



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

DS PIA 15/06

Freiburg i. Br., 29.11.2006
53221.9; 53221.10; 53221.12
Unser Zeichen:

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 07.12.2006

TOP 4 (öffentlich)

Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel

hier: Planfeststellungsverfahren

zu den Abschnitten **8.0 Herbolzheim - Riegel,**
7.4 Ettenheim - Herbolzheim und
7.2 Hohberg - Friesenheim

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Geschäftsstelle

1.1 Stellungnahme zu den Planfeststellungsabschnitten 8.0, 7.4 und 7.2

1.1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum vorrangigen 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und setzt sich weiterhin für eine zügige Realisierung des Gesamtprojektes ein.

1.1.2 Die Planung für den Abschnitt 8.0 wird abgelehnt, weil alternative Trassenführungen unzureichend betrachtet sind.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert für den Abschnitt 8.0, dass entsprechend dem Schreiben des Verkehrsministers Baden-Württemberg vom 04.05.1995 an die Stadt Herbolzheim alternative Trassenführungen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen geprüft werden. Dabei ist die gleiche Untersuchungstiefe wie für die beantragte Planfeststellungsstrasse zu Grunde zu legen. Dem Eisenbahnbundesamt ist diesbezüglich ein ausgewogener Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.

1.1.3 Darüber hinaus setzt sich der Regionalverband Südlicher Oberrhein gleichsam für einen menschen- und umweltgerechten Bahnverkehr ein. Er lehnt deshalb die für die Abschnitte 8.0, 7.4 und 7.2 vorgelegte Planung ab, solange die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Lärmwirkung bei der Bemessung des Lärm- und Erschütterungsschutzes nicht berücksichtigt sind.

1.1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein gibt die beigefügte Stellungnahme ab.

(Anlage 1)

1.2 Forderungen an die Bundesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07., 08.12.2005 sowie 10.05.2006 an die Bundesregierung gerichteten Forderungen, insbesondere

- die für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu novellieren sowie (DS VVS 13/05, DS VVS 17/05, DS PIA 01/06)
- im Interesse aller an Schienenwegen lebenden Menschen ein nationales und EU-weites Sanierungskonzept für das „Rollende Material“ rasch umzusetzen.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein dankt dem Bundesverkehrsministerium für die Mitteilung vom 19.10.2006 über den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Überprüfungen des Schienenbonus.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein missbilligt jedoch die darin enthaltene Aussage, der Schienenbonus stehe aus Gründen der Planungssicherheit zum Zeitpunkt eines Planfeststellungsbeschlusses nicht in Zweifel.

(Anlage 2)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert eine Politik, die den Gesundheitsschutz der von Schienenverkehrslärm betroffenen Menschen im Auge hat.

Das Bundesverkehrsministerium wird deshalb aufgefordert,

- die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Schienenverkehrslärm ergebnisoffen und zeitnah zu bewerten sowie
- die angekündigten weiteren Forschungsprojekte rasch in Auftrag zu geben und hierbei auch die Experten unseres öffentlichen Hearings vom 18.11.2005 einzubeziehen.

1.3 Forderungen an die Landesregierung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekräftigt die mit seinen Beschlüssen vom 21.07., 08.12.2005 sowie 10.05.2006 an die Landesregierung gerichtete Forderung, die unter Ziffer 1.2 genannten Forderungen an die Bundesregierung zu unterstützen und ggf. über eine Bundesratsinitiative auf die Änderungen der einschlägigen Normen - insbesondere die Anpassung der 16. BImSchVO - hinzuwirken.

(DS VVS 13/05,
DS VVS 17/05,
DS PIA 01/06)

- 1.4** Die Geschäftsstelle wird beauftragt, weitere konstruktive Vorschläge im Interesse der an Schienenwegen lebenden Menschen zu erarbeiten und hierüber zu berichten.

2. Anlass

Mit Schreiben vom 02.05.2006, 22.09.2006 sowie 23.10.2006 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 8.0 Herbolzheim – Riegel,
Abschnitt 7.4 Ettenheim – Herbolzheim und
Abschnitt 7.2 Hohberg - Friesenheim

Stellung zu nehmen. Nach Absprache mit dem Regierungspräsidium kann unsere Stellungnahme jeweils bis zum 15.12.2006 erfolgen. Für den Regionalverband Südlicher Oberrhein sind dabei die regionalbedeutsamen Aspekte der Planungen von besonderem Interesse. Grundlage dafür bildet insbesondere die bisherige Beschlusslage des Regionalverbandes.

(DS VVS 13/05,
DS VVS 17/05,
DS PIA 01/06)

3. Kurzbeschreibung der Planfeststellungsabschnitte 8.0, 7.4, 7.2

Die o.a. Planfeststellungsabschnitte gehören zum Bereich der Trassenbündelung zwischen Offenburg und Kenzingen (siehe Übersichtskarte auf der folgenden Seite), d.h. die zwei neuen Gleise (3./4. Gleis) sind direkt westlich der bestehenden Rheintalbahn vorgesehen.

3.1 Planfeststellungsabschnitt 8.0

Der ca. 6,5 km lange **Abschnitt 8.0 „Herbolzheim – Riegel“** erstreckt sich von Riegel südlich der Querung der Elz über Kenzingen bis nach Herbolzheim und umfasst einen größeren kreuzungsfreien Knotenpunkt mit zwei Überwerfungsbauwerken im Bereich Herbolzheim/ Kenzingen. Die Überwerfungsbauwerke entmischen den Güter- und Personenverkehr voneinander, so dass der Güterverkehr durch die Freiburger Bucht entlang der BAB A5 über die Neubaustrecke an Freiburg vorbeigeführt wird und im Knoten Buggingen wieder auf die alte Rheintalbahn trifft (vgl. DS VVS 13/05). Beide Überwerfungsbauwerke werden in der sog. Mittellage gebaut, das Nördliche mit einer maximalen Höhe von 7,7 m und das Südliche von 5,5 m über der Geländeoberkante.

3.2 Planfeststellungsabschnitt 7.4

Innerhalb des Stadtgebietes Herbolzheim südlich des Bahnhofes grenzt direkt nördlich im Anschluss der **Abschnitt 7.4 „Ettenheim – Herbolzheim“** an. Dieser ca. 5,9 km lange Abschnitt verläuft über Ringsheim bis zur Gemarkungsgrenze Ettenheim zu Orschweier (Ortenaukreis).

3.3 Planfeststellungsabschnitt 7.2

Weiter nördlich im Ortenaukreis liegt der ca. 7,0 km lange **Abschnitt 7.2 „Hohberg – Friesenheim“**, der sich von der Gemarkungsgrenze Friesenheim – Lahr bis zur nördlichen Grenze des Bahnhofs Niederschopfheim erstreckt.

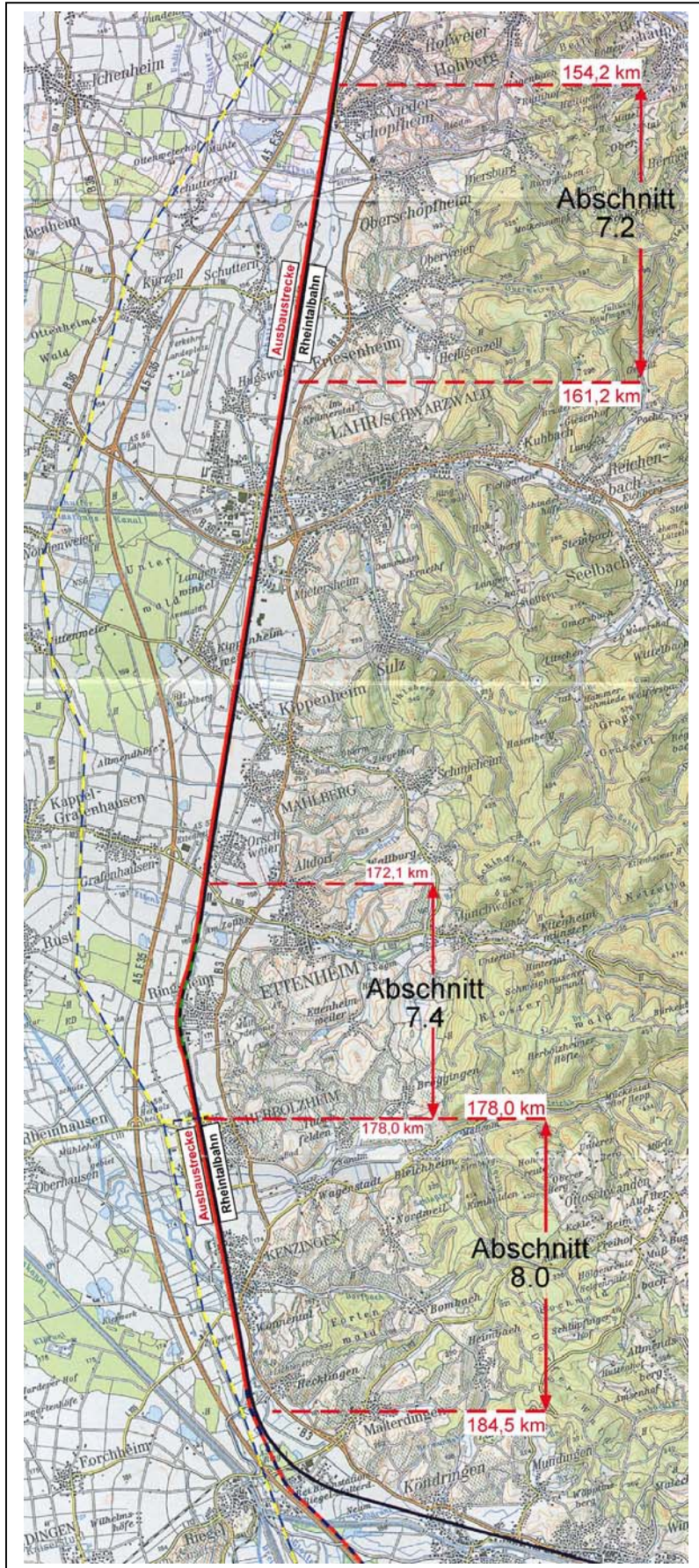


Abb. 1: Übersichtskarte Rheintalbahn/ Ausbaustrecke zwischen Riegel - Hohberg

4. Gemeinsame Grundlagen der Planfeststellungsabschnitte

Bestandteil der Planungen im Bereich der Trassenbündelung ist die Ausbaustrecke (ABS) und der aus dem Bau der ABS herrührenden Anpassungen der Rheintalbahn, wie z.B. der Umbau von Bahnsteiganlagen. Die beiden neuen Gleise werden für eine Geschwindigkeit von $v_{(\max)} = 250$ km/h ausgelegt. Für die vorhandene Rheintalbahn soll es - wie heute - bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h bleiben. Lediglich der Abschnitt der bestehenden Rheintalbahn südlich der Überwerfungsbauwerke in Kenzingen (Abschnitt 8.0) wird auf $v_{(\max)} = 200$ km/h ertüchtigt. Für diese Ertüchtigung der vorhandenen Rheintalbahn ist laut Aussage der DB AG ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

Der Abstand zwischen ABS und Rheintalbahn beträgt zwischen 8,10 m (Regelabstand) und 11,40 m. In Ringsheim wird dieser auf 21 m erhöht, bevor er im Bereich Herbolzheim wieder auf den Regelabstand zurückgeführt wird. Grund hierfür ist der derzeitige enge Bestandsradius in der Kurve Ringsheim, der aufgrund der geplanten höheren Geschwindigkeiten des 3./4. Gleises vergrößert werden muss.

Den Planungen wurden – wie bei allen bisherigen Planfeststellungsabschnitten – die Zugzahlen des Bundesverkehrswegeplans 2003 zugrunde gelegt. Durch die Erweiterung um das 3./4. Gleis wird eine Kapazitätssteigerung von 274 (2004) auf insgesamt 436 Züge täglich prognostiziert. Die Züge des Fernverkehrs sollen dabei vorwiegend die Ausbaustrecke, die Nahverkehrszüge dagegen die Gleise der Rheintalbahn nutzen. Der Güterverkehr verteilt sich im Verhältnis 1:2 (ABS/Rheintalbahn) auf beide Gleispaare.

Südlich der Überwerfungsbauwerke von Kenzingen (Abschnitt 8.0) ist dagegen vorgesehen, den gesamten Güterverkehr (= 280) über die Güterumfahrung abzuwickeln - mit Ausnahme von 2 Güterzugpaaren/Tag zur Erschließung von Freiburg, während die alte Rheintalbahn dem Personennah- und -fernverkehr (= 152 Züge) zur Verfügung stehen soll.

Durch den Bau des 3. und 4. Gleises wird die Gesamtverkehrsbelastung in den betroffenen Räumen erheblich ansteigen. Als Lärmvorsorge sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- im Abschnitt 8.0 ca. 12.500 m Schallschutzwände mit Höhen zwischen 2,0 m und 5,0 m
- im Abschnitt 7.4 ca. 8.800 m Schallschutzwände mit Höhen zwischen 3,0 m und 5,0 m
- im Abschnitt 7.2 ca. 10.800 m Schallschutzwände mit Höhen zwischen 2,0 m und 4,0 m

Im Bereich der Gleise, auf denen verstärkt Güterzüge verkehren, nutzen sich diese ab (Riffelung), was zum Entstehen höherer Emissionen führt. Daher wird dort als weitere aktive Schallmaßnahme das sog. ‚besonders überwachte Gleis‘ eingesetzt, d.h. mittels Abschleifen gepflegt und dadurch die Entstehung von Reibungsgeräuschen reduziert. Dadurch soll eine dauerhafte Lärminderung um 3 dB(A) bereits an der Quelle erreicht werden.

Darüber hinaus sind passive Schutzmaßnahmen in Form von baulichen Verbesserungen an Gebäuden vorgesehen.

Im Bereich Herbolzheim und Ringsheim werden Schutzmaßnahmen zur Reduzierung von Erschütterungen erforderlich.

Bestandteil der Ausbauplanungen sind neben den Eisenbahnbaumaßnahmen die Umgestaltung des betroffenen Wege- und Straßennetzes, die Überquerung der kreuzenden Gewässer sowie die Durchführung von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen.

5. Ergänzende Forderungen an die Bundes- und Landesregierung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und aus den Erkenntnissen der Studie „Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahntwicklung am Hochrhein und Oberrhein“ sowie unserem öffentlichen Hearing „Lärm entlang der Aus- und Neubaustrecke Rheintalbahn“ am 18.11.2005 in Bad Krozingen 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 haben die Verbandsgremien mit den Beschlüssen vom 21.07, 08.12.2005 sowie vom 10.05.2006 an die Bundesregierung zahlreiche Forderungen gerichtet, die für die Planung von neuen Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu novellieren.

(DS VVS 13/05,
DS VVS 17/05,
DS PIA 01/06)

Mit Schreiben vom 19.01.2006 hatte das Bundesverkehrsministerium u.a. zugesagt, die Rechtfertigung des Schienenbonus überprüfen zu lassen.

Ausgehend von einem fachpolitischen Gespräch am 15.03.2006 von Repräsentanten der Regionalverbände Hochrhein-Bodensee sowie Südlicher Oberrhein und der IG BOHR mit Mitgliedern des Deutschen Bundestags in Berlin haben die genannten Regionalverbände, gemeinsam mit der IG BOHR die Erarbeitung eines Gesetzentwurfs zum Schienenbonus bei einem renommierten Rechtsexperten in Auftrag gegeben. Dieser Entwurf (nebst seinen Erläuterungen) wird Anfang Dezember 2006 der Verbandsgeschäftsstelle vorliegen.

(DS VVS 05/06)

Auf dieser Basis wird die Verbandsgeschäftsstelle eine weiterführende Vorlage zum Thema „Schienenbonus“ für die Sitzung der Verbandsversammlung am 21.12.2006 erarbeiten. Damit soll ein konstruktiver Beitrag zur innovativen Weiterentwicklung des Verkehrsträgers „Schiene“ und der für die Bemessung von Lärmschutzanlagen entlang von Schienenwegen maßgeblichen Rechtsgrundlagen geleistet werden.

Die im Schreiben von Staatssekretärin Roth genannte Wissenschaftlerin, Frau Prof. Barbara Griefahn (Universität Dortmund), publizierte im August 2006 (Journal of Sound and Vibration 296 (2006) 129-140) erste Ergebnisse neuerer Lärmwirkungsforschung. Im Mittelpunkt ihrer Untersuchung standen physiologische Auswirkungen des Schienenlärms während der Nachtzeit. In der Tendenz haben sich die Zweifel am Schienenbonus - insbesondere für die Nachtzeit - verfestigt. Abschließende Erkenntnisse bedürfen einer umfangreichen wissenschaftlichen Feldstudie.

(Anlage 2)

Die thematisierten Forderungen nach einer Novellierung der 16. BImSchV, insbesondere wegen des „Schienenbonus“, und einem Sanierungskonzept für das „Rollende Material“ hat sowohl bei den Medien und Bürgern als auch bei den politischen Repräsentanten des Bundes, des Landes und in der Region - zuletzt bei der Großveranstaltung am 14.10.2006 in Offenburg - eine breite positive Resonanz erfahren. Für den Regionalverband Südlicher Oberrhein gilt deshalb, den eingeschlagenen Weg im Interesse der an Schienenwegen lebenden Menschen weiter konsequent zu verfolgen.



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

Regionalverband Südlicher Oberrhein, Reichsgrafenstr. 19, 79102 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg
- Referat 15 -

79083 Freiburg i. Br.

Der Direktor

**ABS / NBS Karlsruhe – Basel,
Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG i.V.m. §§ 72 ff LVwVfG
zu den Abschnitten 8.0 Herbolzheim – Riegel,
 7.4 Ettenheim - Herbolzheim
 7.2 Hohberg - Friesenheim**

Unser Zeichen:
53221.10

Freiburg i. Br.,
08.12.2006

hier: Stellungnahme in den Anhörungsverfahren

Ihre Schreiben vom

02.05. und 19.05.2006; Az: 15-3824/01-7.4,
22.09.2006; Az: 15-3824/01-8.0
18.10.2006; Az: 15-3824/01-7.2

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Beratung und Beschlussfassung durch unseren Planungsausschuss am
07.12.2006 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 zügige Realisierung des Gesamtprojektes ein.

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. 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 o.a. Planfeststellungsunterlagen. Durch die einzelnen Abschnitte dürfen keine Zwangspunkte für andere Planfeststellungsabschnitte gesetzt werden.

2.1. Berücksichtigung der raumordnerischen Vorgaben

Raumordnungsverfahren wurden durchgeführt für die Abschnitte

- 7.1 Offenburg/ Süd
- 8.0 bis 9.0 Herbolzheim bis Schliengen

Für die übrigen Abschnitte wurde auf die Durchführung von Raumordnungsverfahren förmlich verzichtet.

2.1.1. Abschnitte zwischen Offenburg und Kenzingen ohne Durchführung eines Raumordnungsverfahrens

Für den Abschnitt Offenburg bis Kenzingen verzichtete das Innenministerium Baden-Württemberg mit Entscheidung vom 05.11.1990 auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens:

„Dieser Abschnitt ist insofern unproblematisch, da die völlig gerade Trassenführung eine Bündelung der zusätzlichen Gleise ermöglicht; es sind keine Alternativen vorhanden“.

Mit Schreiben vom 27.08.2002 bestätigte das Regierungspräsidium Freiburg diesen Verzicht:

„Insbesondere ist festzustellen, dass sich die Sach- und Rechtslage seit der Entscheidung vom Jahr 1991 nicht so geändert hat, dass eine erneute raumordnerische Beurteilung neue raumordnerische Erkenntnisse erwarten lassen würde. Gerade die Einhaltung des raumordnerischen Grundsatzes der Bündelung und der geringere Flächenverbrauch sprechen für die Parallelführung der jetzigen Rheintalbahn.“

Grundlage war eine Dokumentation von Aspekten einer Trassenbündelung mit der Rheintalbahn durch die DBBauProjekt vom 28.06.2002. Die darin enthaltene Korridoruntersuchung (2001) geht im Abschnitt Offenburg – Lahr von insgesamt 406 Zügen sowie im Abschnitt Lahr – Kenzingen von insgesamt 372 Zügen, davon jeweils 200 Güterzügen aus.

In den Planfeststellungsunterlagen ist nicht ersichtlich, inwieweit die Aktualität der o. g. raumordnerischen Entscheidung zugrunde gelegten Annahmen von Seiten der Deutschen Bahn AG erneut geprüft wurde.

Die Rahmenbedingungen haben sich seit 1990 bzw. 2002 verändert: Beispielsweise haben sich die dem Raumordnungsverfahren zugrunde gelegten Prognosezahlen des BVWP 1992 von insgesamt 380 Zügen (davon 192 Güterzüge) für den Abschnitt Offenburg – Freiburg im BVWP 2003 auf bis zu 512 Züge (davon 284 Güterzüge) erhöht.

Zugzahlen für den Abschnitt Offenburg - Freiburg

	BVWP 1992	Korridoruntersuchung DB 2001	BVWP 2003	„Trilaterale Plattform Basiliensis“ 20.02.2003
<i>Fernverkehr</i>		76	76	
<i>Nahverkehr</i>		96 (- 130)	76 (- 152)	
<i>Güterverkehr</i>	192	200	284	
	380	372 (- 406)	436 (- 512)	718

Gerade die Steigerung im Güterverkehr hat erhebliche Auswirkungen auf die Betroffenheit des Wohnumfeldes entlang der Rheintalbahn. Dieses würde demnach aus heutiger Sicht stärker betroffen, als noch 2002 angenommen. Die starke Betroffenheit des Wohnumfeldes wurde in der Begründung der Trassenwahl in der Dokumentation von 2002 (s.o.) als einziger Nachteil aufgeführt, der gegen eine Bündelung mit der Rheintalbahn sprechen würde.

Aufgrund der veränderten Prognosezahlen ist zweifelhaft, ob die raumordnerische Beurteilung noch aufrecht zu erhalten ist. Die veränderten Verhältnisse, insbesondere die erhöhten Güterzugzahlen (vgl. hierzu die Aussagen von Bahnchef Mehdorn vom Oktober 2006; unter Ziffer 2.2) und die zusätzliche Lärm- und Erschütterungsbelastung, erfordern eine erneute Bewertung und eine vertiefte Prüfung aller Alternativtrassen.

Der durch die Änderung der maßgeblichen tatsächlichen Verhältnisse zweifelhaft gewordene Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren kann allenfalls dadurch geheilt werden, dass denkbare Trassenalternativen im Rahmen der laufenden Planfeststellungsverfahren geprüft werden.

Bereits mit Schreiben vom 04.05.1995 teilte der Verkehrsminister Baden-Württemberg der Stadt Herbolzheim mit, dass

„die damalige Deutsche Bundesbahn uns zugesichert hatte, dass sie im Planfeststellungsverfahren unter Einbeziehung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung im erforderlichen Umfang nachweisen werde, dass die gewählte Bündelungstrasse mit der Rheintalbahn gegenüber denkbaren Alternativlösungen eindeutige Vorzüge besitze.“

Entgegen dieser Äußerung des Verkehrsministers Baden-Württemberg aus 1995 sind denkbare Alternativtrassen für eine qualifizierte Beurteilung mit Abwägung zugunsten der Bündelungstrasse in den Planfeststellungsunterlagen nur unzureichend dargestellt, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 65ff EB)
- Abschnitt 7.4 (S. 42ff EB)
- Abschnitt 7.2 (S. 43ff EB)

Daher fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein, alternative Trassenführungen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens unvoreingenommen und ergebnisoffen zu prüfen. Dabei ist die gleiche Untersuchungstiefe wie für die beantragte Plan-

feststellungstrasse zu Grunde zu legen. Dem Eisenbahnbundesamt ist diesbezüglich ein ausgewogener Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.

2.1.2 Raumordnerische Beurteilung Herbolzheim - Schliengen

Der Trassenverlauf im **Planfeststellungsabschnitt 8.0** basiert im Wesentlichen auf dem Ergebnis der Raumordnerischen Beurteilung Herbolzheim – Schliengen vom 12.12.1994. Lediglich die nördlichen 650 m des Abschnittes 8.0 (Verfahrensgrenze bei km 178,65) waren ebenso wie die **Abschnitte 7.4 und 7.2** nicht Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens.

Das Regierungspräsidium Freiburg hatte mit Schreiben vom 21.06.2004 die o.a. raumordnerische Beurteilung von 1994 ergänzt. In dieser Ergänzung wurde unter Punkt 4 die Frage der Geltung für die nördlichen Streckenabschnitte (somit auch für die **Planfeststellungsabschnitte 7.4 und 7.2**) bis Offenburg behandelt:

„Diese raumordnerische Beurteilung gilt unter Berücksichtigung der in Parallellage geplanten Streckenbereiche entsprechend für die Abschnitte zwischen Offenburg und Herbolzheim/ Kenzingen.“

Vor diesem Hintergrund muss die raumordnerische Beurteilung für alle o.a. Abschnitte auf der Basis der in der Ergänzung des Regierungspräsidiums Freiburg vom 21.06.2004 getroffenen Festsetzungen erfolgen:

- „ 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.“*

Zu Ziffer 1 und 2:

Ausweislich den Planfeststellungsunterlagen ist die Neubaustrecke im Abschnitt 8.0 wie folgt konzipiert: Von den im Jahr 2015 prognostizierten 284 Güterzügen werden 280 auf der Neubaustrecke an Freiburg vorbeigeleitet und lediglich 4 Güterzüge über die bestehende Rheintalbahn als Güterzielverkehr von und nach Freiburg abgewickelt, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 56 Erläuterungsbericht (EB)).

Ferner werden laut Planfeststellungsunterlagen gemäß obiger Ziffer 2 durch die Verlagerung der Güterzüge für die bestehende Rheintalbahn in allen drei o.a. Abschnitten Kapazitäten und Entwicklungsperspektiven für den ÖPNV, den Regional- sowie Fernverkehr gewährleistet, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 18f EB)
- Abschnitt 7.4 (S. 15f EB)
- Abschnitt 7.2 (S. 17 EB)

Darüber hinaus soll die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen ermöglicht werden. Das betrifft neben der Umsetzung des Nahverkehrskonzepts „Breisgau-S-Bahn“ (Abschnitt 8.0, 7.4) auch den Nahverkehrsplan im Ortenaukreis (Abschnitt 7.4, 7.2).

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert, diese dem Planfeststellungsantrag zugrundeliegenden Bestandteile des Betriebskonzepts in den Planfeststellungsbeschlüssen zu o.a. Abschnitten rechtsverbindlich festzuschreiben.

Zu Ziffer 3:

Entgegen § 4 Abs. 4 S. 1 ROG, aus dem eine Berücksichtigungspflicht der Erfordernisse der Raumordnung resultiert, ist diese Festsetzung aus der raumordnerischen Beurteilung von Herbolzheim bis Schliengen weder zeichnerisch noch schriftlich berücksichtigt worden.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert deshalb, 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, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 15f, 56 EB)
- Abschnitt 7.4 (S. 14f EB)
- Abschnitt 7.2 (S. 14ff, 46 EB).

Es werden dort lediglich die absoluten prognostizierten Zahlen getrennt nach Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr, aufgeführt.

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, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 15 EB)
- Abschnitt 7.4 (S. 13 EB)
- Abschnitt 7.2 (S. 14 EB).

Mit dem Ausbau erfüllt Deutschland u. a. den Vertrag von Lugano (1996), den Zu- und Ablauf zu den beiden Alpentunneln am Gotthard und Lötschberg zu erweitern und sicherzustellen. Nicht nachvollziehbar ist daher die Aussage in den Planfeststellungsunterlagen, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 17 EB)
- Abschnitt 7.4 (S. 15 EB)
- Abschnitt 7.2 (S. 16 EB),

dass für weitergehende Entwicklungen über den Prognosehorizont hinaus die konzeptionellen, methodischen und planungsrechtlichen Grundlagen fehlen.

Die Zu- und Ablaufstrecke zwischen Karlsruhe und Basel muss – ebenso wie die Knoten – so organisiert sein, dass ihre Leistungsfähigkeit auf die Basistunnel am Lötschberg und Gotthard abgestimmt ist. Dabei ist 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 prognostiziert wurden.

Der Prognosezeitraum bis 2015 ist schon deshalb deutlich zu kurz gewählt, weil der entsprechende Betriebszustand der Rheintalbahn spätestens innerhalb weniger Jahre nach Fertigstellung der Maßnahme erreicht sein wird. Hinzu kommt, dass der Bund und die Deutsche Bahn AG inzwischen den ursprünglich für 2012 geplanten Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Strecke zwischen 2016 bis 2020 einplanen (bw Woche Nr. 31; 14.08.2006). Zudem bestätigte das Regierungspräsidium Freiburg mit Schreiben vom 25.10.2006,

„dass der von der Bahn angenommene Prognosehorizont für das Jahr 2015 angesichts des jetzigen Verfahrenssachstandes zu kurz gegriffen ist und diesbezüglich Handlungsbedarf besteht“.

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung wäre die „Beschränkung auf einen Prognosehorizont, für den im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt bereits verlässlich absehbar ist, dass das Vorhaben bei seinem Eintritt noch nicht fertiggestellt und in Betrieb genommen sein wird“, sogar unsachgemäß und deshalb fehlerhaft (BVerwG 9 B 41.04 vom 25.05.2005). „Die Verkehrsprognose soll die Grundlage zur Bewältigung der Probleme schaffen, die durch den Betrieb der geplanten Strecke unter Lärmschutzaspekten aufgeworfen werden“.

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.

Abschließend verweisen wir auf das Schreiben des Regierungspräsidiums Freiburg vom 28.09.2006 an Bahnchef Mehdorn, dass die Planfeststellungsbehörde

„die Prognose des Bundesverkehrswegeplans als Grundlage für die technische Planung dann zu korrigieren hat, wenn nach Erlass des Bundesverkehrswegeplans hinreichend konkrete Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass eine davon abweichende Verkehrsentwicklung zu erwarten ist“.

Anknüpfungspunkt war die Aussage von Mehdorn, dass „der Güterverkehr auf der Rheintalbahn deutlich stärker wachsen [werde], als bislang prognostiziert. Während die für 2015 erwartete Zugfrequenz von der Bahn noch abgewickelt werden könne, käme sie dann an Grenzen“ (BZ 23.09.2006). Mehdorn korrigierte zwar diesen Pressebericht dahingehend, dass „mit einem stärkeren Verkehrszuwachs erst für spätere Zeiträume weit nach 2015 zu rechnen ist“ (Lahrer Zeitung 28.10.2006). Damit bekräftigte er - unausgesprochen -, dass der gewählte Prognosezeitraum bis 2015 zu kurz ist.

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.

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 die Planfeststellungsabschnitte

- 8.0 (S. 56 EB und S. 20f Schalltechnische Untersuchung (SU))
- 7.4 (S. 45 EB und S. 19/20 SU)
- 7.2 (S. 46 EB und S. 19 SU)

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.

Abschnitt 8.0

Zugzahlen Prognosefall 2015	Rheintalbahn	ABS	Züge insgesamt (Rheintalbahn + ABS)	Erfahrungswerte aus der Schweiz*
<i>Bereich Herbolzheim – Riegel (nördlich des Knotens Kenzingen)</i>				
Fernverkehr	0	76	76	ABS: 300 NBS: 320
Nahverkehr	76	0	76	
Güterverkehr	192	92	284	
Gesamt	268	168	436	ABS + NBS: 620

Zugzahlen Prognosefall 2015	Rheintal- bahn	NBS	Züge insgesamt (Rheintalbahn + NBS)	Erfahrungswerte aus der Schweiz*
<i>Bereich Herbolzheim – Riegel (südlich des Knotens Kenzingen)</i>				
Fernverkehr	76	0	76	ABS: 300 NBS: 320
Nahverkehr	76	0	76	
Güterverkehr	4	280	284	
Gesamt	156	280	436	ABS + NBS: 620

Abschnitt 7.4

Zugzahlen Prognosefall 2015	Rheintal- bahn	ABS	Züge insgesamt (Rheintalbahn + ABS)	Erfahrungswerte aus der Schweiz*
<i>Bereich Ettenheim - Herbolzheim</i>				
Fernverkehr	0	76	76	ABS: 300 NBS: 320
Nahverkehr	76	0	76	
Güterverkehr	192	92	284	
Gesamt	268	168	436	ABS + NBS: 620

Abschnitt 7.2

Zugzahlen Prognosefall 2015	Rheintal- bahn	ABS	Züge insgesamt (Rheintalbahn + ABS)	Erfahrungswerte aus der Schweiz*
<i>Bereich Hohberg – Friesenheim</i>				
Fernverkehr	0	76	76	ABS: 300 NBS: 320
Nahverkehr	76	0	76	
Güterverkehr	192	92	284	
Gesamt	268	168	436	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.

Als ein 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.

Hinzu kommt ein weiterer Aspekt, der in den Planunterlagen nicht berücksichtigt wurde: die sog. „Bypass-Planung“ der drei Eisenbahnunternehmen SNCF/DB/SBB von März 2003 zur Umleitung der Güterverkehrsströme aus Frankreich auf die rechtsrheinische 4-spurige DB-Strecke. Im Endausbau geht die Studie davon aus, dass die künftigen vier Gleise im Oberrheingebiet eine Streckenkapazität von bis zu 720 Zügen pro Tag in beide Richtungen aufweisen kann.

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.

Lässt sich das Ausmaß nicht exakt abschätzen, ist in den Planfeststellungsbeschluss ein entsprechender Vorbehalt gemäß § 74 (3) VwVfG aufzunehmen, d.h. dem Vorhabensträger aufzuerlegen, dass im Falle der Realisierung der „Bypass-Lösung“ eine ergänzende Lärmprognose vorgelegt wird und entsprechend des Ergebnisses ergänzende Lärmvorkehrungen erforderlichenfalls durchgeführt werden müssen.

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, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 18ff SU)
- Abschnitt 7.4 (S. 18ff SU)
- Abschnitt 7.2 (S. 18f SU).

Auf die damit zusammenhängende Problematik wird bereits unter Ziffern 2.2 und 2.3 dieser Stellungnahme ausführlich 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 unter Ziffer 2.1.2 dieser Stellungnahme). 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 sog. Rollenden Materials, eine Lärmreduktion um bis zu 70 % gegenüber älteren Güterzügen möglich.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat 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 Vorhabensträgers angestrebt wird. Die Schallschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsunterlagen sind auf der Grundlage von § 41 Abs. 1 BImSchG daher nicht nachvollziehbar.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert unter Berufung auf § 41 Abs. 1 BImSchG, einen aktiven Lärmschutz durch die Sanierung des Rollmaterials entsprechend dem Stand der Technik im Planfeststellungsbeschluss 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, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 15 SU)
- Abschnitt 7.4 (S. 15 SU)
- Abschnitt 7.2 (S. 14f SU).

Der Schienenbonus wurde bislang von der Rechtsprechung noch anerkannt. Zwischenzeitlich wird dieser jedoch sowohl in der Literatur als auch in der Praxis zutreffend kritisiert.

Die dem Schienenbonus zu Grunde liegenden lärmtechnischen Annahmen berücksichtigen nicht den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung. Der Schienenbonus beruht auf sozialwissenschaftlichen Studien aus den 70er/ 80er Jahren. Die Ergebnisse dieser interdisziplinären Feldstudien beziehen sich ausschließlich auf die reine Lästigkeitsempfindung bzw. –wahrnehmung. Sie betrachten somit nur eine subjektiv wahrnehmbare Komponente des Lärms. Objektive (medizinisch begründete) Komponenten wurden nicht integriert.

Lärm ist nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ein schädigender Stressor und daher mitursächlich für eine Reihe von Erkrankungen. Eine in Berlin durchgeführte Verkehrslärmstudie ergab einen Anstieg der Herzinfarkte um 20 % bei Lärmpegeln außen am Tag zwischen 71 und 75 dB(A). Aber bereits bei geringerer Lärmbelastung kommt es zu einer Reihe von Stressreaktionen:

Beginnend mit der Ausschüttung von Stresshormonen führt dies zur Beeinflussung und Schädigung des Herz-Kreislauf-Systems, des Stoffwechsels und der Blutfette. Besonderes Augenmerk ist auf die nachtlärmbedingte Schlafstörung zu richten. Für den Fluglärm hat die Rechtsprechung – basierend auf naturwissenschaftlichen Erkenntnissen – klare Kriterien entwickelt, was nächtliche Lärmbelastungen angeht:

- Lärmstörungen, die zu erinnerbarem Aufwachen führen, sind gesundheitsgefährdend. Der Schwellenwert für Aufwachreaktionen liegt bei einem Rauminnenpegel von 60 dB(A).
VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22. 04. 1999, 8 S 1284/98, VBIBW 2000, 27 (31).
- Wird dieser Maximalpegel in der Nacht mehr als sechsmal überschritten, so ist dies gesundheitsschädlich (Jansen-Kriterium).
OVG Hamburg, Urteil vom 03. 09. 2001, 3 E 32/98.P.
- Die Dämmwirkung eines halb geöffneten Fensters beträgt 15 dB(A), die eines geschlossenen Normalfensters 24 dB(A).
VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22. 04. 1999, 8 S 1284/98, VBIBW 2000, 27 (31).

Dies führt zu einem Spitzenpegel außen von allenfalls 75 dB(A).

Gesundheitsgefährdungen sind aber auch schon bei Spitzenpegeln oberhalb 55 dB(A) innen und 65 dB(A) außen nicht auszuschließen.

Diese Erkenntnisse aus dem Bereich des Fluglärms besitzen zumindest für gewisse Schienenverkehrsarten Gültigkeit, da aus hörphysiologischer bzw. lärmmedizinischer Sicht Hochgeschwindigkeitszüge mit Geschwindigkeiten von 100 – 200 km/h hinsichtlich Spitzenpegel und Anstiegsdynamik mit Überflugschallen vergleichbar sind und entsprechend bewertet werden müssen (so Prof. Spreng, *Institut für Physiologie und experimentelle Pathophysiologie (Universität Erlangen), Vortrag am 18. 11. 2005 in Bad Krozingen.*).

Eine Reihe von Studien legt nahe, dass Güterzüge im Vergleich zu Reisezügen eine insgesamt größere Störwirkung entfalten.

Schuemer/Schreckenberger/Felscher-Suhr (Hrsg), Wirkungen von Schienen- und Straßenverkehrslärm, 2003, S. 31 f.

Nach der Rechtsprechung ist der Ordnungsgeber verpflichtet, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten, den Schienenbonus unter Kontrolle zu halten und ggf. entstehende Neuerkenntnisse zu bewerten und zu gewichten. Kommt er dieser Verpflichtung nicht rechtzeitig oder nicht genügend nach, so ist die anwendende Behörde zur Korrektur verpflichtet.

Mit Schreiben vom 19.01.2006 hatte das Bundesverkehrsministerium zugesagt, die Rechtfertigung des Schienenbonus in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Umwelt- und Reaktorsicherheit, dem Umweltbundesamt sowie der Deutschen Bahn AG erneut überprüfen zu lassen. Die Studien dazu befinden sich nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums derzeit noch „in Arbeit bzw. stehen kurz vor der Veröffentlichung“ (Schreiben vom 19.10.2006).

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert daher, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die neueren Erkenntnisse zur Lärmwirkung, insbesondere der objektiven Lärmauswirkungen in Zusammenhang mit Gesundheitsgefährdungen zu berücksichtigen. Das sollte zur Konsequenz haben, dass der gesamte Schallschutz entlang der Strecke ohne den Schienenbonus von -5 dB(A) berechnet, bemessen und eingehalten 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, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 13f SU)
- Abschnitt 7.4 (S. 13f SU)
- Abschnitt 7.2 (S. 13f SU).

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 nach Expertenmeinung (Prof. Dr. M. Spreng, Universität Erlangen-Nürnberg sowie Prof. Dr. R. Sparwasser, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Vorträge am 18.11.2005 in Bad Krozingen) für den nächtlichen Eisenbahnverkehr lärmphysiologisch und lärmmedizinisch fehlerhaft. Genauso wie beim Fluglärm beruht die Störwirkung nächtlicher Verkehrsgeräusche auf der Aufwachreaktion. Diese ist zwar nicht unbedingt mit gesundheitsrelevantem, erinnerebaren Aufwachen gleichzusetzen. Gleichwohl muss die Nachtbelastung bspw. auch anhand von Maximalpegeln und deren Häufigkeit lärmmedizinisch gesondert betrachtet werden. Lärm kann bei langfristiger Einwirkung (vor allem nachts) oberhalb präventiver Richtwerte zur Gesundheitsbeeinträchtigung beitragen. Insoweit besteht kein Unterschied zwischen nächtlichem Flug- und Eisenbahnverkehr, insbesondere bei Hochgeschwindigkeits- und Güterzuglärm.

Die Verkehrslärmerhöhung darf der Rechtsprechung des BVerwG zufolge zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Ein Schwellenwert wurde damals jedoch nicht festgelegt, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 12f Anlage 14 UVS)
- Abschnitt 7.4 (S. 12f Anlage 15 UVS)
- Abschnitt 7.2 (S. 12f Anlage 15 UVS).

Aufgrund neuer Erkenntnisse fordert der anerkannte Lärmmediziner Prof. Dr. M. Spreng präventive Konsequenzen für die Gesundheit, insbesondere

- die Begrenzung der Ausschüttung des nächtlichen Stresshormons (Cortisol),
- die Verhinderung zusätzlichen Aufwachens unterhalb des Maximalpegels von $L_{\max,22-6h} = 13x53 \text{ dB(A)}_{\text{Innen}}$ bzw. $13x68 \text{ dB(A)}_{\text{Außen}}$ sowie
- die Vermeidung von Wiedereinschlafstörungen bei Dauerschallpegel von $L_{\text{eq},22-6h} = 35 \text{ dB(A)}_{\text{Innen}}$ bzw. $50 \text{ dB(A)}_{\text{Außen}}$

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert daher, dass im Planfeststellungsverfahren geeignete Schallschutzmaßnahmen gewählt werden, denen die maximalen Belastungspegel zugrunde liegen.

2.4.5. Beschaffenheit der Züge

Bei den Berechnungen zum Schallschutz wird in den Planfeststellungsunterlagen im Güterverkehr eine maximale Geschwindigkeit von 120 km/h angenommen (Anhang 1.2 SU). Den Planfeststellungsunterlagen ist allerdings auch zu entnehmen, dass

- die Entwurfsgeschwindigkeit der Güterumfahrung zwischen Kenzingen und Buggingen bei 160 km/h (Abschnitt 8.0) sowie

- die Streckengeschwindigkeit der bestehenden Rheintalbahn bei 160 km/h (Abschnitt 8.0, 7.4, 7.2) bzw.
- auf der Ausbaustrecke bei 250 km/h (Abschnitt 7.4, 7.2) liegt, vgl.
 - Abschnitt 8.0 (S. 18 und 22 SU)
 - Abschnitt 7.4 (S. 16 EB und S. 18f SU)
 - Abschnitt 7.2 (S. 18 SU).

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), der Streckengeschwindigkeit der Rheintalbahn ($v=160$ km/h) bzw. der Ausbaustrecke 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.

Gleiches gilt für die Berechnungen zum Schallschutz für den Nahverkehr. In den Planfeststellungsunterlagen wird eine maximale Geschwindigkeit von 140 km/h für Nahverkehrszüge angenommen (Anhang 1.2 SU).

Den Unterlagen ist allerdings auch zu entnehmen, dass

- die zulässige Streckengeschwindigkeit der Rheintalbahn bei 160 km/h nördlich (Abschnitt, 8.0, 7.4, 7.2),
- bei 200 km/h südlich des Knotens Kenzingen (Abschnitt 8.0) und
- die der Ausbaustrecke sogar bei 250 km/h liegt (Abschnitt 8.0)
 - Abschnitt 8.0 (S. 20 und 22 SU)
 - Abschnitt 7.4 (S. 18 SU)
 - Abschnitt 7.2 (S. 18 SU).

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert deshalb, die Diskrepanz zwischen der angenommenen Geschwindigkeit im Nahverkehr ($v=140$ km/h) und der zulässigen Streckengeschwindigkeit der Rheintalbahn ($v=160$ km/h, $v=200$ km/h bzw. $v=250$ km/h) plausibel zu erklären. Obwohl zurzeit keine Nahverkehrszüge existieren, die in technischer Hinsicht bis zur Streckenhöchstgeschwindigkeit fahren können, muss sichergestellt werden, dass den Berechnungen im Hinblick auf die technische Weiterentwicklung bis zur Inbetriebnahme der Strecke die maximal mögliche Geschwindigkeit zugrunde gelegt wird.

Darüber hinaus wird in den Planfeststellungsunterlagen zur Berechnung des Schallschutzes eine Güterzuglänge von 600 m angenommen, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 23 SU)
- Abschnitt 7.4 (S. 20 SU)
- Abschnitt 7.2 (S. 20 SU).

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.

Ferner wird in den **Planfeststellungsunterlagen zum Abschnitt 7.4** zur Berechnung des Schallschutzes im Nahverkehr eine Zuglänge für den Regionalexpress von 212 m und für die S-Bahn von 132 m angenommen (S. 20 SU). Laut ZRF entspricht die Länge der Bahnsteige der vorgesehenen Länge für Nahverkehrszüge auf der Rheintalbahn. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass derzeit von Seiten der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) aufgrund von Kapazitätsengpässen der Einsatz eines 8-Wagen-Zuges geprüft wird, der an einem 210 m langen Bahnsteig nicht halten könnte.

In den Planfeststellungsunterlagen finden sich hierzu ebenso keine Angaben und Erklärungen.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert auch zu der Thematik ‚Länge der Güter- und Nahverkehrszüge‘ plausible Erklärungen. Es muss sichergestellt werden, dass die in den schalltechnischen Untersuchungen zugrunde liegenden technischen Daten zum Güter- und Nahverkehr der Beschaffenheit der Züge entsprechen, die zukünftig tatsächlich zum Einsatz kommen werden.

2.4.6. Pegeldifferenzen im Bereich Herbolzheim (Abschnitte 8.0 und 7.4)

In den Planfeststellungsunterlagen sind die Berechnungen zu den Schallschutzmaßnahmen detailliert dargestellt. Aus den sog. Differenzlärmkarten (Anlage 1.4 SU) ergeben sich die Pegeldifferenzen im Schienenverkehrslärm in dB(A) unter Berücksichtigung der aktiven Schallschutzmaßnahmen. Beim Vergleich dieser Differenzlärmkarten des Planfeststellungsabschnittes 8.0 mit denen des Abschnittes 7.4 zeigen sich für den Überschneidungsbereich der Karten in Herbolzheim deutliche Unterschiede. Es ist nicht nachvollziehbar, warum z. T. erhebliche Unterschiede um bis zu 6 dB(A) für den gleichen Untersuchungsbereich in beiden Karten zu finden sind. Dies lässt sogar den Verdacht zu, dass die Berechnungen zu den Lärmauswirkungen der Rheintalbahn insgesamt fehlerhaft sind und damit eine falsche Grundlage für die Bemessung der Schallschutzmaßnahmen geschaffen wurde.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die korrekte Überarbeitung der Differenzlärmkarten sowie aller lärmtechnischen Berechnungen als entscheidende Grundlage für die Schallschutzmaßnahmen entlang der Strecke. Nur durch eine genaue und fehlerfreie Berechnung der Lärmauswirkungen des Bauvorhabens kann auch ein optimaler Schallschutz gewährleistet werden.

2.5. Erschütterungsschutz

Zur Ermittlung 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, vgl.

- Abschnitt 8.0 (Anhang 1.2 Erschütterungstechnische Untersuchung (EU))
- Abschnitt 7.4 (Anhang 1.2 EU)

- Abschnitt 7.2 (Anhang 1.2.3 und 1.2.4 EU).

Zum Erschütterungsschutz ergibt sich die gleiche Problematik, wie beim Schallschutz (vgl. Ziffer 2.4.1 dieser Stellungnahme). Auch für eine angemessene Beurteilung der Erschütterungen entlang der Rheintalbahn fehlt die Offenlegung des tatsächlichen Betriebskonzeptes.

Daher fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein mit der unter Ziffern 2.2 und 2.3 dieser Stellungnahme gegebenen Begründung, dass den Auswertungen 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 vorbeugenden 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 2.1.2 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. In Teilbereichen 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 beachten. 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 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, Kleingartenanla- gen	-	55 / 55

Gleichwohl wurde im Rahmen der Bewertung der Gesamtverkehrslärmbelastung des Planfeststellungsabschnittes bereits im Prognose-Nullfall deutlich, dass die Orientierungswerte aus der städtebaulichen Planung gemäß DIN 18005 durch die Lärmeinwirkungen der Rheintalbahn in erheblichen Umfang überschritten werden, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 4 und 35 Anlage 14 zur UVS)
- Abschnitt 7.4 (S. 4 und 31 Anlage 15 zur UVS)
- Abschnitt 7.2 (S. 4 und 30 Anlage 15 zur UVS).

Zwar werden sich nach Bau des 3./4. Gleises mit den entsprechenden aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen Verminderungen der Gesamtverkehrslärmimmissionen innerhalb der geschlossenen Bebauung ergeben. Eine Überschreitung der Orientierungswerte ist jedoch insbesondere in der Nacht nach wie vor gegeben, vgl.

- Abschnitt 8.0 (Anhang 2 der Anlage 14 zur UVS)
- Abschnitt 7.4 (Anhang 2 der Anlage 15 zur UVS)
- Abschnitt 7.2 (Anhang 2 der Anlage 15 zur UVS).

Somit kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass eine Gesundheitsgefährdung der betroffenen Anwohner durch die Realisierung des Planvorhabens ausgeschlossen werden kann, vgl.

- Abschnitt 8.0 (S. 36 Anlage 14 zur UVS)
- Abschnitt 7.4 (S. 4 und 31 Anlage 15 zur UVS)
- Abschnitt 7.2 (S. 4 und 30 Anlage 15 zur UVS).

Trotz Vorlage einer Lärmdifferenzkarte nach den strengeren Maßstäben der DIN 18005 werden keine Konsequenzen gezogen. Die Deutschen Bahn AG hätte sich um die Einhaltung dieser Werte bemühen müssen.

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. Gleichzeitig würde eine Voraussetzung für die Planung einer menschen- und umweltverträglichen Trasse im Sinne der Gesundheitsvorsorge geschaffen.

2.6.2. Betroffenheit landesweit bedeutsamer Wildtierkorridore, (Planfeststellungsabschnitt 8.0)

Die vorgelegte Planung tangiert Bereiche, die für die überregionale Migration von Wildtieren von besonderer Bedeutung sind (S. 97 und 461 UVS und Sonderuntersuchungen zur UVS, Anlage 1). Diese Aussage steht im Einklang mit Untersuchungen der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg, nach denen sich im Plangebiet landesweit bedeutsame Wildtierkorridore befinden, die die letzte verbliebene Verbindung zwischen Schwarzwald und Rheinauen im südlichen Oberrheingebiet darstellen. In Kapitel 2.2.2.4 und 3.2.2.1 der UVS wird dargelegt, dass die vorliegende Planung zu erheblichen und dauerhaften Beeinträchtigungen dieser aus regionaler und landesweiter Sicht wichtigen Verbundfunktion führen wird (S. 97 und 461 UVS). Demgegenüber wird aus den Planunterlagen einschließlich UVS und LBP nicht hinreichend deutlich, ob und inwieweit alle denkbaren Möglichkeiten genutzt werden, um diese erheblichen Beeinträchtigungen des Vorhabens zu vermeiden bzw. auf ein unerhebliches Maß zu minimieren.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert, dass angesichts der überregionalen Bedeutung des betroffenen Schlüsselbereichs für die Wildtiermigration alle planerischen und technischen Möglichkeiten genutzt werden müssen, um hier die Trennwirkungen für die Fauna soweit wie möglich zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wird ausdrücklich auf die seit 2005 bestehenden Rechtspflichten des § 3 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg hingewiesen.

2.6.3. Betroffenheit regionalplanerischer Festsetzungen im Bereich „Rittmatten“, Gemarkung Ettenheim und Mahlberg (Planfeststellungsabschnitt 7.4)

Im Rahmen der Aufhebung des Regionalen Grünzuges im Bereich „Rittmatten“ für das Interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet Ettenheim/ Mahlberg hat der Regionalverband Südlicher Oberrhein mit den Städten Ettenheim und Mahlberg am 05.09.2000 einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geschlossen. Gegenstand dieses Vertrages ist neben der Neuausweisung des Regionalen Grünzugs zwischen Orschweier und Altdorf/Ettenheim-Kernstadt die Verpflichtung zur Durchführung von landschaftsökologischen Erhaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen als Gegenleistung für den zu erwartenden Verlust

von Freiraumfunktionen. Dazu gehört u.a. die Verpflichtung des Zweckverbandes Gewerbepark Ettenheim/ Mahlberg, die den Ettenbach begleitenden Wiesen zu erhalten und extensiv zu nutzen. Die Konkretisierung der Maßnahmen erfolgt in Bebauungsplänen, u.a. als rechtskräftig festgestellte Ausgleichsmaßnahme des Interkommunalen Industriegebietes DYNA5 („Obere Lachenfeld/Rittmatten I und II“).

Die Deutsche Bahn AG hat für die durch geplante Baumaßnahmen verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft im Landschaftspflegerischen Begleitplan Maßnahmen zur Aufweitung des Ettenbaches vorgeschlagen (S. 29ff LBP). Dabei wird in Wiesen eingegriffen, die im o.g. Vertrag vom 05.09.2000 bereits mit Maßnahmen belegt wurden und so dauerhaft aus dem Ausgleichsmaßnahmenkonzept entfallen würden. Dies bedeutet, dass auf gleichen Flächen durch zwei verschiedene Eingriffsverursacher unterschiedliche - sich z.T. widersprechende - Kompensationsmaßnahmen geplant sind.

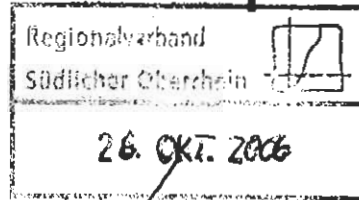
Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert daher, die Planung der Deutschen Bahn AG mit denen der Städte Ettenheim und Mahlberg abzustimmen. Dabei muss der jeweils vollständige Ausgleich der Eingriffe erreicht werden. Für geplante jedoch nicht realisierbare Kompensationsmaßnahmen sind zusätzliche Maßnahmen in die Planung der Deutschen Bahn AG aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Dieter Karlin)



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Karin Roth, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Herrn
Otto Neideck
Regionalverband
Südlicher Oberrhein
79102 Freiburg

HAUPTANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL 030 2008-2100

FAX 030 2008-2119

E-MAIL psts-r@bmvbs.bund.de

BETREFF **Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel;
Verbesserter Lärmschutz an Schienenverkehrswegen**

BEZUG Ihr Schreiben vom 10. August 2006

AZ EW 15/14.86.15/40 Ver 06

DATUM Berlin,

19. OKT. 2006

Sehr geehrter Herr Neideck,

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 09. August 2006 zum Schienenbonus. Gern informiere ich Sie über den gegenwärtigen Stand zu Forschungen zum Schienenverkehrslärm. Die Verzögerung bei der Beantwortung Ihres Schreibens bitte ich zu entschuldigen.

Zu den Themen Schienenverkehrslärm sowie Schienenbonus sind derzeit verschiedene Studien in Arbeit, bzw. stehen kurz vor der Veröffentlichung, deren Auswirkungen auf die Beurteilung des Schienenverkehrslärms noch nicht absehbar sind. Dies ist insbesondere eine Studie von Frau Prof. Griefahn, die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert worden ist, sowie Untersuchungen des Umwelt-Bundesamtes (UBA) zur Belästigung durch verschiedene Lärmquellen, deren Abschluss gleichfalls noch aussteht.



SEITE 2 VON 3 Ergänzend ist anschließend an Projekte des Forschungsverbundes Leiser Verkehr (ehemals angesiedelt im BMBF; jetzt im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi)) ein Projekt Leiser Zug auf realem Gleis (LZarG) vorgesehen, in dem unter anderem ein Teilprojekt C1 sich mit Lärmwirkungsfragen und einzelnen gesundheitlichen Aspekten befassen soll:

Projektziele sind u. a.:

- Identifikation und Selektion lästiger Geräusche und Geräuschkomponenten des Schienenverkehrs;
- Untersuchung des Einflusses quantitativer und qualitativer Lärmparameter auf kognitive Leistung, Schlaf, Leistung und Befinden betroffener Personen mittels Labor- und Feldstudien;
- Simulation und Evaluation von Geräuschszenarien, Untersuchung der Effektivität von Lärminderungsmaßnahmen.

Als Projektpartner sind die Uni Dortmund (Institut für Arbeitsphysiologie), Ruhr-Uni Bochum, Hörzentrum Oldenburg, DB Systemtechnik, DB Umweltzentrum, Möhler+Partner und Zeus GmbH vorgesehen.

Der Schienenbonus ist in einer Rechtsverordnung der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates verankert (16.BImSchV). Seine Geltung steht insofern zum Zeitpunkt eines Planfeststellungsbeschlusses nicht in Zweifel. Bereits die Antragsunterlagen der Planfeststellung, die dem Anhörungsverfahren zugeführt werden, basieren auf der Geltung des Schienenbonus. Aus Gesichtspunkten der Planungssicherheit würde eine Änderung der Rechtsgrundlagen das Risiko einer erheblichen Verlängerung laufender Planfeststellungsverfahren beinhalten. Eine Unsicherheit bei der Gültigkeit der Rechtsgrundlagen würde der sachgerechten Erörterung konkreter Abwägungsentscheidungen für bestimmte Schallschutzmaßnahmen vor Ort die



SEITE 3 VON 3 Grundlage entziehen.

Bisher liegen im Ergebnis der Studien allerdings noch keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse vor, die die Forderungen nach einer Neubewertung des Schienenbonus untermauern könnten. Weitergehende Überlegungen sind abhängig vom Ergebnis der o. g. Studien. Einzelheiten bzw. Zwischenstände liegen dem BMVBS nicht vor. Auch ist ein konkreter Zeitrahmen für Ergebnisse derzeit noch nicht absehbar.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Roth