



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

DS PIA 08/08

10.06.2008  
Freiburg i. Br.,  
53221.11/21  
Unser Zeichen:

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

**Planungsausschuss am 19.06.2008**

**TOP 2 (öffentlich)**  
**Aus- und Neubau der Rheintalbahn**  
**(Trassenvarianten zwischen Offenburg und Riegel)**  
hier: Auftragsvergabe

– *beschließend* –

**1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle**

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein beauftragt die Technische Universität Kaiserslautern – Institut für Mobilität und Verkehr – entsprechend dem dortigen Angebot vom 09.06.2008 eine „Gutachterliche Stellungnahme zur Bewertung der Variantenuntersuchung des Ausbaus der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg – Riegel“ zum Pauschalpreis von 55.579 € (incl. MwSt.) bis spätestens 15.09.2008 zu erarbeiten.

## 2. Anlass

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat sich in den letzten Jahren intensiv für eine menschen- und umweltverträgliche Aus- und Neubauplanung der Rheintalbahn eingesetzt. Dabei bildeten überörtliche und überfachliche Aspekte den Schwerpunkt.

In der gleichen Zeit haben zahlreiche, von der Aus- und Neubauplanung der Rheintalbahn betroffenen Städte und Gemeinden auf eigene Kosten verschiedene Trassenvarianten entwickeln lassen.

Anfang August 2007 sagte das Vorstandsmitglied der DB AG, Herr Stefan Garber, anlässlich eines Gesprächs mit dem Regierungspräsidenten und zahlreichen Repräsentanten betroffener Kommunen zu, diese auf Kosten der DB AG prüfen zu lassen. Das Ergebnis dieser Prüfung für den Bereich Offenburg - Riegel hat die DB AG im Mai 2008 vorgelegt.

Aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheiten in diesem Abschnitt konnten sich die Kommunen bislang nicht auf eine Trassenvariante einigen. Mit Blick auf die von den Kommunen erbetene Unterstützung durch die Landesregierung gegenüber Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee kommt jedoch einem regionalpolitischen Votum für eine zu fordernde Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel große Bedeutung zu.

Ein fachlich und politisch überzeugendes Votum des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein bedarf einer von unabhängigen Experten vorgenommenen gutachtlichen Prüfung der von der DB AG vorgelegten Ergebnisse.

Das Kernproblem um die derzeitige Diskussion verschiedener Trassenvarianten ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass in diesem Bauabschnitt zu Beginn des Planungsprozesses im Jahre 1990 auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet wurde. Dabei wurde – aus heutiger Sicht vor schnell – die heutige Antragstrasse (4-gleisiger Ausbau der bestehenden Strecke auf der vorhandenen Linienführung) ohne Raumordnungsverfahren festgeschrieben.

Da jedoch eine kontroverse Diskussion um die geeignete Linienführung entstanden ist, wird beabsichtigt, im Rahmen der Planfeststellungsverfahren wesentliche Fragestellungen eines Raumordnungsverfahrens sozusagen nachzuholen.

In den Gemeinden der betroffenen Streckenabschnitte besteht zudem die Sorge, dass durch den Erörterungstermin zu den Planfeststellungsabschnitten 7.4 und 8.0 im Juli 2008 bezüglich einer bestimmten Trassenführung Offenburg – Riegel bereits vorzeitig vollendete Tatsachen geschaffen werden. Mit Schreiben vom 08.05.2008 hat der Regierungsvizepräsident Frank Scherer zugesagt, dass bei Bedarf jederzeit die Möglichkeit für weitere Erörterungstermine bestehe.

Vor diesem Hintergrund hatte der Planungsausschuss in seiner Sitzung am 24.01.2008 die von der Aus- und Neubauplanung der Rheintalbahn betroffenen Städte und Gemeinden entwickelten Trassenvarianten ausführlich beraten. Er begrüßte die Zusage der DB AG, die Varianten eingehend zu untersuchen. Gleichzeitig drückte er seine Erwartung aus, dass die DB AG ihre Untersuchungsergebnisse schnellstmöglich den Gemeinden und dem Regionalverband vorlegen solle. Der Planungsausschuss behielt sich vor, die Untersuchungsergebnisse der DB AG gutachtlich prüfen zu lassen.

(DS PIA 03/08)

Die DB AG hat am 06.05.2008 die Variantenuntersuchung „Autobahnparallele zwischen Offenburg und Riegel“ im Landratsamt Emmendingen vorgestellt. Die schriftliche Fassung ging als CD-Dokument am 19.05.2008 der Verbandsgeschäftsstelle zu. In der Sitzung des Hauptausschusses am 08.05.2008 fand eine erste Aussprache bezüglich einer Gutachtensvergabe statt. Dabei hat der Hauptausschuss den Planungsausschuss zur Auftragsvergabe ermächtigt. Im Haushaltsplan 2008 sind 50.000 € für ein entsprechendes Gutachten eingestellt.

(DS HA 03/08)

### 3. Variantenuntersuchung Offenburg – Riegel der DB AG

Mit der Variantenuntersuchung Offenburg - Riegel hat die DB AG überprüft, ob aus ihrer Sicht die Antragstrasse entlang der Rheintalbahn in den Planfeststellungsverfahren weiterverfolgt werden sollte, oder ob die von den Kommunen eingebrachten Trassenalternativen entlang der Autobahn ein Abweichen von der Antragstrasse erfordern.

Die Antragstrasse sowie die verschiedenen von der DB AG untersuchten Trassenalternativen sind in der Anlage 2 beschrieben und dargestellt.

Aus Sicht der DB AG hat die Überprüfung der Trassenvarianten die grundsätzliche technische und bahnbetriebliche Machbarkeit der Antragstrasse sowie der Varianten 1, 1a und 3 ergeben. Die Varianten 2.1a und 2.1b (sog. Ettenbachtrasse) hat die DB AG aus bahnbetrieblichen Gründen ausgeschieden und nicht vertieft untersucht. Für die weiteren detaillierten Betrachtungen hat die DB AG insbesondere die zu berücksichtigenden Raumfaktoren und Umweltschutzgüter beschrieben und im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen der jeweiligen Variante beurteilt. Darüber hinaus wurden die jeweiligen Investitionskosten der Trassenvarianten ermittelt.

(Anlage 2)

Wesentliches Ergebnis der Variantenuntersuchung ist aus der Sicht der DB AG, dass zwar die Varianten 1, 1a und 3 betrieblich realisierbar wären, allerdings nur beim sog. Schutzgut „Mensch“ (d. h. insbesondere der Lärmbetroffenheiten) im direkten Vergleich mit der Antragstrasse besser abschneiden.

Entscheidend ist aus Sicht der DB AG, (S. 126 Erläuterungsbericht)

*„dass die Hauptvorteile der Varianten 1 und 3 „Lärmimmissionen in Siedlungsgebieten“ (...) jedoch für sich genommen keinesfalls ausreichen, eine dieser Varianten als vorzugswürdig zu bewerten. Vielmehr sind die Vorteile der Antragstrasse denen der Varianten 1 und 3 gegenüberzustellen. Dabei schneidet die Antragstrasse bei den Gesichtspunkten mit hoher variantenspezifischer Relevanz „Fauna und Flora“, „Flächenverbrauch“ mit allen hiermit verbundenen und beschriebenen Auswirkungen sowie „Investitionskosten“ (nur Variante 1/1a) sowie „Erfüllung der betrieblichen Aufgabenstellung“ (nur Variante 1a) eindeutig günstiger ab.“*

Von der DB AG wird folgendes Gesamtfazit ausgesprochen (S. 127 Erläuterungsbericht):

*„Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass keine Veranlassung besteht, von der in den PfV 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 8.0 und 8.1 beantragten Antragstrasse abzuweichen. Eine Verpflichtung der Vorhabensträgerin eine andere Variante zu wählen, besteht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur dann, wenn sich diese Variante im Vergleich zu anderen Varianten eindeutig als vorzugswürdig aufdrängt. Dies ist bei den Varianten 1, 1a und 3 unter Abwägung aller betroffener Belange jedoch nicht der Fall.“*

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung Offenburg – Riegel werden von Herrn Christophe Jacobi, DB ProjektBau GmbH, in der Sitzung vorgestellt und erläutert. Ferner werden die Herren Dieter Kowohl und Joachim Lucht vom Regierungspräsidium Freiburg für weitergehende Fragen in der Sitzung zur Verfügung stehen.

#### **4. Gutachtensvergabe**

Die besondere Komplexität der zu bewertenden Trassenvarianten gebietet eine interdisziplinäre Überprüfung der von der DB AG vorgelegten Variantenuntersuchung.

Mit Datum vom 09.06.2008 hat die Technische Universität Kaiserslautern – Institut für Mobilität und Verkehr – (imove) ein Angebot zur „gutachtlichen Stellungnahme zur Bewertung der Variantenuntersuchung des Ausbaus der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg – Riegel“ zum Pauschalpreis von 55.579 € (incl. MwSt.) als interdisziplinäre Leistung gemeinsam mit dem Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH und IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen angeboten. Koordination und zusammenführende Berichterstellung würde durch „imove“ erfolgen.

##### **4.1 Grundlagen**

Für die gutachterliche Stellungnahme können insbesondere folgende bereits vorhandene Untersuchungen sowie zusätzliche Informationen herangezogen werden:

- die von der Vorhabenträgerin in das Planfeststellungsverfahren eingebrachte / einzubringende Antragstrasse sowie diesbezüglich untersuchte Alternativen
- dargestellt in der Variantenuntersuchung (Kernforderung 2) „Autobahnparallele zwischen Offenburg und Riegel“ (Stand 13. Mai 2008) mit Anlagen.
- schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Fritz im Auftrag der DB AG zum Vergleich der Antragstrasse mit Alternativplanungen des Ingenieurbüros D. Seibert („Autobahntrasse“)
- weitere Informationen und Untersuchungen zu Teilabschnitten oder Einzelfragen, wie z. B. Situation im Bereich des Bfs Riegel

Nicht betrachtet wird die Situation in Offenburg. Hier ist davon auszugehen, dass entweder auf der Bestandstrasse oder durch einen Tunnel ein 4-gleisiger Ausbau erfolgt. Neben den von der DB AG untersuchten Trassen ist auch die sog. Ettenbachtrasse mitzubetrachten, sowie die verschiedenen Lösungen im Bereich Riegel.

Eigene Planungsleistungen und Untersuchungen sind im Rahmen der vorgesehenen gutachterlichen Stellungnahme nicht vorgesehen. Die angebotene Stellungnahme überprüft dabei nur, ob die Arbeiten der DB AG systematisch, formal und inhaltlich alle Belange der jetzt zur Diskussion stehenden Alternativen berücksichtigen. Schwachstellen und unscharfe Betrachtungen können lediglich kritisch bewertet werden. Eine neue Untersuchung oder die Aufstellung komplett neuer Bewertungskriterien kann im Rahmen dieser Stellungnahme nicht erfolgen.

## 4.2 Untersuchungsinhalte

Aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen ergeben sich folgende wesentliche Untersuchungsfragen:

1. Ist der von der DB AG vorgelegte Bericht methodisch vollständig und ausreichend, um die aktuell zur Diskussion stehenden Trassenvarianten bewerten zu können?
 

Sind alle relevanten Abwägungskriterien berücksichtigt, sowie vollständig und nachvollziehbar aufbereitet?
2. Sind die von der DB AG angenommenen Prämissen richtig und lassen einen sachgerechten Vergleich erwarten?
  - a) Ist die Lärmuntersuchung in ihren Annahmen und Methoden richtig und führt zu abwägungssicheren Ergebnissen? (Kriterien und Verfahren überprüfen)

- b) Sind die Trassen im gleichen Umfang optimiert oder werden optimierte Trassen mit nicht optimierten verglichen?
  - c) Sind alle Rahmenbedingungen richtig in den Vergleich eingebracht (z. B. das Lärmsanierungsprogramm des Bundes an der Altstrecke)?
3. Sind die lokalen Betroffenheiten, die durch die einzelnen Alternativen entstehen, richtig erfasst und bewertet?

Sind die Fragestellungen zur Raum- und Siedlungsstruktur im Rahmen der Bewertung der Trassenalternativen umfassend und korrekt berücksichtigt?

*Hinweis:* Die Frage „Wie sind die Trassenvarianten rechtlich zu beurteilen, hier insbesondere deren naturschutzrechtliche Relevanz und deren Abwägbarkeit?“ wird separat durch weitere externe Gutachter im Auftrag betroffener Gemeinden bearbeitet. Deren Bearbeitung soll daher nicht Teil des hier zu beauftragenden Gutachtens sein. Die dortigen Ergebnisse sollen über den Informationsaustausch (vgl. unten Ziff. 4.4) berücksichtigt werden.

### 4.3 Bearbeitungsbereiche

Aus den Fragestellungen ergeben sich drei Bearbeitungsbereiche, die sich thematisch abgrenzen lassen und die jeweils durch eigene Fachgutachter bearbeitet werden sollen:

- **Allgemeine verkehrliche Fragestellungen sowie die der Regionalentwicklung**

Dieser Teil wird durch das Institut imove (Prof. Haag) der TU Kaiserslautern erarbeitet.

Neben der koordinierenden und zusammenführenden Funktion im Rahmen der Gesamtstellungnahme wird sich imove in erster Linie mit den übergreifenden verkehrlichen und raumstrukturellen Aspekten der Trassenfindungsdiskussion beschäftigen. Dazu wird u. a. das allgemeine Bewertungsschema und die dabei angewendete Gewichtung der Einzelaspekte überprüft und vor dem Hintergrund von regionalpolitischen und –strukturellen Fragen beurteilt.

- **Spezielle eisenbahntechnische und –betriebliche Fragestellungen**

Dieser Teil wird durch das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart VWI (Prof. Martin) erarbeitet.

Der im Rahmen einer Gesamtstellungnahme vom VWI zu untersuchende Teil bezieht sich auf die Prüfung der Unterlagen hinsichtlich:

- Vorgehensweise und Methodik der Variantenprüfung durch die DB AG einschließlich Vollständigkeit und Plausibilität der Variantenprüfung,
- eisenbahnspezifischer Fragestellungen beim Bau und Betrieb sowie der daraus entstehenden Wirkungen.

Darüber hinaus werden in den genannten Bereichen ggf. entsprechende Fragestellungen zur weitergehenden Erörterung formuliert.

- **Spezielle Fragestellung bezüglich des schalltechnischen Gutachtens**

Dieser Teil wird durch IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen erarbeitet.

Bei der Bewertung des schalltechnischen Gutachtens sind u. a. folgende Leitfragen zu beantworten:

- Ist das schalltechnische Gutachten in seinen Annahmen und Methoden richtig?
- Werden aus den fachlichen Ergebnissen die zutreffenden Schlüsse, insbesondere bezüglich der Lärmgewichtung, gezogen?
- Sind die Trassen im gleichen Umfang optimiert oder werden optimierte Trassen mit nicht optimierten verglichen?
- Sind alle Rahmenbedingungen richtig in den Vergleich eingebracht (z. B. das Lärmsanierungsprogramm des Bundes an der Rheintalbahn)?
- Wie sind die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens in die Bewertung der Alternativtrassen eingeflossen?

Sollten weitere Varianten überprüft werden, so ist dies nur auf Basis vorliegender schalltechnischer Berechnungen möglich. Eigene Berechnungen werden im Zuge der angebotenen Leistungen nicht erbracht.

#### 4.4 Informationsaustausch

Nach derzeitiger Kenntnislage werden voraussichtlich weitere Gutachter und Fachstellen zu speziellen Fragestellungen beauftragt. Daher wird mit diesen Stellen ein Informationsaustausch angestrebt, um deren Ergebnisse in der hier zu beauftragenden Stellungnahme zu berücksichtigen und ggf. aufzugreifen. Derzeit sind bekannt:

- Prof. Dr. Reinhard Sparwasser im Auftrag der Städte Herbolzheim und Kenzingen
- Herr Dieter Seibert (Ing. Büro) im Auftrag mehrerer Gemeinden
- ggf. auch Regierungspräsidium Freiburg sowie Landratsämter Emmendingen und Ortenaukreis

Darüber hinaus ist zu Beginn der gutachterlichen Tätigkeit eine Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden vorgesehen.

#### 4.5 Zeitrahmen

- 19.06.2008  
Planungsausschuss: Vergabeentscheidung  
(Prof. Ullrich Martin, Universität Stuttgart,  
Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart, wird  
anwesend sein)
- 15.09.2008  
spätestens Abgabe des Gutachtens
- 09.10.2008  
Vorstellung der Gutachtenergebnisse in der  
Verbandsversammlung durch Herrn Prof. Martin Haag,  
TU Kaiserslautern (imove)

Ein regionalpolitisches Votum kann in der gleichen Sitzung im Anschluss an die Ergebnispräsentation durch die  
Verbandsversammlung am 09.10.2008 gefasst werden.





# Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG  
DER REGIERUNGSVIZEPRÄSIDENT

Freiburg i. Br., 08.05.2008

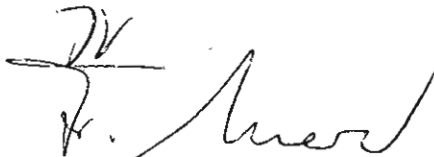
Herrn Dr. Karlin  
Regionalverband  
Südlicher Oberrhein  
Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg

 Neu- und Ausbau der Rheintalbahn

Sehr geehrter Herr Dr. Karlin,

ich beziehe mich auf unser heutiges Telefongespräch, in dem wir über die Durchführung des Erörterungstermins für die Planfeststellungsabschnitte 7.4 und 8.0 gesprochen haben. Hierzu darf ich Ihnen nochmals versichern, dass bis zur Abgabe der abschließenden Stellungnahme durch das Regierungspräsidium Freiburg bei Bedarf jederzeit die Möglichkeit besteht, einen weiteren Erörterungstermin durchzuführen. Der Regierungspräsident und ich haben dies u. a. auch schon den Bürgermeistern Guderjan und Schilling mündlich und schriftlich mitgeteilt.

Mit freundlichen Grüßen

  
Frank Scherer

