

**Öffentliche Gemeinderatssitzung am 25.02.2015
im Anschluss folgt die nichtöffentliche Sitzung**

Sitzung Nr. 04/2015

**Sitzungsort: großer Sitzungssaal des Rathauses
Sitzungsdauer: 18:30 Uhr bis 19:30 Uhr**

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen (Drucksachen Nr. 31/15 – 39/15), die Bestandteil dieses Protokolls sind.



Vorsitzender

Gemeinderat



Schriftführer

Gemeinderat

Sitzungsteilnehmer:

Vorsitzender:
Bürgermeister Holschuh

zusätzlich anwesend

RAL Lipps
HAL Feger als Protokollführer
BuWL Wurth
stellv. BAL Petra Junker-Spinner

Gemeinderäte:

Beathalter Ralf
Bindner Ludwig
Gabel Sabine
Glatt Rudi
Hansert Erwin
Herrmann Rolf-Heinz

Junker Andrea
Obert Hubert
Preukschas Domenic
Rotert Hans-Martin
Schillinger Volker
Seigel Josef
Welde Myriam
Wolter Arno

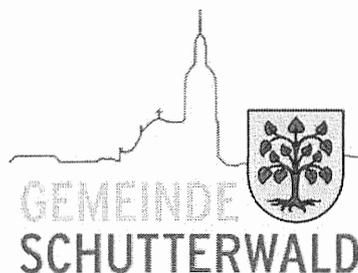
entschuldigt:

Beathalter Alexander
Heuberger Liane
Glöckner Nico

entschuldigt:

Jung Maria

Einladung



An die Damen und Herren des
Gemeinderates von Schutterwald
77746 Schutterwald

Datum: 19.02.2015
Sitzungs-Nr.: 04/2015

Einladung zur Gemeinderatssitzung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die nächste Sitzung des Gemeinderates findet am

Mittwoch, 25.02.2015, ab 18:30 Uhr
im großen Sitzungssaal des Rathauses

statt.

Zu dieser Sitzung lade ich Sie recht herzlich ein.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Holschuh

Öffentlich:

1. Frageviertelstunde (DS 31/2015)
2. Baugesuche (DS 32/2015)

3. Rheintalbahn - Votum der Gemeinde zum Ausbau (DS 33/2015)
4. Bildung von Haushaltsresten 2014 (DS 34/2015)
5. Vergabe von Erd- und Straßenbaumaßnahmen der Gemeindewerke Schutterwald für Kabelbaumaßnahmen einschl. Herstellung von Stromhausanschlüssen und der Erneuerung von Wasserhausanschlüssen sowie das Auswechseln von Trinkwasserhauptleitungen (DS 35/2015)
6. Kleingartenanlage – Errichtung von neuen Parzellen (DS 36/2015)
7. Unterbringung von Asylbewerbern (DS 37/2015)
- Umbau des Gebäudes Kirchstraße 37 und des ehemaligen Taubenzüchter-Vereinsraums
hier: Baubeschluss
8. Bekanntgabe nichtöffentlicher Beschlüsse (DS 38/2015)
9. Verschiedenes (DS 39/2015)
- Bekanntgaben, Wünsche und Anträge

Gemeinde Schutterwald

ERGÄNZUNGSBLATT NR. 1

Öffentliche Sitzung am 25.02.2015

Drucksache Nr. 31/2015

TOP 01
Frageviertelstunde

Von Seiten der anwesenden Zuhörer wurden keine Fragen gestellt.

Gemeinde Schutterwald

Beschlussvorlage

öffentlich

nichtöffentlich

AZ: 632.6 Amt: Bauamt Bearbeiter: Frau Gießler Datum: 27.02.2015 DS-Nr.: 32/2015 Gesehen:

Sitzung des Gemeinderates am 25.02.2015

TOP 02

Baugesuche

Abstimmungsergebnis:

entfällt

Es lagen keine Baugesuche zur Entscheidung vor.

öffentlich

nichtöffentlich

AZ: Amt
797.112 Hauptamt

Bearbeiter
Herr Holschuh

Datum: 12.02.2015
DS-Nr.: 33/2015

Gesehen:

Sitzung des Gemeinderates am 25.02.2015

TOP 3

Rheintalbahn - Votum der Gemeinde zum Ausbau

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. Die Gemeinde spricht sich für den Ausbau der Bahnstrecke Karlsruhe/Basel aus.
2. Die Stadt Offenburg und die Bahn werden in ihren Bemühungen für einen Güterzugtunnel für Offenburg unterstützt.
3. Grundsätzlich ist der Neubau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel so zu gestalten, dass die für Menschen und Umwelt verträglichste Trasse gewählt wird.
4. Die Gemeinde vertritt folgende Interessen:
 - 4.1. Solange der Güterzugtunnel für Offenburg nicht garantiert ist, spricht sich die Gemeinde Schutterwald für den Ausbau der Bestandstrasse (Antragstrasse) aus.
 - 4.2. Ein mögliches Gewerbegebiet auf der Ostseite der A5 zwischen L 99 und Bahnstrecke bzw. interkommunalem Gewerbegebiet darf nicht beeinträchtigt werden.
5. Die Gemeinde steht einem Raumordnungsverfahren zur Klärung der Trassenfrage der Rheintalbahn zwischen Hohberg und Riegel offen gegenüber.
6. Die EU wird aufgefordert, analog der Schweiz, vorzuschreiben, dass nur noch lärmreduzierte Güterwaggons das europäische Eisenbahnnetz benutzen dürfen.

Beschlussänderung:

zu 4.1. Die Gemeinde Schutterwald spricht sich für die Antragstrasse aus.

Abstimmungsergebnis:

zu 1., 2., 3., 4.2 und 6.: Einstimmige Zustimmung entsprechend dem Beschlussvorschlag.
zu 5.: Mehrheitliche Zustimmung entsprechend dem Beschlussvorschlag bei einer Gegenstimme.
zu 4.1: Mehrheitliche Zustimmung entsprechend der Beschlussänderung bei einer Gegenstimme.

Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten der Maßnahmen	Veranschlagung im Vermögenshaushalt	über- / außerplanmäßige Ausgaben	Haushaltsstelle

Sachverhalt/Begründung:

Auf der Strecke der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Riegel verkehren täglich mehr als 250 Züge des Personen- und Güterverkehrs. Die Strecke ist ausgelastet und verträgt

kaum mehr zusätzliche Züge. Daher plant die Deutsche Bahn AG den Ausbau der Strecke von zwei auf vier Gleise. Ziel ist, die Strecke für schnelle ICE-Züge und für mehr Güterzüge auszubauen.

Der Projektbeirat verständigte sich darauf, dass die Güterzüge Offenburg in einem Tunnel durchqueren sollen. Rechtlich hat der Beschluss des Projektbeirats keine Bindung. Grundsätzlich muss der Bund für die Kosten des Neubaus der Strecke aufkommen. Über die Ausgaben entscheidet der Bundestag.

Südlich von Offenburg befinden sich seit Jahren zwei Varianten in der Diskussion. Die eine Variante, die so genannte Antragstrasse, sieht vor, dass direkt neben die bestehenden Gleise auf der Westseite zwei zusätzliche Gleise angelegt werden. Die andere Variante, die Autobahnparallele, führt die Gleise östlich der Autobahn A5 in dichter paralleler Lage (Im Bereich der Autobahnanschlussstellen Lahr, Ettenheim, Rust und Herbolzheim wird der Abstand der Gleise zur A5 vergrößert, um die Rampen zur Autobahnzufahrt über die Gleise der Neubaustrecke führen zu können.) zur Autobahn bis nach Riegel. Die bestehende Rheintalbahn bleibt in ihrer Lage unverändert.

Die Gemeinde wird aufgefordert, ein kommunalpolitisches Votum zu den beiden Varianten abzugeben. Welche der beiden Varianten ist für die Gemeinde verträglicher? Die Vor- und Nachteile können dem Bericht über die Trassenvarianten für den Aus- bzw. Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Offenburg und Riegel entnommen werden (Anlage 1 Moderationsinfo). Aus Sicht der Verwaltung spielt das Thema Lärm die wichtigste Rolle. Weiter spielen die Themen Schallschutzmaßnahmen, Unfall-Risiko, Naturschutz, verkehrstechnische Qualität und Flächenverbrauch eine große Rolle. Vergessen werden soll aber auch nicht, dass die Maßnahme finanzierbar bleiben muss, also auch das Thema Kosten nicht außer Acht gelassen werden kann.

Der Gemeinderat der Gemeinde Schutterwald beschloss am 18.06.2008, der Allianz gegen eine Autobahnparallele beizutreten. Hintergrund der Entscheidung war, dass die Gemeinde nach den damaligen Planungen bei einer Umsetzung der Autobahnparallele von massiven Überwurfungsbauwerken betroffen gewesen wäre.

Nach den aktuellen Planungen ist diese Betroffenheit nicht mehr gegeben. Die Bauwerke sind auf Hohberger Gemarkung im Süden geplant. Weiter vorangeschritten sind die Planungen des Offenburger Tunnels. Die Stadt Offenburg unterstützt die von der Bahn favorisierte Trassenführung als zweiröhren Tunnel mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h (Variante 1c - Anlage 2). Die Mehrkosten zur Antragstrasse betragen nach Angaben der Bahn zwischen 1.077 Mio. und 1.207 Mio. € (Stand 2011).

Der Ausgang des Tunnels auf der Südseite hängt von der Trassenvariante ab. Würde die Antragstrasse gewählt, würde der Tunnel in Richtung der bestehenden Gleise führen und käme nach der L 99 wieder zum Vorschein. Würde die Autobahnparallele gewählt, würde der Tunnel in Richtung Autobahn führen und käme hinter dem Gewerbegebiet „Hoch 3“ und hinter der geplanten Autobahnzufahrt Offenburg Süd aus dem Erdreich. Beim Austritt aus der Erde lägen die Gleise voraussichtlich mindestens 12 m unterhalb des Geländes. Da die Steigung auf Grund der beabsichtigten Nutzung für Güterzüge 6 Promille nicht übersteigen darf, würden die Gleise ca. 2 Kilometer unterhalb der Geländeoberkante verlaufen.

Die Gemeinde Schutterwald könnte damit vom Bau eines Güterzugtunnels für Offenburg mitprofitieren. Dabei ist es auch unerheblich, wo der Tunnel endet – Antragstrasse oder Autobahnparallele – denn beim Ausgang befinden sich die Gleise in Tieflage. Dadurch

wäre auch mit deutlich geringeren Schallemissionen zu rechnen, wie sie bei einem oberirdischen Verlauf zu erwarten wären.

Vergessen werden sollte jedoch nicht, dass der Tunnel derzeit nicht finanziert ist und noch kein Beschluss seitens des Bundestags zum Bau und zur Übernahme der Mehrkosten erfolgte.

Die Gemeinde trägt die Forderung nach einem Raumordnungsverfahren mit. Der Tunnel Offenburg sollte dabei jedoch nicht wieder in Frage gestellt werden, denn sonst würde man hinter die Beschlusslage im Projektbeirat zurückfallen.

Die Schweiz gilt beim Kampf gegen Schienelärm als Vorbild. Ab 2020 gelten in der Schweiz Lärmgrenzwerte für alte Güterwaggons. Faktisch sind damit Güterwaggons mit älteren und lärmenden Grauguss-Sohlen-Bremsen verboten. Die Schweiz setzt auf die Umrüstung auf sogenannte K-Sohlen. Die so genannte LL-Sohle, ein anderer Sohlentyp aus Kunststoff, steht noch nicht zur Verfügung. Er böte den Vorteil der viel einfacheren Umrüstung der Wagen. Aber Zulassungsverfahren und Praxistest dauern an, und die bisherigen Resultate lassen nicht auf eine rasche europaweite Zulassung dieses Sohlentyps hoffen. Auch die Umrüstung auf die K-Sohle bringt Schwierigkeiten mit sich. Dazu ist ein sehr aufwändiges Engineering nötig mit Neukonzept der Bremse, Bremstests, neue Betriebserlaubnis etc. Auch ist es fraglich, ob die in Europa begrenzten Werkstattkapazitäten die aufwändige Umrüstung aller betroffenen Wagen bewältigen könnten. Zudem kostet die Umrüstung auf die K-Sohle zwischen 4.000 und 15.000 Euro, drei- bis viermal so viel wie bei der LL-Sohle.

Im Juli 2011 unterzeichneten die Deutsche Bahn und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Eckpunktevereinbarung zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems. Dieses setzt für laute Güterwagen den Trassenpreis hinauf, für lärmarme Güterwagen wird ein Bonus gewährt. Damit sollen die Refinanzierung der Umbauaufwendungen ermöglicht und ein Anreiz zum raschen Umbau gesetzt werden. Da die Umbaukosten für K-Sohlen deutlich höher sind, ist allerdings der Anreiz ungenügend. Durch die Einführung einer EU-weiten Regelung könnte eine neue Dynamik bei der Bekämpfung von Lärm von Güterwaggons eingebracht werden.

Am 04. Dezember 2014 führte der Ortenaukreis eine Informationsveranstaltung durch, bei der über die Trassenvarianten ausführlich informiert wurde. Eine weitere Informationsveranstaltung in Kenzingen schloss sich an. Am 26.02.2015 wird der Regionalverband Südlicher Oberrhein über den Ausbau der Rheintalbahn beraten. Am 03.03.2015 ist die Beratung im Kreistag des Ortenaukreises vorgesehen. Am 09.03.2015 berät der Kreistag des Landkreises Emmendingen. Bis Ende März sollen die betroffenen Städte und Gemeinden ein kommunalpolitisches Votum abgeben. Im 2. Quartal 2015 ist dann eine Sitzung des Projektbeirats geplant. Bis zum Sommer soll sich dann der Bundestag mit dem Thema befassen.

Protokollergänzung:

Gemeinderat Seigel findet, es ist viel Zeit ins Land gegangen in der sich viel verändert hat. Für ihn sind zwei Dinge wichtig, nämlich Verlärmung zu verhindern und auch aus Solidarität an der Antragstrasse, ohne Wenn und Aber, festzuhalten. Ein eventueller Tunnel würde, bezüglich der Verlärmung, einiges erleichtern.

Bürgermeister Holschuh verdeutlicht, dass dann, wenn der Offenburger Tunnel feststeht, die Sache neu diskutiert werden sollte, weil dann die Gemeinde eigentlich nicht mehr betroffen ist. In diesem Fall sollte die Gemeinde eher in Richtung Neutralität gehen.

Gemeinderat R. Beathalter wundert sich, warum der Punkt 4.1. so formuliert wurde und sich die Gemeinde an den Tunnel hängen soll. Als die Gemeinde der Kappel-Grafenhausener Erklärung beitrug, war die Gemeinde auch nicht neutral. Im Übrigen hält Herr Beathalter die Verschwenkungen fast für identisch, egal welche Trasse kommt. Bei beiden Varianten hat also Schutterwald keinen Vor- oder Nachteil. Man sollte aber mit den Kappel-Grafenhausenern solidarisch bleiben und ohne Bedingungen für die Antragstrasse votieren. Überwerfungsbauwerke findet man in den neuen Planungen nicht mehr.

Gemeinderat Glatt meint je näher die Bahn an die Autobahn kommt, desto näher kommt diese auch an den bestehenden Lärmschutzwand und umso besser wäre die Gemeinde vor Lärm durch diesen Lärmschutzwand geschützt. Deshalb hält er die Autobahntrasse für besser als die Antragstrasse.

Gemeinderat Rotert glaubt nicht, dass der Tunnel gebaut wird. Das Geld, das hierfür notwendig wäre, wird seiner Ansicht nach derzeit in Stuttgart verbaut. Er findet, die Gemeinde sollte das Projekt nicht verzögern, damit möglichst schnell gebaut werden kann und LKW's auf die Bahn verlagert werden können. Im Übrigen sieht er die Sachlage genauso wie der Bürgermeister. Sollte irgendeine andere Lösung kommen, die nachteilig für die Gemeinde wäre, dann müsste die Gemeinde auf ihre Rechte pochen und eventuell sogar aus der Kappel-Grafenhausener Erklärung wieder austreten.

Gemeinderat Seigel erinnert noch an den Beschluss kürzlich in Dundenheim, auch ein Raumordungsverfahren zu fordern. Seiner Ansicht nach sollte man an der bisherigen Linie festhalten.

Gemeinderat Bindner hält die vorgetragene Argumente für Schutterwald für in Ordnung. Seiner Ansicht nach sprechen aber auch weitere Argumente, die südlicher gelegene Gemeinden betreffen, für die Antragstrasse.

Zum Abschluss lässt der Bürgermeister über die einzelnen Punkte des Beschlussvorschlages getrennt abstimmen.

Der Beschlussvorschlag 4.1 wird mehrheitlich bei neun Gegenstimmen und sechs Stimmen dafür abgelehnt. Es wird deshalb die Beschlussänderung formuliert, welche dann mehrheitlich angenommen wird.

Rheintalbahnhof Moderations-Info

Dezember 2014

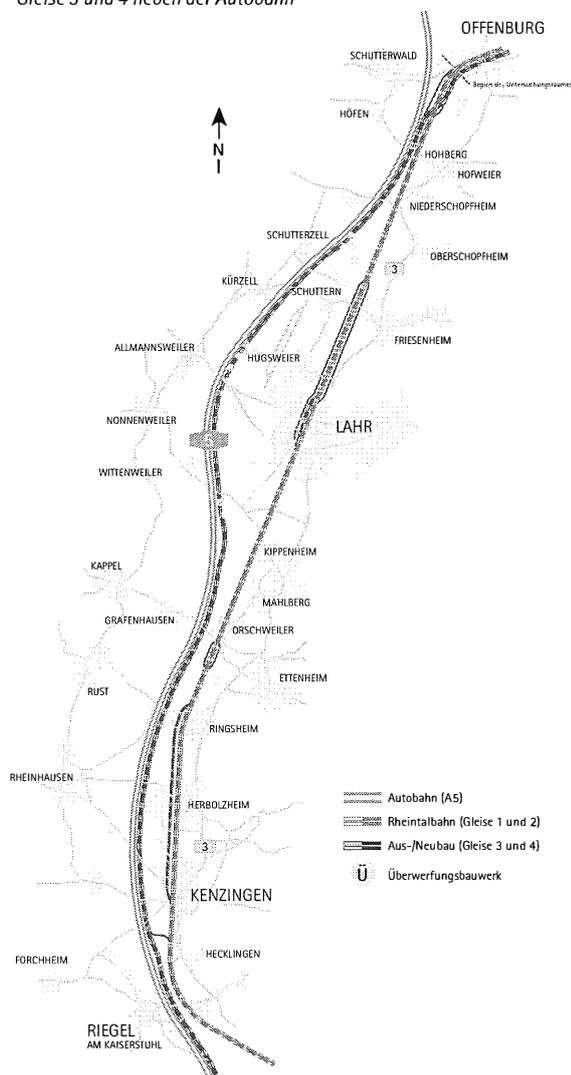
Zwei neue Gleise zwischen Offenburg und Riegel



Zum Streit um die Zukunft der Bahnstrecke

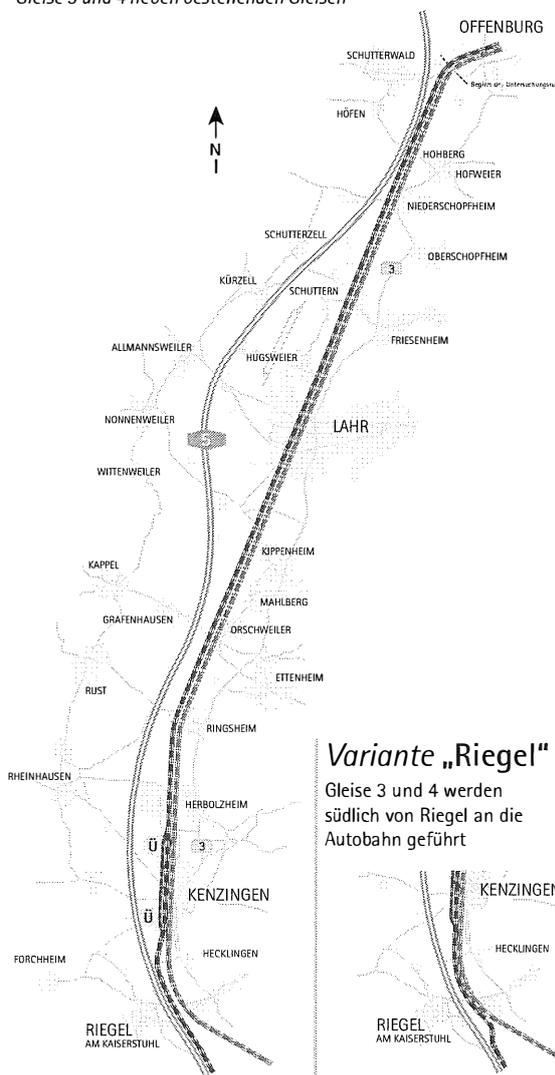
Variante „Neubau Güterzugtrasse“

Gleise 3 und 4 neben der Autobahn



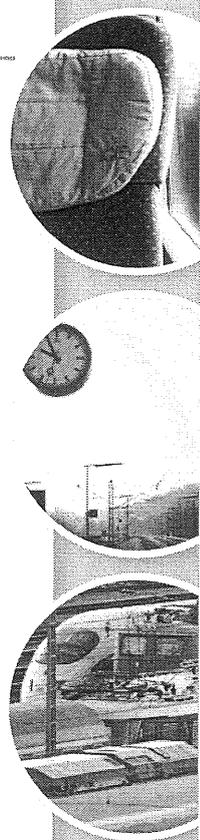
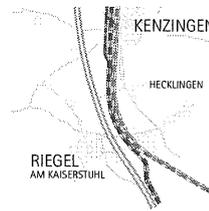
Variante „Ausbau Rheintalbahnhof“

Gleise 3 und 4 neben bestehenden Gleisen



Variante „Riegel“

Gleise 3 und 4 werden südlich von Riegel an die Autobahn geführt





Wo sollen die neuen Gleise hin: An die Autobahn oder neben die bestehenden Gleise der Rheintalbahn?

Neue Gleise an der Rheintalbahn

Die bestehende Rheintalbahn mit ihren zwei Gleisen reicht nicht mehr aus. Es müssen zwei zusätzliche Gleise gebaut werden. Damit kann der ICE schneller fahren, der Güterverkehr kann verstärkt von der Straße auf die Bahn verlagert werden und der Nahverkehr hat mehr Platz.

Im Jahr 2025 sollen rund 480 Züge am Tag auf der Rheintalbahn verkehren. Heute verkehren dort etwa 300 Züge. Vor allem geht es um zusätzliche Güterzüge. Deren Zahl soll sich verdoppeln. Alle drei Minuten wird dann ein Güterzug dort fahren – Tag und Nacht.



Uneins sind sich die Menschen zwischen Offenburg und Riegel, **wo** diese zwei zusätzlichen Gleise hinkommen sollen:



Variante

„Neubau Güterzugtrasse“

Es würden zwei neue Gleise nahe (östlich) der Autobahn A5 gebaut. Dort sollen nur Güterzüge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h fahren.

Die bestehenden Gleise der Rheintalbahn würden erneuert (ertüchtigt). Hier würden ICEs und Nahverkehrszüge fahren. Von Friesenheim bis Lahr sowie von Ringsheim über Herbolzheim bis Kenzingen würden Überholgleise gebaut.

Die Strecke wäre 1,7 Kilometer länger.

Eine zusätzliche Variante in der Diskussion

Die Gemeinde Riegel fordert mit einer eigenen Variante, dass die Güterzugtrasse von Norden kommend auf der Rheintalbahn verbleibt und erst südlich des Kernorts Riegel an die Autobahn geführt wird.

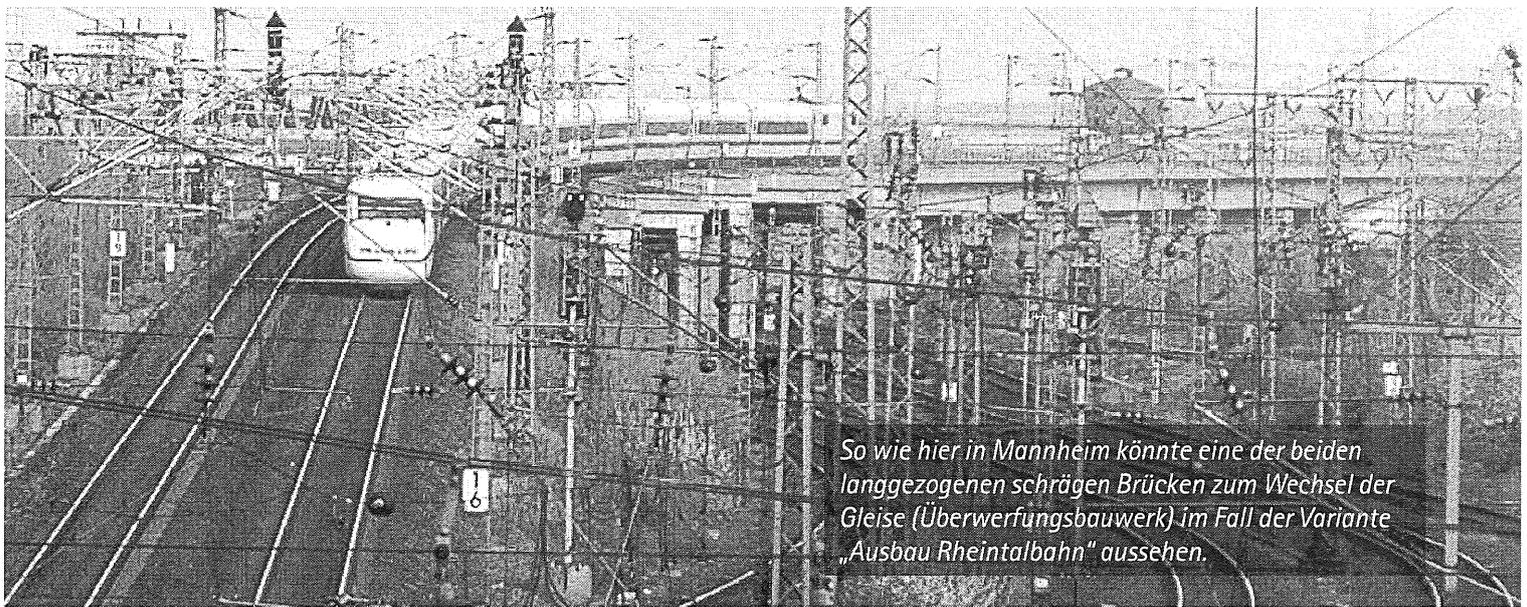


Variante

„Ausbau Rheintalbahn“

Die zwei neuen Gleise würden direkt westlich der bestehenden Gleise an der Rheintalbahn gebaut. Dort könnte der schnelle ICE fahren. Auf den alten Gleisen führe der Nahverkehr. Güterzüge würden zwischendurch auf allen 4 Gleisen fahren.

Außerdem würden südlich und nördlich von Kenzingen jeweils eine große und lang gezogene schräge Brücke nötig, um auf die Güterzugstrecke im Raum Freiburg wechseln zu können. Diese Bauwerke wären jeweils etwa 1,2 Kilometer lang und würden bis zu 8 Meter über Gelände in die Höhe ansteigen.



So wie hier in Mannheim könnte eine der beiden langgezogenen schrägen Brücken zum Wechsel der Gleise (Überwerfungsbauwerk) im Fall der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ aussehen.



So könnten laut Bahn Lärmschutz-Galerien entlang einer Bahnstrecke an der Autobahn aussehen.

Der Vergleich der Varianten kommt zu keiner eindeutigen Aussage

Für beide Varianten gilt: Die Anwohner können weitgehend vor dem Lärm geschützt werden. Auch wenn doppelt so viele Güterzüge fahren werden: Für die meisten Menschen kann es durch Lärmschutzmaßnahmen deutlich leiser werden als heute:



Variante

„Neubau Güterzugtrasse“

Diese Variante verteilt die Belastungen auf zwei von einander entfernte Strecken.



Variante

„Ausbau Rheintalbahn“

Diese Variante konzentriert die Belastungen an der bestehenden Rheintalbahn.



Wie schnell sollen die ICEs fahren? Die Bahn will die ICEs mit 250 km/h fahren lassen, so habe der Bund das festgelegt. Kritiker in der Region sagen, dass eine geringere Spitzengeschwindigkeit möglich und besser wäre – für die Kosten und für die Umwelt.

Merkmale	wie in DB Varianten- untersuchung 2008 beinhaltet Untersuchungsraum ohne Schuttwald und Variante Riegel (Kostenstand 2006/2008)		ergänzt Untersuchungs-raum Schuttwald und Riegel (Kostenstand 2013)		Ergän- zung DS VU	Zugzahlen 2025 mit Schienenbonus ohne K-Sohle mit BuG		Zugzahlen 2025 mit Schienenbonus ohne K-Sohle mit BuG		Zugzahlen 2 ohne Schienen mit 90% K-S mit BuG	
a) Schallschutz											
länge SSW an der Rtb in [m]	51.767	11.760	-	62.290	16.840	65.850					
länge SSW NBS an der BAB in [m]	0	13.925	-	2.310	18.190	-					
länge SSW über SOK in [m]	2,5-5,5	1,5-5,0	-	2,0-6,0	1,5-6,0	2,0-6,0					
Ansichtsfläche SSW [m²]	175.568	87.988	-	223.800	126.845	232.170					
länge einseitige Galerien Höhe 6,9/8,0m [m]	-	-	-	-	-	-	223.800	126.845	232.170	1,5-6,0	1,5-6,0
länge zweiseitige Galerien Höhe 6,9/8,0m [m]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5-6,0	1,5-6,0

Auszug aus der „roten Matrix“, in der die Bahn für den Projektbeirat die wichtigsten Zahlen im Überblick zusammengestellt hat.

Das ist neu: Die Region kann mitreden

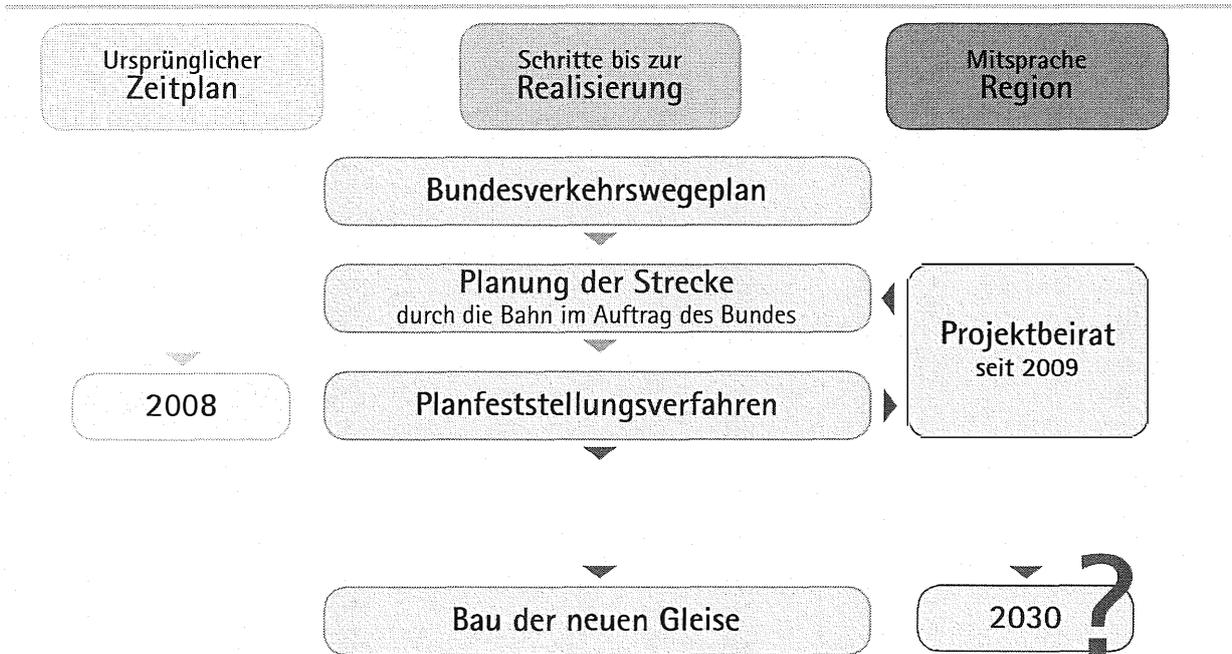
Ein Projektbeirat sucht Lösungen für die Strecke zwischen Offenburg und Basel. Die Region hat darin eine Stimme. Teilweise hat man schon einvernehmliche Lösungen gefunden.

Die Bahn plant im Auftrag der Bundesregierung die neue Strecke.

Bevor sie bauen kann, muss sie ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen. Dort können die Städte und Gemeinden sowie die Bürgerinnen und Bürger Einwendungen erheben.

Zwischen Offenburg und Riegel hatte die Bahn die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ geplant. Aufgrund massiver Proteste in der Region haben Bund und Land gemeinsam einen Dialog mit der Region angestoßen. Im Projektbeirat sucht man seit 2009 mit der Region nach Lösungen.

Der Projektbeirat und seine Arbeitsgruppen haben im Mai 2014 ihren Fakten-Check abgeschlossen.



An vielen Stellen wird es erheblich leiser, aber nicht überall gleich

An der Rheintalbahn wird es für die Anwohner leiser. Zum Teil reduziert sich der Lärm auf ein Viertel. An der Autobahn soll es nicht lauter werden. Wichtig ist, um wie viel und für wie viele Menschen es leiser wird.

Wovon hängt es ab,
wer wie viel Lärmschutz bekommt?

Weil es heute viel zu laut ist, beginnt die Bahn im nächsten Jahr mit der Lärmsanierung an der Rheintalbahn. Das wird eine erste Verbesserung mit sich bringen. Wie es dann weitergeht, hängt davon ab, welche Variante gewählt wird und ob die Menschen mehr als den gesetzlichen Lärmschutz bekommen.

Zusätzlicher Lärmschutz! Der Projektbeirat hat beschlossen: Niemand soll auf Lärmschutzfenster angewiesen sein, um den gesetzlich garantierten Lärmschutz zu erhalten. Stattdessen braucht es dann höhere und längere Lärmschutzbauwerke.

Nicht lauter als heute? An der Autobahn würde es im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ für die Menschen lauter. Daher hat die Bahn untersucht, welche zusätzlichen Lärmschutzwände nötig wären, damit es für niemanden lauter wird als heute.

Es wird leiser, aber 49 dB(A) in der Nacht werden nicht überall erreicht.

- Wer in einem Gebiet wohnt, das nicht als Wohngebiet gilt, sondern als Mischgebiet oder Gewerbegebiet, für den sieht der Gesetzgeber höhere Grenzwerte vor.
- Wer an einer Strecke wohnt, an der keine neuen Gleise gebaut werden und wo es nicht lauter wird, für den gilt der gesetzliche Lärmschutz nicht. Die angestrebten 49 dB(A) werden nicht ganz erreicht..

Info

Gesetzlicher Lärmschutz

Gilt für alle neuen Bauvorhaben. Nicht also für bestehende Lärmquellen, wie die Autobahn oder bereits vorhandene Gleise.

Sind es heute bis zu 80 Dezibel (dB(A)) an der Rheintalbahn, dürfen es nach Bau der neuen Gleise nicht mehr als 49 bis 59 dB(A) in der Nacht sein. Je nach Wohn-, Misch- oder Gewerbegebiet.

Erreicht wird der Lärmschutz mit speziellen Gleisen, mit „normalen“ Lärmschutzbauwerken und wenn die nicht reichen auch mit Lärmschutzfenstern bei den Menschen zuhause.

Für viele Menschen z. B. in Kenzingen oder in Lahr würde gesetzlicher Lärmschutz bedeuten: Übliche Lärmschutzbauwerke reichen allein nicht aus. Dazu müssten Lärmschutzfenster und Zwangslüfter eingebaut werden.

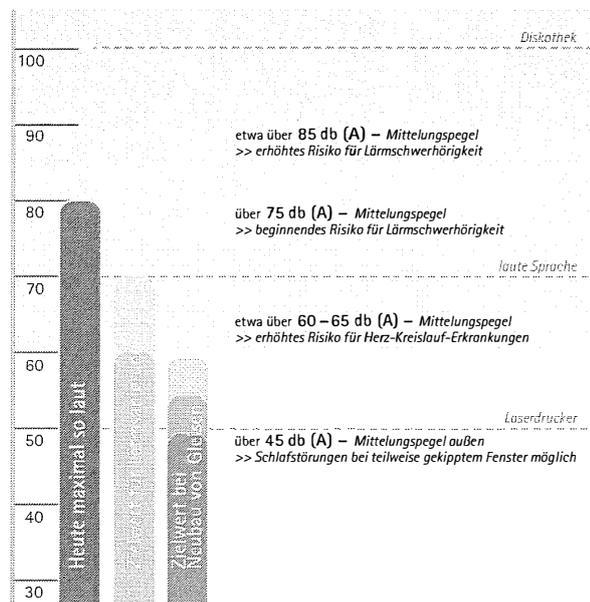
Für die Menschen z. B. in Schutterzell oder Kürzell würde gesetzlicher Lärmschutz im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ bedeuten: die neue Eisenbahnstrecke würde zwar gedämmt. Es bleibt aber Lärm, und der kommt zum Lärm der Autobahn hinzu. In Summe würde es daher lauter.

Für die Menschen z. B. in der Hauptstraße in Ringsheim bedeutet gesetzlicher Lärmschutz: Hier sind 5 dB(A) in der Nacht mehr erlaubt, als im Wohngebiet (Zehn Dezibel mehr wäre doppelt so laut).

Für die Menschen an der bestehenden Rheintalbahn z. B. in Kippenheim oder Mahlberg hätte das zur Folge, dass im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ kein Lärmschutz fällig würde: Denn es würden dort keine neuen Gleise gebaut. Allerdings würde es durch den Wegfall der Güterzüge trotzdem deutlich leiser als heute.

Wie laut ist laut?

Die heutigen Belastungen an der Rheintalbahn sind bei bis zu 80 dB(A) in der Nacht gesundheitsgefährdend. Käme man auf 49 bis 59 dB(A) herunter, hieße das: Der Lärm wird für die heute am stärksten belasteten Menschen etwa auf ein Viertel reduziert.



Wie unterscheiden sich die Varianten?



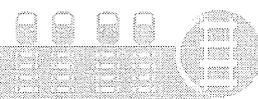
Variante

„Neubau Güterzugtrasse“

Beschränkt man sich auf den gesetzlichen Lärmschutz, gäbe es Menschen, die auf Lärmschutzfenster angewiesen sind – wenn auch weniger als ein Zehntel im Vergleich zur Variante „Ausbau Rheintalbahn“ (knapp 700).

Mit zusätzlichen Bauwerken ginge die Zahl auf Null herunter.

Trotz gesetzlichem Lärmschutz hätten über 7.500 Menschen Lärmwerte höher als 49 dB(A) zu erwarten. Diese Zahl könnte durch Lärmschutzwände auf 6.500 verringert werden.



Variante

„Ausbau Rheintalbahn“

Beschränkt man sich auf den gesetzlichen Lärmschutz, gäbe es in den dicht besiedelten Innenstädten viele Menschen (mehr als 8.000), die nur mit zusätzlichen Lärmschutzfenstern die gesetzlichen Werte erreichen.

Mit massiven Lärmschutzbauwerken kann man diese Zahl auf gut 200 vermindern.

Trotz gesetzlichem Lärmschutz haben über 12.400 Menschen Lärmwerte höher als 49 dB(A) zu erwarten. Diese Zahl kann durch massive Bauwerke auf 3.700 verringert werden.

Diskussionen gibt es um zwei Fragen:

- Was ist sinnvoller: Neue und alte Schienen zusammenlegen, um möglichst optimalen Lärmschutz betreiben zu können? Oder die Güterzüge aus den dicht besiedelten Gebieten heraushalten?
- Welche Variante kann noch weiter optimiert werden? Die Unterstützer der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ sehen dort weitere Optimierungsmöglichkeiten.



Lärmschutzbauwerke – geschützt oder eingemauert?

Der Preis für den Lärmschutz: Eine Veränderung des Ortsbildes und der Landschaft mit Bauwerken, die mit bis zu acht Metern Höhe und mit Kilometern Länge den Lärm abschirmen sollen.



Variante

„Neubau Güterzugtrasse“

In den Ortslagen von Ringsheim, Lahr, Kenzingen und Herbolzheim wären im Fall des zusätzlichen Lärmschutzes Bauwerke nötig, die im Schnitt fünf Meter hoch wären.

Für das Ziel „nicht lauter als heute“ müssten entlang der Autobahn fast durchgängig bis zu sechs Meter hohe Wände gebaut werden.

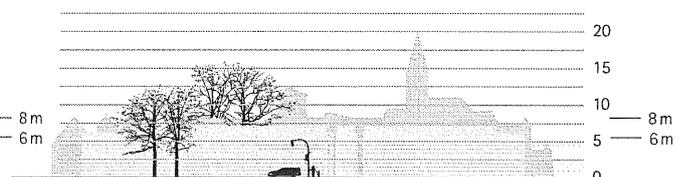
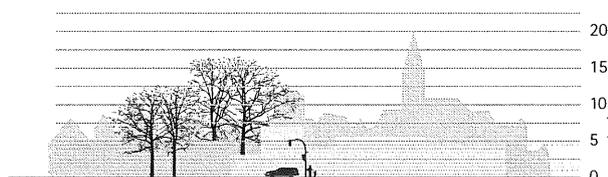


Variante

„Ausbau Rheintalbahn“

Mit zusätzlichem Lärmschutz wären praktisch entlang der gesamten Rheintalbahn Lärmschutzwände nötig.

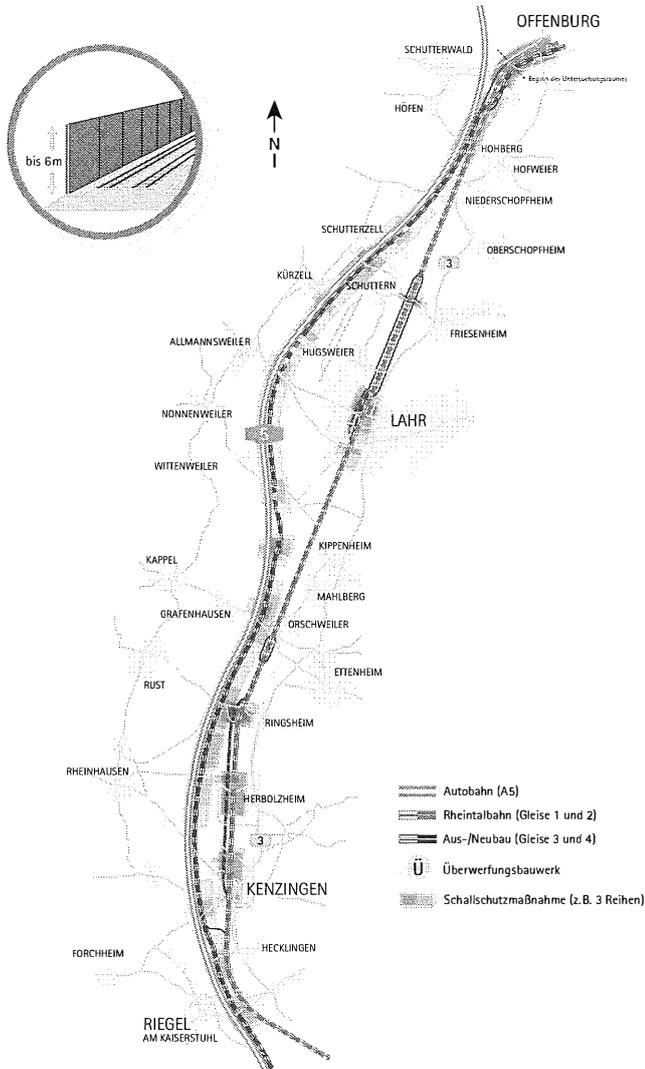
In den dicht besiedelten Ortslagen würden Bauwerke von bis zu acht Meter Höhe über Gelände und teilweise mit Überdachungen nötig werden.



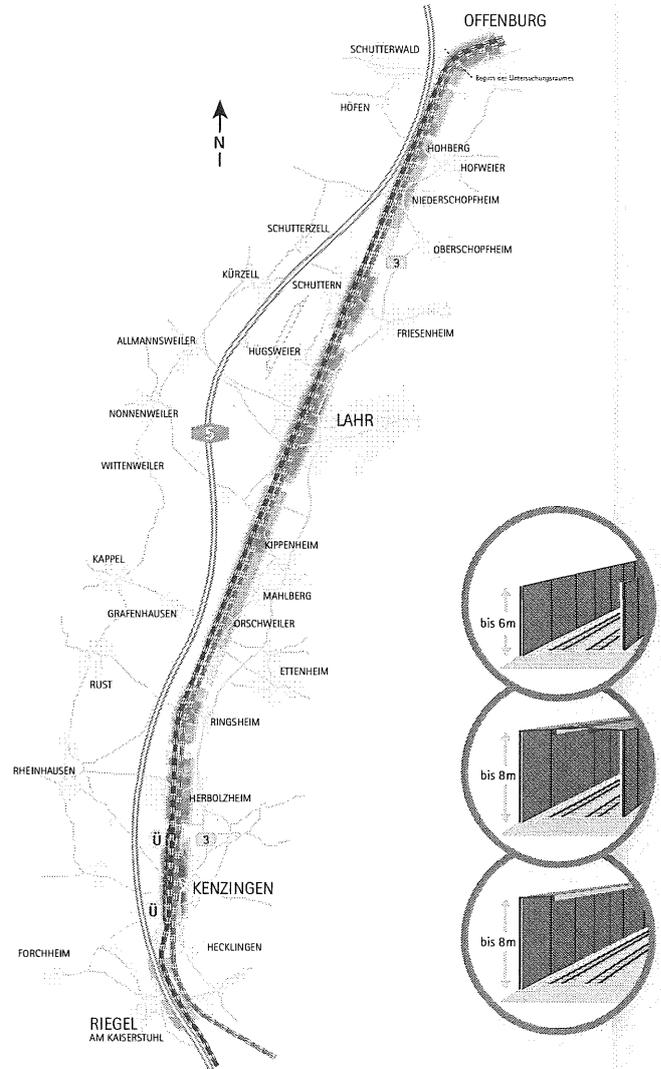
Vergleich der Lärmschutzwände in Lahr mit dem im Projektbeirat beschlossenen zusätzlichen Lärmschutz (Länge zu Höhe im Maßstab 1:4 verzerrt, vergleichende Skyline fiktiv)



Variante „Neubau Güterzugtrasse“



Variante „Ausbau Rheintalbahn“



Die Abbildung zeigt die geplante Lage von Lärmschutzwänden bei zusätzlichem Lärmschutz. Je dunkler die Flächen, desto mehr parallele Wände (eine, zwei oder auch drei Wände). Außerdem sind den Varianten die typischen Lärmschutzbauwerke zugeordnet.



Wie groß ist die störende Wirkung? Die Bahn sagt, gering, es würden häufig nur Blicke auf wenig attraktive Gebiete verstellen. Kritiker sprechen von einer Zerstörung des Ortsbildes.



Sind die an der Rheintalbahn im Maximalfall erforderlichen Bauwerke machbar? Die Bahn bejaht das. Kritiker bezweifeln, ob sie genehmigungsfähig sind und sagen, dass so etwas in diesem Ausmaß noch nirgendwo gebaut worden sei.



Kosten – wie teuer würden die Varianten?

Die Kosten setzen sich zusammen aus dem Bau der Strecke und den nötigen Lärmschutzmaßnahmen. Je mehr Lärmschutz, desto mehr gleichen sich die Varianten bei den Kosten an.



Variante

„Neubau Güterzugtrasse“

Für den Bau der Strecke und den gesetzlichen Lärmschutz fallen laut Bahn 945 Millionen Euro an.

Zusätzlicher (freiwilliger) Lärmschutz würde 15 Mio. Euro kosten.

Damit es nicht lauter als heute würde, wären weitere 88 Mio. Euro nötig.



Variante

„Ausbau Rheintalbahn“

Für den Bau der Strecke inklusive gesetzlichem Lärmschutz fallen laut Bahn nur etwa 70 Prozent der Kosten im Vergleich zur anderen Variante an (673 Millionen Euro).

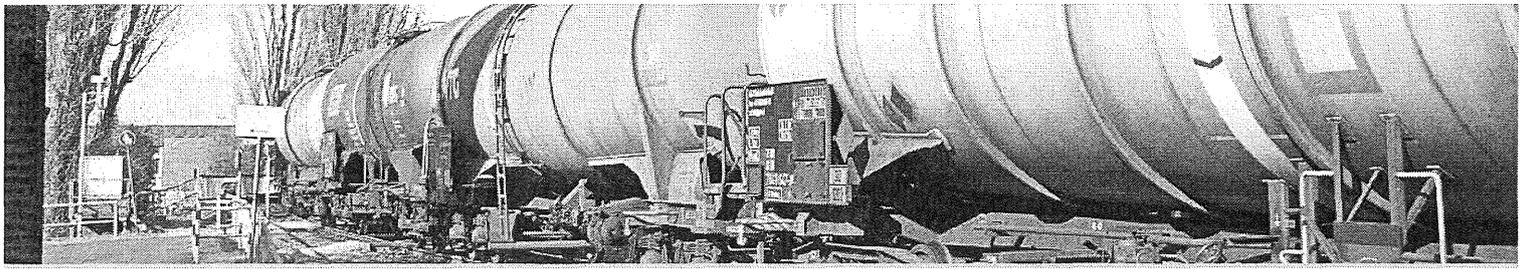
Zusätzlicher (freiwilliger) Lärmschutz würde mit 250 Mio. Euro zu Buche schlagen.



Gehört der bauliche Anschluss an den Tunnel Offenburg mit in die Rechnung? Die einen sagen ja, der Anschluss gehört dazu. Die anderen verneinen das. Der Tunnel würde im Fall der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ 215 Millionen Euro teurer als bei der anderen Variante.



Um wie viel billiger wird es, wenn die ICEs im Fall der Variante „Neubau Güterzugstrecke“ nicht 250 km/h, sondern nur noch 230 km/h oder weniger fahren? Die Bahn sagt: 35 Millionen Euro. Andere sagen: 400 Millionen Euro.



Unfall-Risiko mit Gefahrgütern – was passiert wenn?

Unfälle können passieren. Und wenn Gefahrgüter in Unfälle verwickelt werden, können sie in die Umwelt gelangen, brennen oder explodieren – mit möglicherweise auch tödlichen Folgen.

Mit den Güterzügen werden auch Gefahrgüter durch die Region transportiert. Maßgeblich für die Folgen ist, wie dicht die Menschen an der Güterzugstrecke leben und wie schnell man an die Unfallstelle herankommt.



Variante

„Neubau Güterzugtrasse“

Hier wohnen 2.400 innerhalb eines Abstandes von 500 Metern von der Güterzugstrecke.

Im Abstand von 1.500 Metern sind es knapp 16.000 Menschen.



Variante

„Ausbau Rheintalbahn“

Hier wohnen knapp 24.000 Menschen innerhalb eines Abstandes von 500 Metern von der Güterzugstrecke. Das sind zehn mal so viel wie bei der anderen Variante.

Im Abstand von 1.500 Metern sind es etwa 47.000 Menschen.



Wie groß ist die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit Todesfolge? Die Bahn sagt: sehr gering. Die Eisenbahn sei eines der sichersten Verkehrsmittel. Kritiker aus der Region sagen: Es kann passieren.



Ist es nicht zu einfach, nur die Wohnbevölkerung zu zählen?

Klar ist: Auch Autofahrer an der Autobahn müssen berücksichtigt werden. Aber eben auch Kindergärten und Schulen an der Rheintalbahn.

Naturschutz – hier streiten Bahn und Behörden

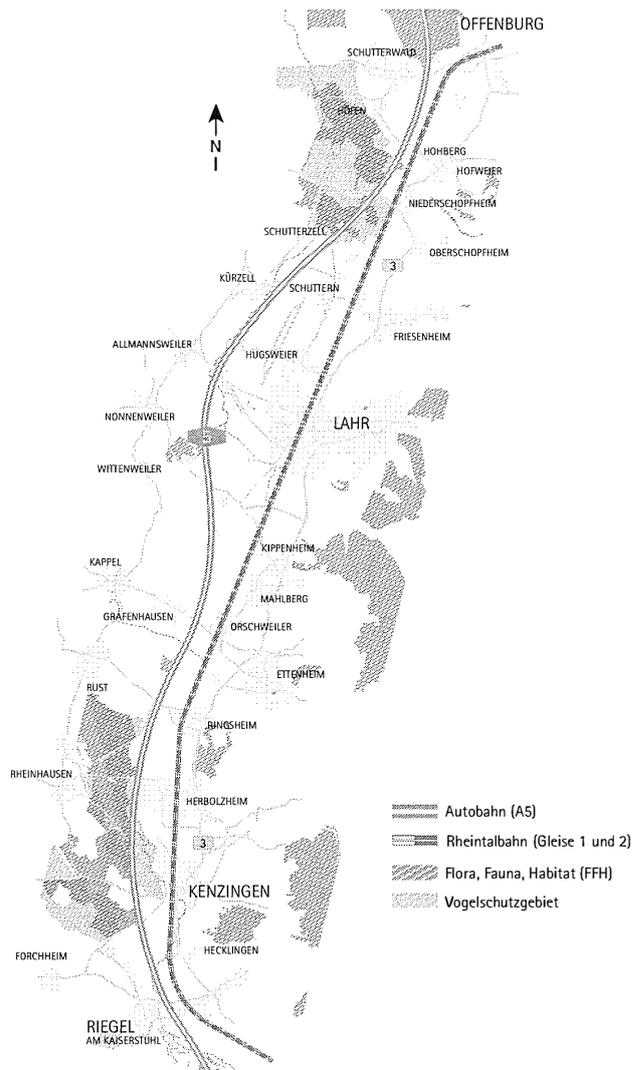
Beide Varianten beeinträchtigen europäische Naturschutzgebiete. Unbestritten ist, dass die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ dies in erheblicherem Ausmaß tut.



Wie relevant ist das Thema?

Die für Naturschutz zuständigen Behörden sagen: Der Naturschutz ist eins von mehreren Themen, die es zu betrachten gilt. Die Bahn sagt: Der Naturschutz kann dazu führen, dass die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ verworfen werden muss.

Europäische Schutzgebiete



Variante

„Neubau Güterzugtrasse“

Hier wird eine Fläche von 22 Hektar (ha), entsprechend etwa 30 Fußballfelder, an europäischen Schutzgebieten in Anspruch genommen.



Variante

„Ausbau Rheintalbahn“

Hier geht es um etwa ein Sechstel der Fläche (etwa 3,5 ha, entsprechend etwa fünf Fußballfelder)



Wie wertvoll sind die Schutzgebiete? Die Güterzugtrasse stellt einen problematischen Eingriff dar, sagen die einen. Erhebliche Beeinträchtigungen seien nicht auszuschließen, selbst wenn man Maßnahmen zur Schadensbegrenzung unterstellt. Mit geeigneten Maßnahmen kann man den Eingriff minimieren oder kompensieren, sagen die anderen.

Auch andere Themen sind wichtig

Viele weitere Themen spielen in der Debatte eine Rolle: Dazu gehören die zu erwartenden Baustellen, die Wirkungen auf die Wirtschaft und das Kleinklima oder auch die Verlässlichkeit der Planung.

Diese Themen sowie ausführlichere Texte zu Lärm, Kosten, Unfallrisiko und Naturschutz finden Sie im ausführlichen Bericht der Moderation im Internet.:

www.rheintalbahn-info.de

Eine Übersicht in Zahlen



Anzahl an Menschen, bei denen trotz Lärmschutzwänden zusätzliche Lärmschutzfenster nötig wären, damit der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird	668	8.245
Anzahl von Menschen, bei denen in der Nacht 49 dB(A) trotz gesetzlichem Lärmschutz überschritten werden.	7.534	12.387
Anzahl an Menschen, bei denen trotz zusätzlicher Lärmschutzbauwerke noch zusätzliche Lärmschutzfenster nötig wären, damit der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird	0	224
Anzahl von Menschen, bei denen in der Nacht trotz zusätzlichem Lärmschutz 49 dB(A) überschritten werden	6.544	3.727
Länge der Lärmschutzwände bei gesetzlichem Lärmschutz (bis zu 6 Meter hoch)	48,8 km	68,0 km
... zusätzliche Länge von Lärmschutzwänden, Galerien und Einhausungen bei zusätzlichem Lärmschutz („Vollschutz“)	+ 1,8 km	+ 10,1 km
... zusätzliche Länge von Lärmschutzwänden bei zusätzlichem Lärmschutz („nicht lauter als heute“)	+ 32,0 km + 1,5 km Galerie	+ 3,5 km
Baukosten freie Strecke inklusive gesetzlichem Lärmschutz (in Euro)	945 Mio.	673 Mio.
Kosten für zusätzlichen Lärmschutz („Vollschutz“)	+ 15 Mio.	+ 250 Mio.
Kosten für zusätzlichen Lärmschutz („nicht lauter als heute“)	+ 88 Mio.	+ 10 Mio.
Einwohner im Abstand von 500 Metern von den für Güterzüge vorgesehenen Gleisen	2.400	23.600
Einwohner im Abstand von 1.500 Metern von den für Güterzüge vorgesehenen Gleisen	15.700	47.000
Inanspruchnahme von FFH-Gebiet (europäischer Habitatschutz)	3,77 ha	0,55 ha
Inanspruchnahme von Vogelschutzgebiet (europäischer Vogelschutz)	18,34 ha	2,92 ha

Der zusammenfassende Bericht zu den Gutachten (erstellt vom Moderationsbüro „team ewen“ aus Darmstadt) findet sich auf <http://rheintalbahn-info.de>. Dort sind alle Themen dieser Zeitung ausführlicher dargestellt.

Für diesen Bericht wertete das Moderationsbüro eine Vielzahl an Dokumenten aus, führte Gespräche und arbeitete Kommentare ein. Das zentrale verwendete Dokument ist eine zusammenfassende Untersuchung der Bahn, die im Auftrag des Projektbeirats die Fakten zusammengestellt hat. Zusätzliche Gutachten und Stellungnahmen aus der Region wurden ebenfalls berücksichtigt. Die verwendeten Dokumente können alle auf der oben genannten Internetseite heruntergeladen werden.

Die dargestellten Fakten und Bewertungen wurden in den letzten vier Jahren im Projektbeirat und seinen Arbeitsgruppen diskutiert und strukturiert. Hier arbeiten neben dem Bund und dem Land die Bahn, die Vertreter der Region (Regionalverbände, Landräte, Oberbürgermeister und Bürgermeister) die Bürgerinitiativen sowie weitere Verbände und Fachleute mit.

Impressum

Herausgeber: team ewen, Darmstadt, Autoren: Dr. Christoph Ewen, Carla Schönfelder
im Auftrag der Arbeitsgruppe Cluster 3 (Auftraggeber Ortenaukreis und Kreis Emmendingen)

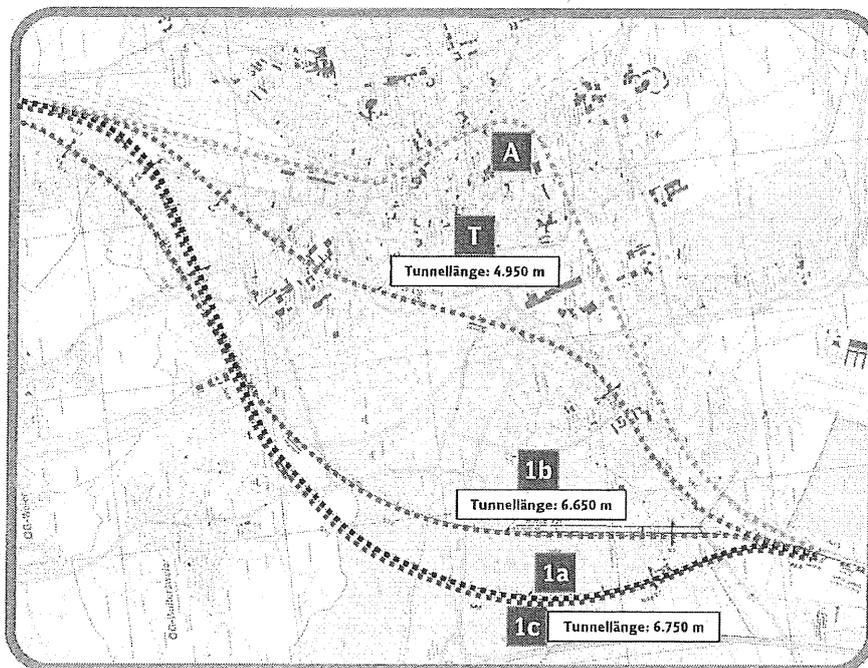
Bildnachweis: 1_1 Blick auf die Rheintalbahn in Lahr © Georg Binkert, 1_2 pixelio.de © Rainer Sturm,
1_2 pixelio.de © Marc Tollas, 1_3 pixelio.de © Martin Jäger, 2_1 pixelio.de © Rainer Sturm,
2_2 pixelio.de © Erich Westendarp, 3_1 wikimedia.org © K. Jähne, 3_2 © Deutsche Bahn,
7_1 © Roland Diehl, 9_1 © Albrecht Künstle, 9_2 © Deutsche Bahn, 10_1 pixelio.de © Bernd Sterzl,
12_1 © Roland Diehl, 12_2+3 pixelio.de © Erich Westendarp, 12_4 pixelio.de © Michael Berger.

Layout & Grafik: www.3fdesign.de, Darmstadt

Ausgehend von der KF 1 wurden für eine Tunnellösung in Offenburg verschiedene Varianten diskutiert



Trassenvarianten für eine Tunnellösung in Offenburg



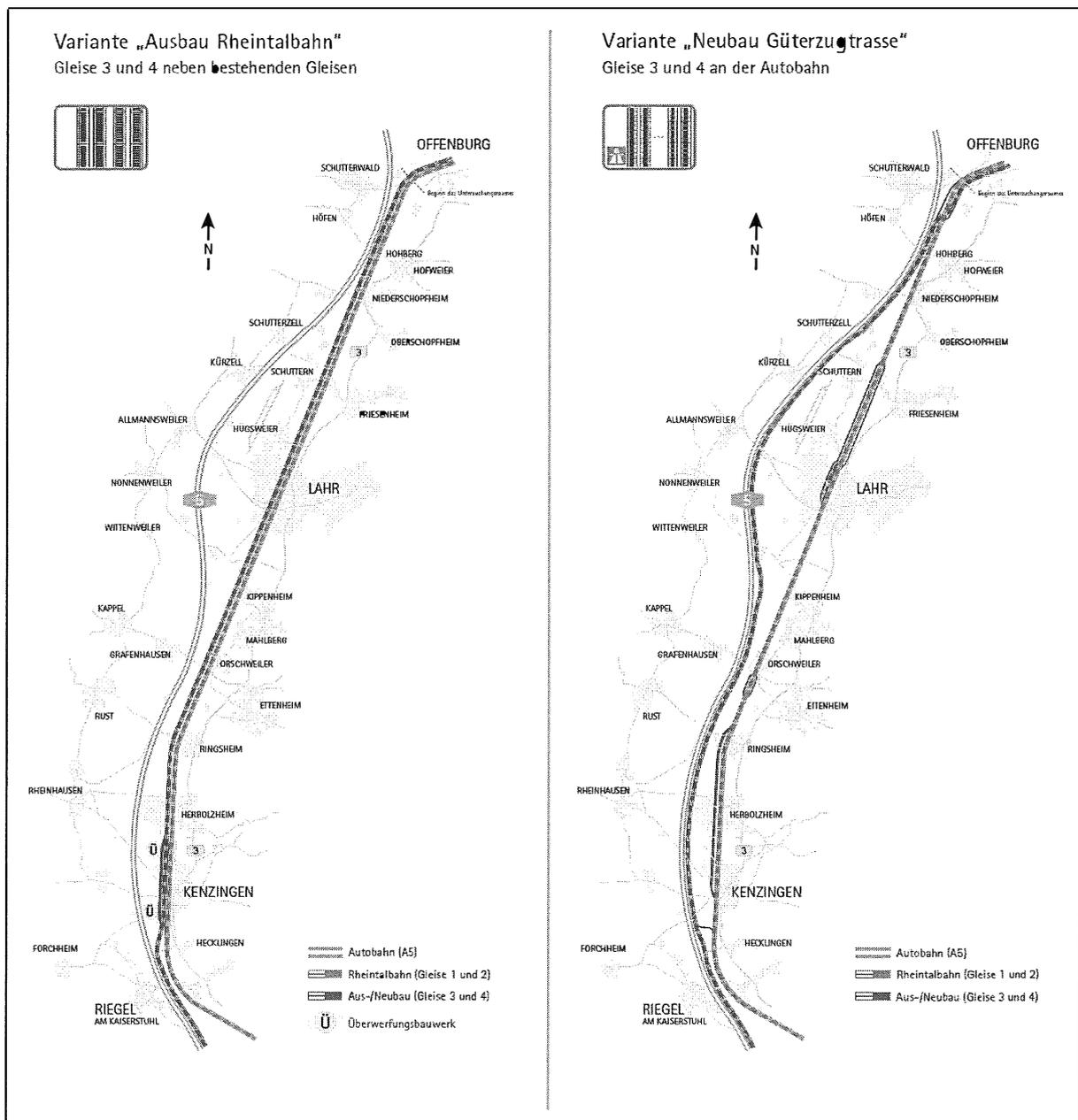
Trassenverlauf je Variante

- A** Antragsstrasse (Ausbau der Bestandsstrecke inkl. umfangreicher Schallschutzmaßnahmen)
- 1a** „Güterzugtunnel“ Offenburg mit einer zweigleisigen Röhre für Güterzüge mit $V=120$ km/h (Kernforderung 1)
- 1b** Tunnel Offenburg mit zwei eingleisigen Röhren für Mischbetrieb mit $V=200$ km/h
- 1c** Tunnel Offenburg mit zwei eingleisigen Röhren für Mischbetrieb mit $V=120$ km/h
- T** Untersuchte Tunnelvariante für PFV im Jahr 2008 (verworfen, weil Trasse unter Wohnbebauung zu viele Betroffenheiten generiert und zu teuer ggü. Ausbau der Bestandsstrecke ist)

Bericht über die Trassenvarianten für den Aus- bzw. Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Offenburg und Riegel

1. Dezember 2014

Dr. Christoph Ewen, Carla Schönfelder
team ewen, Darmstadt



Inhaltsverzeichnis

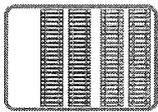
Kurzfassung	2
1. Streit am Oberrhein	7
2. Die bisherige Suche nach einer Lösung	8
2.1. <i>Die Geschichte der Planungen und der Diskussionsprozess</i>	8
2.2. <i>Die Informationsphase und anstehende Entscheidungen</i>	9
3. Trassenvarianten	11
3.1. <i>Die geplanten Varianten</i>	11
3.2. <i>Die zusätzliche Variante Riegel</i>	13
3.3. <i>Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit</i>	14
4. Unterschiede zwischen den Varianten	15
4.1. <i>Lärm</i>	16
4.2. <i>Veränderungen des Ortsbildes durch Lärmschutzwände</i>	25
4.3. <i>Kosten</i>	29
4.4. <i>Unfall-Risiko</i>	31
4.5. <i>Naturschutz</i>	32
4.6. <i>Weiteres</i>	35
5. Quellen	42
5.1. <i>Dokumente</i>	42
5.2. <i>Unterlagen und Aspekte, die diesem Bericht zugrunde liegen</i>	44
5.3. <i>Gesprächspartner</i>	45
5.4. <i>Besetzung der Gremien am Oberrhein</i>	46

Kurzfassung

Die bestehende Rheintalbahn mit ihren zwei Gleisen reicht nicht mehr aus, da sind sich alle einig. Es müssen zwei zusätzliche Gleise gebaut werden. Damit kann der ICE schneller fahren, der Güterverkehr kann verstärkt von der Straße auf die Bahn verlagert werden und der Nahverkehr hat mehr Platz.

Es wird geschätzt, dass im Jahr 2025 rund 480 Züge am Tag auf der Rheintalbahn verkehren. Heute verkehren dort etwa 300 Züge. Vor allem geht es um zusätzliche Güterzüge. Deren Zahl soll sich verdoppeln. Alle drei Minuten wird dann ein Güterzug fahren - Tag und Nacht.

Uneins sind sich die Menschen zwischen Offenburg und Riegel, wo diese zwei zusätzlichen Gleise hinkommen sollen:



Direkt neben (westlich) die bereits bestehenden Gleise, so dass die Rheintalbahn dann viergleisig ist („**Ausbau Rheintalbahn**“).



Nahe an (östlich) der Autobahn, so dass es zu den zwei Gleisen der Rheintalbahn eine neue Strecke für die Güterzüge an der Autobahn gibt („**Neubau Güterzugtrasse**“).

Eine dritte Variante (Riegel) entspricht der Variante „*Ausbau Rheintalbahn*“ wobei die Güterzugtrasse von Norden erst südlich des Kernorts Riegel an die Autobahn gelangt.

Die Varianten haben jeweils Vor- und Nachteile und bei beiden Varianten wird es am Ende Menschen geben, die persönliche Nachteile in Kauf nehmen müssen.

Seit 2009 arbeiten Bahn, Region, Land und Bund im Projektbeirat zur Rheintalbahn sowie in Arbeits- und Unterarbeitsgruppen zusammen, um eine gemeinsame Lösung zu finden. Für Teile der Rheintalbahn ist dies bereits gelungen. Für den Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel ist es besonders schwierig, weil die Interessen der Betroffenen zum Teil direkt gegeneinander stehen.

Dieser Bericht hat das Ziel, die vorliegenden Fakten und Positionen zu den zwei verschiedenen Varianten verständlich und möglichst objektiv aufzubereiten, damit sich die Leser ihr eigenes Bild machen können. Was sind die Streitpunkte? Es gibt Fakten, die strittig sind. Aber vor allem geht der Streit geht vor allem darum, wie diese Fakten zu bewerten sind.

Lärm

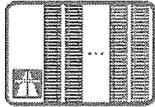
An der Rheintalbahn wird es leiser. An der Autobahn soll es nicht lauter werden. Wichtig ist, um wieviel und für wie viele Menschen es leiser wird.

Demnächst beginnt die Lärmsanierung an der Rheintalbahn, was eine erste Verbesserung mit sich bringen wird. Wie es dann weitergeht, hängt davon ab, welche Variante gewählt wird und ob die Menschen mehr als den gesetzlichen Lärmschutz bekommen. Aber auch mit zusätzlichem Lärmschutz haben nicht alle Menschen den Wert zu erwarten, den der Gesetzgeber in reinen Wohngebieten beim Neubau einer Eisenbahnstrecke vorschreibt (49 dB(A)) - sei es, weil sie in einem Misch- oder Dorfgebiet wohnen, oder sei es, weil bei ihnen keine neuen Gleise verlegt werden. Allerdings sind dies nicht die

heutigen Spitzenwerte von 70 bis 80 dB(A), sondern vermutlich nächtliche Werte zwischen 50 und 60 dB(A), und damit bis zu vier Mal leiser.



Beschränkt man sich auf den gesetzlichen Lärmschutz, gäbe es in den dicht besiedelten Innenstädten viele Menschen, die nur mit zusätzlichen Lärmschutzfenstern die gesetzlichen Werte einhalten (mehr als 8.000). Mit massiven Lärmschutzbauwerken könnte man diese Zahl auf gut 200 reduzieren. Trotz gesetzlichem Lärmschutz hätten über 12.400 Menschen Lärmwerte höher als 49 dB(A) zu erwarten. Diese Zahl könnte durch massive Bauwerke auf 3.700 verringert werden.



Auch hier würde es Menschen geben, die beim gesetzlichen Lärmschutz auf Lärmschutzfenster angewiesen sind, wenn auch weniger als ein Zehntel (knapp 700). Mit zusätzlichen Bauwerken ginge die Zahl auf Null zurück. Trotz gesetzlichem Lärmschutz hätten über 7.500 Menschen Lärmwerte höher als 49 dB(A) zu erwarten. Diese Zahl könnte durch massive Bauwerke auf 6.500 verringert werden.

Diskussionen gibt es um zwei Fragen:

- Was ist sinnvoller? Neue und alte Schienen zusammenlegen, um möglichst maximalen Lärmschutz betreiben zu können – oder die Güterzüge aus den dicht besiedelten Gebieten herauszuhalten?
- Welche Variante kann noch weiter optimiert werden? Die Unterstützer der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ sehen dort weitere Optimierungsmöglichkeiten.

Lärmschutzbauwerke in den Siedlungen

Der Preis für diesen Lärmschutz: Eine Veränderung des Ortsbildes und der Landschaft mit Bauwerken, die mit bis zu acht Metern Höhe und mit Kilometern Länge den Lärm abschirmen sollen.

Wenn die Güterzüge durch die Städte und Gemeinden entlang der Rheintalbahn fahren, dann werden diese nicht mehr so aussehen wie heute. Ohne Güterzüge sind weniger, weniger lange und weniger hohe Wände nötig. Auch hier gibt es Unterschiede:



Im Maximalfall wären praktisch entlang der gesamten Rheintalbahn Lärmschutzwände nötig. In den dicht besiedelten Ortslagen würden Bauwerke von bis zu acht Meter Höhe und teilweise mit Überdachungen nötig werden.



In den Ortslagen von Ringsheim, Lahr, Kenzingen und Herbolzheim sowie entlang der Autobahn wären Lärmschutzwände nötig, die im Maximalfall bis 6 Meter hoch wären.

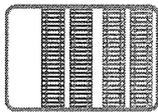
Streit gibt es vor allem um zwei Fragen:

- Wie groß ist die störende Wirkung? Die Bahn sagt, gering, es würden häufig nur Blicke auf wenig attraktive Gebiete verstellt. Kritiker sprechen von einer Zerstörung des Ortsbildes und einer Zerschneidung der Orte.
- Sind die an der Rheintalbahn im Maximalfall erforderlichen Bauwerke machbar? Die Bahn bejaht das. Kritiker bezweifeln, ob sie genehmigungsfähig sind und sagen, dass so etwas in diesem Ausmaß noch nirgendwo gebaut worden sei.

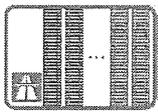
Neben den Lärmschutzbauwerken geht es in der Debatte um zwei große und etwa je 1,2 km lange schräge Brückenbauwerke („Überwurfungsbauwerke“) bei Kenzingen und Herbolzheim, die als Eingriff in die Landschaft und als Lärmquelle diskutiert werden.

Kosten

Die Kosten setzen sich zusammen aus dem Bau der Strecke und den nötigen Lärmschutzmaßnahmen. Je mehr Lärmschutz, desto gleichwertiger die beiden Varianten.



Für den Bau der Strecke und den gesetzlichen Lärmschutz fallen laut Bahn nur etwa 70 % der Kosten im Vergleich zur anderen Variante an (673 Mio. €). Zusätzlicher (freiwilliger) Lärmschutz würde mit 250 Mio. € zu Buche schlagen. Wenn es auch mit dem Autobahnlärm nicht lauter werden soll als heute, würden nochmals 10 Mio. € hinzukommen.



Für den Bau der Strecke und den gesetzlichen Lärmschutz fallen laut Bahn 945 Mio. Euro an. Zusätzlicher (freiwilliger) Lärmschutz würde 15 Mio. Euro kosten. Damit es auch mit dem Autobahnlärm nicht lauter wird als jetzt, müssten 88 Mio mehr ausgegeben werden.

Streit gibt es vor allem um zwei Fragen:

- Gehört der Anschluss an den Tunnel Offenburg mit in die Rechnung? Die einen sagen ja, der Anschluss gehört dazu. Die anderen verneinen das. Der Tunnel Offenburg würde bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ um 215 Mio. € günstiger werden.
- Um wieviel billiger wird es, wenn die ICEs im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ nicht 250 km/h sondern nur noch 230 km/h oder weniger fahren? Die Bahn sagt: 35 Mio. €, bei gleichzeitiger Einschränkung des Projektziels „Reisezeitverkürzung Fernverkehr“. Die IG BOHR sagt: 400 Mio. €

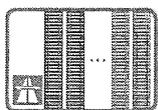
Unfall-Risiko Gefahrgüter

Unfälle können passieren. Und wenn Gefahrgüter in Unfälle verwickelt werden, können sie brennen, explodieren oder einfach austreten – mit möglicherweise auch tödlichen Folgen.

Mit den Güterzügen werden auch Gefahrgüter durch die Region transportiert. Maßgeblich für die Folgen ist, wie dicht die Menschen an der Güterzugstrecke leben und wie schnell man an die Unfallstelle herankommt.



Hier wohnen etwa zehn mal so viele Menschen (knapp 24.000) innerhalb eines Abstandes von 500 Metern von der Güterzugstrecke. Im Abstand von 1.500 Metern sind es noch etwa drei mal so viele (47.000).



Hier wohnen 2.400 Menschen 500 Meter oder weniger weit weg von der Güterzugstrecke. Vergrößert man den Abstand auf 1.500 Meter, sind es knapp 16.000.

Streit gibt es vor allem um zwei Fragen:

- Wie groß ist die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit Todesfolge? Die Bahn sagt: sehr gering. Kritiker aus der Region sagen: Es kann passieren.

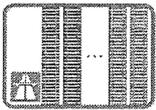
- Ist es nicht zu einfach, nur die Wohnbevölkerung zu zählen? Klar ist: Auch Autofahrer an der Autobahn müssen berücksichtigt werden. Aber eben auch Kindergärten und Schulen an der Rheintalbahn.

Naturschutz

Beide Varianten beeinträchtigen europäische Naturschutzgebiete. Unbestritten ist, dass die Variante „Neubau Güterzugstrecke“ dies in erheblicherem Ausmaß tut.



Hier wird eine Fläche von 3,5 ha (entsprechend etwa fünf Fußballfelder) an europäischen Schutzgebieten in Anspruch genommen.



Hier geht es um eine etwa sechsfach größere Fläche (etwa 22 ha), entsprechend etwa 30 Fußballfelder.

Streit gibt es vor allem um zwei Fragen:

- Wie relevant ist das Thema? Die zuständige Behörde sagt: Der Naturschutz ist eins von mehreren Themen, die es zu betrachten gilt. Die Bahn sieht aufgrund des Themas Naturschutz die Gefahr, dass die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ ganz verworfen werden muss.
- Wie wertvoll sind die Schutzgebiete? Die Güterzugtrasse stellt einen problematischen Eingriff dar, sagen die einen. Erhebliche Beeinträchtigungen seien nicht auszuschließen, selbst wenn man Maßnahmen zur Schadensbegrenzung unterstellt. Mit einfachen Maßnahmen kann man den Eingriff minimieren oder kompensieren, sagen die anderen.

Weitere Themen

Auch **landwirtschaftliche Fläche** ist wichtig. Die Variante „Neubau Güterzugstrecke“ würde mehr davon zerschneiden und „verbrauchen“. Das Ausmaß hängt davon ab, wie nah die Trasse an der Autobahn liegt.

Im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ wären zwei Baustellen nötig: Die eine mit der möglichen Folge von Staus und Behinderungen an der Autobahn, die andere in den Siedlungsbereichen an der Rheintalbahn. Beim „Ausbau Rheintalbahn“ gäbe es nur eine langgezogene **Baustelle**, diese wäre jedoch aufwändiger.

Die Lärmschutzbauwerke würden bestehende Luftströmungen stören. Das kann zu „**Kaltluftseen**“ führen. Möglicherweise gäbe es dort dann häufiger Frost. Je aufwändiger die Bauwerke, desto größer die möglichen Probleme.

Die **Wirtschaft** der Region spricht sich für die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ aus. Nicht zuletzt wegen eines möglichen **Güterverkehrszentrums** beim Flugplatz Lahr. Benachbarte Kommunen befürchten Lkw-Verkehr und führen Alternativen ins Feld.

Mit dem Bau der zwei neuen Gleise soll ein Verkehrsproblem gelöst werden. Welche der beiden Varianten anfälliger für **Betriebsstörungen** ist, darüber gibt es unterschiedliche Ansichten. Wenn die Güterzüge durch die Bahnhöfe an der Rheintalbahn fahren, dann – so besteht die Befürchtung bei der IG BOHR – würde das für die Reisenden nicht ungefährlich sein.

Ein wichtiges Thema ist die mangelnde **Verlässlichkeit**, die von den Gegnern der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ angesprochen wird. Wer an der Rheintalbahn wohnt, so ihr Argument, kann seit mehr als 25 Jahren wissen, dass es dort Ausbaupläne der Bahn gibt. Die Kommunen dort hätten sich in ihrer Planung darauf einstellen können. An der Autobahn habe man jedoch unabhängig von der geplanten Güterzugtrasse geplant, und sehe nun geplante oder schon gebaute Infrastruktur in Frage gestellt. Die andere Seite hält dagegen: Damals sei der jetzt absehbare Anstieg der Zahl der Güterzüge so nicht absehbar gewesen. Und bereits Anfang der Neunzigerjahre hätten Bürgerinitiativen den Neubau einer Güterzugtrasse an der Autobahn gefordert.

Wie geht es weiter?

Es ist politisch (von der Region und letztlich auch vom Deutschen Bundestag) zu **entscheiden**, welches Gewicht den einzelnen Punkten beizumessen ist. Keine einfache Entscheidung, aber sie muss getroffen werden. Von Gesetzes wegen sind dafür behördliche Verfahren vorgesehen: Der Bund erteilt der Bahn den Auftrag, zu planen. Die Bahn beschreibt, wie sie diesen Auftrag umsetzen wird. Der Bund sagt die Finanzierung zu, und die Behörden prüfen, ob die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden.

Aufgrund des Streits um die zu wählende Trasse hat man einen Schritt vorangestellt: Im Projektbeirat hört man auf die Stimme der Region. Die Parlamente in den Orten, in den beiden Landkreisen sowie der Region Südlicher Oberrhein müssen sich eine Meinung bilden. Wichtig dabei ist, die Fakten zu kennen und auch anderslautende Meinungen zu respektieren. Am Ende wird die Meinung der Region in die politische Entscheidung des Projektbeirats Eingang finden.

Wenn der Projektbeirat unter Berücksichtigung der politischen Voten aus der Region entschieden hat, plant die Bahn weiter. Es wird ein Planfeststellungsverfahren geben. Und wie bei jedem rechtsstaatlichen Verfahren, können Gerichte die Planung rechtlich überprüfen.

1. Streit am Oberrhein

Die Strecke der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist mehr als 150 Jahre alt und eine der ältesten Eisenbahnverbindungen in Deutschland. Täglich verkehren dort mehr als 300 Züge des Personen- und Güterverkehrs. Die Strecke ist damit ausgelastet und verträgt kaum mehr zusätzliche Züge. Die Deutsche Bahn AG plant in Erfüllung ihres gesetzlichen Auftrags, die Strecke für schnelle ICE-Züge mit 250 km/h auszubauen. Dazu kommt: Mit der Öffnung des neuen Gotthard-Tunnels in der Schweiz werden deutlich mehr Güterzüge über die Rheintalbahn fahren, die Rede ist von einem Anstieg von rund 170 auf 320 am Tag und in der Nacht, alle drei Minuten wird hier ein Zug fahren. Die Bahn plant seit vielen Jahren, die bestehende Rheintalbahn von zwei auf vier Gleise auszubauen. Dann sollten auch, wie in der Region gefordert, mehr Nahverkehrszüge fahren können.

Dass etwa doppelt so viele Güterzüge auf der bisherigen Strecke mitten durch Offenburg, Lahr und viele andere Städte und Gemeinden fahren würden, hat zu massivem Widerstand in der Region geführt. Es wurden alternative Streckenführungen vorgeschlagen. Daraus entwickelte sich unter dem Stichwort „Baden 21“ ein Alternativkonzept. Teile dieses Konzepts sind mittlerweile beschlossen, etwa die Untertunnelung von Offenburg.

In dem vorliegenden Bericht geht es um den Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel. Hier wird gefordert, eine neue Güterstrecke entlang der Autobahn A5 zu bauen.

Jetzt stehen sich die zwei Varianten in der Diskussion gegenüber: der Ausbau der Rheintalbahn (allgemein als „Antragstrasse“ bekannt) und der Neubau einer Güterzugtrasse an der Autobahn (allgemein als „Autobahnparallele“ bezeichnet). Die Anhänger der Varianten streiten sich darüber, welche von beiden besser dazu geeignet ist, den zusätzlichen Verkehr in einer für Menschen und für die Umwelt möglichst verträglichen Weise zu bewältigen.

2. Die bisherige Suche nach einer Lösung

2.1. Die Geschichte der Planungen und der Diskussionsprozess

Erste Überlegungen zum Ausbau Rheintalbahn gehen auf das Jahr 1977 zurück. Bereits 1980 nahm die Bundesregierung das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auf. Auch im derzeit gültigen BVWP von 2003 ist der Ausbau Bestandteil. Die ersten Teilstücke wurden 1993 und 2001 fertiggestellt und in Betrieb genommen. 2004 wurde der Abschnitt zwischen Rastatt Süd und Bühl eröffnet. 2012 hat die Bahn den Katzenbergtunnel in Betrieb genommen.

Gesetzlicher Auftrag für die Bahn

*Über den Ausbau von Straßen und Schienen mit nationaler Bedeutung entscheidet in Deutschland der Bundestag. Im gültigen **Bundesverkehrswegeplan (2003)** ist der Ausbau Rheintalbahn auf vier Gleise benannt.*

Von der Planung bis zum Bau

*Bevor sie bauen darf, muss die Bahn mit ihren Planungen ein sogenanntes **Planfeststellungsverfahren** durchlaufen. In diesem Verfahren prüft die zuständige Behörde (das Eisenbahnbundesamt), ob das geplante Vorhaben nötig ist und ob es die Rechte der Menschen und der Natur nicht übermäßig beeinträchtigt. Dabei wird auch die Öffentlichkeit beteiligt.¹*

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens für die Strecke von Offenburg bis Riegel zeigte sich massiver Protest in der Region – mehr als 30.000 Personen erhoben Einwände. Anstatt unbeeindruckt den üblichen (verfahrensrechtlichen) Weg weiter zu gehen, wurde im Oktober 2009 ein Projektbeirat eingerichtet, in dem die Region mit der Bahn, dem Land und dem Bund gemeinsam nach Kompromissen für die Streitpunkte entlang der Rheintalbahn sucht. Der Projektbeirat hat vereinbart, das Planfeststellungsverfahren vorerst nicht weiter zu verfolgen und hat der Bahn Untersuchungsaufträge erteilt.

Dass hier der übliche gesetzliche Weg erweitert wurde um ein im Gesetz nicht vorgesehenes Gremium, nämlich den Projektbeirat, wird teilweise in der Region kritisch gesehen.

Wer spricht für die Region? Zusätzlich zum Projektbeirat gibt es Arbeitsgruppen, in denen regionale Akteure vertreten sind (siehe Kap. 5.3). Neben den Landkreisen sind Bürgermeister von Städten und Gemeinden sowie dem Regionalverband Südlicher

Der Projektbeirat am Oberrhein:

Im Projektbeirat und seinen Arbeitsgruppen arbeiten der Bund, das Land, die Bahn und die Region zusammen. Während der Projektbeirat die gesamte Strecke zwischen Offenburg und Basel im Blick hat, kümmert sich die Arbeitsgruppe „Cluster 3“ um die Strecke von Offenburg bis Riegel. Diese Arbeitsgruppe hat 2 Unterarbeitsgruppen, die den Tunnel Offenburg (Kernforderung 1) und die mögliche eigene Güterzugtrasse an der Autobahn zwischen Offenburg und Riegel diskutieren (Kernforderung 2). Die genaue Besetzung dieser Gremien ist in Kap. 5.3 beschrieben.

¹ Vor dem Planfeststellungsverfahren ist für derart große („raumrelevante“) Infrastrukturvorhaben in der Regel ein sog. Raumordnungsverfahren erforderlich. Dies hatte das Land Baden-Württemberg für die Strecke zwischen Offenburg und Riegel aber für entbehrlich gehalten, da man die neuen Gleise entlang der bestehenden Trasse geplant hatte. Von mehreren Seiten aus wird der Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren als problematisch angesehen.

Oberrhein diskutieren hier vor allem die Bürgerinitiativen (die IG BOHR² als Zusammenschluss vieler Initiativen sowie die BI Bahn an die Bahn) mit. Die sich gegen die Güterzugtrasse an der Autobahn aussprechenden Kommunen haben sich in der Grafenhausener Erklärung³ zusammen geschlossen.

Während sich in anderen Teilstrecken der Rheintalbahn die Deutsche Bahn, der Bund, das Land und die Region auf Kompromisse einigen konnten (z.B. zusätzlicher Lärmschutz für die Umfahrung Freiburg, Tunnel Offenburg, Tieflegung der Trasse im Markgräfler Land), ist für die hier interessierende Teilstrecke bislang keine Einigung in Sicht – auch wenn klar ist, dass man über den gesetzlichen Lärmschutz hinausgehen und für die Betroffenen zusätzlichen Lärmschutz finanzieren will.

Bund und Land beauftragten die Bahn, „die grundsätzliche technische Machbarkeit der Varianten ..., die daraus resultierenden erkennbaren Konflikte sowie die entsprechenden Prüfungen zu deren Bewältigung“ zu untersuchen. Der Projektbeirat hat die Aufgabenstellung zum Thema Lärm konkretisiert. Dem folgend hat die Bahn einen ausführlicheren Lärmvergleich angestellt und in ihre Untersuchung [1] integriert. In der Arbeitsgruppe wurden weitere Fachleute beteiligt⁴. Auch dieses Vorgehen führte bislang nicht zu einer Einigung auf eine der Varianten.

2.2. Die Informationsphase und anstehende Entscheidungen

Seit Mai 2014 liegen die Fakten auf dem Tisch. Bevor sie nun der Öffentlichkeit umfassend zur Verfügung gestellt werden, soll auf Beschluss der Arbeitsgruppe „Cluster 3“ (siehe dazu Kap. 5.4) ein neutrales Büro diese „objektiv aufbereiten ... Der Bericht soll die beiden Trassenvarianten (Antragstrasse einschließlich der von der Gemeinde Riegel verfolgten Variante [„blaue Variante“] und Autobahnparallele) sowie die jeweils betroffenen Schutzgüter darstellen. Unterschiedliche Bewertungen/Meinungen sind darzustellen.“ Das Ergebnis ist der Bericht, den Sie gerade lesen.

Zusätzlich zu diesem Bericht sollen zwei öffentliche Informationsveranstaltungen Ende 2014 helfen, die vorliegenden Informationen bekannt zu machen und verständlich zu vermitteln.⁵ Darüber hinaus werden die Gutachten, die diesem Bericht zugrunde liegen, sowie weitere Informationen auf einer Internetseite zur Verfügung gestellt.

Was sagen nun die Fakten? Es gibt gute Argumente für die eine wie für die andere Variante. Einfache fachliche Aussagen sind in dieser komplizierten Situation nicht zu treffen. Daher werden die Argumente pro und contra, die betroffenen

² IG BOHR heißt: Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein (www.ig-bohr.de), sie umfasst 13 Bürgerinitiativen. Im Gebiet zwischen Offenburg und Riegel sind das die Bürgerinitiativen Lahr (www.abatra.de), Mahlberg-Orschweier (www.bi-bahnlaerm.de), Ringsheim und Herbolzheim-Kenzingen (www.bi-bahn.de).

³ Siehe www.heimat-staerken.de und http://www.bahn-an-die-bahn.de/grafenhausener_erklaerung.pdf; In der Grafenhausener Erklärung haben sich die Gemeinden Friesenheim, Kappel-Grafenhausen, Rust, Schwanau, Meißenheim, Neuried, Schutterwald, Kippenheim, Hohberg und die Städte Ettenheim, Riegel sowie der Ortsvereine des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes, der NABU Ettenheim e.V. sowie die Bürgerinitiative Bahn an die Bahn zusammengeschlossen. Nach Auskunft des Landkreises Emmendingen ist Rust zwischenzeitlich nicht mehr Teil dieses Zusammenschlusses.

⁴ Hier ist insbesondere das Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen zu nennen, das vom Regionalverband Südlicher Oberrhein beauftragt worden war. Da die Bahn von Teilen der Betroffenen als parteiisch zugunsten der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ gesehen wurde, kam ihm insbesondere in Fragen des Lärmschutzes die Rolle des fachlichen Kommentators zu den Gutachtern der Bahn zu.

⁵ So der Beschluss der Unterarbeitsgruppe „Kernforderung 2“ vom 20.05.2014

Bevölkerungsgruppen im einen und im anderen Fall sowie die Betroffenheiten der weiteren Schutzgüter in diesem Bericht so transparent wie möglich beschrieben.

Neben den Fakten geht es um Positionen. Natürlich müssen sich die Kommunen für ihre Bürgerinnen und Bürger, ihre Wirtschaft, ihr Stadtbild und ihre Landschaft einsetzen. Aber so einfach, dass die Kommunen an der Autobahn gegen die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ und die Kommunen an der Rheintalbahn gegen die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ wären, ist die Sache nicht:

- Erstens wären nicht wenige Gemeinden von beiden Varianten betroffen. Diese müssen abwägen, was für sie besser wäre.
- Zweitens ist hier die Problematik des gesetzlichen Lärmschutzes zu sehen (siehe ausführlich dazu Kapitel 4.1): An der Rheintalbahn ist es heute an vielen Stellen extrem laut. Wird dort ausgebaut, ist die Bahn zu massivem Lärmschutz verpflichtet. Wird dort nicht ausgebaut (und stattdessen an der Autobahn), ist die Bahn an der Rheintalbahn nur zu deutlich weniger Lärmschutz verpflichtet – weil es durch den Abzug der Güterzüge ohnehin deutlich leiser wird. Der Projektbeirat hat sich zwar für zusätzlichen Lärmschutz ausgesprochen. Aber es besteht für die Kommunen die Unsicherheit, ob und wie über den gesetzlichen Lärmschutz hinausgehende Maßnahmen verbindlich umgesetzt werden. Dann spricht man sich ggf. lieber für die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ aus, weil dann der Lärmschutz sicher ist.
- Und drittens geht es auch um Fragen der Verlässlichkeit, die von den Gegnern der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ angemahnt wird. Seit 25 Jahren plane die Bahn einen Ausbau Rheintalbahn, wenn auch ursprünglich mit dem Schwerpunkt Personenverkehr. Wer dort wohnt, kenne die Belastungen und könne seit 25 Jahren wissen, dass es konkrete Ausbaupläne der Bahn gibt. Anders die Menschen und die Gemeinden an der Autobahn. Auch wenn die Alternativ-Strecke an der Autobahn schon Anfang der Neunzigerjahre gefordert wurde, hat die Bahn diese erst 2008 als Variante betrachtet. Die Kommunen dort monieren, dass sie bei ihren Flächen- und Infrastrukturplanungen nicht davon ausgehen hätten müssen, dass dort eventuell eine Güterzugstrecke gebaut werden soll.

Ziel des Berichts sowie der Informationsveranstaltungen ist es, in der Region die notwendige Informationsbasis zu schaffen, damit die Menschen in der Region und ihre politischen Repräsentanten sich eine Meinung bilden können. Nach Entscheidung im Projektbeirat wird das Planfeststellungsverfahren fortgesetzt (im Fall der Variante „Antragstrasse“) oder komplett neu gestartet (im Fall der Variante „Autobahntrasse“). Auch wenn Teile der Region das Gegenteil fordern: Selbst die Planung einer neuen Güterzugstrecke an der Autobahn wäre für das Land Baden-Württemberg kein Anlass für ein vorgeschaltetes Raumordnungsverfahren. Man habe im Projektbeirat und der Arbeitsgruppe alle raumrelevanten Fragen ausgiebig erörtert und könne diese im Planfeststellungsverfahren mit verhandeln.

Je nach Verlauf der Verwaltungs- und evtl. Gerichtsverfahren, nach Finanzlage des Bundes und nach Bauverlauf wird es mehr als zehn, vielleicht bis zu zwanzig Jahre dauern, bis die ersten Züge auf den neuen Gleisen zwischen Offenburg und Riegel fahren.

3. Trassenvarianten

Laut Prognose [3] sollen zwischen Offenburg und Riegel im Jahr 2025 insgesamt 480 Züge täglich verkehren. Wichtig insbesondere: In der Nacht sollen es 155 Güterzüge sein, das bedeutet: im Durchschnitt alle drei Minuten ein Zug. Damit würde sich die Zahl der Güterzüge im Vergleich zu heute etwa verdoppeln.

Summe			Tag (6-22 Uhr)			Nacht (22-6 Uhr)		
Fern- verkehr	Nah- verkehr	Güter- verkehr	Fern- verkehr	Nah- verkehr	Güter- verkehr	Fern- verkehr	Nah- verkehr	Güter- verkehr
60	66	167						
64	96	320	55	84	165	9	12	155

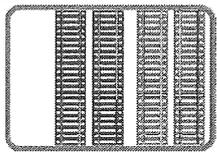
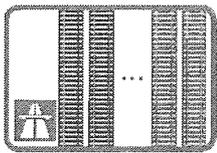
Zugverkehr zwischen Offenburg und Riegel, derzeitige Zahlen⁶ in der oberen Zeile und Prognosen für das Jahr 2025 in der unteren Zeile [3]

Die IG BOHR kritisiert, dass 2025 die Strecke noch nicht in Betrieb sein wird und daher eher das Jahr 2040 als Prognosehorizont zu wählen wäre.

3.1. Die geplanten Varianten

Es geht um die Strecke zwischen Offenburg und Riegel. Kommt man von Norden, dann trennen sich die beiden diskutierten Varianten südlich von Offenburg. Der Projektbeirat hat sich darauf geeinigt, dass die Güterzüge in einem Tunnel unter Offenburg hindurch fahren. Es geht also los mit der hier diskutierten Strecke am Ausgang dieses Tunnels. Das Ende dieses Streckenabschnitts südlich von Riegel ist durch die sogenannte Umfahrung Freiburger Bucht festgelegt – dieser sich im Süden anschließende Abschnitt beginnt südlich der Gemarkung Riegel mit einer getrennten Güterzugstrecke an der Autobahn A5.

⁶ Mitteilung der DB, Zählpunkt Kenzingen, 15. KW 2014

			
Wo läge die Strecke?	Direkt neben den bestehenden Gleisen auf der Westseite.	Östlich der A5 in dichter meist paralleler Lage zur Autobahn (neue Güterzugtrasse). ⁷ Die Strecke wäre etwa 1,7 km länger.	Unverändert (Rheintalbahn)
Was fährt wo?	Auf allen vier Gleisen würden Güterzüge fahren. Auf den östlichen Gleisen käme der Nahverkehr dazu, auf den westlichen Gleisen die schnellen ICEs.	Auf der Güterzugtrasse sollen nur Güterzüge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 120 km/h fahren.	Die bestehende Rheintalbahn ist für ICEs (geplant 250 km/h) und Nahverkehrszüge vorgesehen.
Wie können Züge die Gleise wechseln?	Ohne große Probleme könnte ein Wechsel zwischen den Gleisen stattfinden. Allerdings sind bei Kenzingen zwei große und langgezogene schräge Brücken nötig, um auf die Güterzugstrecke im Raum Freiburg wechseln zu können. Diese sogenannten Überwerksbauwerke sind jeweils etwa 1,2 Kilometer lange Bauwerke, die bis zu 8 Meter in die Höhe ansteigen.	Gar nicht. Die Güterzüge bleiben auf ihrer Strecke. Abgesehen von einer eingleisigen Notstrecke bei Riegel müssten notwendige Gleis- bzw. Trassenwechsel voraussichtlich nördlich von Offenburg bzw. südlich von Freiburg vorgenommen werden.	An den Bahnhöfen sowie entlang weiterer Abschnitte könnten ICEs Überholgleise nutzen. Nahverkehrszüge machen auf Ausweichgleisen Platz für den ICE.
Was muss wo neu gebaut werden?	Während die bestehenden Gleise weiter in Betrieb sind, würden westlich davon zwei neue für hohe Geschwindigkeiten ausgelegte Gleise gebaut. Die alten Gleise würden in Teilen ertüchtigt. Zusätzlich würden zum Gleiswechsel nötige langgezogene Brücken („Überwerksbauwerke“) nördlich und südlich von Kenzingen benötigt.	Die Güterzugtrasse an der Autobahn würde komplett neu gebaut. An der Bestandsstrecke würden die bestehenden Gleise erneuert und ihr Abstand vergrößert, um eine Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit auf 250 km/h zu ermöglichen. Würde man die Maximalgeschwindigkeit für ICEs herabsetzen, müsste die bestehende Rheintalbahn nicht komplett ertüchtigt werden. Laut Bahn müssen abschnittsweise neue Überholgleise an der bestehenden Rheintalbahn gebaut werden: von Friesenheim bis Lahr sowie von Ringsheim über Herbolzheim bis Kenzingen. Außerdem würden in den anderen Bahnhöfen Überholmöglichkeiten mit Bahnsteigen gebaut, soweit nicht bereits vorhanden.	

⁷ Im Bereich der Autobahnanschlussstellen Lahr, Ettenheim, Rust und Herbolzheim würde der Abstand der Gleise zur Bundesautobahn vergrößert, um die Rampen zur Autobahnzufahrt über die Gleise der Neubaustrecke (hier in Tieflage) führen zu können.

Zu dem in dieser Tabelle gezeichneten Bild gibt es kritische Stimmen aus der Region.

a) Wie schnell müssen die ICEs fahren?

Die Bahn verweist darauf, dass Tempo 250 km/h nötig ist, um den Halbstundentakt für ICEs mit der Schweiz synchronisieren zu können. Dies ist im gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) so festgelegt. Außerdem würde ein angespannter Fahrplan für den Fernverkehr dessen Pünktlichkeit reduzieren. Die Kritiker verweisen dagegen auf die Diskussionen zum neuen BVWP 2015, in die die Forderung nach einer abgesenkten Höchstgeschwindigkeit eingebracht worden sei. Das Beispiel der ICE-Strecke zwischen Hamburg und Berlin belege, dass man diese Entscheidung treffen könne. Die Unterstützer der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ verweisen auf das immense Potenzial, Kosten einzusparen, wenn bei dieser Variante die bestehende Rheintalbahn nicht oder nur wenig umgebaut werden müsste. Laut Landkreis Emmendingen würde eine Reduzierung auf 230 km/h reichen, damit die bestehenden Gleise nicht vollständig erneuert und auseinander gelegt werden müssen. Der Zeitverlust betrage nach eigenen Schätzungen 30 bis 40 Sekunden. Laut Bahn wären dagegen bei 230 km/h nur marginale Kosteneinsparungen möglich. Die IG BOHR geht weiter: Die Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf der Rheintalbahn berge neunstelliges Einsparpotenzial, dem eine Zeitersparnis von etwas mehr als 1 Minute (im Vergleich zu 250 km/h) gegenüber stehe.

b) Ist die Festlegung, wo die Güterzüge fahren werden, verlässlich?

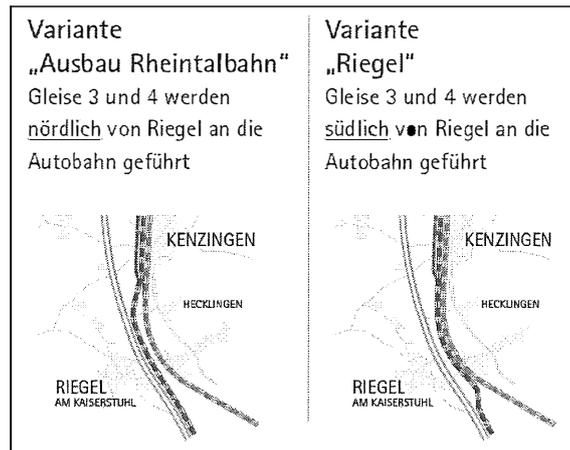
Die Unterzeichner der Grafenhausener Erklärung führen aus, dass es zur Frage, wo welche Züge fahren (Güterzüge, ICEs oder Nahverkehrszüge), keinerlei verbindliche Erklärung der DB gebe. *„Es sollte hier darauf geachtet werden, dass nicht weiterhin suggeriert werde, es gäbe eine reine Güterzugtrasse.“* Ebenfalls wird in Frage gestellt, ob bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ tatsächlich nur noch vier Güterzüge am Tag auf der Rheintalbahn fahren, wie es das Lärmschutzkonzept der Deutschen Bahn aussagt. Die Bahn schreibt hierzu: *„Ob die Autobahnparallele planmäßig alle Güterzüge aufnehmen kann, kann erst beurteilt werden, wenn die Infrastruktur dazu detailliert bekannt ist. Aufgrund von Betriebsstörungen, Verspätungen, Bauarbeiten und ggf. fehlender Kapazität werden auf der Rheintalbahn auch bei einer autobahnparallelen Güterzugstrecke Güterzüge verkehren.“*

3.2. Die zusätzliche Variante Riegel

Die Gemeinde Riegel hat schon sehr frühzeitig vorgeschlagen, ihr Gemeindegebiet durch eine geänderte Trassenführung im Süden des betrachteten Raums zu entlasten.⁸ Die Gemeinde Riegel spricht sich für die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ aus unter der Bedingung, dass die Güterzugtrasse von Norden kommend auf der Rheintalbahn verbleibt und erst südlich des Kernorts Riegel an die Autobahn geführt wird. Der Gemeinde Riegel geht es dabei vor allem darum, alle ihre Bewohner vor Lärm zu schützen. Das kann aus Sicht von Riegel nur erreicht werden, wenn die neuen Gleise im Bereich der Gemeinde

⁸ Diese Untervariante wird in der Diskussion als „blaue Variante“ oder auch „Variante C“ bezeichnet.

neben der jetzigen Bahnstrecke gebaut werden. Dann profitierten auch die Anwohner an der jetzigen Bahnstrecke von dem für die Neubaustrecke vorgesehenen zusätzlichen Lärmschutz. Außerdem würden dann weniger landwirtschaftliche Flächen zerschnitten. Die großen Brückenbauwerke, über die die Züge die Gleise wechseln, könnten zudem nach Süden verlegt werden – weg aus dem Wohnbereich von Herbolzheim und dem nördlichen Wohnbereich von Kenzingen.



Allerdings würde dann nach Einschätzung der Stadt Kenzingen eine neue zusätzliche Lärmbelastung für den Kenzinger Ortsteil Hecklingen entstehen, weil sich dann in dessen Nähe ein weiteres Überwerfungsbauwerk befinden würde

3.3. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit

In der öffentlichen Diskussion gab es wiederholt die Forderung, mit den Gleisen in die Tieflage zu gehen – sowohl für die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ als auch für die Variante „Neubau Güterzugtrasse“. Damit sollte das Lärmproblem entschärft werden. Tieflage bedeutet im Extremfall einen Tunnel, im Regelfall aber eine offene und mit schrägen Seitenwänden geführte Trasse im Geländeeinschnitt.

- So hatte die Stadt Mahlberg bereits 2008 in einer Machbarkeitsstudie angeregt, im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ die Gleise in einem Tunnel unter der Tank- und Rastanlage Mahlberg-Ost hindurch zu führen [6].
- Im Rahmen einer Unterarbeitskreissitzung hatte die Bahn Möglichkeiten zur Tieferlegung der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ präsentiert.⁹ Diese Planungen ähneln dem, was in jüngster Zeit unter dem Begriff „Herrenknecht-Variante“ in der Presse dargestellt wurde.
- Im Rahmen einer Unterarbeitskreissitzung hatte die Bahn Optimierungsmöglichkeiten der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ präsentiert, in der auch Tieferlegungen enthalten waren.¹⁰

Die Bahn lehnt derartige Varianten ab, weil sie aus technischen und finanziellen Gründen aus ihrer Sicht nicht sinnvoll sind.

⁹ Aus dem Protokoll der Unterarbeitskreissitzung vom 27. Mai 2011.

¹⁰ Aus dem Protokoll der Unterarbeitskreissitzung vom 6. Juli 2011.

4. Unterschiede zwischen den Varianten

Wie vergleicht man unterschiedliche Varianten? Was ist wichtig, was ist weniger wichtig? Ein Blick in die Protokolle des Unterarbeitskreises zeigt: Lärm spielt eine wichtige Rolle. Weitere Themen, die diskutiert werden sind Lärmschutzwände, Kosten, Unfall-Risiko und Naturschutz

Aber es geht nicht nur danach, was vor Ort diskutiert wird. Für Zugstrecken gibt es ein ausgefeiltes gesetzlich geregeltes Bewertungsverfahren, das die Behörden prüfen müssen. Es gibt Richtlinien, wie man den Lärm berechnet und Grenzwerte, wie hoch der Lärm maximal sein darf. Es gibt ein komplexes Regelungssystem für den Naturschutz, damit bedrohte Arten oder wichtige Lebensräume erhalten bleiben. Im Rahmen der notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung werden weitere „Schutzgüter“ abgeprüft. Dazu gehören auch Kulturgüter, die Landschaft, das Wasser, die Luft, das Klein-Klima und der Boden.

Die bislang diskutierten und im vorliegenden Bericht aufbereiteten Fakten und Positionen dienen der politischen Entscheidung. Im anschließenden behördlichen Verfahren erfolgt eine sehr viel intensivere Prüfung der letztlich beantragten Variante.

Im vorliegenden Bericht sind folgende Themen behandelt:

- | **Lärm:** Bei welcher Variante werden mehr Menschen mit welchem Lärm belastet? Dabei geht der vorliegende Bericht nur an Beispielen auf konkrete Ortslagen ein. Er beschreibt nicht im Einzelnen, welche Orte wie hoch belastet würden. Denn er geht davon aus, dass es letztlich darauf ankommt, wie viele Menschen insgesamt und wie hoch sie belastet wären (Kapitel 4.1).
- | **Lärmschutzwände in den Orten:** Das ist die direkte Konsequenz: Wenn man die Menschen vor Lärm schützen will, muss man hohe Wände bauen und wo dies nicht reicht, Galerien oder gar Einhausungen (Kapitel 4.2).¹¹
- | **Kosten:** Theoretisch kann man viel bauen, aber es ist immer auch die Frage der Verhältnismäßigkeit und der einzusetzenden öffentlichen Gelder. (Kapitel 4.3).
- | **Unfall-Risiko:** Neben dem Lärm beunruhigt auch das Unfall-Risiko bei Gefahrguttransporten viele Menschen (Kapitel 4.4).
- | **Naturschutz:** Hier spielen vor allem europarechtliche Vorgaben eine Rolle (Kap. 4.5).
- | **Weiteres:** Der vorliegende Bericht ist in seinem Umfang beschränkt, damit er auch gelesen wird. Daher werden weitere wichtige Punkte in kürzerer Form abgehandelt: Flächenverbrauch und Flächenzerschneidung, Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen, Belastungen in der Bauphase, Auswirkungen auf das Kleinklima, wirtschaftliche Effekte, Güterverkehrszentrum Lahr, verkehrstechnische Qualität, Nutzbarkeit des Personenverkehrs und Infrastrukturanlagen, Erschütterungen und Feinstaubbelastungen (Kapitel 4.6).

¹¹ Hier weist die Bürgerinitiative „Bahn an die Bahn“ darauf hin, dass man in 15 Jahren weiter sein sollte und den Lärm anders und vor allem an der Quelle begrenzen können wird (innovative Technik statt hoher Wände). Die IG BOHR dagegen ist skeptisch, ob selbst die bereits unterstellte Umrüstung der Güterwagen auf andere Bremssohlen im vorgegebenen Zeitraum gelingt. Letztlich helfe nur ein möglichst großer Abstand der Güterzugstrecken von der Wohnbebauung oder gedeckelte Tieflagen bzw. Tunnel.

4.1. Lärm

Lärm ist ein zentrales Thema in der Debatte – kein Wunder bei den heute bestehenden extremen Lärmbelastungen entlang der Rheintalbahn. Die heutigen Belastungen sind bereits gesundheitsgefährdend. Die Bahn beginnt derzeit mit der Sanierung, sie baut Lärmschutzwände von 3 Meter Höhe und bietet den Bau von Lärmschutzfenster an, um bis 2019 die 8.000 Menschen zu schützen, bei denen der heute auftretende Eisenbahnlärm Werte bereits erreicht (höher als 60 dB/A in der Nacht), die zu Herz- und Kreislauf-erkrankungen führen können.¹²

Ziel ist, dass es für die Menschen an der Rheintalbahn deutlich leiser werden muss. Die Menschen, die nahe der Autobahn wohnen, haben zwar derzeit weniger hohe Lärmbelastungen zu ertragen – dort sollte es im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ in der Summe (Auto- und Zuglärm) nicht lauter werden als heute, so die Diskussion in der Unterarbeitsgruppe.

Der Projektbeirat hat dazu beschlossen, dass es unabhängig davon, wo die Neubaustrasse entlanggeführt wird, in jedem Fall einen verbesserten Lärmschutz geben soll, der deutlich über das hinausgeht, was gesetzlich erforderlich wäre.

Damit man sagen kann, welche Variante zu welchen Folgen führt, hat die Deutsche Bahn eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die man als Lärmbetroffenheitsanalyse bezeichnen kann.¹³ Dort hat man ausgerechnet, wie viele Menschen in Zukunft von Bahnlärm betroffen sein würden, wenn die eine oder die andere Variante gebaut wäre.

Wie wird gerechnet?

Maßgeblich für die Berechnung ist, wie viele Nahverkehrs-Züge, Fernverkehrszüge (ICEs) und vor allem Güterzüge im Jahr 2025 auf welchen Trassen fahren werden (siehe Kap.3).

Es kommt dabei vor allem auf die Güterzüge an, Personenzüge sind deutlich leiser. Die meisten heutigen Güterwaggons sind noch sehr laut – auch wenn es eine Technik gibt (Kunststoffverbund-Bremssohlen), mit denen sie weniger laut wären. Bis 2025, so die Annahme, sollen neun von zehn Güterwaggons mit dieser Technik ausgerüstet sein. Diese Zahlen beruhen laut IG BOHR allerdings auf einer optimistischen Abschätzung des Erfolges von Umrüstmühnungen für Güterwagen, sie beruft sich bei dieser Kritik auf eine Stellungnahme des Umweltbundesamtes. Es könne zum aktuellen Zeitpunkt nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die genannten Umrüstquoten erreicht werden. Es sei problematisch, wenn diese unsicheren Annahmen als Basis für die Lärmberechnung verwendet würden - zumal die Zusammensetzung der Güterwagenflotte einen großen

Bahnlärm besser als Straßenlärm?

Es geht nicht nur darum, wie laut etwas ist. Manche Geräusche sind nicht nur laut, sondern auch zusätzlich besonders unangenehm (z.B. Pfeifen, Sirren oder ähnliches). Bis vor kurzem sagte der Gesetzgeber noch, Bahnlärm sei weniger unangenehm als Straßenlärm – und gab der Bahn den sogenannten Schienenbonus. Das ist ab 2015 vorbei. In den hier beschriebenen Berechnungen nimmt man diese Gesetzesänderung vorweg und verzichtet auf den umstrittenen Bonus.

¹² Information zur Lärmsanierung durch Deutsche Bahn AG, 30. September 2014

¹³ Lärmtechnische Untersuchung des Büros Fritz ([5] und weitere Untersuchungen), die in die Untersuchung der DB AG [1] eingeflossen sind.

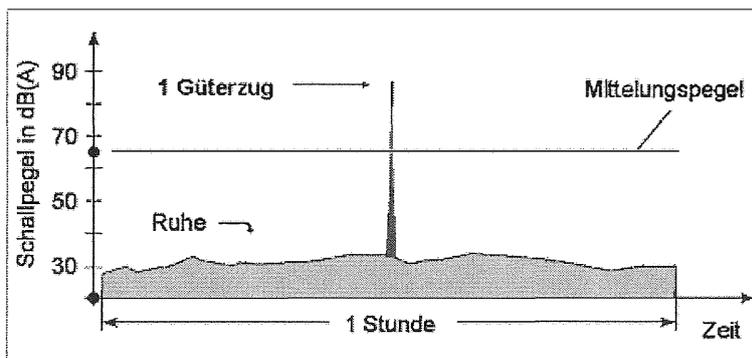
Einfluss insbesondere auf den nächtlichen Bahnlärm habe. Die BI „Bahn an die Bahn“ geht dagegen davon aus, dass die Strecke 2030 fertiggestellt wird und bis dahin über 90 % der Züge mit der neuen Technik ausgerüstet sind.

Wenn man weiß, wie viele Züge mit welcher Geschwindigkeit und welcher technischen Ausstattung fahren werden, kann man den Lärm und seine Ausbreitung berechnen. Lärm breitet sich ungehindert aus, wenn er nicht gegen ein Hindernis stößt und aufgehalten oder zurückgeworfen wird. Mit gesetzlich vorgeschriebenen, komplizierten Methoden rechnet man aus, wie laut es aufgrund der Züge an welcher Stelle in der Nähe der Gleise sein wird. Bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ rechnet man jeweils die Lärmwerte der beiden Trassen und addiert dann die Anzahl der Betroffenen.

Da man weiß, wie viele Menschen in welchem Abschnitt wohnen, kann man jetzt ausrechnen, bei wie vielen Menschen der zu erwartende Lärm bestimmte Werte überschreitet.

Wie laut ist laut?

Vorbeifahrende Züge erzeugen ein erst anschwellendes, dann einigermaßen konstantes (ratternd, vielleicht mit Bremsgeräuschen unterlegtes), dann wieder abschwelliges Geräusch. Um dieses Geräusch zu beschreiben, misst man die Energie des Lärms über die Zeit. Da es aber nicht nur um einen Zug geht, sondern um eine Dauerbelastung, errechnet man einen Dauerschallpegel – man nimmt rechnerisch an, dass die von vielen Zügen erzeugte Schallenergie einem konstanten Schallpegel entsprechen würde. Dargestellt wird dieser als (äquivalenter) Dauerschallpegel in dB(A). Die Abbildung¹⁴ zeigt beispielhaft, wie ein Mittelungs- oder Dauerschallpegel errechnet wird.



Quelle: Internetseite der Bürger-Aktion Dietzenbach (<http://bad.unser-forum.de>)

Der Dauerschallpegel (auch als „Mittelungspegel“ bezeichnet) ist eine wissenschaftliche, technische und rechtliche Konvention, anhand derer man gesundheitliche Folgen des Lärms misst und für die man Grenzwerte aufgestellt hat, um gesundheitliche Folgen und Belästigungen zu begrenzen. Man misst ihn in Dezibel (dB). Da die Messwerte noch gesondert bewertet werden (nach A-Bewertung), spricht man von dB(A). Die IG BOHR fordert, statt des (fiktiven) Dauerschall- bzw. Mittelungspegels die jeweiligen (tatsächlichen) Vorbeifahrpegel heranzuziehen, also Einzelwerte im Unterschied zu dem gemittelten Dauerschallpegel.

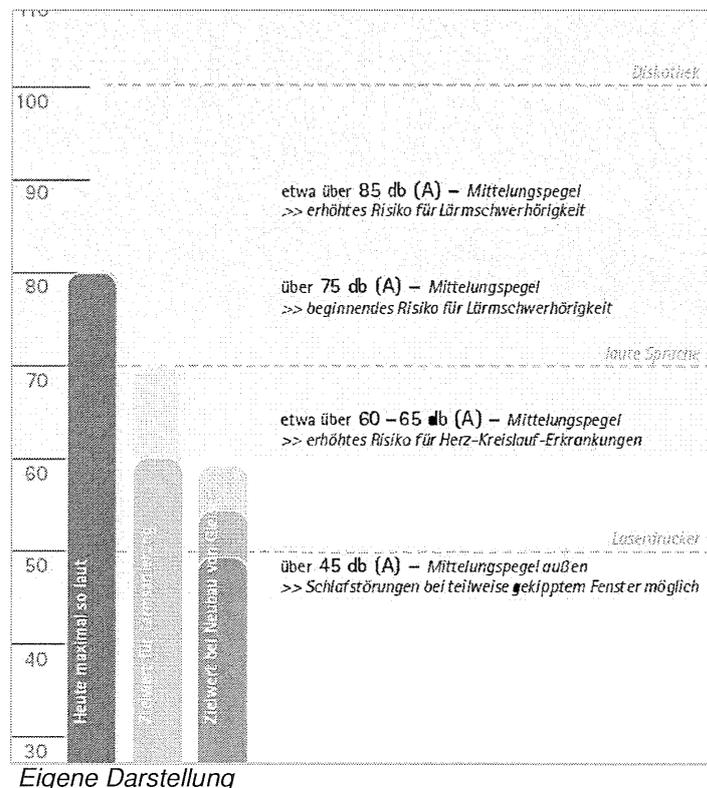
Dieser **Dauerschallpegel** ist nicht linear, sondern logarithmisch aufgebaut. Das bedeutet: 10 dB(A) mehr oder weniger bedeuten eine Verdopplung oder eine Halbierung des Lärms.

¹⁴ Gefunden auf der Internetseite der Bürger-Aktion Dietzenbach (<http://bad.unser-forum.de>) am 1.11.2014

Anhand des Dauerschallpegels beschreibt man zusammengefasst die gesundheitlichen Folgen der vielen Einzelschallereignisse: Lärm kann je nach Stärke zu Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, psychischen und sozialen Einschränkungen und bei hohem Lärm auch zu Schwerhörigkeit führen.

Im Folgenden geht es ausschließlich um nächtliche Dauerschallpegel: Denn tagsüber gibt es viele andere Lärmquellen, nachts spielen die Züge (vor allem die Güterzüge) eine größere Rolle. Und nachts sind die Menschen besonders empfindlich. Da der Lärm der Züge in der Nacht und am Tag vergleichbar hoch ist, wird mit einem Lärmschutzkonzept für die Nacht im Regelfall auch ein ausreichender Lärmschutz für den Tag gewährleistet.

Die nebenstehende Grafik zeigt, dass es entlang der Rheintalbahn, etwa in Lahr, Menschen gibt, die nächtliche Dauerschallpegel von über 70, in Spitzenfällen sogar bis knapp 80 dB(A) ertragen müssen. Das ist ein viel zu hoher Wert, bei dem nicht nur Herz-Kreislauf-Erkrankungen entstehen können, sondern auch Lärmschwerhörigkeit die Folge sein kann.



Wie laut darf es in den Siedlungen maximal werden?

Der Gesetzgeber hat Obergrenzen festgelegt, wie hoch der Lärm in der Umgebung von neu gebauten

Verkehrsstrecken sein darf.¹⁵ Für bestehende (oder nicht erheblich geänderte) Strecken bestehen weniger strenge Anforderungen an den Lärmschutz als wenn eine Strecke neu gebaut wird. Und für die Nacht gelten „strengere“ Werte als für den Tag.

- Im optimalen Fall gelingt es mit der Lärmsanierung bis 2019, die Belastung betroffener Menschen auf 60 dB(A) in der Nacht zu reduzieren. Dies würde bedeuten, dass der Lärm halbiert (von 70 auf 60 dB(A)) oder sogar auf ein Viertel reduziert wird (von 80 auf 60 dB(A)).¹⁶
- Werden neue Eisenbahnstrecken gebaut, muss der nächtliche Lärm sogar auf 49 dB(A) begrenzt werden (zumindest in Wohngebieten). Das bedeutet, er müsste in den hoch belasteten Gebieten entlang der Rheintalbahn noch einmal auf die Hälfte

¹⁵ Das steht in der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (16. BImSchV).

¹⁶ Optimaler Fall bedeutet: Das Wohnhaus liegt im reinen Wohngebiet und gut wirkende Lärmschutzwände sind möglich. Ein großer Teil der hochbelasteten Menschen wird aber auf Schallschutzfenster verwiesen werden. Die Reduzierung gelingt dann nur bei geschlossenem Fenster. Und anspruchsberechtigt sind nur Wohngebäude, die vor 1974 gebaut oder genehmigt wurden.

zurückgehen. Gelingt dies mit Lärmschutzwänden nicht, werden die Menschen auf Lärmschutzfenster verwiesen.

§ 2 Immissionsgrenzwerte

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Tabelle
Grenzwerte
laut 16.
BImSchV

- Allerdings ist nicht jedes Gebiet, in dem Menschen wohnen, auch offiziell als Wohngebiet ausgewiesen. Mischbauflächen haben einen etwas geringeren und Gewerbegebiete einen noch geringeren Schutz.
- Eine weitere Besonderheit: Auch wenn Gleise neu gelegt werden, heißt das nicht automatisch, dass die strengen für Neubau geltenden Werte eingehalten werden müssen. Diese Werte gelten nur, wenn zusätzliche Gleise gebaut

Wer entscheidet über die Kategorien wie Wohn- Misch- oder Gewerbegebiet?

Städte und Gemeinde planen, was auf ihrer Gemeindefläche passiert. Das nennt man Flächennutzungsplanung. Dabei entscheiden sie, welche Gebiete „Wohnbauflächen“ (W), welche Gebiete „gemischte Baufläche“ (M) und welche Gebiete „gewerbliche Bauflächen“ (G) sind. Der Gedanke dahinter: In Mischgebieten etwa können sich Wohnbevölkerung und z.B. kleine Handwerksbetriebe mischen. Hier müssen die Menschen damit rechnen, dass es auch mal etwas lauter wird.

Die 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz nennt die folgenden maximalen Lärmwerte (Dauerschallpegel), die durch neu gebaute oder wesentlich geänderte Verkehrsanlagen in den Siedlungsgebieten entstehen dürfen.

	tags	nachts
Wohnbauflächen	59 dB(A)	49 dB(A)
Mischbauflächen	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbliche Bauflächen	69 dB(A)	59 dB(A)

Der gesetzliche Lärmschutz hat – gesetzlich so gewollte - Lücken:

- *Wer z.B. in einem alten Ortskern oder im Außenbereich wohnt (Mischbaufläche), hat weniger Anspruch auf Lärmschutz, als jemand, der z.B. in einem Neubaugebiet (Wohnbaufläche) wohnt.*
- *Wer unter hohen Lärmbelastungen z.B. an der bestehenden Rheintalbahn leidet, würde im Fall der Variante „Neubau Güterzugstrasse an der Autobahn“ zwar entlastet (die Güterzüge fahren dann entlang der Autobahn) – aber in Teilen der Strecke immer noch auf Lärmbelastungen „sitzen bleiben“ (keine „wesentliche Änderung“ ohne zusätzliche Gleise).*
- *Wer bereits unter hohen Lärmbelastungen leidet (z.B. weil er an der Autobahn wohnt), kann diese Vorbelastung nicht geltend machen. Der gesetzliche Lärmschutz bezieht sich nur auf die neue Eisenbahnstrecke.*

werden oder bestehende Gleise „wesentlich geändert“ werden.¹⁷ Bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ wird die bestehende Rheintalbahn nur in Teilbereichen um Überholgleise erweitert (siehe Kapitel 3.1). An manchen Abschnitten (z.B. in Mahlberg mit jetzt schon 4 Gleisen) werden die zwei Gleise der bestehenden Rheintalbahn zwar erneuert, aber es wird im Vergleich zu heute weniger laut. Der Grund: Die Güterzüge fahren hier nicht mehr vorbei, sie fahren entlang der Autobahn. Es ist also laut Bahn dem Gesetz nach keine „wesentliche Änderung“ – was von Seiten der IG BOHR (neuer Erlass des Eisenbahnbundesamtes) und des Landkreises Emmendingen (die Bahn hat sich nicht zu einem verbindlichen Betriebsprogramm verpflichtet) in Frage gestellt wird. Folgt man der Aussage der Bahn, sind hier gesetzlich keine Lärmschutzwände erforderlich – auch wenn es sich um ein Wohngebiet handelt und auch wenn der Lärm höher sein wird als der gesetzlich für Wohngebiete vorgeschriebene Wert von 49 dB(A) in der Nacht.

- Und noch eine Besonderheit: Wer bereits unter hohen Belastungen, etwa durch eine benachbarte Autobahn leidet, hat am Ende ebenfalls mehr Lärm. Denn der Gesetzgeber sagt: Durch die neue Eisenbahnstrecke darf es – im Wohngebiet – nicht lauter als 49 dB(A) werden. Was es aber insgesamt bedeutet, wenn sich diese eisenbahnbedingten 49 dB(A) und der bereits bestehende Autobahnlärm addieren, ignoriert das Gesetz.

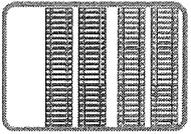
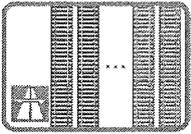
Auch wenn der Projektbeirat sich für einen zusätzlichen Lärmschutz ausgesprochen hat, so ist doch noch nicht abschließend klar, was am Ende gebaut werden wird. Daher hat der Projektbeirat beschlossen, unterschiedliche „Schutzniveaus“ zu berechnen. Eines dieser berechneten Schutzniveaus ist der gesetzlich erforderliche Lärmschutz (als niedrigstes Schutzniveau). Weitere Berechnungen betrachten das Niveau „Vollschutz“ sowie das Niveau „nicht lauter als heute“.

Wie laut wird es, wenn nur der gesetzliche Lärmschutz realisiert wird?

Um den gesetzlich vorgeschriebenen Schutz zu erreichen, muss die Bahn in erster Linie „aktiven Lärmschutz“ betreiben. Das bedeutet, dass die Bahn die Gleise so pflegt, dass die Fahrgeräusche leiser werden, dass sie leisere Waggons einsetzt und dass sie Lärmschutzwände baut. Geht das nicht, oder wird das „unverhältnismäßig“ teuer, muss sie „passiven Lärmschutz“ in den betroffenen Gebäuden bezahlen: Das sind vor allem Lärmschutzfenster für Wohn- und Schlafzimmer sowie Lärmgedämpfte Lüfter für Schlafzimmer.

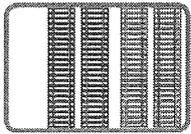
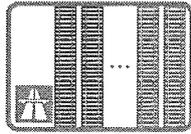
Die folgende Tabelle zeigt, wie viele Menschen trotz „normalem“ aktivem Lärmschutz im Fall der Varianten nicht den gesetzlichen Grenzwerten entsprechend geschützt wären und daher Lärmschutzfenster und Lüfter erhalten müssten. Das sind im Falle der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ über 8.000 Menschen; im Falle der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ weniger als 700 Menschen.

¹⁷ Eine Änderung ist laut 16. BImSchV, §1.2 dann „wesentlich“, wenn sie zu einer Erhöhung des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) beiträgt oder zu einer Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht führt.

	Schutzniveau „GESETZLICHER LÄRMSCHUTZ“	
8.245	Anzahl an Menschen, bei denen trotz Lärmschutzwänden zusätzliche Lärmschutzfenster nötig wären, damit der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird	668

Eine weitere Berechnung ermittelt, wie viele Menschen unabhängig vom gesetzlichen Schutzniveau nach Aus-/Neubau unter Werten von mehr als 49 dB(A) in der Nacht leiden müssten. Allerdings geht es hier nicht mehr um Werte von 70 oder 80 dB(A), sondern um geringere Überschreitungen des Wertes von 49 dB(A). Durch die derzeit beginnende Lärmsanierung wird dieses Problem noch einmal kleiner. Hier spielen die oben angesprochenen „Lücken im gesetzlichen Lärmschutz“ eine Rolle.

Es ergeben sich bei der einen Variante über 12.000 Menschen, bei der anderen ca. 7.500 Menschen. Das beträfe im Fall der Variante „Neubau einer Güterzugstrecke an der Autobahn“ z.B. 1.000 Menschen in Misch- und Gewerbegebieten in Schuttern, Kürzell und Grafenhausen. Im Fall der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ wären z.B. gut 1.100 Menschen in Mischgebieten in Kenzingen und knapp 300 Menschen in Mahlberg entlang einer nicht wesentlich geänderten Strecke betroffen. In Summe wohnt aber bei beiden Varianten die Mehrzahl der derart betroffenen Bürger direkt an der Rheintalbahn. Die Stadt Lahr spitzt diese Aussage zu, indem sie darauf hinweist, dass von den 7.500 im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ „gut die Hälfte aus Kommunen stammen, die die Autobahnparallele fordern, weil die DB-Antragstrasse (die Variante „Ausbau Rheintalbahn“) sie in größeren Umfang belastet.“

	Schutzniveau „GESETZLICHER LÄRMSCHUTZ“	
12.387	Anzahl von Menschen, bei denen in der Nacht 49 dB(A) trotz gesetzlichem Lärmschutz überschritten werden.	7.534

Für die Überwerfungsbauwerke, die im Fall der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ erforderlich sind (s. Kap. 3.1) sind keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Grund hierfür nach Meinung der Bahn sind „die geringen bzw. nicht vorhandenen Güterverkehre auf den obenliegenden, überführenden Gleisanlagen“ [11]. Der Landkreis Emmendingen weist jedoch darauf hin, dass nach dem Betriebsprogramm der Bahn auf allen 4 Gleisen Güterzüge fahren sollen (vgl. Kap. 3.1). Dann würden auch Güterzüge oben auf den Überwerfungsbauwerken fahren.

Im Falle der „Variante Riegel“ ließe sich durch die von der Gemeinde Riegel vorgeschlagene Trassenführung die Anzahl der betroffenen Einwohner im Fall des gesetzlichen Lärmschutzes um knapp 10 % reduzieren [5].

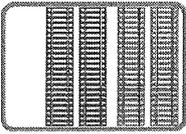
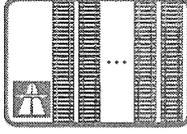
Wie lassen sich die „Lücken“ im gesetzlichen Lärmschutz schließen?

Im Dialog zwischen Region, Bahn, Bund und Land ist man sich einig: Man will die Lücken schließen, die der Gesetzgeber bewusst gelassen hat. Hier hat man mit den strengeren Schutzniveaus zwei Strategien betrachtet:-

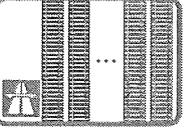
a) „Vollschutz“

Da man nicht Tausende von Menschen hinter Lärmschutzfenster „verbannen“ will, hat der Projektbeirat beschlossen, weiter zu gehen: Wer Anspruch auf gesetzlichen Lärmschutz hat, soll mit neuartigen gedämpften Gleisen sowie mit einer Erhöhung und Verlängerung der gesetzlich vorgeschriebenen Wände (bis hin zu Galerien und Einhausungen, siehe dazu Kap. 4.3) vor Lärm geschützt werden. Wobei laut IG BOHR die Wirkung dieser sog. Schienenstegdämpfung nicht ausreichend nachgewiesen ist: Versuche zeigten, dass der Lärmschutz weniger gut ist, als in den Berechnungen der Bahn angenommen. „Vollschutz“ ist dann erreicht, wenn niemand Lärmschutzfenster braucht, um die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten.

Während die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ dieses Ziel erreicht (Reduzierung der auf Lärmschutzfenster angewiesenen Menschen von 700 auf Null), lässt sich dieses Ziel mit der Strategie „Vollschutz“ bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ nur weitgehend erreichen (es bleiben über 200 Personen auf Lärmschutzfenster angewiesen).

	Schutzniveau „VOLLSCHUTZ“	
224	Anzahl an Menschen, bei denen trotz Lärmschutzwänden zusätzliche Lärmschutzfenster nötig wären, damit der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird	0

Die Berechnung, wie viele Menschen auf dem Schutzniveau „Vollschutz“ unabhängig vom gesetzlichen Schutz nach Aus-/Neubau Lärm von mehr als 49 dB(A) in der Nacht ertragen müssten, ergibt folgendes Bild: Bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ geht die Anzahl der Menschen, die nächtliche Lärmwerte von mehr als 49 dB(A) zu ertragen hätten, auf rund 3.700 Menschen zurück. Bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ nimmt sie auf 6.500 ab. Der Großteil dieser 6.544 Menschen wohnt an der Rheintalbahn, wo die Menschen mangels „wesentlicher Änderung“ keinen Anspruch auf den gesetzlichen Lärmschutz hätten. Die IG BOHR geht davon aus, dass diese Zahl deutlich sinken wird, wenn die derzeit beginnende Lärmsanierung beendet und ihre Wirkung eingerechnet ist. Der Landkreis Emmendingen ist hier der Meinung, dass auch an der Bestandsstrecke gesetzlicher Lärmschutz in Betracht kommt, wenn sich die Bahn nicht zu einem verbindlichen Betriebsprogramm verpflichtet, das einen Lärmrückgang garantiert.

	Schnutzniveau „VOLLSCHUTZ“	
3.727	Anzahl von Menschen, bei denen in der Nacht 49 dB(A) trotz zusätzlichem Lärmschutz überschritten werden	6.544

b) Nicht lauter als heute

Während es an der Rheintalbahn in beiden Varianten weniger laut als heute wird (im einen Fall aufgrund des gesetzlichen Lärmschutzes durch die „wesentlichen Änderungen“, im anderen Fall auch aufgrund des Wegfalls der Güterzüge), ist dies entlang der Autobahn nicht gesagt. Denn der Lärm der Autobahn wird in die gesetzliche Lärmschutzberechnung nicht aufgenommen. Um das auszugleichen, wurde die Forderung „nicht lauter als heute“ aufgestellt. Diese Maxime würde dazu führen, dass beispielsweise für Schuttern, Kürzell und Grafenhausen höhere Lärmschutzwände geplant würden. Dabei müsste berücksichtigt werden, dass dies nicht zu Reflexionen führt. In Kürzell erhöht die Gemeinde derzeit auf eigene Kosten einen Erdwall zum Schutz gegen den Autobahnlärm. Man befürchtet dort, dass der Autobahnlärm in Zukunft an den Lärmschutzwänden der Güterzugtrasse reflektiert und verstärkt in den Ort hineinwirken wird – und der Erdwall damit wirkungslos wird. Diese Befürchtung, so die IG BOHR, sei gegenstandslos, da die Lärmschutzwände beiderseits hochabsorbierend ausgeführt werden. Auch der Gutachter der Bahn weist darauf hin, dass die Lärmschutzwände so ausgeführt werden, dass keine Reflexion stattfindet.

Beispiel Saarstraße in Lahr:

In der Saarstraße 6 in Lahr würden nachts bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ im obersten Stockwerk ohne Lärmschutz knapp 64 dB(A) erreicht. Das sind 15 dB(A) zu viel, da es sich um ein Wohngebiet handelt. Mit „normaler“ 4 Meter hoher Lärmschutzwand zwischen Bahn und Wohngebiet sinkt der Wert auf 50 dB(A). Das reicht immer noch nicht, daher müssten entweder ab dem 3. Obergeschoss Lärmschutzfenster eingebaut werden. Oder statt der Lärmschutzwände wird die Bahnstrecke in Lahr eingehaust bzw. mit 6,9 Meter hohen Galerien umgeben.

Beispiel Älterstraße in Kürzell:

Heute sind dort bereits 700 Menschen von nächtlichem Lärm durch die Autobahn betroffen, z.B. in der Älterstraße mit Werten von 54,4 dB(A) in der Nacht. Der gesetzliche Lärmschutz bezöge sich aber nur auf die Güterzug-Neubaustrecke, deren Lärm würde mit Lärmschutzwänden auf 52,7 dB(A) in der Nacht reduziert – in einem Mischgebiet reicht das dem Gesetzgeber. 600 Menschen würden mehr als 49 dB(A) allein aufgrund des Schienenlärms abbekommen – das sind vermutlich die gleichen Menschen wie die, die bereits unter der Autobahn leiden. Betrachtet man Autobahn und Neubaustrecke zusammen, dann hätten die Menschen fast 57 dB(A) an Lärmbelastung in der Nacht. Erst mit erhöhten und verlängerten Lärmschutzwänden westlich der Neubaustrecke und einer zusätzlichen Lärmschutzwand westlich der Autobahn kann man erreichen, dass es nicht lauter sondern bestenfalls leiser wird als heute.

c) Weitergehende Potenziale

Nach Aussage des Landkreises Emmendingen ist das Potential für zusätzlichen Lärmschutz bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ ausgeschöpft. Massivere Schallschutzwände und Galerien seien kaum möglich. Dagegen gebe es bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ noch Potenziale für einen weitergehenden Schutz, die beim Vergleich des Schallschutzniveaus „Vollschutz“ nicht berücksichtigt seien. Zum einen werde es im Zuge der Lärmsanierung in den nächsten Jahren ohnehin Verbesserungen an der Rheintalbahn geben. Zum anderen, sei bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ für einzelne Orte an der bestehenden Bahnstrecke auch bei dem bislang diskutierten Schutzniveau „Vollschutz“ kein maximaler Lärmschutz vorgesehen.

Fazit zum Thema Lärm

1. **Im Vergleich zu heute** wird es für die meisten Menschen bei beiden Varianten leiser. Da die Belastungen heute aber an der Rheintalbahn extrem hoch sind, kommt es darauf an, wie viel Lärm am Ende noch bleibt.
2. Beschränkt man sich auf den gesetzlichen Lärmschutz, dann gilt:
 - | **Zwei getrennte Strecken** (das ist der Fall bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“) führen dazu, dass **größere Flächen verlärm**t werden, als bei einer gebündelten Strecke.
Während die eine Seite darauf verweist, dass es sich dabei hauptsächlich um unbewohnte Wiesen und Äcker handelt, weist die andere Seite darauf hin, dass die neue Güterzugtrasse an der Autobahn 1,2 Kilometer länger als die Rheintalbahn ist und die Landschaft weniger durch Lärmschutzwände geschützt sein würde. Außerdem würde auch durch die Überwerfungsbauwerke der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ eine Verlärmung der Landschaft stattfinden.
 - | Da an der Autobahn weniger Menschen wohnen, gibt es im Vergleich bei der Variante „**Ausbau Rheintalbahn**“ **in Summe mehr Menschen, die von Lärmeinwirkungen betroffen** wären.
Dies ist auch für den baden-württembergischen Landesverband des VCD (Verkehrsclub Deutschland) maßgeblich. Der Vertreter der IG BOHR weist darauf hin, dass seiner Ansicht nach ein gesetzlicher Trennungsgrundsatz (§ 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz) die Vermeidung von Trassen entlang von Wohngebieten fordere.
3. Der Projektbeirat hat sich dafür ausgesprochen, über den gesetzlichen Lärmschutz hinauszugehen und zusätzlichen Lärmschutz zu realisieren.
 - | Bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ wäre ein Vollschutz komplett erreichbar. Bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ können die gesetzlichen Grenzwerte für mehr als 200 Menschen nur durch Lärmschutzfenster eingehalten werden.

Bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ würde sich die Situation für die Nachbarn der Autobahn entspannen („Nicht lauter als heute“). An der bestehenden Rheintalbahn würde niemand mehr Lärmschutzfenster benötigen. Allerdings müssten immer noch 6.500 Personen Lärmbelastung von mehr als 49 dB(A) in der Nacht ertragen – im Vergleich zu 3.700 bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“. Für beide Varianten gilt: Auch wenn der Wert von 49 dB(A) nicht für alle Menschen erreicht wird, so handelt es sich jeweils um vergleichsweise geringe Mehrbelastungen – im Vergleich zur heutigen Situation.

4.2. Veränderungen des Ortsbildes durch Lärmschutzwände

Lärmschutzwände, Galerien und Einhausungen wie auch Überwerfungsbauwerke verändern das Landschaftsbild und das Orts- bzw. Stadtbild. Es geht um Wände von bis zu sechs Metern Höhe – im Fall eines Vollschutzes auch um Galerien und Einhausungen mit mehr als acht Metern Höhe, die in einigen Orten an der Rheintalbahn auf z.T. bereits drei Meter erhöhten Gleisen stehen würden.

Derartige Bauwerke werden vor allem auch aufgrund ihrer Länge von mehreren hundert Metern bis zu einigen Kilometern als massive Eingriffe in das Ortsbild wahrgenommen. Dazu gibt es kontroverse Positionen: Die Bahn sagt, dass die Rheintalbahn bereits heute Wohngebiete von Gewerbegebieten trennt. Die Wände lägen dann in der Regel in Randbereichen von Wohnnutzungen. Die Qualität des wahrgenommenen Ortsbildes verändere sich kaum, denn bereits heute falle der Blick der Menschen auf die Rheintalbahn bzw. auf nicht hochwertige Bebauungsbereiche. Die Gegenseite weist darauf hin, dass die Randbereiche z.T. nur zehn Meter von der Wohnbebauung entfernt lägen. Und dass es sowohl in Lahr als auch in Herbolzheim und Kenzingen beiderseitig der Bahntrasse Wohnbebauung gebe. Dazu kommt die Sorge vor Behinderungen bei der Ausweisung neuer Wohngebiete westlich der Rheintalbahn.

Um den optischen Eindruck im Vorfeld beschreiben zu können, werden „Visualisierungen“ erstellt (Fotomontagen oder auch 3-D-Bilder). Diese kann man jedoch sehr unterschiedlich gestalten, wie die unten stehenden Bilder zeigen.

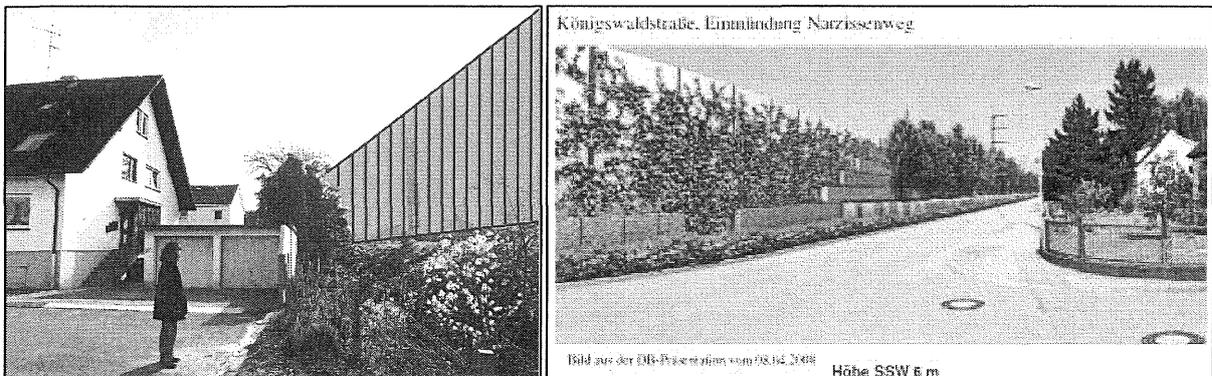
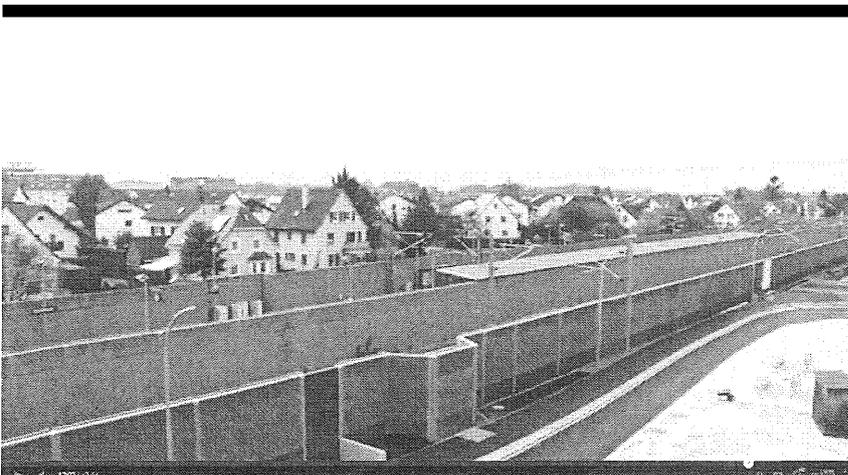


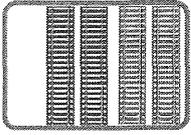
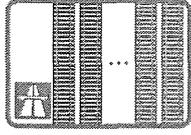
Bild links von der IG BOHR, Bild rechts Deutsche Bahn AG



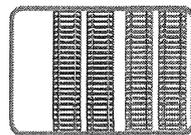
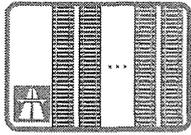
Als Beispiel dafür, wie es aussehen kann, wenn 4 Meter hohe Lärmschutzwände links, rechts und inmitten der Gleise einen Ort durchschneiden, wird der Ort Eimeldingen bei Lörrach genannt¹⁸.

¹⁸ Screenshot aus dem Film, den die Stadt Lahr auf ihrer Internetseite zeigt (siehe http://lahr.de/startseite/umwelt/verkehr/bahn/ausbau_der_rheintalbahn/film_baden_21.131295.1.48970.93.40535.131295.htm).

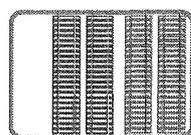
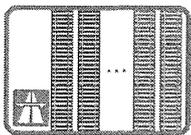
Um das Ausmaß (Höhe und Länge) der Lärmschutzwände vergleichen zu können, kann man die Flächen zusammenzählen, die entlang der beiden Varianten aufzustellen wären. Die Gesamt-Ansichtsfläche der Lärmschutzwände ergibt sich aus der Multiplikation von Höhe und Länge der jeweiligen Lärmschutzwand und der Addition der Ansichtsfläche aller Lärmschutzwände.

	Ausmaß der Lärmschutzwände (Schutzniveau „gesetzlicher Lärmschutz“)	
68,0 km	Länge der Lärmschutzwände (bis zu 6 Meter hoch)	26,9 km 21,9 km
270.140 qm	Gesamte Ansichtsfläche der Lärmschutzwände	213.290 qm

Wollte man das Schutzniveau „Vollschutz“ (so dass fast keine Lärmschutzfenster mehr notwendig würden; siehe dazu Kapitel 4.1) und gleichzeitig die Forderung „Nicht lauter als heute“ realisieren, müssten mehr, längere und höhere Bauwerke errichtet werden. Da die Wirksamkeit der auf 6 Meter Höhe begrenzten Lärmschutzwände in dem Fall nicht ausreichend wäre, wären in den Siedlungsgebieten vielfach einseitige oder zweiseitige Galerien oder Einhausungen mit Höhen von 6,90 Meter oder sogar 8 Meter erforderlich. Diese Maßnahmen wären praktisch nur bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ nötig.

	Länge Lärmschutzwände, Galerien und Einhausungen (Schutzniveau „Vollschutz“)	
10,1 km	Zusätzliche Länge Galerien und Einhausungen (Höhe 6,9 – 8 m)	0 km 1,8km
468.945 qm	Gesamte Ansichtsfläche der Wände, Galerien, Einhausungen	202.805 qm

Es zeigt sich: Auch wenn zwei Strecken mit Lärmschutzwänden geschützt werden müssen, sind bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ sowohl beim Schutzniveau „gesetzlicher Lärmschutz“ als auch beim „Vollschutz“ in der Summe weniger Lärmschutzwände erforderlich als bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“.

	Länge Lärmschutzwände (Schutzniveau „nicht lauter als heute“)	
3,5 km	Zusätzliche Länge der Lärmschutzwände im Vergleich zum Schutzniveau „Vollschutz“)	32,0 km 0 km
	Zusätzliche Länge der Galerien im Vergleich zum Schutzniveau „Vollschutz“)	1,5 km 0 km
13.770 qm	Gesamte Ansichtsfläche der zusätzlichen Wände	144.100 qm

Das ändert sich aber mit der Forderung „nicht lauter als heute“ aufgrund von Lärmschutzwänden entlang der Autobahn

Allerdings erlaubt die reine Summenbildung keinen direkten Eindruck der städtebaulichen Wirkung. Denn vielfach stehen die Wände in Mehrfachreihen – und wenn es östlich und

westlich der Rheintalbahn bereits hohe Wände gibt, dann führen zusätzliche Mittelwände nicht zu einem zusätzlichen Verlust an Stadtbildqualität.

Wie auch aus den anschließenden für das Schutzniveau „Vollschutz“ erstellten Grafiken ersichtlich, lässt sich folgendes **Fazit zum Thema Lärmschutzwände** ziehen:

- Zwischen Autobahn und Güterzugtrasse würden in der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ für einen Großteil der Strecke Wände von größtenteils 5 oder 6 Meter Höhe gebaut werden. Weitere Wände würden östlich der Güterzugstrecke und westlich der Autobahn aufgestellt werden. Es gäbe kurze Stücke einer Galerie bei Kürzell und einer Einhausung bei Malterdingen (je 6,9 m hoch).
- Entlang der Rheintalbahn würden in den dicht besiedelten Ortslagen von Ringsheim, Lahr, Herbolzheim und Kenzingen in beiden Varianten fast durchgängig Schallschutzwände östlich und westlich der Strecke erforderlich. Der Unterschied: Bei der Variante „Neubau Güterzugstrecke an der Autobahn“ wären diese Wände im Schnitt 5 Meter hoch, bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ wären es vielfach Galerien von 8 Meter Höhe mit horizontalen „Krag-Armen“ von bis zu 12 Meter Länge oder auch Einhausungen von 8 Meter Höhe. Außerdem zögen sich hier die Schallschutzwände auch an den Randlagen der Orte entlang.

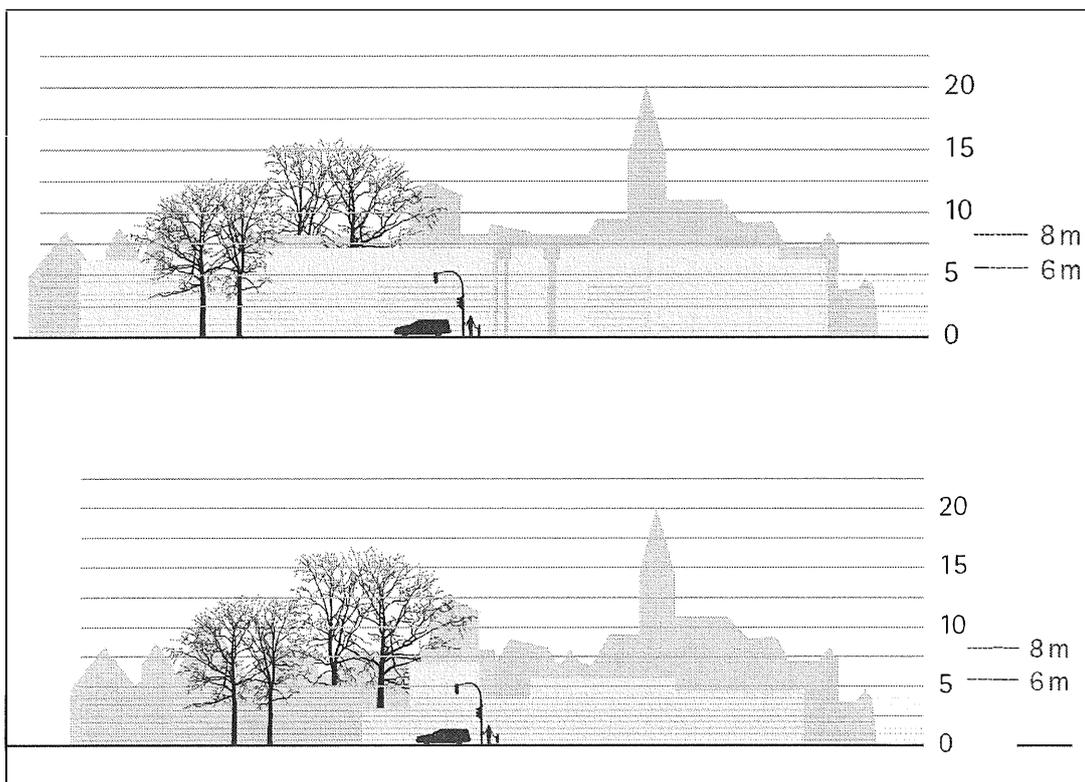
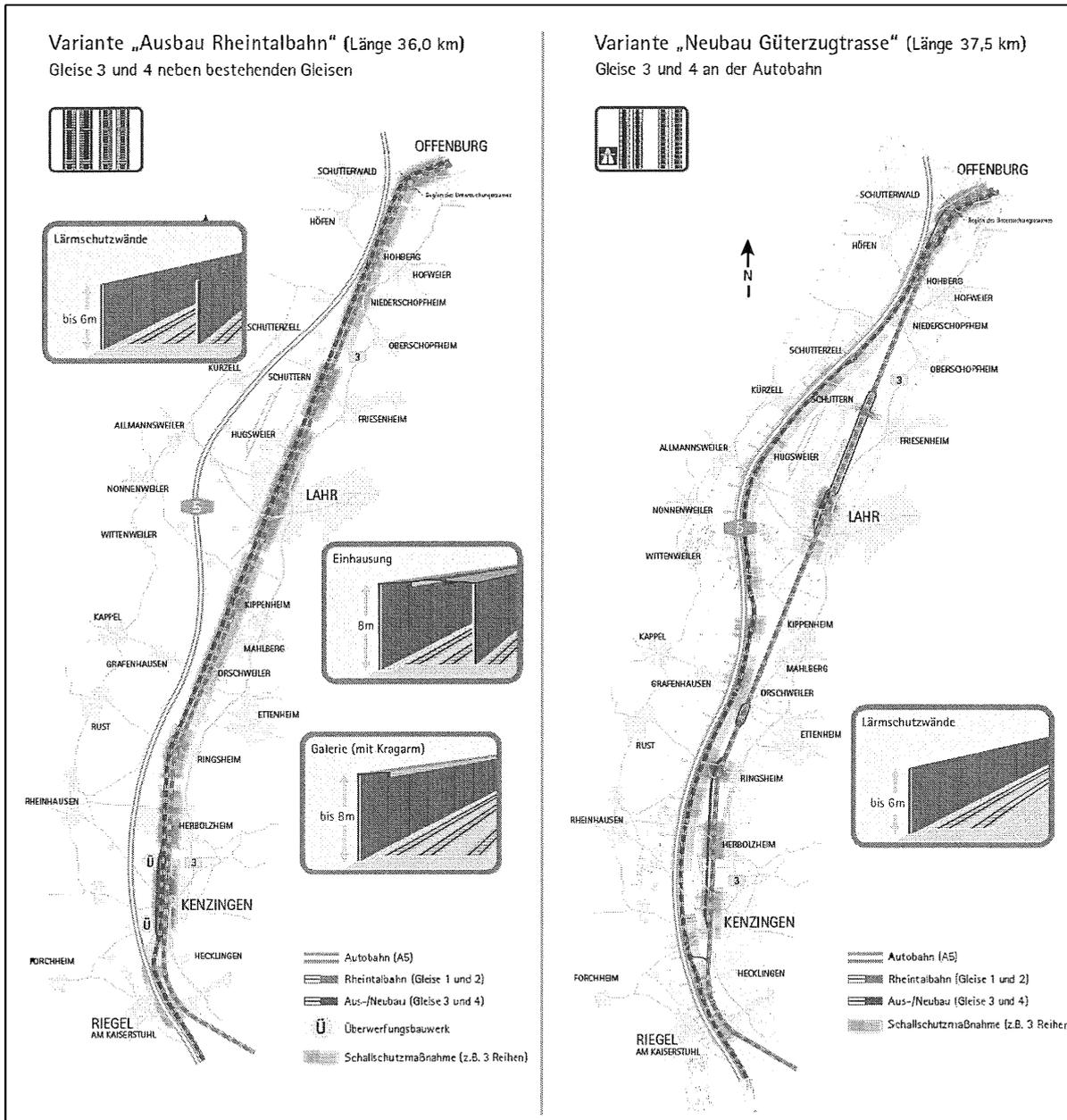


Abbildung: Vergleich der Lärmschutzwände in Lahr bei Schutzniveau „Vollschutz“, oben Variante „Ausbau Rheintalbahn“, unten „Neubau Güterzugtrasse“ (fiktive Silhouette im Hintergrund: Marktplatz Lahr, Länge : Höhe im Maßstab 1 : 4 verzerrt)

- In den kleineren Orten und nur seitlich berührten Orten sowie an der freien Strecke entlang der Rheintalbahn wäre der Unterschied zwischen den Varianten deutlicher: Hier gäbe es bei der Variante „Neubau Güterzugstrecke an der Autobahn“ praktisch keine Lärmschutzwände, bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ wären im Schutzniveau Vollschutz praktisch flächendeckend Wände erforderlich.

Aufgrund der Mächtigkeit der Bauwerke sehen die Kommunen an der Rheintalbahn und die IG BOHR für die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ Probleme bei der Genehmigungsfähigkeit und der technischen Realisierbarkeit. Für derart umfangreiche Lärmschutzbauwerke, insbesondere für derartige Galerien und die Einhausungen, gebe es bisher keine Referenzprojekte der Bahn.



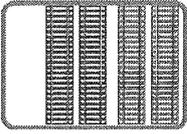
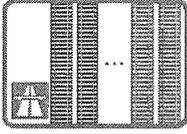
Die Abbildung zeigt die geplante Lage von Lärmschutzwänden beim sogenannten Vollschutz in Verbindung mit dem Anspruch „nicht lauter als heute“. Je dunkler die Flächen, desto mehr parallele Wände (eine, zwei oder auch drei Wände). Außerdem sind den Varianten die typischen Bauwerke zugeordnet.¹⁹

¹⁹ Auch wenn es bei der Variante „Neubau Güterzugstrecke“ kurze Stücke Galerie (Kürzell, Lahr) bzw. Einhausung (Malterdingen) mit an einer Stelle auch 8 Meter Höhe geben würde, so wären ganz überwiegend nur Lärmschutzwände von bis zu 6 Meter Höhe geplant. Dazu kommt: Auch bei der Variante „Neubau Güterzugstrecke“ gibt es aufgrund der Überholstrecken Abschnitte mit vier parallelen Gleisen (z.B. in Lahr) und Mittelwänden.

4.3. Kosten

Ob die Bahn mit Maßnahmen über den gesetzlichen Lärmschutz hinausgeht und wenn ja, in welchem Maße, ist nicht zuletzt eine Kostenfrage. Dabei sind ja bereits die Baukosten für die Bahnstrecken sehr unterschiedlich. Im einen Fall wird eine bestehende Strecke ergänzt (Variante „Ausbau Rheintalbahn“), im anderen Fall wird eine neue Strecke gebaut und die bestehende Strecke erneuert (Variante „Neubau Güterzugtrasse“).

Die folgenden von der Bahn abgeschätzten Kosten beziehen sich auf den Kostenstand 2013 [1]

	Baukosten inkl. Maßnahmen für das Schutzniveau „gesetzlicher Lärmschutz“	
673 Mio. €	Baukosten freie Strecke inklusive gesetzlichem Lärmschutz	945 Mio. €

Die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ würde günstiger, wenn der neue Bundesverkehrswegeplan die Ausbaugeswindigkeit für ICEs von 250 km/h auf 230 km/h oder gar 160 km/h festlegen würde – so wie von der IG BOHR gefordert. Bei einer Ertüchtigung der bestehenden Gleise an der Rheintalbahn auf 230 km/h koste die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ 400 Mio. EUR weniger als von der Bahn angesetzt. Mit den geringeren Geschwindigkeiten verliere man auf dem Streckenabschnitt nur wenig Zeit (1,5 Minuten bei 200 km/h, 31 Sekunden bei 230 km/h), könne aber im Fall der Variante „Neubau Güterzugstrecke an der Autobahn“ auf einen kompletten Umbau der bestehenden Gleise der Rheintalbahn verzichten. Und auch die Bauphase sei dann sehr viel weniger belastend. Die Bahn führt dagegen aus, dass die 250 km/h nicht nur per geltendem Bundesverkehrswegeplan vorgegeben seien, sondern dass der mit der Schweiz koordinierte Halbstundentakt der ICEs nur mit dieser Geschwindigkeit machbar sei. Außerdem seien auch bei geringeren Ausbaugeschwindigkeiten teure Erneuerungen an der bestehenden Strecke erforderlich, so könne man etwa bei Ausbaugeschwindigkeit 200 km/h statt der von der IG BOHR benannten 400 Mio. € nur 35 Mio. EUR sparen, allerdings unter Aufgabe der Projektziele und unter Verzicht auf den Ausbau der bestehenden Bahnhöfe entlang der Strecke. Diese würden dann in heutigen Zustand bleiben. Dass dieser Wert nicht höher ist, liegt laut IG BOHR daran, dass die die Bahn von länger dauernden Überholvorgängen ausgeht, wofür mehr viergleisige Strecken nötig würden. Dies wird von der IG Bohr mit Verweis auf Fahrzeitsimulationen bestritten.

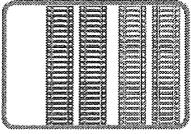
Für die neue Güterzugstrecke an der Autobahn sieht die Bahn Probleme bei der Genehmigungsfähigkeit. Sie geht davon aus, dass wenn überhaupt diese Variante nur mit teuren zusätzlichen Baumaßnahmen genehmigungsfähig ist. Die Bahn spricht in ihrem Erläuterungsbericht von 2 „bergmännischen Tunnelbauwerken) mit den jeweils davor liegenden Rampenbereichen“, deren Investitionskosten sie mit ca. 380 Mio. € berechnet [1]. Allerdings weisen die Naturschutzbehörden darauf hin, dass die Bahn bei der Planung des Abschnittes südlich von Riegel selbst davon ausgehe, dass man den Vorgaben des Naturschutzrechts auch ohne solche Tunnel gerecht werden könne (siehe ausführlich dazu in Kap. 4.5)

Die IG BOHR weist auf weitere Aspekte hin: Lärmschutzwände müssten über 25 Jahre abgeschrieben bzw. erneuert werden, dies schlage bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ deutlich höher zu Buche. Außerdem habe mittlerweile die Lärmsanierung im Bestand begonnen. Dieser Lärmschutz müsse nicht mehr gebaut werden und sollte daher, so die Forderung, bei den Kostenschätzungen abgezogen werden. **Nach den Zahlen der Bahn beträgt der Kosten-Unterschied zwischen beiden Varianten 272 Mio. EUR.**

Die Kosten für die Variante Riegel bewegen sich im Fall des gesetzlichen Schallschutzes geringfügig über denen der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ (knapp 2 % teurer). Bei der Strategie „Vollschutz“ ist diese Variante etwa um das selbe Maß günstiger.

Allerdings hat der Projektbeirat beschlossen: Der gesetzliche Lärmschutz reicht nicht aus, man will zusätzlichen Lärmschutz. Zur Lösung dieses Problems hat die Bahn die Mehrkosten kalkuliert („Vollschutz“ siehe Kap. 4.1).

Auch für die Strategie „nicht lauter als heute“ wurden die über den „Vollschutz“ hinausgehenden Kosten errechnet.

	Mögliche Zusatzkosten Zusätzlicher Lärmschutz	
250 Mio. €	zusätzlicher Lärmschutz zur Vermeidung passiven Lärmschutzes („Vollschutz“)	15 Mio. €
10 Mio. €	zusätzlicher Lärmschutz „nicht lauter als heute“	88 Mio. €

Für das hohe Schutzniveau verringert sich die Differenz zwischen den Varianten deutlich.

Der Projektbeirat hat sich für den nördlich liegenden Abschnitt auf einen Tunnel für die Güterzüge unter Offenburg geeinigt. Dadurch entstehen hohe Anschlusskosten. Diese sind für die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ beim gesetzlichen Lärmschutz teurer als bei der Variante „Neubau Güterzugstrecke“.

Jetzt geht der Streit darum, ob man diese Zusatzkosten dem Tunnel Offenburg oder der Strecke zwischen Offenburg und Riegel zuschlägt. Die Vertreter der Grafenhausener Erklärung erklären, dass sie dem Tunnel Offenburg nicht zugestimmt hätten, wenn sie davon hätten ausgehen müssen, dass die dadurch entstehenden Mehrkosten der Strecke Offenburg-Riegel zugerechnet würden. Der Projektbeirat habe beschlossen, dass sie zum Tunnel Offenburg gehören. Die andere Seite macht deutlich, dass diese Kosten tatsächlich anfallen, egal wo sie angerechnet werden - und dass bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ höhere Kosten für diesen Anschluss anfallen, die die Kostenvorteile dieser Variante wettmachen würden.

Zum Vergleich: Der Tunnel Offenburg wird insgesamt mit 1,350 Milliarden (bei Variante „Ausbau Rheintalbahn“) bzw. mit 1,135 Mrd. EUR (bei Variante „Neubau Güterzugtrasse“ kalkuliert - Kostenunterschied: 215 Mio. EUR.

Zum Aufbringen der Kosten für zusätzlichen Lärmschutz ist die Bahn nicht verpflichtet. Eine Finanzierung ist dann möglich, wenn die Bundesregierung bzw. der Bundestag dies beschließt.

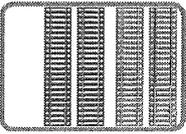
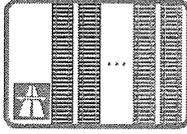
4.4. Unfall-Risiko²⁰

Ein von der Bürgerprotest Bahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen in Auftrag gegebenes Gutachten [12] untersucht anhand beispielhafter Gefahrstoffe die Auswirkungen, die ein Unfall hätte – für beide Varianten. Mangels statistischer Unterlagen über die entlang der Rheintalbahn transportierten Stoffe wählt das Gutachten beispielhafte Stoffe auf. Dazu gehören Stoffe, die bereits in der Vergangenheit bei Gefahrgutunfällen der Eisenbahn freigesetzt wurden – sowie besonders gefährliche Stoffe, mit denen eine „worst-case-Abschätzung“ durchgeführt wird.

Über die Wahrscheinlichkeit derartiger Unfälle sagt das Gutachten nichts aus, es beschreibt die Auswirkungen eines angenommenen Unfalls. Dafür wird in den Stellungnahmen zu diesem Gutachten [13] und [14] über die Wahrscheinlichkeiten von Unfällen heftig debattiert. Auch die Bahn fordert Wahrscheinlichkeitsaussagen. Dagegen berufen sich die Gegner der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ darauf, dass Unfälle stattfinden, sie benennen als Beispiel den schweren Güterzugunfall in Müllheim/Baden vom 20. Mai 2011.

Das Gutachten nimmt als Beispiel eines angenommenen Unfalls einen mit Chlor gefüllten Kesselwagen, aus dem nach einem Unfall Chlorgas ausströmt. Ist der überwiegende Teil der ca. 60 Tonnen (t) Chlor eines großen Kesselwagens nach 10 Minuten ausgeströmt und hat sich über eine Fläche von 13 ha verteilt, ist dem Gutachten zufolge mit 60 Soforttoten zu rechnen,

Je nach gewähltem Gefahrstoff nennt das Gutachten Distanzen, innerhalb derer es zu tödlichen Konzentrationen kommen kann – genannt werden 500 und 1.500 Meter.

	Einwohner im Abstand von der Güterzugtrasse	
23.600	500 Meter	2.400
47.000	1.500 Meter	15.700

Neben der Anzahl der Einwohner sind die innerhalb der genannten Abstände befindlichen Schulen und Kindergärten zu betrachten.

Dazu kommen im Fall der autobahnparallelen Güterzugstrecke die betroffenen Autofahrer, deren Zahl sich aber schwer einschätzen lässt. Der NABU Ettenheim schätzt, dass mehrere 100 Menschen auf der Autobahn im Falle des beschriebenen Unfalls direkt betroffen seien.

Außerdem sind die Bedingungen hinsichtlich Evakuierung und Rettung unterschiedlich: Im dicht besiedelten und noch mit Lärmschutzwänden abgegrenzten Gebiet kommen laut

²⁰ Die Region fordert vor dem Hintergrund des schweren Güterzugunfalls in Müllheim/Baden am 20. Mai 2011, die Sicherheit bei Gefahrguttransporten nicht mehr ausschließlich als sog. technischen Belang, sondern den „Schutz der Bevölkerung vor Gefahrgutunfällen“ mit hoher Priorität als Planungskriterium in die weitere Prüfung der Trassenvarianten mit einzubeziehen. Trotz der Forderung des Projektbeirats am 05.03.2012, 04.03.2013 und 14.07.2014 habe die DB AG diesen Aspekt bislang nicht aufbereitet. Die Bahn erläutert, dass sie aktuell eine Risikobewertung von Gefahrguttransporten gemäß dem Auftrag des Projektbeirates erarbeite und die Ergebnisse in der nächsten Sitzung vorstellen werde. Verglichen werde die Planung der DB „Ausbau Rheintalbahn“ mit der „autobahnparallelen Güterzugstrecke“.

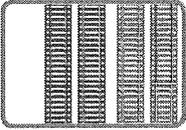
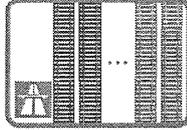
Gutachten Hilfskräfte schwerer an die Verletzten heran, außerdem könnten sich giftige Gase nicht so wie auf freiem Feld auflösen (weniger Luftbewegung).

Das Gutachten kommt zusammenfassend zu dem Schluss, „dass unter dem Aspekt Gefahrstoffe die Risiken und Schadenspotentiale im Fall der an der Autobahn verlaufenden Trasse deutlich geringer sein dürften (S. 41).“

Die Bahn führt hierzu aus, dass die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn sehr sicher und die Unfallrate entsprechend gering sei. Die geringe Anzahl von Unfällen beim Transport gefährdender Stoffe unterstreiche den hohen Sicherheitsstandard der Eisenbahn. Aufgrund des geringeren Risikos im Vergleich zum Straßentransport würden bereits seit 1970 gefährliche Güter von bestimmten Mengen an wegen des größeren Unfallrisikos beim Straßentransport grundsätzlich auf die Bahn bzw. das Binnenschiff verwiesen.

4.5. Naturschutz

Während an der Rheintalbahn vergleichsweise weniger schützenswerte Natur gestört würde, trifft man mit der Güterzugstrecke entlang der Autobahn in größerem Maßstab auf europäische Schutzgebiete.

	Inanspruchnahme von Schutzgebieten	
0,55 ha	Europäischer Habitatschutz (FFH-Gebiet)	3,77 ha
2,92 ha	Europäischer Vogelschutz (Vogelschutzgebiet)	18,34 ha

Zu der Zahl von 18 ha in Anspruch genommenes Schutzgebiet merkt die IG BOHR an, dass dies rechnerisch nicht stimmen kann. Die Trasse der Güterstrecke entlang der Autobahn führe über eine Länge von 4,8 km durch das Vogelschutzgebiet. Bei 10 Meter Abstand zur Autobahn und 8 Meter Breite des Bahnkörpers ergäben dies nur etwa die Hälfte an Fläche.

Laut Deutscher Bahn werden die europäischen Schutzgebiete bei der Variante „*Neubau Güterzugtrasse*“ erheblich beeinträchtigt. Rohrweihe, Neuntöter, Schwarzkehlchen und weitere Vogelarten sowie auch Libellen und Schmetterlinge würden Teile ihrer Lebensräume verlieren. Diese erheblichen Beeinträchtigungen seien auch unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nicht auszuschließen. Man könne sich zwar vorstellen, zur Vermeidung der Schäden zwei Tunnel für die Güterzugstrecke zu bauen:

- Tunnel (Nord) im Vogelschutzgebiet Kinzig-Schutter-Niederung und im FFH-Gebiet Untere Schutter und Unditz auf ca. 2,5 km Länge,
- Tunnel (Süd) im Vogelschutzgebiet Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust und im FFH-Gebiet Taubergießen, Elz und Ettenbach auf ca. 2,3 km Länge.

Diese seien aber aufgrund ihrer zusätzlichen Kosten (ca. 380 Mio. €) nicht zumutbar [1].

Angesichts der nicht vermeidbaren Erheblichkeit müsse man daher eine naturschutzrechtliche Ausnahme beantragen. Diese bekomme man aber nur, wenn es „keine zumutbare Alternative“ gibt. Diese gibt es laut Bahn aber in Form der Variante „*Ausbau*“

Rheintalbahn“. Von daher – so die Bahn – besteht die Gefahr, dass ein Betroffener oder ein Naturschutzverband gegen die Güterzugstrecke entlang der Autobahn erfolgreich vor Gericht zieht. Aus Sicht der Bahn stellt die Beeinträchtigung der Schutzgebiete also ein erhebliches rechtliches Risiko für die Variante „*Neubau Güterzugtrasse*“ dar.

Die Naturschutzbehörden des Regierungspräsidiums und der Landratsämter weisen darauf hin, dass zwar mit der neuen Güterzugtrasse an der Autobahn Beeinträchtigungen europäischer Schutzgebiete zu erwarten seien - in deutlicherem Maße als bei der Variante „*Ausbau Rheintalbahn*“. Diese könnten aber durch geeignete (vorgezogene)

Maßnahmen vermieden oder kompensiert werden. Außerdem gehe die Bahn bei der Planung des Abschnittes der Rheintalbahn südlich von Riegel durch Gebiete, in denen eine Wiederherstellung der Natur deutlich schwerer sei, selbst davon aus, dass man den Vorgaben des europäischen Naturschutzrechts gerecht werden könne.

Für den Fall, dass sich nach intensiver Prüfung herausstelle, dass vorgezogene Vermeidungsmaßnahmen nicht ausreichen sollten, weisen die Naturschutzbehörden auf Folgendes hin:

Vorgezogene Maßnahmen

Die höhere Naturschutzbehörde (RP Freiburg) nennt als Beispiel: Dort wo in Zukunft an der Autobahn möglicherweise die Güterzüge fahren werden, gebe es in der Tat derzeit Horste (Nester) der Rohrweihe. Diese seien aber nur Ausweichhorste. Die Vögel lebten vor allem westlich der Autobahn. Würde man sie dort durch die Neuanlage und Optimierung von Feuchtflecken mit Schilfbeständen unterstützen, wäre der Eingriff im Osten der Autobahn nicht mehr erheblich [8].

Die Bahn bezweifelt, dass mit vorgezogenen Maßnahmen die Erheblichkeitsschwelle unterschritten werden könne. Hierfür würden nach der Rechtsprechung strenge Anforderungen an die Wirksamkeit gelten, die vorher nachgewiesen werden müssten. Dies führe zu zusätzlichen Projektrisiken und zeitlichen Verzögerungen.

- Die Naturschutzbehörden schließen aus, dass naturschutzfachliche Gesichtspunkte ein K.O.-Kriterium für die Variante „*Neubau Güterzugtrasse*“ seien.
- Es sei eine Ausnahmeprüfung erforderlich, in der die Gewichtung der für und gegen diese Variante sprechenden Gesichtspunkte einschließlich des Naturschutzes entscheidend sei. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen müssten in diesem Fall ausgeglichen werden (mit sog. Kohärenzmaßnahmen, die die negativen Auswirkungen auf den betroffenen Lebensraum und die betroffenen Arten ausgleichen). Dieser Ausgleich sei aber zweifellos möglich.

Die Bahn hält dagegen, dass völlig offen sei, ob Flächen für voraussichtlich umfangreiche Kohärenzmaßnahmen überhaupt zur Verfügung stünden, selbst wenn man den „*Ausbau Rheintalbahn*“ als unzumutbare bzw. auszuschneidende Alternative ansehen würde – was die Bahn so nicht teilt.

Die IG BOHR verweist auf den Präzedenzfall Freiburger Mooswälder. Mit Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sei es dort zwar nicht gelungen, für alle betroffenen Arten unter die Erheblichkeitsschwelle zu kommen. Es habe aber „im überwiegenden öffentlichen Interesse“ eine Ausnahmegenehmigung gegeben, weil die alternative Trassenführung durch die Wohnbebauung als nicht zumutbar verworfen worden sei.

Die Anhörungsbehörde des Regierungspräsidiums weist darauf hin, dass bei einer Ausnahmeprüfung die Ziele einer Güterumfahrung zu beachten sind: Angenommen die Bahn beantrage die neue Güterzugtrasse, dann tue sie das mit dem Hauptziel der Entlastung der Orte an der Rheintalbahn durch eine Güterumfahrung. Die Wahl der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ sei ein Verzicht auf dieses Hauptziel. Ob dieser Verzicht verlangt werden könne, entscheide sich ebenfalls anhand einer Gewichtung der Vor- und Nachteile. Eine Prüfung der Bahn unter Berücksichtigung dieses Umstands sei aber bisher nicht erfolgt.

Die Anhörungsbehörde gibt mit diesem Hinweis keine Einschätzung zum Ergebnis der Ausnahmeprüfung und zur rechtlichen Machbarkeit der Varianten ab und kann dies auch nicht, da sie zur Ergebnisoffenheit und Unvoreingenommenheit verpflichtet ist.

Zur Frage, wie groß die Beeinträchtigungen sind, ob die Daten ordentlich aufbereitet sind, welchen naturschutzfachlichen Wert die Flächen haben und ob vorgezogene Maßnahmen zur Verminderung der Beeinträchtigung möglich und wirksam sind, gibt es vielfältige fachliche Diskussionen (siehe dazu [8], [9], [10]).

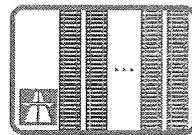
- Die Bahn sagt: Die Wirkung der angesprochenen Maßnahmen zur Minderung und Kompensation sei nicht nachgewiesen und die Bedeutung der entlang der Autobahn betroffenen Lebensräume nicht hoch genug einzuschätzen. So werde allein der Kaiserswald entlang der A5 auf einer Länge von fünf Kilometern zerschnitten; aus naturschutzfachlicher Sicht sei seine große Bedeutung als Auenwald, als Brutgebiet von sechs Brutvogelarten aus dem Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie sowie für Fledermäuse bekannt. Außerdem seien die neu entdeckten Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling hochrangig gefährdet. Eine neue Güterzugtrasse entlang der A5 würde nicht nur bedeutende Lokalbestände zerstören, sondern auch den Austausch zwischen den Populationen westlich und östlich der A5 weiter einschränken und möglicherweise weitgehend unterbinden. Unabhängig davon könne eine erhebliche Beeinträchtigung auch schon deshalb nicht ausgeschlossen werden, weil es zu einer großen Flächeninanspruchnahme insbesondere der Vogelschutzgebiete Kinzig-Schutter-Niederung und Elzniederung komme. Die bestehenden Schwellenwerte würden um ein Vielfaches überschritten. Die insoweit bewirkte Verkleinerung des Gebiets sei nach der einschlägigen Rechtsprechung als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.
- Die andere Seite führt aus: Die langfristige Prognose für die lokale Population zwischen Herbolzheim und Kenzingen sei sehr schlecht, da keinerlei Habitatflächen mit sehr guter Qualität vorhanden seien und kein Schutzmanagement zur Erhaltung der Population bestehe. Aus diesen Gründen sei der Erhaltungszustand der lokalen Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings zwischen Herbolzheim und Kenzingen aktuell als schlecht und im Sinne der FFH-Richtlinie als ungünstig zu bezeichnen. Eine Schutzwürdigkeit des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings im Sinne eines FFH-Gebietes sei im aktuellen Zustand nicht gegeben. Bei Umsetzung von geeigneten Schadensvermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ließen sich jedoch bei beiden Trassenvarianten alle Konflikte so weit minimieren, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen mehr zu erwarten sind“.

4.6. Weiteres

Flächenverbrauch

Die Güterzugstrecke an der Autobahn würde in einem durchschnittlichen Abstand von 18,50 Metern an der Autobahn vorbei führen. Im Bereich der Anschlussstellen Lahr, Ettenheim, Ringsheim/Rust und Herbolzheim würde der Abstand auf 25 Meter vergrößert, damit die Autobahnrampen über die Gleise führen können bzw. die Ein-/Ausfädelspur zwischen der Auto- und Eisenbahn Platz hat. Weitere Aufweitungen wären nötig zur Umfahrung von zwei Parkplätzen (bis zu 75 bzw. bis zu 100 Meter) und der Raststätte Mahlberg (um bis zu 164 Meter).

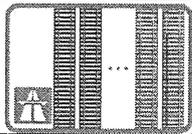
Es ergibt sich folgender Flächenverbrauch, wobei zu beachten ist, dass dabei der Platzbedarf für einen möglichen sechsspurigen Ausbau der A 5 bereits abgezogen wurde, da dieser nicht der Güterzugtrasse zuzurechnen ist.

	<p>Hier benötigt man 142 Hektar, etwa drei Viertel davon landwirtschaftliche Fläche. Es geht um wenig Wald.</p>	<p>Hier benötigt man 239 Hektar, etwa 70 % davon landwirtschaftliche Fläche und 12 % Wald.</p>	
---	---	--	---

Der rechnerische Unterschied zwischen beiden Varianten: 97 Hektar, das ist eine Fläche von etwa 1 km Länge und 1 km Breite. Diskutiert wird zusätzlich vor allem die Qualität der Flächen, die in Anspruch genommen würden (siehe dazu Kapitel 4.5). Die IG BOHR verweist darauf, dass der größere Flächenverbrauch der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ zum überwiegenden Teil auf die Ertüchtigung der bestehenden Rheintalbahn, vor allem auf Überholbahnhöfe zurückzuführen ist, die man nur bei Tempo 250 km/h benötigt. Würde man von geringeren Geschwindigkeiten ausgehen, hätte die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ den höheren Flächenbedarf, v.a. wegen der Überwerfungsbauwerke. Letztere führen laut Landesverband des BUND zu einer Entwertung der Landschaft. Den Flächenverbrauch der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ ließe sich laut BUND vermindern, wenn man den Abstand von der Autobahn verringere.

Zerschneidung landwirtschaftlicher Gebiete

Laut Erläuterungsbericht der Bahn [1] ergeben sich für die einzelnen Varianten folgende Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Flächen.

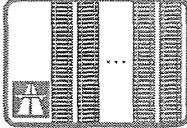
	<p>Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen</p>	
<p>2,0 km im Bereich Kenzingen / Riegel</p>	<p>Zerschneidung</p>	<p>2,6 km in den Bereichen Schutterwald und Kenzingen</p>
<p>0</p>	<p>Flächen in Insellage</p>	<p>0,5 km durch Umfahrung des Autobahnparkplatzes auf Gemeindegebiet Hohberg 0,8 km durch Umfahrung Raststätte Mahlberg 0,7 km durch Umfahrung des neuen Autobahnparkplatzes im südlich angrenzenden Abschnitt.</p>

Eine „Zerschneidung“ bedeutet, dass zusammenhängende Flächen durchschnitten werden. Die IG BOHR ergänzt zur Variante „Ausbau Rheintalbahn“, dass hier nicht nur eine Zerschneidung stattfindet, sondern auch eine Zerstörung der installierten Bewässerungsanlagen.

Mit „Flächen in Insellage“ ist gemeint, dass Flächen nicht mehr einfach erreicht werden können. Beides bedeutet Nachteile für die landwirtschaftliche Nutzung. Die IG BOHR merkt dazu an, dass bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ der Flächenverbrauch auch zurückgehe auf die Anlage eines „überdimensionierten Parkplatzes, der der Strecke Riegel – Freiburg und nicht Offenburg - Riegel geschuldet ist“.

Bauphase

Die beiden Varianten unterscheiden sich in der Frage, wie gebaut wird und welche Belastungen dabei auf die Bevölkerung zukommen.

	Aspekte bei der Bauphase	
Nur in den Ortslagen.	Wo findet die Belastung während des Baus statt?	In den Ortslagen und an der Autobahn.
In den Ortslagen müssen in bereits enge Passagen zusätzliche Gleise und hohe Lärmschutzwände gebaut werden.	Wie aufwändig ist die Bauphase?	Hier muss zuerst die neue Güterzugstrecke entlang der Autobahn gebaut werden. Dafür müssen die Auffahrten der östlichen Seite der Autobahnen verlegt werden. Dann müssen die Gleise der alten Rheintalbahn ertüchtigt werden. Die Baumaßnahmen in den Ortslagen sind teilweise vermutlich weniger belastend, da nicht überall zusätzliche Gleise und hohe Lärmschutzwände erforderlich wären.

Während die Bahn im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ in der Bauphase von einer Vollsperrung der Rheintalbahn ausgeht (ICEs müssen während der Bauphase über die neue Güterzugtrasse geführt werden, Regionalbahnen würden vermutlich durch Busse ersetzt), stellt die IG BOHR dies in Frage: Es sei zu überlegen, ob sich auf der Rheintalbahn ohne Güterzüge und ICE's, die auf der neuen Autobahnparallelen fahren könnten, in dieser Bauphase ein in Teilbereichen eingleisiger Betrieb des Nahverkehrs machen ließe. Laut IG BOHR werden die Baustellen im Fall der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ die Anwohner sehr viel stärker beeinträchtigen. Es würde über acht Jahre auch nächtlichen Baustellenlärm geben mit Signallampen, Erschütterungen und Schäden an Gebäuden, Staub und Schmutz durch Gebäudeabrisse und LKW-Verkehr innerorts. Es seien Vollsperrungen und Umleitungen sowie Sperrung von Bahnhöfen zu erwarten. Während hier innerörtliche Baustraßen mit hoher Belastung der Anwohner zu erwarten seien, gebe es im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse an der Autobahn“ Baustellenlärm außerhalb der Wohnbebauung, Umleitungen und Tagesbaustellen.

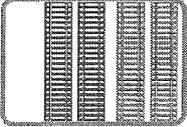
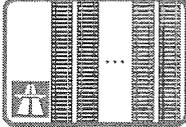
Dagegen weisen die Vertreter der Grafenhausener Erklärung darauf hin, dass es mit der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ zwei Baustellen geben werde: Die gleichen Belastungen an der Rheintalbahn wie bei der Variante „Neubau Rheintalbahn“ und zusätzlich Baustellen an der Autobahn. So werde es eine Verdopplung der Belastungen geben. Denn auch die Einschränkungen durch Baumaßnahmen an der Autobahn würden gravierend sein: Durch die Sperrung von Auffahrten und Baumaßnahmen an der Autobahn seien lange Staus vorprogrammiert.

Während die Bahn davon ausgeht, dass die Belästigungen durch Baustellen auch bei Maximal-Tempo 200 oder 230 km/h annähernd genauso erheblich seien, wie bei Maximal-Tempo 250 km/h, äußert die IG BOHR, dass die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ sehr viel weniger belastend wäre, wenn man sich von dem Ziel „Tempo 250 km/h für die ICEs“ lösen würde. Würde man sich auf 230 km/h oder auf 160 km/h beschränken, müssten die bestehenden Gleise nur leicht ertüchtigt werden. Es gäbe dann kaum Baustellen in den Ortslagen.

Auswirkungen auf das Kleinklima

Die Lärmschutzwände, -galerien und Einhausungen (Verlauf Nord-Süd) können bestehende Luftströmungen stören, da sie quer zur Haupt-Strömungsrichtung (Ost-West) geplant sind.

- Sie können dazu beitragen, dass Kaltluft nicht ungehindert abfließt. Das kann zu „Kaltluftseen“ führen. Möglicherweise gibt es dort dann häufiger Frost.
- Außerdem wird die Luft in den besiedelten Gebieten weniger gut ausgetauscht (Austausch Frischluft, Abtransport von Luftverunreinigungen).

 <p>Hier sind bereits für den gesetzlichen Lärmschutz Lärmschutzwände und Galerien auf 84 % der Strecke geplant. Diese reichen z.T. bis zu 10 Meter über Geländehöhe. Dazu kommen die hohen Überwerfungsbauwerke.</p>	 <p>Bereits für den gesetzlichen Lärmschutz sind ein Viertel der Strecke entlang der Rheintalbahn und 60 % entlang der Güterzugstrecke mit Lärmschutzwänden versehen – mit geringerer Höhe.</p>
<p>Die Wände wirken stark als Barriere, da die Bahnstrecke nah an die Vorbergzone heranreicht. Dadurch sind auch verstärkt die weniger weit reichenden Hangabwinde betroffen.</p> <p>Neben den Lärmschutzwänden sind hier auch die beiden langen schrägen Brücken zum Gleiswechsel (Überwerfungsbauwerke) bei Kenzingen in Verbindung mit den unmittelbar angrenzenden Lärmschutzwänden wirksam.</p> <p>Die Auswirkungen sind deutlich größer als bei der anderen Variante.</p>	<p>Wo die Autobahn nahe an der bestehenden Rheintalbahn liegt, sind die Auswirkungen der Lärmschutzbauwerke ähnlich</p> <p>Weil man sich ansonsten etwas weiter weg vom Schwarzwald bewegt und die Wände weniger hoch sind, wirken sie weniger als Barriere.</p>

Dazu kommt, dass die Lärmschutzwände bei schräg stehender Sonne dazu führen, dass die Nachbarschaft stärker beschattet wird – insbesondere wenn sie die Nachbarhäuser in der Höhe überragen.

Güterverkehrszentrum

Damit Güter auf der Schiene transportiert werden können, müssen sie von Lkws auf die Waggons umgeladen werden. In Baden-Württemberg gibt es derzeit in Freiburg ein Güterverkehrszentrum, in dem das geschieht. Dieses soll aber geschlossen werden.

Die Stadt Lahr weist darauf hin, dass es beim Flugplatz Lahr ein dafür gut geeignetes Gelände gebe. Würde man die Güterzüge entlang der Autobahn fahren lassen, könnten An- und Abtransporte auf kurzem Wege problemlos und ohne Störungen für die Wohnbevölkerung abgewickelt werden. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie ist von der EU finanziell gefördert worden.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein weist auf die regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkte (Arbeitsplätze, regionale Wertschöpfung) und auf die Position des zuständigen Landesverkehrsministers hin. Dieser habe – unter dem Vorbehalt, dass der Projektbeirat sich für die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ entscheide – ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr für den Bereich Südlicher Oberrhein, vorzugsweise Standort Lahr, für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans habe die große Mehrheit der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein die Aufnahme des GVZ Lahr in den Offenlageentwurf beschlossen.

Laut Vertreter der Grafenhausener Erklärung liegen die Flächen in Lahr inmitten landwirtschaftlich genutzter Flur. Es sei keinesfalls sicher, dass dieses genehmigt werde und müsse zuerst einem Raumordnungsverfahren unterzogen werden. Dazu weisen Friesenheim und Meißenheim auf die Gefahr verstärkte Verkehrsbelastung für alle angrenzenden Kommunen hin. Es sei illusorisch, die Andienung der GVZ lediglich über die Autobahn erfolgen zu lassen. Erfahrungsgemäß kürzten die LKWs ihre Strecken ab und belasteten dadurch die umliegenden Orte verstärkt. Außerdem gebe es ein eigenes GVZ der Fa. Mosolf zwischen Lahr und Kippenheim, das einen Anschluss an die Rheintalbahn habe und dessen Ausbau geplant sei.

Wirkungen auf die Wirtschaft

Die Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein spricht sich klar für die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ aus, denn eine von ihr durchgeführte Firmenbefragung habe ergeben, dass an der Autobahn weniger Betriebe von der Baumaßnahme und ihren Auswirkungen betroffen sind als bei der Variante „Ausbau Rheintalbahn“.

Wie gut wird der Betrieb funktionieren?

Die Bahn zieht die Variante vor, bei der vier Gleise direkt nebeneinander liegen. Der Grund: größere Flexibilität und höhere Zuverlässigkeit: Zwischen zwei ICEs könne man immer mal wieder auch einen Güterzug fahren lassen. Wenn die Güterzüge auf einer gesonderten Strecke entlang der Autobahn fahren, dann geht das nicht. Hier sei man weniger flexibel. Wenn alles nach Plan laufe, dann sei bei beiden Varianten ein störungsfreier Betriebsablauf möglich. Aber wenn es zu Verspätungen der ICEs oder der Regionalbahnen komme, könne man das aufgrund der fehlenden Flexibilität bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ weniger ausgleichen – und es kann laut Bahn zu Folgeverspätungen kommen, siehe [1]). Die Autobahnparallele sei aus Sicht der Bahn

noch nicht so tiefgehend untersucht und optimiert, das man von einer gleichwertigen Nutzbarkeit gegenüber der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ sprechen könne. Es sei nicht ausgeschlossen, dass hierfür die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ noch optimiert werden müsse.

Kritiker sagen dagegen, es sei zu bedenken, dass eine Verflechtung lediglich im Bereich von Weichen möglich sein werde. Diese würden sich nicht an jeder beliebigen Stelle der Strecke befinden. Darüber hinaus müssten die Zeitfenster auf den jeweiligen Strecken ausreichend sein, um eine Durchmischung durchzuführen

Das von der Region in Auftrag gegebene eisenbahnwirtschaftliche Gutachten [7] kommt zu der Einschätzung, dass letztere Aussage nicht für den Güterverkehr gilt. Betrachtet man den gesamten Abschnitt zwischen Offenburg und Basel, dann sieht das Gutachten deutliche Vorteile für den Betrieb mit einer eigenen Güterzugtrasse an der Autobahn. Durch die Trennung von Güter- und Personenzügen würden gegenseitige Behinderungen der verschiedenen Verkehrsarten vermieden und ein homogener, ungestörter Güterzugzulauf auf der autobahnparallelen Trasse sei möglich. Es würden Konflikte bei der Ein-/Ausfädelung im Knoten Kenzingen vermieden und im Normalbetrieb gäbe es keine Wartezeiten für den Güterverkehr. Anders wenn die vier Gleise direkt nebeneinander liegen: hier würden die Wartezeiten für den Güterverkehr mit zunehmendem Verkehrsaufkommen steigen. Im Falle einer Havarie auf der Rheintalbahn hätte das die Sperrung aller 4 Gleise zur Folge, an der Autobahn ließe sich dagegen ein Notbetrieb aufrechterhalten. Laut Landkreis Emmendingen hat das bei der Autobahnparallelen im Bereich Riegel vorgesehene „Notverbindungsgleis“ zwischen Bestandsstrecke und Güterzugstrecke zur Folge, dass bei einer Sperrung der Rheintalbahn der Personenfernverkehr über das Güterzuggleis an der Autobahn fahren und auch immer noch im Freiburger Hauptbahnhof halten könnte. Die Bahn hält dem entgegen, dass das Notverbindungsgleis ggf. in Richtung einer vollwertigen Verknüpfung beider Strecken aufgewertet werden müsse und auch bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ weitere Überholgleise nötig werden könnten.

Nutzbarkeit des Personenverkehrs

Laut IG BOHR werden die Bahnsteige in der Variante „Ausbau Rheintalbahn“ teilweise sehr schmal sein und rückseitig durch sechs Meter hohe Wände begrenzt – eine Folge der hohen Lärmschutzwände und des Versuchs, den Geländeverbrauch gering zu halten. Sogwinde durch die häufig mit 120 km/h durchfahrenden Güterzüge könnten Wartende mitreißen. Dagegen macht die Bahn deutlich, dass die Sogwirkung bei ICEs mit 200 km/h ähnlich hoch sei und erst bei 250 km/h wegen dieser Sogwirkung eigene Gleise erforderlich würden. Aus Sicht der IG BOHR könnten teilweise 100 Meter lange Rampen zu den Bahnsteigen zu nicht zu beaufsichtigenden Orten verkommen. Während der Bauzeit würden die Bahnhöfe für Jahre nicht nutzbar sein.

Dagegen führen die Güterzüge im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ fernab der Bahnhöfe und stellen keine Gefahr für die Bahnkunden dar. Der Personenverkehr würde durch Güterzüge nicht beeinträchtigt. Durch die Schaffung von Überholgleisen könnten die Bahnnutzer ungestört in die Personenzüge einsteigen während ICEs auf den innenliegenden Überholgleisen vorbei fahren. Dies sei aber laut Bahn nur der Fall, wenn die ICEs mit 250 km/h Maximalgeschwindigkeit geplant würden.

Infrastrukturentwicklung

Die Vertreter der Grafenhausener Erklärung weisen auf die Auswirkungen einer neuen Güterzugtrasse auf bereits geplante und teilweise auch gebaute Infrastrukturprojekte hin:

- Die für die Ausbaustrecke bereits aufgeweitete Brücke nördlich von Ringsheim.
- Die Ortsumgehung der Ortschaft Kippenheim (die Gemeinde befindet sich seit 2002 in einem Planfeststellungsverfahren). Bei einer Umplanung der Bahnlinie werde es zu einer Verzögerung der Umgehungsstraße kommen.
- Die Brücke im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Oberschopfheim-Schuttern; laut Aussage der Gemeinde Friesenheim gibt es die Zusage, dass ein Neubau der Brücke im Zuge der bahnparallelen Trasse erfolgt. Die Ortsteile Friesenheim, Oberschopfheim und Schuttern haben bisher keinen aktiven Lärmschutz an der Rheintalbahn. Im Rahmen des Ausbaus der Rheintalstrecke an der bestehenden Strecke haben alle Ortsteile Anspruch auf einen aktiven Lärmschutz. Dieser Anspruch entfiere bei der autobahnparallelen Trasse.
- Mit dem Neubau des 3. und 4. Gleises entlang der bestehenden Trasse wird der Bahnhof in Friesenheim behindertengerecht mit einer neuen Unterführung umgebaut.
- Durch den Neubau des 3. und 4. Gleises entlang der bestehenden Strecke würde der Neubau der Brücke im Zuge der L 118 erforderlich. Im Zuge dieses Neubaus der Brücke sei ein Radweg geplant, der die Radweglücke zwischen Friesenheim und Schuttern schließen und einen sicheren Schulweg garantieren würde. Bei einer BAB-parallelen Trasse fehlt diese Zusage.
- Durch eine autobahnparallele Trasse würde das Naherholungsgebiet Baggersee Schuttern direkt tangiert (bisherige Investitionen laut Gemeinde Friesenheim 3,5 Mio. Euro). Der See müsste teilweise zugeschüttet werden; der Wegfall eines Teils des Naherholungsgebietes und eine Verlärmung des restlichen Teils werden befürchtet. Das Naherholungsgebiet müsste in östlicher Richtung ausgebaut werden.

Erschütterungsschutz

Die Bahn schreibt in ihrem Erläuterungsbericht [1], dass sie übliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz plant (z.B. optimierter Schotteroberbau). Zur Alternative entlang der Autobahn hat sie Untersuchungen zum Erschütterungsschutz „zurückgestellt.“ *„Für die letztendliche Trassenwahl wird das Kriterium als nicht maßgeblich beurteilt.“* (S. 23).

Dass dieses Kriterium keine Rolle spiele, wird von Seiten der IG BOHR kritisch kommentiert, da entlang der Autobahn weniger Erschütterungsschutz notwendig sei und damit ein Kostenvorteil bestehe, der von der Bahn ignoriert werde. Aus Sicht der IG BOHR kommt es weiterhin in unmittelbarer Nachbarschaft von den Gleisen zu schwerwiegenden Erschütterungen, die den Boden verdichten und zu Schäden an Gebäuden führen. Liegen die Gleise sehr nahe an Wohngebäuden kann dies zu erheblichen Immobilienschäden führen. Schon jetzt hätten viele Häuser Risse bekommen.

Feinstaubbelastung

Laut IG BOHR steigt die Feinstaubbelastung im 100 Meter-Korridor von Güterzuggleisen um ca. 25% an. Die in diesem Korridor wohnenden Menschen seien so erhöhter Gesundheitsgefahr ausgesetzt.

Laut Aussage der Bahn sei die Freisetzung von Feinstaub auch abhängig von der Geschwindigkeit der Züge. Die schnellen ICEs in Verbindung mit weniger hohen Schallschutzwänden würden bei der Variante „Neubau Güterzugtrasse“ zu höheren Belastungen führen. Eine Gesundheitsgefahr sei aber durch beide Varianten nicht zu befürchten.

5. Quellen

Der vorliegende Bericht wurde entsprechend dem Auftrag auf der Basis einer Vielzahl vorliegender Dokumente sowie von ergänzenden Gesprächen mit ausgewählten Personen erstellt.

5.1. Dokumente

Das zentrale verwendete Dokument ist die „Zusammenfassung der Untersuchungen gemäß Pflichtenheft Cluster 3, Kernforderung 2 einschließlich der erforderlichen Module“, das die Bahn am 11. November 2013 vorgelegt hat (Erläuterungsbericht mit 64 Seiten) [1]. Darin eingeflossen sind die unter [5] genannten Untersuchungen. Eine verdichtete Auswertung der Ergebnisse findet sich unter [4].

Zusätzlich verwendete Dokumente sind

[2] Stellungnahme der IG BOHR zu diesem Erläuterungsbericht der Bahn vom 31. Juli 2013 (Teile 1 und 2).

[3] Für Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) legt der Bund Verkehrsmengenprognosen für das Jahr 2025 zugrunde. Diese Prognosen stellen für die Bahn eine gesetzliche Berechnungsgrundlage dar. Diese findet Eingang in die Untersuchungen der Bahn.

[4] Bewertungsmatrizen der Bahn zu den Themen Lärm und Kosten („braune“ und „rote Matrix“) sowie die Zusammenfassung dieser beiden Matrizen durch Landrat Scherer.

[5] Untersuchungen der Fa. Fritz Ingenieure zum Thema Lärmschutz, die im Auftrag der Bahn durchgeführt wurden

- Bericht 01751-VVS-1 vom 25.1.2013, 1. Zwischenbericht – Konzeption und Erläuterung einer flächenbezogenen Betroffenheitsanalyse sowie die Ermittlung der betroffenen Einwohner für das Schutzniveau I
- Bericht 01751-VVS-4 vom 18.3.2013, 4. Zwischenbericht – Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen sowie Ermittlung der betroffenen Einwohner für das Schutzniveau III
- Bericht 01751-VVS-6 vom 24.9.2013, 6. Zwischenbericht – Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen sowie Ermittlung der betroffenen Einwohner für das Schutzniveau VI
- Bericht 01751-VVS-6 vom 24.9.2013, 12. Zwischenbericht – Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen sowie Ermittlung der betroffenen Einwohner in Bezug auf die Gesamtlärmuntersuchung für das Schutzniveau VI
- Bericht 01751-VVSG-1, 24.9.2013 (Lärmtechnische Untersuchung

[6] Bautechnische Machbarkeitsprüfung – DB-Güterverkehrstrasse gebündelt mit der BAB A5, Erläuterungsbericht, Pöyry Infra GmbH im Auftrag der Stadt Mahlberg, 2008

[7] Präsentation und Bericht der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung des viergleisigen Ausbaus Offenburg – Basel (Ernst Basler + Partner) vom 20.1.2014 im Auftrag der Region.

[8] Untersuchung zu Auswirkungen der Natura 2000-Gebiete auf die Trassenplanung der BAB-parallelen Variante 1 und der Antragstrasse Maßnahmen zur Vermeidung der Eingriffe in Natura 2000-Gebiete (DB, 2. Dezember 2011), darauf antwortende Stellungnahmen des Regierungspräsidiums vom 18. Mai 2012 und vom 7. Juni 2012, sich

darauf beziehende Stellungnahme des NABU Baden-Württemberg (ohne Datum) sowie weitere Stellungnahmen des RP Freiburg vom 25. Februar sowie vom 15. und 16. Mai 2014 und des Landratsamtes Emmendingen vom 16. Februar 2012

[9] Gutachten zur Betroffenheit besonders geschützter Vogelarten und zur Betroffenheit der Populationen von Ameisenbläulingen in der Elzniederung zwischen Herbolzheim und Kenzingen zum Planfeststellungsverfahren zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel (Streckenabschnitt 8.0) T. Sperle im Auftrag der IG BOHR (2013 / Dezember 2013)

[10] Veröffentlichung zu „Vorkommen und Schutz des Dunklen Wiesenknopf- Ameisenbläulings (*Maculinea nausithous*) in der östlichen Elzniederung bei Kenzingen und Herbolzheim, von K. Westermann in der Zeitschrift „Naturschutz am südlichen Oberrhein“ 7 (2014).

[11] Fragen-Antwortenkataloge 1 und 2 zur Zusammenfassung der Untersuchungen gemäß Pflichtenheft KF2 einschließlich der erforderlichen Module (Fragen aus Januar und März 2014, Antworten DB)

[12] Gutachten „Orientierender Vergleich Gefahrgut - Aus- und Neubau der Rheintalbahn, Beantragte Trasse vs. Autobahn parallele Trasse im Bereich Offenburg bis Riegel“, Prof. K. Kümmerer, 15. Juli 2012, im Auftrag der Bürgerprotest Bahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen

[13]: Stellungnahmen des NABU Ettenheim vom 6. Januar 2013 zum Gutachten Prof. Kümmerer [12]

[14] Stellungnahme der Bürgerprotest Bahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen zur Stellungnahme des NABU[13] vom 28. Januar 2013

Die nicht mit Quellen versehenen kommentierenden Aussagen der einzelnen Akteursgruppen stammen direkt aus dem Mailverkehr mit den Autoren dieses Berichts.

5.2. Unterlagen und Aspekte, die diesem Bericht zugrunde liegen

Die Auflistung und Sortierung der Themen haben die Autoren dieses Berichts zu verantworten, die als externes, neutrales Büro beauftragt wurden, die vorliegenden Gutachten verständlich zusammen zu fassen sowie die unterschiedlichen Bewertungen der Akteure aus der Region wieder zu geben. Auch wenn im Projektbeirat und seinen Arbeitsgruppen bestimmte Themen bislang nicht oder nicht ausführlich diskutiert worden sind, so wurden sie dann in den Bericht aufgenommen, wenn sie für die Meinungsbildung relevant sein können.

Auch die Frage, wer wann Zugang zu welchen Unterlagen hatte und dann dazu in der Lage bzw. nicht dazu in der Lage war, Stellung zu nehmen, wird von verschiedenen Akteuren der Region diskutiert. Die Autoren des vorliegenden Berichts können und wollen derartige Verfahrensfragen nicht kommentieren.

Im Einzelnen wird ausgeführt:

- Vertreter der Grafenhausener Erklärung kritisieren, dass eine gutachterliche Bewertung der Untersuchung der Bahn seitens der betroffenen Gemeinden nicht möglich war, da trotz der Bitte der Gemeinden die Fakten nicht den Gemeinderäten zur Verfügung gestellt worden seien. Die IG BOHR dagegen habe hierzu Gegengutachten [9] erstellt – und diese Gegengutachten fließen in den vorliegenden Bericht ein.
- Vertreter der Grafenhausener Erklärung fordern, das Thema Güterverkehrszentrum Lahr (GVZ, siehe Kap. 4.6) aus dem Bericht herauszunehmen, da es nicht Teil des Projektes sei. Umgekehrt fordern die Befürworter der Variante „Neubau Güterzugtrasse“, dass das GVZ sehr viel ausführlicher dargestellt wird. Es wird im Bericht in Kurzform angesprochen, da es Teil der Argumentationen ist.
- Von Seiten der Bahn wird gefordert, das Thema Unfall-Risiko aus dem Bericht zu nehmen, da es nicht Gegenstand der Diskussion im Unterarbeitskreis gewesen sei. Die BI Bahn an die Bahn fordert ein ausführliches Gutachten zum Thema, bevor man hier Aussagen trifft. Der Projektbeirat hat in mehreren Sitzungen eine Bearbeitung dieses Themas gefordert, die Bahn ist dem noch nicht nachgekommen. Aufgrund der Relevanz des Themas in der öffentlichen Diskussion wird es im vorliegenden Bericht aufgenommen.

Eine grundsätzliche Anmerkung betrifft den Stand des Wissens über die beiden Varianten. Die Variante „Ausbau Rheintalbahn“ wurde bereits sehr viel intensiver untersucht, da die Bahn mit dieser Variante schon eine Planfeststellung beantragt hatte. Für die Variante „Neubau Güterzugtrasse“ ist die Datenlage entsprechend schlechter, was sich z.B. beim Thema Naturschutz zeigt.

5.3. Gesprächspartner

Dassler, Bernd**	DB Netz AG
Diehl, Dr. Roland	IG BOHR
Fuhrmann, Klaus	BI Bahn an die Bahn
Glunk, Clemens*	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 55
Hoffmann, Werner	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilungspräsident Abteilung 2
Hudaff, Matthias	Gesamtprojektleiter, DB Projekt Bau
Hurth, Hanno**	Landrat Kreis Emmendingen
Kaiser, Heike und Ullmann, Svenja*	FRITZ GmbH, Beratende Ingenieure, Gutachter der Bahn
Karlin, Dr. Dieter	Regionalverband Südlicher Oberrhein, Verbandsdirektor
Kastner, Martin*	Grontmij GmbH, Gutachter der Bahn
Kohnen, Guido	IBK - Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.- Ing. Guido Kohnen
Müller, Dr. Wolfgang	Oberbürgermeister der Stadt Lahr
Ohlenroth, Hinrich	Erster Landesbeamter, Landkreis Emmendingen
Paleit, Jochen	Bürgermeister der Gemeinde Kappel- Grafenhausen
Scherer, Frank**	Landrat Ortenaukreis
Schuler, Beate	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg
Stoermer, Dr. Nikolas	Erster Landesbeamter, Ortenaukreis

*: Gutachter / Experten, die zusätzlich zur Begleitkommission angesprochen wurden

** : Zusätzlich vom Moderationsbüro ausgewählter Gesprächspartner

5.4. Besetzung der Gremien am Oberrhein

Im 35-köpfigen **Projektbeirat** sind der Bund, die Bahn, das Land und die Region vertreten:

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
- Regierungspräsidium Freiburg
- Eisenbahn-Bundesamt
- Deutsche Bahn AG
- Landrätinnen und Landräte der betroffenen Landkreise
- Regionalverbände
- Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister, Bürgermeisterinnen und Bürgermeister betroffener Städte und Gemeinden
- Bürgerinitiativen

In der 40-köpfigen Arbeitsgruppe Cluster 3 sind vertreten:

- Landräte (Ortenaukreis, Landkreis Emmendingen)
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
- Regierungspräsidium Freiburg
- Deutsche Bahn AG
- Regionalverband Südlicher Oberrhein
- Oberbürgermeisterin und Oberbürgermeister, Bürgermeister der betroffenen Städte und Gemeinden
- Bürgerinitiativen
- Naturschutzbund NABU (beratend)
- Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband BLHV (beratend)
- Weitere Gutachter und Sachverständige (beratend)

In der 18-köpfigen Unterarbeitsgruppe Kernforderung 2 sind vertreten:

- Landräte (Ortenaukreis, Landkreis Emmendingen)
- Regierungspräsidium Freiburg
- Deutsche Bahn AG (DB Projektbau und DB Netz)
- Regionalverband Südlicher Oberrhein
- Bürgermeister der Städte Lahr und Herbolzheim sowie der Gemeinden Riegel und Kappel-Grafenhausen
- Bürgerinitiativen (IG BOHR / BI MUT, BI Offenburg, BI Mahlberg-Orschweier, BI Herbolzheim-Kenzingen, BI Bahn an die Bahn)
- Naturschutzbund NABU Südbaden
- Ingenieur- und Planungsbüro des Regionalverbandes (IBK)

VERMÖGENSHAUSHALT:

1310.95030 - Feuerwehr - Neubau von Feuerlöschbrunnen	=	15.000,00 €
4600.95000 - Spielplätze - Erneuerungen u.ä.	=	25.800,00 €
4640.94100 - Kindergarten Arche – Waschrinne	=	8.500,00 €
4640.98710 - Kindergarten Langhurst – Dachsanierung	=	10.000,00 €
5610.94100 - Mörburghalle I - Lüftung, Dachabdichtung u.ä.	=	100.000,00 €
6300.95006 - Straßenerneuerung	=	50.000,00 €
6300.95012 - Hauptstraße West – Schlussdecke	=	80.000,00 €
6700.95000 - Straßenbeleuchtung – Erneuerungen	=	75.000,00 €
7850.95000 - Feldwegebau – Teilerneuerungen	=	50.000,00 €
Summen Haushaltsausgabereste 2014 an 2015	=	414.300.00 €

=====

Weiter Einzelheiten werden in der Sitzung vorgetragen.

Protokollergänzung:

Gemeinderat Schillinger will wissen, ob die Beträge noch nicht verausgabt wurden. RAL Lipps bejaht dies.

Zur Hauptstraße-West wundert sich Gemeinderat Obert, dass diese noch auftaucht, weil die Arbeiten doch schon längst erledigt sind.

Laut RAL Lipps wurden die Rechnungen teilweise Anfang 2015 bezahlt. Durch den Beschluss werden sie auf das Jahr 2014 zurückgebucht.

öffentlich

nichtöffentlich

AZ: Amt Bearbeiter Datum: DS-Nr.: Gesehen:
 811.33; Gemeindewerke Herr Seigel 18.02.2015 35/2015
 815.61

Sitzung des Gemeinderates am 25.02.2015

TOP 5

Vergabe von Erd- und Straßenbaumaßnahmen der Gemeindewerke Schutterwald für Kabelbaumaßnahmen einschl. Herstellung von Stromhausanschlüssen und der Erneuerung von Wasserhausanschlüssen sowie das Auswechseln von Trinkwasserhauptleitungen

frühere Beratungen

Sitzungstermin

Baubeschluss und Beschluss zur öffentlichen Ausschreibung der Arbeiten 14.01.2015

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die ausgeschriebenen Arbeiten werden an den preisgünstigsten Bieter vergeben. Den Zuschlag für die Ausführung der Kabelbaumaßnahmen erhält die Firma Ritter-Bau GmbH aus Schutterwald zum Angebotspreis von 259.669,45 € Euro.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmige Zustimmung entsprechend dem Beschlussvorschlag.

Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten der Maßnahmen	Veranschlagung im Vermögenshaushalt	über- / außerplanmäßige Ausgaben	Haushaltsstelle
460.000 €	Aktiva NS-Kabelnetz		8104.90312
	Aktiva MS-Netz		8104.90317
Siehe Aufstellung über Investitionsplanungen	Aktiva Hausanschl. Strom		8104.90313
	Aktiva Hausanschl. Wasser		8304.90313
	Aktiva Rohrnetz Wasser		8304.90312

Sachverhalt/Begründung:

Im Rahmen der Haushaltsberatungen 2015 wurden die vorgesehenen Projekte der Gemeindewerke für das aktuelle Wirtschaftsjahr 2015 vorgestellt. In der öffentlichen Gemeinderatssitzung am 14.01.2015 wurde der Baubeschluss für die Ausführung der geplanten Maßnahmen mit Beschluss zur öffentlichen Ausschreibung der Leistungen gefasst. Die öffentliche Ausschreibung der Erd- und Straßenbauarbeiten erfolgte am Samstag, 24.01.2015.

Insgesamt haben sieben Fachfirmen Angebotsunterlagen angefordert.

Bei der Submission am 12.02.2015 lagen vier Angebote vor.

In der **Anlage** überlassen wir die Auflistung und Wertung der Bewerber mit den **geprüften** Submissionsergebnissen.

Die Angebotsdaten der weiteren Bieter sind absolut vertraulich zu behandeln!

Nach rechnerischer, technischer und wirtschaftlicher Prüfung durch das beauftragte Ing.-Büro Zink hat die Firma Ritter-Bau GmbH aus Schutterwald für die ausgeschriebenen Leistungen das preisgünstigste Angebot mit **259.669,45 €** (netto 218.209,62 €) abgegeben und ist als erstrangige Bieterin auch mit dem Auftrag zu betrauen.

Wir empfehlen deshalb dem Gemeinderat die Vergabe der ausgeschriebenen Arbeiten an die Firma Ritter-Bau GmbH aus Schutterwald.

Mit dieser Auftragssumme liegen wir ca. 55.000 € unter der Kostenberechnung des Ing.-Büros.

öffentlich
 nichtöffentlich

AZ: Amt Bearbeiter Datum: DS-Nr.: Gesehen:
621.41 Bauamt Frau Spinner 11.02.2015 36/2015

Sitzung des Gemeinderates am 25.02.2015

TOP 06

Kleingartenanlage „Am Waldstadion“
Hier: Errichtung eines Zaunes

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Den außerplanmäßigen Ausgaben in Höhe von 5.000,00 € wird zugestimmt.
Die Ausgaben werden durch Rücklage-Entnahme gedeckt.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmige Zustimmung entsprechend dem Beschlussvorschlag.

Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten der Maßnahmen	Veranschlagung im Vermögenshaushalt	außerplanmäßige Ausgaben	Haushaltsstelle
5.000,00 €	0 €	5.000,00 €	5920.95000

Sachverhalt/Begründung:

Der Gemeinderat hat in den Sitzungen am 09.04.2014 und 26.11.2014 die Umwandlung einer Gemeinschaftsfläche in Gartenparzellen beschlossen. Diese sollen nun vom Bauhof angelegt werden. Hierzu wird zur Eingrenzung der insgesamt fünf Parzellen ein Maschendrahtzaun errichtet.

Die Kosten hierfür belaufen sich voraussichtlich auf ca. 5.000,00 €. Über diese außerplanmäßigen Ausgaben ist noch zu entscheiden. Die Ausgaben werden durch Rücklage-Entnahme gedeckt.

Protokollergänzung:

Gemeinderat Seigel findet die Maßnahme richtig. Er will wissen, ob Garteninteressenten da sind.

Laut Frau Junker-Spinner sind es ca. 30.

Gemeinderat Obert fragt nach der Vergabereihenfolge.

Laut Bürgermeister wird nach dem Eingang der Bewerbungen vergeben.

Gemeinderat Glatt ist der Ansicht, wenn es so viele Interessenten für einen Garten gibt, sollte man prüfen, ob die Anlage nicht vergrößert werden könnte.

Bürgermeister Holschuh sichert Prüfung zu.

öffentlich
 nichtöffentlich

AZ: Amt Bearbeiter Datum: DS-Nr.: Gesehen:
103.53 Bauamt Frau Spinner 11.02.2015 37/2015

Sitzung des Gemeinderates am 25.02.2015

TOP 07

**Unterbringung von Asylbewerbern
- Umbau des Gebäudes Kirchstraße 37 und des ehemaligen Taubenzüchter-
Vereinsraums
hier: Baubeschluss**

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

- Der Baubeschluss zum Ausbau des Taubenzüchter-Vereinsheimes zu einer weiteren Asylantenwohnung im Gebäude Kirchstraße 37 wird gefasst.
- Den überplanmäßigen Ausgaben i. H. von 40.000 € wird zugestimmt. Die Ausgaben werden durch Rücklagenentnahme gedeckt.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmige Zustimmung entsprechend dem Beschlussvorschlag.

Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten der Maßnahmen	Veranschlagung im Vermögenshaushalt	überplanmäßige Ausgaben	Haushaltsstelle
Ca. 190.000 €	150.000 €	40.000 €	8820.94200

Sachverhalt/Begründung:

Im Dezember 2014 gab der Taubenzüchterverein bekannt, dass er den Vereinsraum zum 01.01.2015 aufgeben möchte und eröffnete damit eine weitere Möglichkeit zur Unterbringung von Asylbewerbern.

Das Land Baden Württemberg hat zu Beginn des Jahres 2015 das Förderprogramm „Wohnraum für Flüchtlinge“ verabschiedet. Daraufhin stellte die Verwaltung Anträge auf Gewährung einer Zuwendung für den Ausbau des Lagerraumes sowie der ehemaligen Vereinsräumlichkeit der Taubenzüchter.

Den Baubeschluss für den Ausbau des Lagerraumes zur Asylantenwohnung im Gemeindehaus Kirchstraße 37 hatte der Gemeinderat bereits in der Sitzung am 09.04.2014 gefasst. Nachdem zum Jahresende 2014 absehbar war, dass das Land ein Förderprogramm auflegt, wurde die Umsetzung der Maßnahme zurückgestellt. Ein vorzeitiger Baubeginn wäre förderschädlich gewesen. Der Gemeinderat bewilligte am 09.04.2014 außerplanmäßige Ausgaben in Höhe von 50.000 €. Grundsätzlich gäbe es die Möglichkeit, einen Haushaltsrest zu bilden. Die Verwaltung schlägt jedoch vor, darauf zu

verzichten und nun erneut im Haushaltsjahr 2015 außerplanmäßige Ausgaben zu beschließen.

Die Kostenschätzung für die beiden beantragten Maßnahmen ergaben Ausgaben in Höhe von ca. 190.000,00 €. 150.000,00 € sind im Haushalt 2015. bereit gestellt. Überplanmäßige Ausgaben in Höhe von 40.000,00 € wären demnach noch zu beschließen.

Protokollergänzung:

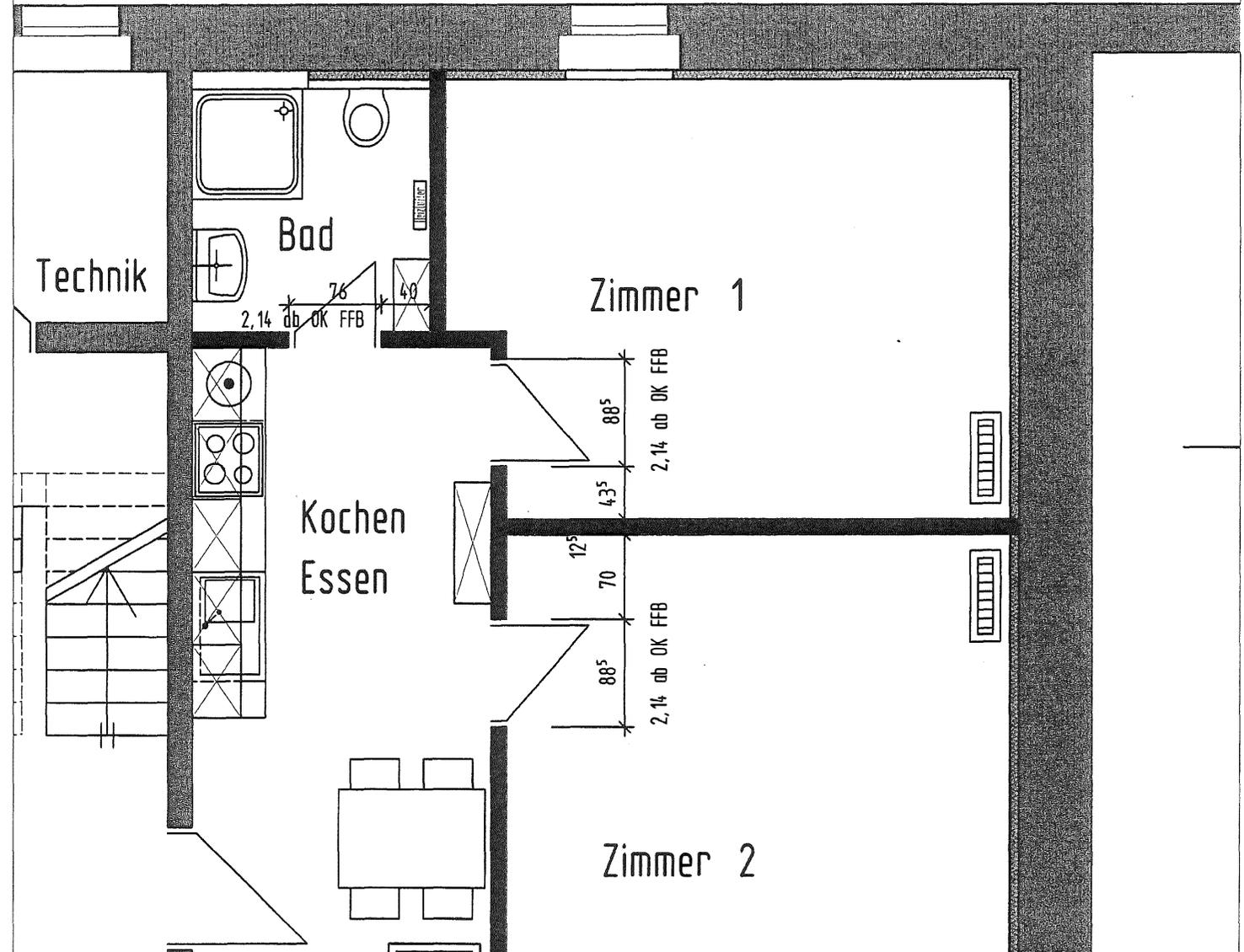
Frau Junker-Spinner zeigt einen neuen Grundriss für den Umbau des ehemaligen Vereinsraumes. Im neuen Grundriss sind zusätzliche Fenster und ein zusätzlicher Raum zu sehen. Die gesamte Wohnung hat jetzt ca. 55 qm und wäre für eine Familie geeignet.

Gemeinderat Herrmann fragt nach einem möglichen Zuschuss und wundert sich über die hohen Kosten.

Laut Frau Junker-Spinner sind Zuschüsse bis 25 % der anrechnungsfähigen Baukosten möglich. Die Baukosten wurden im Rahmen der Förderrichtlinien großzügig hochgerechnet. Die Förderrichtlinien weisen maximal 3.000,-- € Baukosten pro qm aus. In der Endabrechnung rechnet sie aber eher mit geringeren Kosten.

Gemeinderat Wolter will wissen, wie die anstehenden Baugewerke vergeben werden. Laut Bürgermeister hängt es vom Auftragsvolumen der Gewerke ab, ob diese freihändig vergeben werden oder ausgeschrieben werden müssen.

Gemeinderat Bindner freut sich, dass Platz für eine Flüchtlingsfamilie geschaffen wird.



öffentlich

nichtöffentlich

AZ: **Amt**
022.37 Hauptamt

Bearbeiter
Frau Gießler

Datum: **DS-Nr.:**
23.02.2015 38/2015

Gesehen:

Sitzung des Gemeinderates am 25.02.2015

TOP 08

Bekanntgabe nichtöffentlicher Beschlüsse

Sitzung vom 04.02.2015

- Der Gemeinderat beschloss, einem Verein einen Zuschuss zu gewähren.
- Der Gemeinderat beschloss, ein Teilgrundstück unter Einräumung eines Wegerechts zu verkaufen.
- Der Gemeinderat beschloss, ein Wertgutachten für ein Gebäude zu erstellen.

Öffentliche Sitzung am 25.02.2015

Drucksache Nr. 39/2015

Top 09

Verschiedenes

- **Bekanntgaben, Wünsche und Anträge**

Aktueller Stand zur Tiefengeothermie

Gemeinderat Wolter berichtet aus Sicht der BI vom aktuellen Stand:

In Frankreich wird gebohrt, weil der französische Staat die Risiken trägt bzw. versichert.

In Robertsau werden Bohrungen als nicht ungefährlich angesehen, gebohrt wird aber trotzdem, weil die seismologischen Verwerfungen als ideal für die Tiefengeothermie angesehen werden.

Das Grundstück im Ölhafen weist hohe Bodenbelastung auf, wird aber aufgrund der geologischen Vorteile als ebenfalls ideal angesehen.

Die Einspeisevergütung beträgt 25,50 Cent. Wärmeabnehmer sind nahe liegende Wohnbebauungen und Gewerbebetriebe.

Die Landesgrenze Frankreich/Deutschland wird nicht über- bzw. unterschritten, d.h. keine Bohrungen unter dem Rhein.

Wegen dem Neurieder Projekt hat Herr Schüler von der BI mit Herrn Brasse vom Bergamt Freiburg Kontakt aufgenommen um aktuelle Informationen zu bekommen im Hinblick darauf, ob es bereits einen Wärmeabnehmer gibt und ob Antrag auf Verlängerung gestellt wurde.

Sandsteinbrunnen in der Straße „Im Kirchfeld“

Gemeinderat Seigel wurde von einem Bürger hierzu angesprochen. Der Brunnen sei seit Jahren außer Betrieb. Der Bürger habe den Wunsch geäußert, diesen wieder in Betrieb zu nehmen. Ein solcher Brunnen bereichert das Ortsbild.

Laut BuWL Wurth ist seit drei Jahren die Pumpe des Brunnens defekt. Er wurde deshalb außer Betrieb genommen. Man wollte die Reaktion der Bürger hierzu abwarten. Bisher haben sich lediglich zwei gemeldet. Der Brunnen kann aber auch jeder Zeit wieder repariert und in Betrieb genommen werden.

Auf Nachfrage von Gemeinderat Ralf Beathalter erläutert BuWL Wurth, dass aus dem Brunnen kein Trinkwasser fließt, sondern Wasser umgewälzt wird.

Gemeinderat Rotert will wissen zu welchen Zeiten die Pumpe läuft. Laut Herrn Wurth nur in den Sommermonaten und nur tagsüber.

Zum Abschluss spricht sich der Gemeinderat dafür aus, den Brunnen wieder in Betrieb zu nehmen.

Zwei neue Parkplätze beim Kindergarten Arche

Der Bürgermeister zeigt ein Foto einer begrünten Ecke beim Kindergarten Arche, die seit längerem als Parkplatz genutzt wird. Vom Kindergarten Arche wurde angeregt, diese Ecke offiziell zu Parkplätzen umzubauen. Der Gemeinderat ist hiermit einverstanden.