



Regionalverband
Südlicher Oberrhein

DS PIA 02/20
Anlage

Freiburg i. Br., 31.01.2020

Unser Zeichen: 53221.1

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg

Planungsausschuss am 13.02.2020

TOP 3 (öffentlich)

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Resolution zu gleichwertigem Lärmschutz

1. Beschlussempfehlung

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Diskussionen, welche Lärmschutzanforderungen im Bereich nördlich des Tunnels Offenburg gelten sollen, verabschiedet der Planungsausschuss die als Anlage beigefügte Resolution.

2. Hintergrund

Die Rheintalbahn ist eine zentrale Nord-Süd-Achse im europäischen Bahnverkehr und eine der am stärksten befahrenen Güterzugstrecken Europas. Die Realisierung des 3. und 4. Gleises schafft neue, zusätzliche Kapazitäten für den Schienenpersonenverkehr auf der Bestandsstrecke der Rheintalbahn und die Voraussetzungen, um den Schwerlastverkehr im Rheintal von der Straße auf die Schiene verlagern zu können. Beide Aspekte sind schon aus Gründen des Klimaschutzes dringend notwendig.

Die Gremien des Regionalverbandes beschäftigen sich seit 2005 intensiv mit den regionalbedeutsamen Aspekten (Lärmschutz, Sicherheit, Flächeninanspruchnahme, Landschaftszerschneidung, Biotopverbund etc.) des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn. Dabei stand, aufgrund von steigenden Zugzahlen, längeren Zügen und höheren Geschwindigkeiten der Lärmschutz im Vordergrund der Betrachtungen. Hierzu wurden in den vergangenen Jahren abschnittsübergreifend zahlreiche Beschlüsse gefasst, die als Grundlage für die Arbeit des „Projektbeirats Rheintalbahn“ (2009 – 2015) dienten.

Dieser „Projektbeirat Rheintalbahn“ bestand aus Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, des Landes Baden-Württemberg, des Regierungspräsidiums, der Regionalverbände Südlicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee, der DB Netz AG, des Eisenbahnbundesamts, der Bürgerinitiativen sowie den Landrätinnen und Landräten der Region. Die Aufgabe des Projektbeirats und seinen drei Arbeitsgruppen lag unter anderem darin, die das Verbandsgebiet betreffenden fünf regionalpolitischen Kernforderungen „Tunnel Offenburg“ (Kernforderung 1), „Autobahnparallele Trassenführung“ (Kernforderung 2), „Güterumfahrung Freiburg“ (Kernforderung 3), „Bürgertrasse“ (Kernforderung 4) und die optimierte Kernforderung „Müllheim-Auggen“ (Kernforderung 5) zu erörtern und zu beschließen.

Die Kernforderung 1 beinhaltet die Realisierung des Tunnels Offenburg. Anfang 2016 hat der Bundestag die Mehrkosten für den Bau des Tunnels bewilligt. Das zweiröhrige Bauwerk wird für Mischverkehr von Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h ausgelegt. Im Norden schließt er an den bereits fertiggestellten Ausbauabschnitt Baden-Baden – Offenburg an, im Süden wird er an die neue Gütertrasse entlang der Autobahn A 5 angebunden.

3. Begründung

Im Verlauf der sich konkretisierenden Planungen für den Tunnel Offenburg wurde die nördliche Grenze dieses Abschnitts (PfA 7.1) immer weiter nach Norden, bis kurz vor den Bahnhof Appenweier, verschoben. Die Länge des (oberirdisch verlaufenden) Streckenabschnitts auf Gemarkung der Stadt Offenburg sowie der Gemeinde Appenweier stand am 26.06.2015, als der Projektbeirat abschließend über die Kernforderung 1 „Tunnel Offenburg“ beraten hat, noch nicht endgültig fest. Insofern hat der Projektbeirat keine ausdrücklichen Beschlüsse über die Dimensionierung des übergesetzlichen Lärmschutzes im Bereich nördlich des Tunnelportals getroffen. Deshalb stellt sich nun die Frage, welche Lärmschutzanforderungen (gesetzlicher Lärmschutz oder „Vollschutz“ entsprechend Kernforderung 2) in diesem Bereich gelten sollen.

Vollschutz im Sinne der Kernforderung 2 bedeutet, dass die gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Schallschutzwände und wo erforderlich Galerien) ohne die Berücksichtigung des Schienenbonus, ohne den Einsatz des besonders überwachten Gleises, ohne passive Maßnahmen an den schutzbedürftigen Gebäuden, mit innovativen Schallminderungsmaßnahmen (derzeit Schienenstegdämpfer) und unter Berücksichtigung 90 % des neuen Wagenmaterials der Güterzüge (90 % Verbundstoff-Klotzbremsen und 10 % Grauguss-Klotzbremsen) eingehalten werden müssen.

Der Planungsausschuss des Regionalverbands Südlicher Oberrhein hat sich in seiner Sitzung am 04.04.2019 einstimmig dafür ausgesprochen, dass für die Bereiche nördlich des Ausgangs des Tunnels Offenburg die gleichen Lärmschutzanforderungen – d.h. „Vollschutz“ entsprechend Kernforderung 2 – zugrunde gelegt werden sollen wie südlich des Tunnels (vgl. DS PIA 03/19). Andernfalls würde es zu der – weder fachlich begründbaren noch gegenüber der Öffentlichkeit vermittelbaren – Konstellation kommen, dass innerhalb eines Planfeststellungsabschnitts unterschiedliche Parameter für die Berechnung des Lärmschutzes gelten würden.

DS PIA 03/19

Der Regionalverband hat Mitte Oktober 2019 einen Brief an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gesendet, in dem die Lärmschutzanforderungen im Bereich nördlich des Tunnels Offenburg thematisiert wurden. Darin wurde darum gebeten, die Forderungen nach Lärmschutz im Sinne von „Vollschutz“ entsprechend der Kernforderung 2 zu unterstützen und dessen Finanzierung zu klären. Eine Antwort auf dieses Schreiben steht, Stand 31.01.2020, noch aus.

Ob und wie diese berechnete Forderung erfüllt werden wird, ist derzeit immer noch Gegenstand von Gesprächen, deren aktueller Stand in der Sitzung mündlich berichtet wird.

4. Fazit

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein setzt sich bereits seit 2005 auf politischer und planerischer Ebene für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn ein. Die aktuelle Diskussion um den Lärmschutz nördlich des Ausgangs des Tunnels Offenburg bestätigt die Notwendigkeit des langjährigen Engagements seitens des Regionalverbands im Bereich des Lärmschutzes. Zugleich ergibt sich daraus die Notwendigkeit mit der beigefügten Resolution Position zu beziehen.

Resolution

1. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und fordert weiterhin eine zügige Realisierung des Gesamtprojekts.
2. Ein solches Jahrhundertprojekt darf nicht gegen den Willen der Bürgerinnen und Bürger oder über sie hinweg durchgesetzt werden. Hierzu zählt, die berechtigten Interessen der Bürgerinnen und Bürger vor zusätzlichen Lärmbelastungen in allen Abschnitten der Neubaustrecke der Rheintalbahn gleich zu behandeln.
3. Aus diesem Grund fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein, dass für die oberirdischen Abschnitte im Planfeststellungsabschnitt 7.1 nördlich des Tunnels Offenburg die gleichen Lärmschutzanforderungen – d. h. „**Vollschutz nach Kernforderung 2**“ – zugrunde gelegt werden müssen wie südlich des Tunnels. Eine andere Vorgehensweise wäre weder fachlich begründbar noch gegenüber der Öffentlichkeit vermittelbar.
4. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert den Bund auf, der DB Netz AG die dafür notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen.
5. Der Regionalverband bittet die Mitglieder des Bundestags aus der Region Südlicher Oberrhein und die Landesregierung Baden-Württemberg, diese Forderungen mit Nachdruck zu unterstützen.