Kommunen und der Bürgerschaft – mit ihren aktiv gewordenen Organisationen – nach einer umweltgerechten Planung und Durchführung. Hierzu ist es geboten, neueste Erkenntnisse der Lärmforschung und Medizin zu berücksichtigen, indem nochmals Messungen der Lärmpegel (Spitzenwerte bei hohem Güterverkehrsaufkommen mit entsprechend hoher Zugdichte) vorgenommen werden.

Finanzierbare planerische Alternativen sind vorgelegt worden; diese sind nochmals sorgfältig zu prüfen und bei positiver Bewertung in noch laufende Planfeststellungsverfahren einzubauen.

Das Land sollte seine rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten einer Mitwirkung bei der Planung dieses Projekts voll ausschöpfen – insbesondere bei den Bauabschnitten, bei denen ein Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. Juni 2007 Nr. 7-3824.5-00/184 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. weshalb die Deutsche Bahn AG bei diesem ABS/NBS-Projekt Karlsruhe–Basel bisher keine langfristig orientierte Nutzen-Kosten-Analyse gefertigt hat, wie dies der Bund im Bundesfernstraßenbau erstellt;

Zu 1.:

Bei der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde für die ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel ebenso wie bei anderen Vorhaben des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs (Straße/Schiene/Wasserstraße) eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt.

2. welche alternativen Planungen mit Trassenvarianten zur Umfahrung von Kommunen und zu Tunnellösungen die Planungsbehörde im Zuge der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens geprüft hat, ggf. mit welchem Ergebnis;

Zu 2.:

In den insgesamt elf Planfeststellungsabschnitten wurden mehrere Alternativen zur Bahnplanung vorgelegt, bei denen oberstes Ziel ein verbesserter Schall- und Erschütterungsschutz für die Bevölkerung ist. Je nach Verfahrensstand sind diese bereits in die laufenden Planfeststellungsverfahren eingebracht worden oder dies ist noch beabsichtigt. Das Regierungspräsidium Freiburg als zuständige Anhörungsbehörde in diesen Verfahren wird alle in das Verfahren eingebrachten oder sich sonst aufdrängenden Varianten ergebnisoffen prüfen. Dazu wird zunächst die DB AG als Vorhabensträgerin aufgefordert, zu den Varianten Stellung zu nehmen und diese ggf. vertieft zu untersuchen. Auf der Grundlage der dann vorliegenden Datenbasis wird das Regierungspräsidium gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt, das den Planfeststellungsbeschluss erlässt, einen Entscheidungsvorschlag abgeben. Im Einzelnen gibt es folgende Alternativvorschläge in den einzelnen Streckenabschnitten:

Streckenabschnitt 7.1 (Offenburg)

Ergänzend zu den bisherigen Überlegungen für eine Alternative zur Bahnplanung hat die Stadt Offenburg einen Güterzugtunnel im Bereich nördlich des Bahnhofs bis hinter den Südring von Offenburg als weitere Variante in die Diskussion eingebracht. Bei einem Treffen zwischen Frau Oberbürgermeisterin Schreiner und dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Herrn Dr. Mehdorn, im September 2006 hat dieser die Forderung der Stadt dahin gehend unterstützt, dass ein Güterzugtunnel nicht nur technisch machbar, sondern auch die richtige verkehrstechnische Lösung wäre. U. a. aus Kostengründen hält die Bahn allerdings an der sog. A 3-Trasse mit moderater Absenkung (Bündelung mit den bestehenden Gleisen und Absenkung um 6 Promille gegenüber der zuerst vorgelegten Planung) fest und hat die entsprechenden Planunterlagen im Mai 2007 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Hilfsweise zur Tunnelforderung sind hinsichtlich der A 3-Bündelungstrasse aus Sicht der Stadt Offenburg eine möglichst starke Absenkung (9,25 Promille) und weitere Optimierungen anzustreben, um möglichst große Verbesserungen beim Lärmschutz zu erreichen.

Streckenabschnitte 7.4 (Ettenheim–Herbolzheim) und 8.0 (Herbolzheim–Kenzingen)

Im Streckenabschnitt 8.0 lehnen insbesondere die Städte Herbolzheim und Kenzingen – wie auch schon im Anhörungsverfahren für den Streckenabschnitt Ettenheim–Herbolzheim – die geplante Bahntrasse in Parallellage zur Rheintalbahn ab. Die beiden Städte fordern in erster Linie die Verlegung der Güterzugtrasse an die Autobahn, und zwar bereits zwischen Offenburg und Riegel, hilfsweise zumindest eine autobahnparallele Führung der Gleise zwischen Orschweier und Riegel als sogenannte „Kleine Güterverkehrsstrasse“. Für den Fall, dass eine autobahnparallele Linienführung der Gleise nicht in Betracht kommt, fordern die Städte Kenzingen und Herbolzheim alternativ die Planung der sogenannten „Birkenwaldtrasse“ als konfliktärmere Trassenvariante. Ein regionaler Konsens für die Trassenforderungen der Städte Herbolzheim und Kenzingen ist jedoch zurzeit noch nicht erreicht, da die Interessenslagen zu unterschiedlich sind.

Streckenabschnitte 8.1 (Riegel–March) und 8.2 (Freiburg–Schallstadt)

In den Streckenabschnitten Riegel–March und Freiburg–Schallstadt wurde von den angrenzenden Gemeinden eine Machbarkeitsstudie zur möglichen Tieflage sowie zu ergänzendem aktivem Lärmschutz erstellt. Im Ergebnis wird eine vollständige Tieflage wegen des sehr hoch anstehenden Grundwassers und der damit verbundenen unabsehbaren Auswirkungen für den Grundwasserhaushalt nicht empfohlen. Vorgeschlagen wird deshalb eine Teilabsenkung der Gradienten um bis zu 3 m, die insbesondere durch die Tieferlegung von sog. Zwangspunkten erreicht wird. So soll u. a. die Breisgau S-Bahn um 4,5 m tiefer gelegt werden, damit die Rheintalbahn diese in geringerer Höhe überqueren kann. Zusätzlich werden an mehreren Stellen die Verlängerung oder Erhöhung von Lärmschutzwänden oder (je nach Lage im Gelände) Einschnitte mit Polsterwänden vorgeschlagen. Im Bereich südlich von Freiburg wird zusätzlich die Verlängerung des „Mengener Tunnels“ gefordert werden.

Streckenabschnitte 8.3 (Bad Krozingen–Heitersheim) und 9.0 (Buggingen–Auggen)

Der nördlich des Katzenbergtunnels gelegene Streckenabschnitt Buggingen–Auggen soll den Katzenbergtunnel an die Rheintalbahn bzw. die Güterumfahrung im Bereich der Freiburger Bucht anschließen. Der Planfeststellungsabschnitt Bad Krozingen–Heitersheim umfasst den südlichen Teil der Güterumfahrung der Freiburger Bucht. Über die Güterumfahrung soll künftig der gesamte überregionale Güterverkehr geleitet werden. Im Bereich dieser Streckenabschnitte gibt es verschiedene Forderungen zum Bau der Strecke in einem Tunnel. So sieht eine Variante der dort gebildeten Bürgerinitiative „MUT“ die Trassenführung ab dem von der Bahn geplanten „Mengener Tunnel“ bis Buggingen im Tunnel vor. Das Kreuzungsbauwerk Buggingen soll südlich von Buggingen als „Unterwerfungsbauwerk“ geführt werden.

Die Gemeinde Buggingen (Abschnitt 9.0) und die Bürgermeister des Markgräflerlands (Abschnitt 8.3) haben mit ihren Stellungnahmen die sogenannte KuK-Variante (mittlerweile auch als Bürgertrasse bezeichnet) in das Anhörungsverfahren eingebracht. Diese wird auch von der Bürgerinitiative unterstützt. Sie sieht zwischen Mengen und Buggingen auf einer Strecke von ca. 15 km eine Tieflage zwischen 6 und 9 m vor. In den Bereichen von Niederungen und Gewässern sind insgesamt sieben Unterquerungen in Form von Landschaftsbrücken vorgesehen. Die Alternativplanung orientiert sich im Wesentlichen an der Linienführung der DB-Trasse, schwenkt aber erst weiter südlich unter Umfahrung der Kalisiedlung in Buggingen zurück auf die bestehende Rheintalbahn.

Abschnittübergreifend

Unabhängig von den oben aufgeführten Varianten wurde die sog. „Herrenknecht-Variante“ (benannt nach dem Schwanauer Unternehmer Herrenknecht, der diese Variante entwickelt hat) entworfen. Diese sieht für Offenburg einen Güterzugtunnel vor, führt die Strecke dann autobahnparallel bis Höhe Kenzingen, wo sie in den „Kaiserstuhltunnel“ abzweigt, der wiederum auf Höhe von Ihringen endet. Danach soll die Strecke im Wechsel zwischen Lage auf Geländenniveau und Tieflage offen und gedeckelt bis zum Anschluss bei Auggen an die bestehenden Gleise geführt werden.

3. über Möglichkeiten des Landes, Planergänzungen oder eine Umplanung innerhalb von Planfeststellungsabschnitten zu veranlassen;

Zu 3.:

Das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde und das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde können nur über die von der Bahn als Vorhabensträgerin beantragte Planung befinden. Es ist nicht möglich, unmittelbar einer der vorgeschlagenen Alternativen statt der beantragten Planung das Baurecht zu erteilen. Sollte eine dieser Alternativen eindeutig vorzugswürdig sein, so ist die Antragsplanung abzulehnen. Über die Alternative ist damit noch keine Entscheidung getroffen. Um diese umzusetzen, müsste sie sich die Bahn zu eigen machen und zur Planfeststellung beantragen.

Der Bahn als Vorhabensträgerin steht es frei, Umplanungen und Ergänzungen an den zurzeit vorliegenden Plänen zu veranlassen und diese Änderungen zur Planfeststellung einzureichen. Dies wird die Vorhabensträgerin ggf. dann tun, wenn sie damit rechnen muss, dass die Planfeststellungsbehörde die von ihr beantragte Planung nicht planfeststellen werden wird.

4. welche Werte des Lärmpegels in das in den 90er Jahren durchgeführte Raumordnungsverfahren Eingang gefunden haben, und ob die Landesregierung eine Aktualisierung dieser Werte auf der Grundlage jüngst vorgelegter Gutachten für notwendig hält;

Zu 4.:

Es gelten die Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Bei der Festlegung der Grenzwerte differenziert die 16. BImSchV nach dem jeweiligen Gebietstypus. Diese Grenzwerte haben sich seit der Durchführung des Raumordnungsverfahrens nicht geändert. Eine Aktualisierung ist nicht vorgesehen.

5. ob die Landesregierung bereit ist, nach Vorliegen der Ergebnisse von Studien zu Gesundheitsauswirkungen des Schienenlärms eine Bundesratsinitiative zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung einzubringen – mit dem Ziel einer Abschaffung des Schienenbonus;

Zu 5.:

Das Innenministerium hat bereits Ende 2005 Bundesminister Tiefensee aufgefordert, anhand neuer Studien zu überprüfen, ob der Schienenbonus noch gerechtfertigt ist. Auf erneute Initiative des Landes wird der Bund voraussichtlich auf der nächsten Verkehrsministerkonferenz zur Frage der Überprüfung der gesetzlichen Regelungen unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen des Schienenlärms auf die Gesundheit der Menschen im Lichte neuerer

Lärmwirkungsforschungen berichten. Abhängig vom Ergebnis der neueren Forschungen und deren Bewertung durch den Bund wird die Landesregierung über eine Bundsratsinitiative entscheiden.

6. welche Argumente gegen eine Bündelung der Neubaustrecke 3. und 4. Gleis DB AG mit der Autobahn A 5 ab Offenburg sprechen;

Zu 6.:

Zum jetzigen Zeitpunkt ist es nicht möglich darzustellen, welche Argumente durchgreifend gegen eine Bündelung der Neubaustrecke mit der A 5 sprechen. Zurzeit wird eine Vielzahl von Argumenten, die gegen, aber auch für die autobahnparallele Lage sprechen, gegenüber dem Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde vorgebracht. So werden beispielsweise von der Bahn betriebstechnische, aber auch finanzielle Aspekte gegen eine solche Planung vorgetragen. Außerdem gibt es durch die autobahnparallele Führung zahlreiche neue bzw. erhöhte Betroffenheiten. Es ist nun Aufgabe der Anhörungsbehörde, diese Argumente auszuwerten, aufzuarbeiten und auf der dann vorliegenden Grundlage dem Eisenbahn-Bundesamt einen entsprechenden Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.

7. welche Rechtsvorschriften des Bundes geändert werden müssten, um für besonders von Güterzügen stark frequentierte Strecken einen zusätzlichen Lärmschutz, der über die derzeitige Rechtslage hinausgeht, zwingend zu erreichen;

Zu 7.:

Für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen gilt die 16. BImSchV. Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel bestimmte, in § 2 der 16. BImSchV nach Gebietstypen und nach Beurteilungszeiträumen (Tag/Nacht) differenzierte Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Nach § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel von Schienenwegen nach Anlage 2 der Verordnung zu berechnen. Dabei ist zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs ein Abschlag von 5 dB(A) vorzunehmen (sog. Schienenbonus). Zusätzlicher Lärmschutz kann durch Änderungen in §§ 2 und 3 BImSchV nebst Anlage 2 erreicht werden. Insbesondere würde der Wegfall des Schienenbonus zusätzlichen Lärmschutz bringen. Auch würde jede Absenkung der Immissionsgrenzwerte zusätzlichen Lärmschutz bedeuten.

8. welches der Stand der Planung von Maßnahmen im aktiven Lärmschutz (lärmminderndes rollendes Material) ist;

Zu 8.:

Der Bundesrat hat die Bundesregierung am 15. Dezember 2006 mit der Stimme Baden-Württembergs aufgefordert, verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms durch Güterverkehr auf der Schiene zu ergreifen. Die Bundesregierung hat dazu in einer Stellungnahme mitgeteilt, dass im Rahmen des „Nationalen Verkehrslärmschutzpakets“ des Bundesverkehrsministeriums vom 2. Februar 2007 dieselbe Zielsetzung verfolgt werde. Die Bundesregierung hat eine interministerielle Arbeitsgruppe zur Klärung der noch offenen Fragen eingerichtet, die im Zusammenhang mit der Lärmsanierung bei Schienenwegen und insbesondere der Nachrüstung von lärmarmen Bremsen an Güterwagen stehen. Die interministerielle Arbeitsgruppe wird prüfen, welche Maßnahmen für eine beschleunigte Ausrüstung der Güterwagenflotte mit lärmarmen Technik in Betracht kommen können. Dabei werden

auch die Möglichkeiten zu einer lärmreduzierenden Ausgestaltung des Trassenpreissystems berücksichtigt. Einen Zeitplan, bis wann die verschiedenen von den Ländern geforderten Maßnahmen konzipiert und umgesetzt werden sollen, hat die Bundesregierung allerdings noch nicht vorgelegt.

9. ob es zutrifft, dass es eine Empfehlung des Landes gibt, die Ausbaumaßnahme 3. und 4. Gleis auf dem Streckenabschnitt Offenburg–Riegel parallel, also gebündelt zur bestehenden Schienentrasse durchzuführen, wenn ja, ob die Landesregierung bereit ist, auf der Grundlage neuer Erkenntnisse ihre Empfehlung ggf. zu ändern.

Zu 9.:

Nein. Das Regierungspräsidium Freiburg wird als Anhörungsbehörde die Planungen unter allen Gesichtspunkten nach Maßgabe der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen unvoreingenommen und ergebnisoffen prüfen. Die Landesregierung gibt grundsätzlich keine Empfehlungen, die auf den Inhalt des Anhörungsberichtes Einfluss nehmen könnten.

Rech

Innenminister