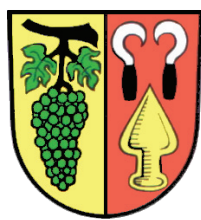




Stadt
Müllheim



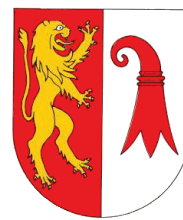
Gemeinde
Auggen



Gemeinde
Buggingen



Gemeinde
Bad Bellingen



Gemeinde
Efringen-Kirchen



Gemeinde
Schliengen



Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein
www.ig-bohr.de



Bürgerinitiative
MUT
www.mut-im-netz.de



Bürger-Bündnis-Bahn
Markgräflerland
www.bbmggl.org



BLHV
Badischer
Landwirtschaftlicher
Hauptverband

Positionspapier der REGION zur optimierten Kernforderung 6 von BADEN 21

1. Die Region am Südlichen Oberrhein verbindet mit dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn im Streckenabschnitt Offenburg-Weil a.Rh. die Generalforderung „Keine Transitgüterzüge durch die Wohnbebauung“ aus Gründen des Schutzes der Bevölkerung vor Bahnlärm und Gefahrgutrisiko. Daraus wurden 6 Kernforderungen formuliert und zum Gesamialternativkonzept BADEN 21 zusammengefasst, das die ausgebaute Strecke menschenverträglich, umweltgerecht und zukunfts-tauglich macht. Die Antragsplanung der DB Netz fokussiert einzig die Verbesserung der Betriebsqualität des Schienenverkehrs und erfüllt den mit Baden 21 formulierten Qualitätsanspruch nicht! Der Lebensqualität der Schienenanwohner und der Qualität der nachhaltigen wirtschaftlichen Kommunalentwicklung wird nicht Rechnung getragen. Die DB Netz verfolgt mit ihrer Antragstrasse daher eine kostenoptimierte Lösung, die Region hingegen mit der optimierten Kernforderung 6 eine nutzenoptimierte Lösung.

2. Mit der Kernforderung 6 „Alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel“ wird speziell auf die touristisch geprägte und durch Gesundheitsstandorte sensibilisierte Erholungslandschaft des südlichen Breisgaus und des Markgräflerlandes Rücksicht genommen. Dazu gilt es, insbesondere im PfA 9.0 zwischen Streckenkilometer 235,5 und 241,6 die mit dem Ausbau verbundenen Projektziele der DB und der Region konstruktiv aufeinander abzustimmen.

Die Projektziele der DB sind im Wesentlichen:

a) der Halbstundensprung des schnellen ICE-Verkehrs (Schienenpersonen-Fernverkehrs, SPFV) in das Schweizer Schienennetz

b) die Steigerung der Streckenkapazität für den Schienengüterverkehr (SGV)

Die Region verfolgt unter dem Titel „optimierte Kernforderung 6“ die folgenden Projektziele:

a) alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel und minimiertes Güterzugunfallrisiko, Erhalt der Lebensqualität,

b) durch Wegfall des Schienenbonus kein „zweites Eimeldingen“ in Hügelsheim, Müllheim und Auggen, kein passiver Schallschutz; Schonung von Landschaftsbild und Flächen

c) einen stabilen Halbstundentakt im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

3. Die DB verfolgt ihr Projektziel durch den Bau zweier Hochgeschwindigkeitsgleise für $V_{max} = 250$ km/h. Die Sinnhaftigkeit dieses Ziels wäre mit Blick auf die damit verbundenen erheblichen Kosten zu diskutieren, denn die Übergänge in Karlsruhe und Basel funktionieren nach den derzeitigen Anforderungen (Stundentakt). Wird an dem Ziel festgehalten, kann es zurückgestellt werden, bis der Streckenabschnitt Kenzingen-Buggingen auf $V_{max} = 200$ km/h ertüchtigt ist. Diese Maßnahme hat beim Ausbau der Rheintalbahn geringere Priorität und ist zeitlich bis nach 2035 verschoben worden. Dadurch frei werdende Finanzmittel könnten in die Optimierung des DB-Ziels im Sinne der Region investiert werden.

4. Die Projektziele a) und b) der Region können erfüllt werden, wenn die Verknüpfung von Alt- und Neubaustrecke aus Kapazitätsgründen kreuzungsfrei ausgestaltet wird, und zwar so, dass der Güterverkehr zur Optimierung des Schallschutzes in Tieflagegeführt wird. Da dies aus Platzgründen am Ort Hügelsheim kaum möglich ist, ist es weit

günstiger, den Knoten in Richtung Süden zwischen Auggen und die Grenze zum PfA 9.1 zu verschieben. Zwischen Hülgelheim und Auggen ist die Güterzugtrasse in Fortsetzung der Bürgertrasse in Tieflage zu führen. Durch die Knotenverschiebung nahe an das Nordportal des Katzenbergtunnels heran und weitere Optimierungen können mit Blick auf die Zugzahlprognose 2025 nicht nur tagsüber alle Güterzüge durch den Tunnel geführt werden, sondern es stehen weitere Trassen für den erwarteten Anstieg des SGV zur Verfügung. Dadurch kann die Leistungsfähigkeit der Strecke über den Kapazitätsgewinn hinaus gesteigert sowie die Lebensqualität der Schienenanwohner und die Wirtschaftskraft der Kommunen gesichert werden. Das Projektziel c) lässt sich optional erreichen, wenn aufgrund der gewonnenen Flexibilität der Bahnhof Müllheim als Vollknoten für den SPNV ausgebaut wird, was den Interessen des Landes Baden-Württemberg entgegen kommt.

5. Hinsichtlich der Kosten ist festzuhalten, dass für den PfA 9.0 eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB in Höhe von 170 Mio. Euro + 30 Mio. Euro an Planungskosten geschlossen wurde. Zu hinterfragen ist, ob sie noch sachgerecht ist und die Grundlagen den heutigen Anforderungen entsprechend fortzuschreiben sind. Mit den aufgezeigten Möglichkeiten zur Spreizung des Investitionszeitraumes (Staffelung der Maßnahmen, z.B. Zurückstellung der Streckenerüchtigung auf $V_{max} = 250 \text{ km/h}$) kann sich die Diskussion einer mangelnden Liquidität für die Umsetzung der optimierten Kernforderung 6 erübrigen.

Für den Knoten Hülgelheim mit einer Führung des Güterverkehrs auf Geländeneiveau setzt die DB zusätzliche Kosten in Höhe von 15 Mio. Euro an. Diese Variante der DB-Antragstrasse löst jedoch nicht das Lärmproblem. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Hülgelheim wären nötig, ebenso im weiteren Streckenverlauf, da die Antragstrasse dort ebenfalls nicht die Anforderungen des Lärmschutzes bei Wegfall des Schienenbonus erfüllt. Der Wegfall des Schienenbonus ist aber auch für den Abschnitt Hülgelheim – Auggen gesetzter politischer Beschluss.

Antragstrasse und Hülgelheimer Knoten in der Variante der DB summieren sich daher auf mindestens 204 Mio. Euro ohne Planungskosten (170 Mio. Euro + 15 Mio. Euro Hülgelheimer Knoten + 19 Mio. Euro Lärmschutz zur Kompensation des wegfallenden Schienenbonus).

Der Hülgelheimer Knoten und Antragstrasse in der DB-Variante bringen für Hülgelheim, Müllheim und Auggen Eimeldinger Verhältnisse. Lärmentlastung ohne ein zweites Eimeldingen bringt allein die Tieflage der Gütertrasse. Eine entsprechende Ausführung des Hülgelheimer Knotens würde nach DB-Angaben Zusatzkosten von 74 Mio. Euro erfordern. Allerdings lässt sich ein solcher Knoten nahe der Ortslage Hülgelheim aus Platzgründen nicht verwirklichen. Deshalb muss der kreuzungsfreie Kno-

ten in den Bereich südlich von Auggen verschoben werden. Die Kosten sind in der Kalkulation für die optimierte Kernforderung 6 in Höhe von 276 Mio. Euro ($V_{max} = 200 \text{ km/h}$ plus weiteres Regionalgleis) bereits enthalten. Damit kostet die optimierte Kernforderung 6 202 Mio. Euro, mit einer Unsicherheit von 10 - 15%. Angesichts der Tatsache, dass die Genauigkeit von Grobkostenangaben im Bereich von +30% liegen, kann von Kostengleichheit ausgegangen werden.

Die Finanzierung der Kosten (Kostenübernahme Bund und/oder Land) wird separat in den politischen Gremien diskutiert und entschieden.

6. Insgesamt bietet die optimierte Kernforderung 6 gegenüber der DB-Antragsplanung folgende Vorteile:

- Vollschutz vor Bahnlärm nach Entfall des Schienenbonus ohne passiven Schallschutz - kein „zweites Eimeldingen“ in Hülgelheim, Müllheim und Auggen
- minimiertes Risiko von Gefahrguthavarien durch Tieflage und Reduzierung der Anzahl von Weichen
- Führung aller Güterzüge durch den Katzenbergtunnel zum nachhaltigen Schutz der Klotzgemeinden
- das vom MVI BaWü formulierte Nahverkehrskonzept kann betriebs- + zukunftsicherer gefahren werden
- Mehreinnahmen für die DB Netz durch Steigerung der betriebssicheren Trassenkapazität
- höhere Wirtschaftlichkeit der Güterzugtrasse durch Wegfall von zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen wie beispielsweise das BÜG
- Planungs- und Bausicherheit, da die Region hinter der optimierten Lösung steht
- keine Bauzeitverzögerung, da Baubeginn mit Bürgertrasse möglich (gleichzeitig bauen!)
- höheres oder zumindest gleiches Nutzen-Kosten-Verhältnis

Fazit:

Wie bereits unter 1.) erwähnt verfolgt die DB Netz mit ihrer Antragstrasse eine kostenoptimierte Lösung, die Region hingegen mit der optimierten Kernforderung 6 eine nutzenoptimierte Lösung. Die Absender dieses Positionspapiers appellieren daher an die politischen Entscheidungs- und Verantwortungsträger, sich für eine Lösung einzusetzen, die den größtmöglichen Nutzen für die Gesellschaft und die Bevölkerung gewährt, und der Durchsetzung einer kostenoptimierten Lösung, die die Interessen einer ganzen Region missachtet, eine deutliche Absage zu erteilen.

Markgräflerland, den 30. September 2014