Rheintalbahn Moderations-Info

Dezember 2014

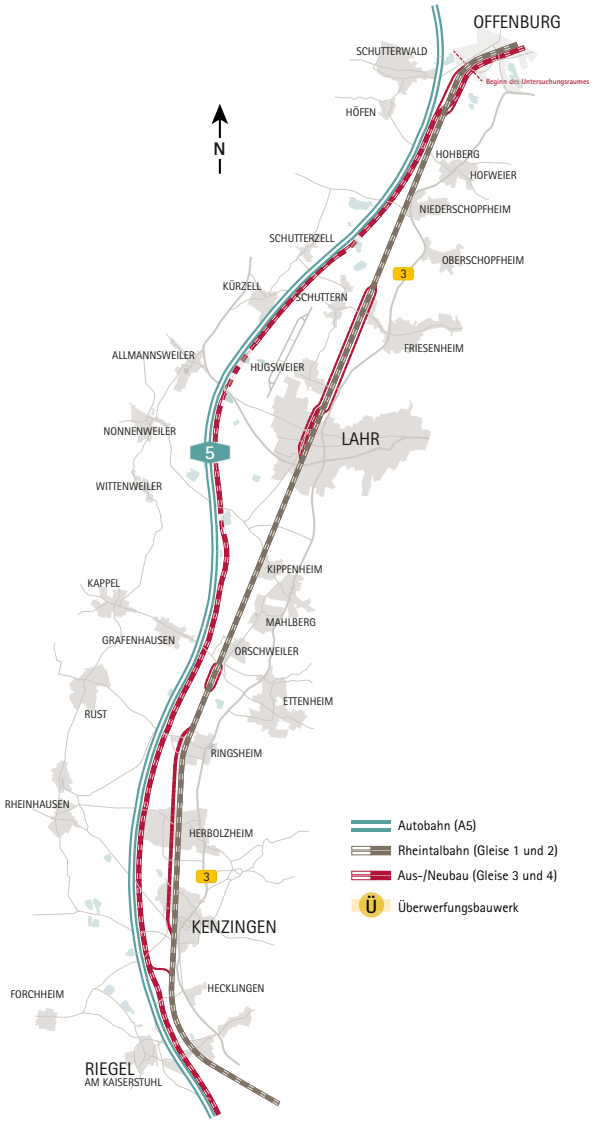
Zwei neue Gleise zwischen Offenburg und Riegel

Zum Streit um die Zukunft der Bahnstrecke

Variante

„Neubau Güterzugtrasse"

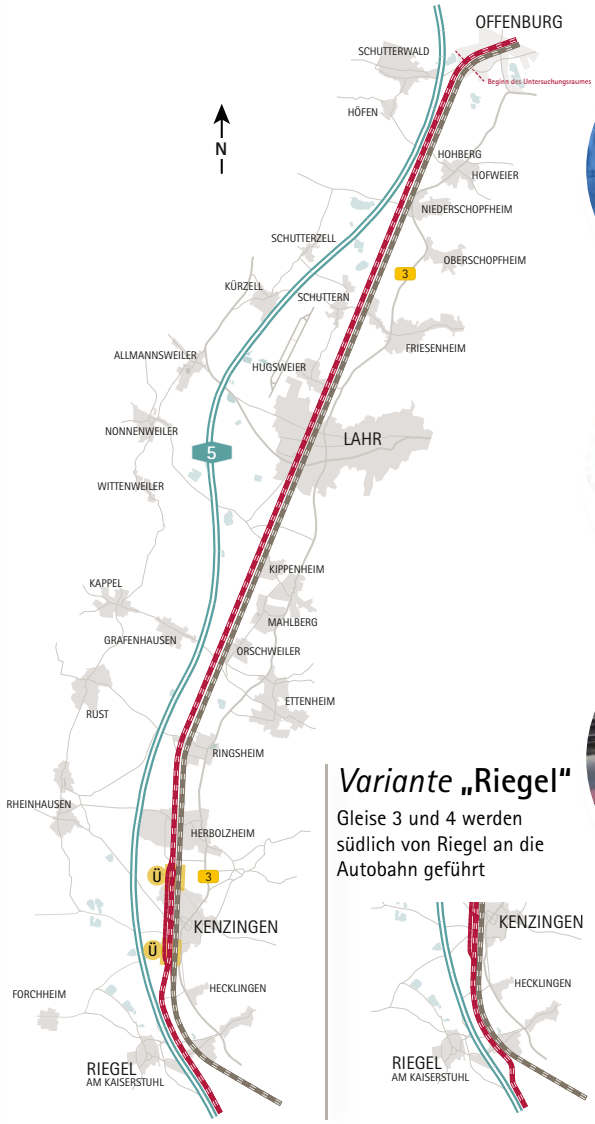
Gleise 3 und 4 neben der Autobahn



Variante

„Ausbau Rheintalbahn"

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 A 5 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.

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.

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.

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.

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

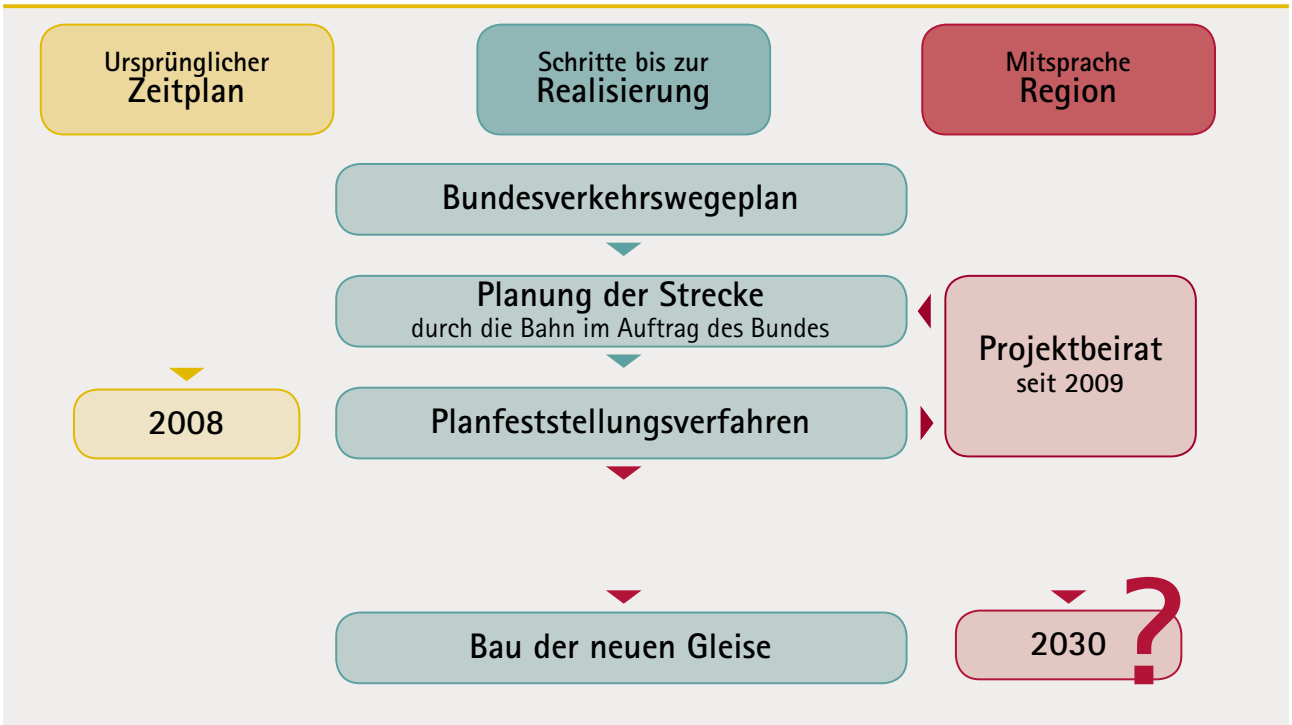
Ein Projektbeirat sucht Lösungen für die Strecke zwischen Offenburg und Basel. Die Region hat darin eine Stimme. Teilweise hat man schon einvernehmliche Lösungen gefunden.

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.

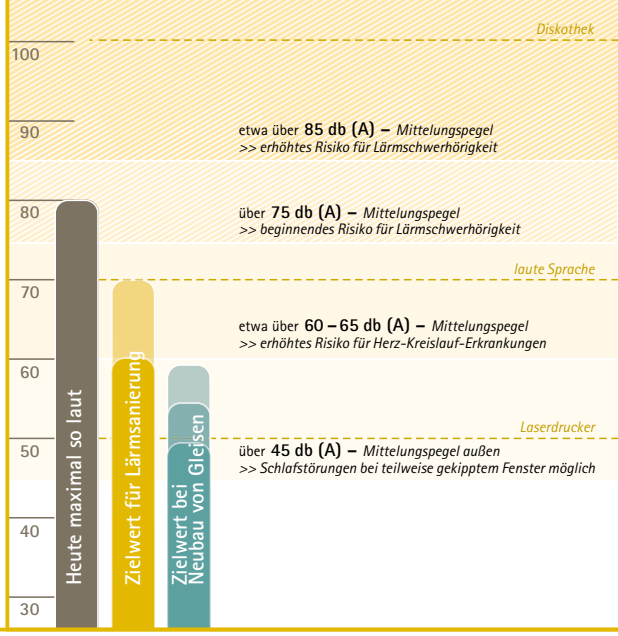
Für die Menschen z. B. in Schutterzell oder Kürzell würde gesetzlicher Lärmschutz im Fall der Variante „Neubau Güterzugtrasse" bedeuten: die neue Eisenbahnstrecke würde zwar gedämmt. Es bleibt aber Lärm, und der kommt zum Lärm der Autobahn hinzu. In Summe würde es daher lauter.

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"

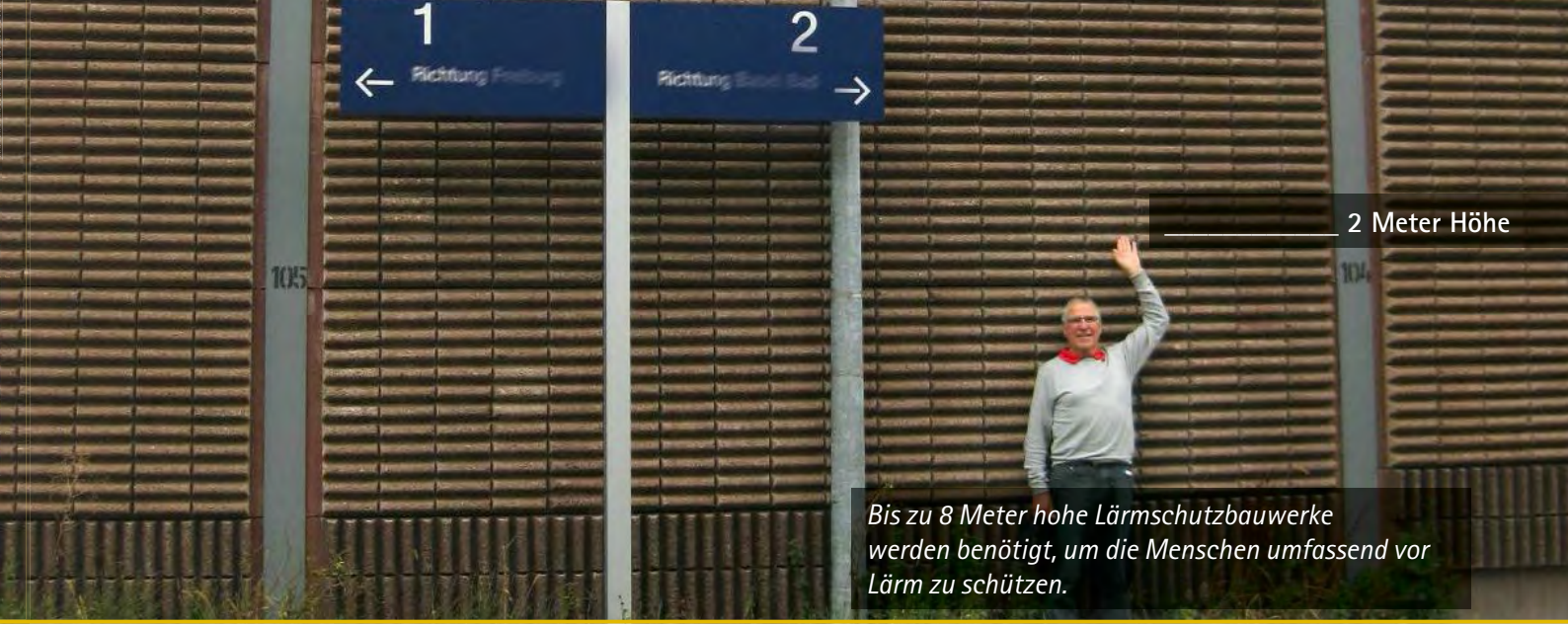
Beschränkt man sich auf den gesetzlichen Lärmschutz, gäbe es in den dicht besiedelten Innenstädten viele Menschen (mehr als 8.000), die nur mit zusätzlichen Lärmschutzfenstern die gesetzlichen Werte erreichen.

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.



Bis zu 8 Meter hohe Lärmschutzbauwerke werden benötigt, um die Menschen umfassend vor Lärm zu schützen.

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.

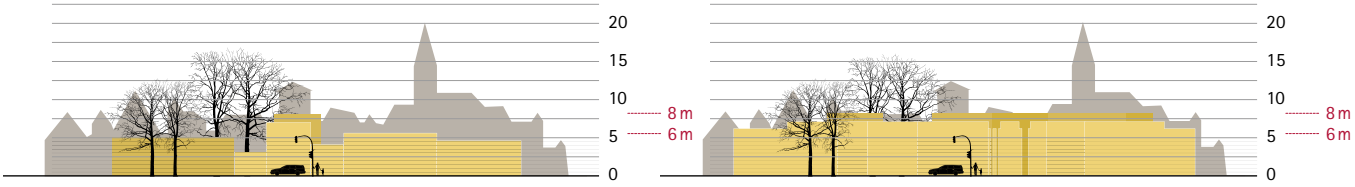
Für das Ziel „nicht lauter als heute" müssten entlang der Autobahn fast durchgängig bis zu sechs Meter hohe Wände gebaut werden.

Variante

„Ausbau Rheintalbahn"

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

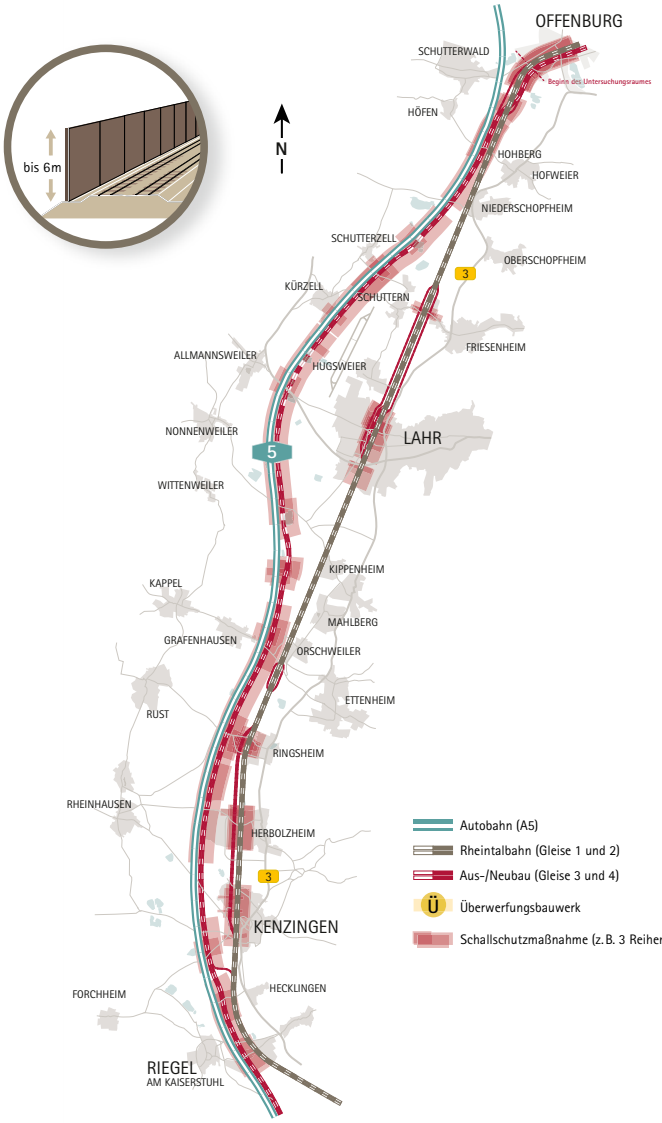
In den dicht besiedelten Ortslagen würden Bauwerke von bis zu acht Meter Höhe über Gelände und teilweise mit Überdachungen nötig werden.



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

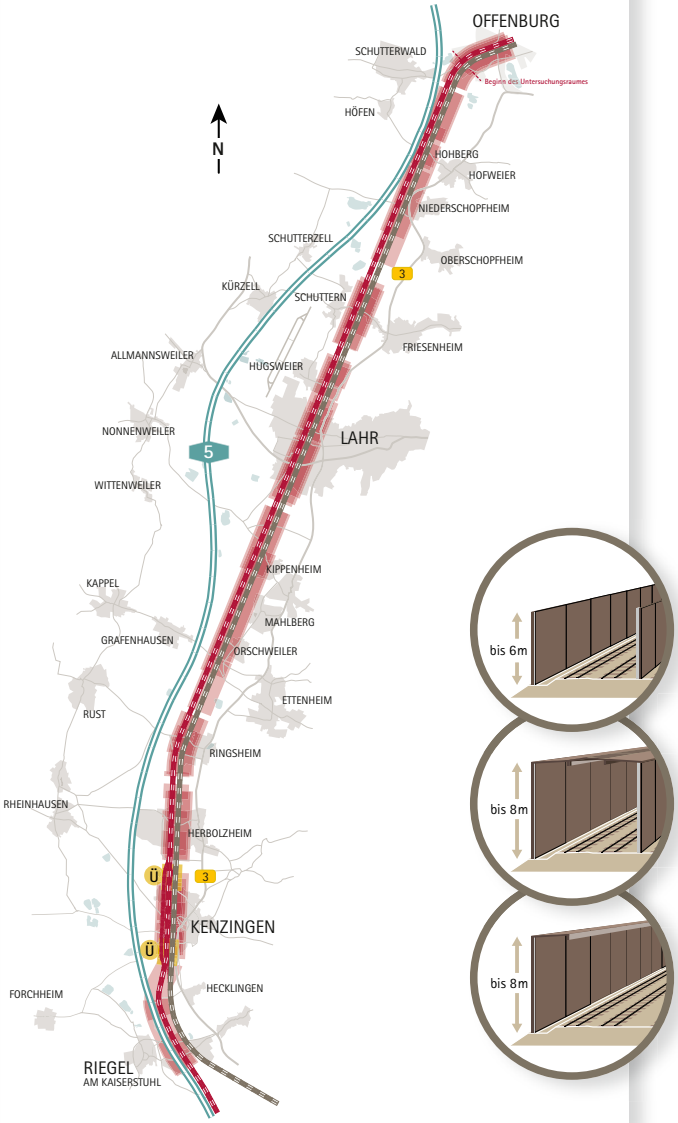
Variante

„Neubau Güterzugtrasse"



Variante

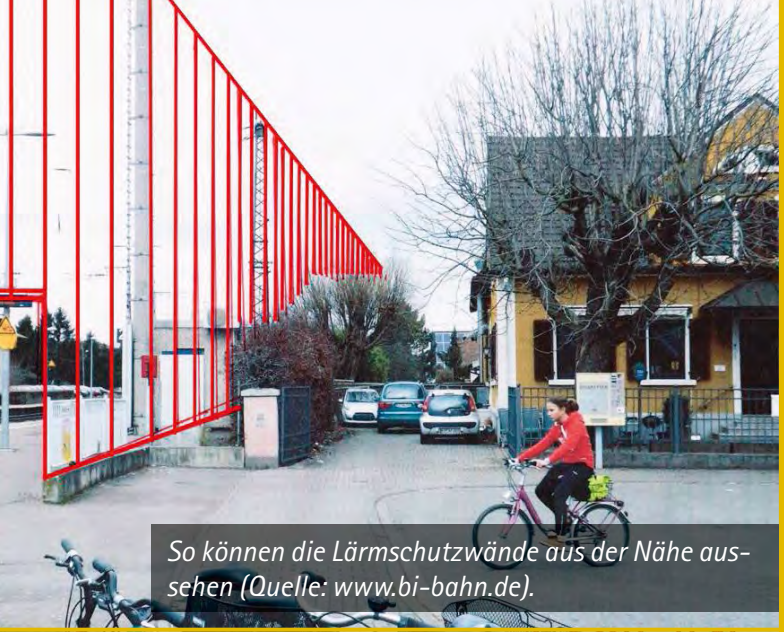
„Ausbau Rheintalbahn"



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 verstellt. 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.



So können die Lärmschutzwände aus der Nähe aussehen (Quelle: www.bi-bahn.de).

Auch so können die Lärmschutzwände aus der Nähe aussehen (Quelle: Deutsche Bahn AG).

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.

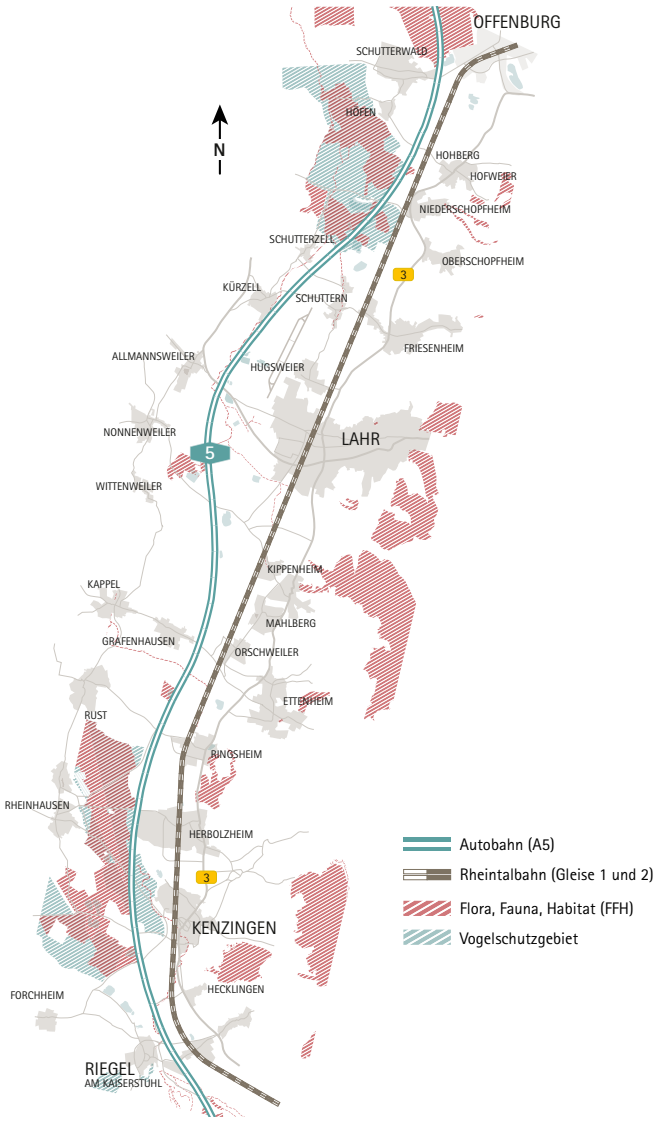
Ist es nicht zu einfach, nur die Wohnbevölkerung zu zählen? Klar ist: Auch Autofahrer an der Autobahn müssen berücksichtigt werden. Aber eben auch Kindergärten und Schulen an der Rheintalbahn.

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.:

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, 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