

Bundesverkehrswegeplan 2015 – BVWP 2015

Neukonzeptionierung der ABS/NBS-Maßnahme Offenburg-Freiburg-Basel: Anmeldung der IG BOHR

Vorbemerkung

Das „neue Vorhaben des VB Schiene“ Nr. 15, die ABS / NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel aus dem BVWP 2003 ist im Streckenabschnitt Offenburg-Basel bis auf den Bauabschnitt mit dem Katzenbergtunnel noch nicht realisiert worden. Dieser Sachstand bietet nun die Chance, im BVWP 2015 das Vorhaben den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Dies trägt insbesondere dem Umstand Rechnung, dass sich die ursprüngliche wesentliche Zweckbestimmung des Ausbaus geändert hat. Im Vordergrund steht nicht mehr der Neubau zur Beschleunigung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Vielmehr drängt die EU zur Schaffung des Güterverkehrskorridors Rotterdam-Genua, („Korridor 1“), um den zunehmenden Seehafenhinterlandverkehr von und zu den Nordseehäfen bewältigen zu können. Die Nutzung der Strecke dient angesichts des absehbar weiter zunehmenden Transportaufkommens vorrangig der Engpassbeseitigung im Schienengüterverkehr. Dazu ein Zitat aus dem Bericht „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen“ vom 11. Nov. 2010 (korrigierte Version):

*„Im Seehafenhinterlandverkehr wächst das Aufkommen um 131 % und die Leistung um 168 %. Differenziert nach Verkehrsarten zeigt sich die hohe Dynamik des Containerverkehrs, der sich bei Aufkommen und Leistung nahezu verdreifacht, was einem jährlichen Zuwachs von über 6,5 % entspricht. Der Wagenladungsverkehr wächst deutlich schwächer. Insgesamt profitieren alle Verkehrsträger vom dynamischen Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs. **Insgesamt zeigt der grenzüberschreitende Verkehr eine weitaus stärkere Wachstumsdynamik als der Binnenverkehr.** Im Jahr 2025 wird mit knapp 57 % der größere Teil der Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Güterverkehr erbracht werden. Innerhalb des grenzüberschreitenden Güterverkehrs steigt die Leistung im Transitverkehr am stärksten und zwar auf ein gutes Fünftel der Gesamtleistung“.*
 (http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59396/publicationFile/31047/bedarf_splan-de.pdf)

1. Neuausrichtung der ABS/NBS-Maßnahme Offenburg- Freiburg-Basel für den BVWP 2015

Mit der Erstellung des BVWP 2015 ergibt sich somit die Möglichkeit, im Zuge der vorgesehenen Bürgerbeteiligung eine Neuausrichtung des Bedarfsplans hinsichtlich der Maßnahme 15 „NBS/ABS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel“ aus dem BVWP 2003 zu erreichen.

Ausgangslage: Im Verkehrsinvestitionsbericht 2009 der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag (BT-Drs. 17/444 vom 14.01.2010) wird die ursprüngliche Maßnahme 15 als Projekt Nr. 25 aufgeführt. Verkehrliche Zielsetzung des Projekts ist

–**Verkürzung der Reise- und Transportzeiten.** Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

Projektkenndaten:

–Entwurfsgeschwindigkeit: NBS: 250 km/h, Ausbau Rheintalbahnhof: 200 km/h, Güterumfahrung Freiburg: 160 km/h,

–**ICE-Fahrzeit: vor Baubeginn 100 min., nach Bauende 69 min.**

Aus Zielsetzung und Kenndaten lässt sich ableiten, dass das Projekt ursprünglich vorrangig der Beschleunigung des ICE-Verkehrs auf der Schienenstrecke Karlsruhe - Basel diene sollte. Inzwischen liegt der Schwerpunkt auf der Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den Schienengüterverkehr. Dieser Paradigmenwechsel hat nicht zu einer darauf ausgerichteten Änderung der Planungsparameter geführt: Die DB Netze hat bis heute keine Planänderung vorgenommen, die der Veränderung der Streckencharakteristik entspräche. Ein Streckenausbau auf $v_{\max}=250$ km/h ist nicht sinnvoll, da eine Beschleunigung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) auf diese Geschwindigkeit wegen des Mischverkehrs kaum erreicht werden kann. Zudem würden durch eine zu hohe ICE-Geschwindigkeit der gesamte Anschlussfahrplan für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beeinträchtigt und mögliche Kapazitäten nicht ausgeschöpft werden (vgl. Positionspapier des VCD vom 18.10.2009).

2. Widerstand gegen die Pläne der DB Netze

Gegen die auf der ursprünglichen Schwerpunktsetzung des BVWP03 beruhenden Pläne der Vorhabenträgerin DB Netze entwickelte sich in der Bevölkerung am südlichen Oberrhein erheblicher Widerstand, die ihren Protest gegen den unzureichenden Schutz vor dem vom massiven Güterzugverkehr ausgehenden Bahnlärm und Gefahrgutrisiko in 172.000 Einwendungen zum Ausdruck brachte. Der Protest wird von der lokalen Politik in der Region am Südlichen Oberrhein, der Landespolitik Baden-Württemberg und regionalen Landes- und Bundestagsabgeordneten unterstützt.

Ergebnis des anhaltenden Protests war die Aussetzung der laufenden Rechtsverfahren. Um die Aus- und Neubaumaßnahme Rheintalbahnhof vor dem Scheitern zu bewahren, kam es im Juli 2009 zur Einrichtung des Projektbeirats Rheintalbahnhof, um in einem Akt der Notwehr die Neuausrichtung des Bedarfs außerhalb der Rechtsebene politisch durchzusetzen und so die Erledigung der Hausaufgaben nachzuholen, die der Gesetzgeber hinsichtlich des Bundesschienenwegeausbaugesetzes versäumt hat.

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahnhof eröffnet der Deutschen Bahn AG zu Lasten der Region Südlicher Oberrhein einen erheblichen Mehrwert, der aus Steuergeldern finanziert wird. **Die Region ist bereit, die Nachteile durch eine hochbelastete Schienengüterstrecke mit ganz überwiegendem Transitverkehr auf sich zu nehmen, wenn sie daraus durch den Zubau zweier Gleise ebenfalls die Chance für einen Mehrwert ableiten kann.** Dieser Mehrwert manifestiert sich durch

- a) die Globalforderung für den Streckenabschnitt Offenburg-Weil „Keine Transitgüterzüge auf der Altstrecke (Rheintalbahn) durch die Wohnbebauung“;**
b) einen zuverlässigen getakteten Schienenpersonennahverkehr („Regio-S-Bahn“).

Benötigt wird eine menschenverträgliche, umweltgerechte und zukunftstaugliche Trassenlösung, die den hinreichenden Schutz vor Bahnlärm und Gefahrgutrisiko sicherstellt und dem SPNV neue Perspektiven eröffnet. Die auf dem BVWP03 beruhende Antragstrasse der DB erfüllt diesen Anspruch nicht. In der **Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015** wird darauf wie folgt Bezug genommen (Zitat, Ziff. 6.2.3.3): „In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass bei Vorhaben mit einer sehr hohen Umweltbetroffenheit die weitere planerische Umsetzung sehr langwierig und oftmals mit großen Schwierigkeiten verbunden war. Teilweise wurden die Planungen deshalb eingestellt“. **Zur Umwelt gehört der Mensch. Die sehr hohe Betroffenheit an der Rheintalbahn hat ein Alternativkonzept mit einer deutlich geringeren Umweltbetroffenheit auf den Plan gerufen, das einen Weg aufzeigt, wie der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn gelingen kann** – mit der Antragstrasse der DB ist er zum Scheitern verurteilt. Wenn auf die Umweltbetroffenheit nicht ausreichend Rücksicht genommen wird und z.B. der Lärmbekämpfung keine deutlichen kurzfristigen Fortschritte gelingen, ist das Scheitern weiterer Schienenprojekte vorprogrammiert.

3. Umsetzung der Beschlüsse des Projektbeirats Rheintalbahn

Im Projektbeirat kooperieren Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, des Eisenbahn-Bundesamts, der DB Netze, des Landes Baden-Württemberg und der Region Südlicher Oberrhein, um auf Entscheidungsträgerebene eine Akzeptanzlösung für das Projekt zu finden. Region und Land haben diese Lösung anhand von Kernforderungen aufgezeigt, die sie in ihrem Alternativkonzept BADEN 21 zusammengefasst haben. Fachuntersuchungen haben gezeigt, dass BADEN 21 technisch und betrieblich machbar und so auch genehmigungsfähig ist.

Die Globalforderung „Keine Transitgüterzüge auf der Altstrecke durch die Wohnbebauung“ kann in Streckenabschnitten durch Kernforderungen an die Infrastruktur umgesetzt werden, und zwar:

- Kernforderung 1: Ein einröhriger zweigleisiger Güterzugtunnel im Bereich Offenburg
- Kernforderung 2: Eine zweigleisige Güterzugtrasse östlich entlang der BAB 5 von südlich Offenburg bis Riegel
- Kernforderung 3: Lokal verstärkte Lärmschutzmaßnahmen an der vorgesehenen BAB 5-parallelen Güterzugtrasse von Riegel bis Tien- gen/Munzingen/Mengen
- Kernforderung 4: Eine teilgedeckelte Tieflage der Güterzugtrasse von Munzingen/Mengen bis südlich Buggingen (Bürgertrasse)
- Kernforderung 5: Absenkung der Fern- und Güterverkehrstrasse mit optimiertem aktivem Schallschutz in Weil-Haltingen (wegen Vorliegens einer beschlussreifen Antragsplanung nicht realisiert, jedoch Verbesserungen beim Lärmschutz)
- Kernforderung 6: Alle Transitgüterzüge durch den Katzenbergtunnel mit entsprechender Engpassauflösung im Knoten Buggingen

Eine von der Region Südlicher Oberrhein beauftragte eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung zielt darauf ab, die Kapazitätsgewinne und die verbesserte

Nutzen-Kosten-Relation des Konzepts BADEN 21 im Vergleich zur DB-Antragsplanung aufzuzeigen. Die Ergebnisse werden noch vor der Sommerpause 2013 vorliegen.

4. Orientierung der Maßnahme an der Grundkonzeption für den BVWP 2015

Die vorrangige Nutzung der viergleisigen Rheintalbahn und das Konzept BADEN 21 sind konsequent an der **Grundkonzeption des BMVBS für den Bundesverkehrswegeplan 2015** auszurichten. Kern der Grundkonzeption ist die Priorisierungsstrategie (Kap. 6), die sich u.a. wie folgt darstellt (Zitat): „*Vorliegende Erhaltungsbedarfs- und Engpassanalysen zeichnen ein klares Bild des künftigen Investitionsbedarfs. Bedarfsgerecht zu priorisieren heißt deshalb, der Erhaltung Vorrang gegenüber Aus- und Neubau zu geben. **Aus- und Neubauvorhaben wiederum werden auf hochbelastete Räume fokussiert. Auf diese Weise können Engpässe beispielsweise im Seehafenhinterlandverkehr oder in Knoten beseitigt und zuverlässige Transporte auf den Hauptachsen sichergestellt werden***“.

In der Grundkonzeption wird weiter ausgeführt (Zitat, Ziff.6.2.3.2): „*Beim Verkehrsträger Schiene ergeben sich Engpässe in der Überlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf dem Schienennetz. Maßgröße für das Kriterium der Engpassbeseitigung ist die prozentuale Überlastung gegenüber der Streckenkapazität mit befriedigender Betriebsqualität*“. Eine solche Engpasssituation ist bereits heute auf der Rheintalbahn gegeben und wird auch durch die Antragsplanung der DB nicht aufgelöst, da sich Personen- und Güterverkehr weiter überlagern werden. Wenn immer möglich, sollten Personen- und Güterverkehr räumlich getrennt werden. BADEN 21 bietet hierfür Lösungen für eine zumindest befriedigende Betriebsqualität.

Der Grundkonzeption ist zu entnehmen, dass es eines der zentralen Ziele des BVWP 2015 ist, die größten Engpässe im Verkehrsnetz zu beseitigen. Deshalb wird in der neuen Priorisierungsstrategie eine zusätzliche Dringlichkeitsstufe eingeführt. Zukünftig wird es also eine Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ geben, die Projekte umfasst, die eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und daher möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen (Zitat, Ziff. 6.4): „*Durch die Schwerpunktsetzung beim Aus- und Neubau auf die Beseitigung von Engpässen erfolgt eine Fokussierung auf hochbelastete Räume. Damit werden Vorhaben auf den Hauptachsen des Verkehrsnetzes bevorzugt ...*“. Durch Überlastung ist die Rheintalbahn zweifelsohne zu einem Engpass geworden und ist daher ein sehr gutes Beispiel für die Kategorie VB+. Dabei kann eine Differenzierung auch innerhalb eines Vorhaben erforderlich sein: **Neubau für den Güterverkehr - ja, Ausbau für den Hochgeschwindigkeitsverkehr - nein.**

Unter den Prämissen der Grundkonzeption ist die Maßnahme ABS/NBS Offenburg-Freiburg-Basel differenziert anzugehen. Zur Beseitigung eklatanter Engpässe im Schienengüterverkehr ist der Neubau von zwei Gleisen, die im Regelfall ausschließlich von Güterzügen befahren werden, in der Kategorie VB+ anzusiedeln. Die Ertüchtigung der Gleise für eine Reisegeschwindigkeit des SPFV auf $v_{\max}=200$ km/h oder gar 250 km/h ist eine Ausbaumaßnahme geringerer Priorität, denn sie beseitigt keine Engpässe, sondern verstärkt die Kapazitätsprobleme eher noch und ist für einen zuverlässigen regelmäßig verkehrenden („getakteten“) SPNV kontraproduktiv. Ihr Nutzen bei hohen Kosten ist eher gering. Eine Verschiebung des Ausbaus in die Kategorie „Weiterer Bedarf (WB)“ schafft finanziellen Spielraum von ca. 500 Mio. Euro.

Das Alternativkonzept BADEN 21 mit seinen Kernforderungen umfasst als weitere Spezifikationen die folgenden **Vorgaben für die Streckengeschwindigkeit**:

- Für alle Güterstrecken, die ohne Mischverkehr befahren werden, ist $v_{\max}=160$ km/h.
- Die Ertüchtigung der Rheintalstrecke zwischen Offenburg und Kenzingen auf die ICE-Entwurfsgeschwindigkeit $v_{\max}=250$ km/h ist keine Maßnahme des vorranglichen Bedarfs und wird zurückgestellt.
- Die Ertüchtigung der Rheintalstrecke zwischen Kenzingen und Buggingen über den Hauptbahnhof Freiburg auf die ICE-Entwurfsgeschwindigkeit $v_{\max}=200$ km/h wird ebenfalls zurückgestellt.
- Die Neubaustrecke zwischen dem Knoten Buggingen und Weil durch den Katzenbergtunnel wird für eine ICE-Entwurfsgeschwindigkeit $v_{\max}<250$ km/h (200 – 230 km/h) gebaut und dient zudem der Aufnahme des Güterverkehrs, der durch den Katzenbergtunnel geleitet wird.
- Die Rheintalbahn zwischen Knoten Buggingen und Weil bleibt bei $v_{\max}=160$ km/h.

Anträge

(als Ergänzungen zu den angeführten infrastrukturellen Vorgaben):

- Der **mit Dringlichkeitsstufe VB+ vorzunehmende Neubau** des 3. und 4. Gleises dient insbesondere der Errichtung dieser Güter-Transitstrecke. Ein - die Leistungsfähigkeit einschränkender Mischverkehr - ist weitgehend zu vermeiden. BADEN 21 bietet hierfür die besten Voraussetzungen für eine Erhöhung des Streckennutzens
- Ein solcher Güterverkehrs-Transitkorridor ist mit dem wohnbebauungsferneren Transitweg Autobahn zu bündeln, wie das vorbildlich in der Breisgauer Bucht zwischen Riegel und Buggingen und in anderen Regionen Europas geschieht und mit der Kernforderung 2 beabsichtigt ist
- Für die **mit Dringlichkeitsstufe WB zu ertüchtigende Rheintalbahn** wird die ursprünglich vorgesehene ICE-Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h zwischen Offenburg und Kenzingen besser auf die Geschwindigkeit 200 km/h zwischen Kenzingen und Buggingen angepasst. Aufgrund der neuen TSI erlaubt eine Geschwindigkeit von <250 km/h (200 – 230 km/h) die Beibehaltung des Gleisabstandes von 4 Meter. Weitere Vorteile sind: Keine beidseitigen Außengleise in jedem Bahnhof über viele Kilometer, keine 20 Hochgeschwindigkeitsweichen (5 Außengleise x 4 Weichen), kein Vollumbau aller Bahnhöfe. Damit gehen hohe Kosteneinsparungen in vermutlich dreistelliger Millionenhöhe einher. Denkbar ist eine Geschwindigkeit von $v_{\max}=230$ km/h, wie auch für die Schnellfahrstrecke Hamburg – Berlin – Leipzig festgelegt (Strecken mit $v_{\max}>200$ km/h werden als „Schnellfahrnetz“ eingestuft).
- In die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) gem. Anlage II zum BVWP sind die nach der VO (EG) 352/2009 bzw. des EBC-Leitfadens des Eisenbahnbundesamtes zu kalkulierenden Kosten für wahrscheinliche Unfälle/Katastrophen mit dem Konzept der Internalisierung externer Kosten mit aufzunehmen.
- Für den Ansatz der innerörtlichen Trennwirkung gem. Ziffer 6.3 der NKA ist zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzwände aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus höher anzusetzen ist, wenn ein hochbelasteter Verkehrsweg durch Wohngebiete geführt wird. Dies wird durch die Umrüstung der Güterwagen auf K- oder LL-Bremssohlen nur teilweise kompensiert.

- Bei Umsetzung der Vorgabe der Grundkonzeption, dass Trassenvarianten ernsthafter als bisher zu prüfen sind, darf eine – den BVWP erfüllende – Planung auf der Ebene der Raumordnung ohne Bürgerbeteiligung im Rahmen des neuen Handbuchs für gute Bürgerbeteiligung zwingend nicht stattfinden.

5. Wegfall Schienenbonus

Mit Inkrafttreten des BVWP 2015 wird infolge einer Gesetzesänderung der Schienenbonus für neue Projekte nicht mehr angewendet. Für laufende Verfahren soll er weiterhin Gültigkeit behalten. Hierzu ist kritisch anzumerken, ob es wirklich sein kann, dass eisenbahnrechtliche Planverfahren auf einer Rechtsgrundlage durchgeführt werden, die ab 2016 oder 2017 der Vergangenheit angehören wird. Bis dahin ist evtl. ein Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, mit einem Baubeginn ist aber noch nicht zu rechnen. Nach vielleicht 10 Jahren Bauzeit geht dann eine Strecke nach 2025 in Betrieb, die danach vermutlich weit über 100 Jahre auf einer Rechtsgrundlage betrieben wird, die als unhaltbar erkannt und noch vor Baubeginn geändert wurde. Das ist den künftigen Leidtragenden eines unzureichenden Ruheschutzes nicht zu vermitteln. Die Aus- und Neubaumaßnahme Rheintalbahn muss daher ohne Anwendung des Schienenbonus geplant und gebaut werden. Es ist absehbar, dass sie von der zügigen Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems profitieren kann.

6. Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Maßnahme ABS/NBS Offenburg - Freiburg – Basel

- Kategorie VB+:** Neubau eines zweigleisigen Tunnels für Güterzüge unter Offenburg mit $v_{\max}=160$ km/h;
- Kategorie VB+:** Offenburg – Kenzingen: zweigleisige NBS östlich entlang BAB 5, $v_{\max}=160$ km/h
- Kategorie WB:** Offenburg-Kenzingen: Ausbau Bestandsstrecke auf $v_{\max}<250$ km/h (200 – 230 km/h)
- Kategorie VB+:** Kenzingen – Buggingen: zweigleisige NBS, $v_{\max}=160$ km/h
- Kategorie WB:** Ausbau Bestandsstrecke Kenzingen – Freiburg (Breisgau) – Buggingen auf $v_{\max}=200$ km/h
- Kategorie VB+:** Buggingen – Basel: Neubau von zwei Gleisen, $v_{\max}<250$ km/h (200 – 230 km/h), Bestandsstrecke bleibt bei $v_{\max}=160$ km/h

Das Land Baden-Württemberg wird gebeten, diese Anmeldung zu unterstützen.

Bad Krozingen, 15. April 2013

Kontakt

**Interessengemeinschaft Bahnprotest
an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR)
Geschäftsstelle
Eichenweg 13, 79189 Bad Krozingen**

Dr. Roland Diehl
Sprecher IG BOHR
Tel. 07633 14362
Fax 07633 405409
vorstand@mut-im-netz.de
www.ig-bohr.de