
Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel



Planfeststellungsabschnitt 8.0 Kenzingen – Riegel/Malterdingen

Nur zur Information

Ergebnisse aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Abschlussbericht

Vorhabensbezeichnung: **Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe – Basel**

Streckenummer/Strecke: 4280 Karlsruhe – Basel
4000 Mannheim – Basel – Konstanz

Planungsabschnitt: Planfeststellungsabschnitt 8.0
NBS-km (NBS): 183,500 – 184,500 (Strecke 4280)
Rtb/ABS-km (Rtb/ABS): 182,120 – 186,766 (Strecke 4000)
Verbindungsspange Süd (Strecke 4285)
Provisorium (Strecke 4284)

DB Netz AG

**Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe**

Karlsruhe, im September 2020

Bearbeitet im Auftrag der

DB Netz AG:

Ingenieurgesellschaft

Schüßler-Plan / Sweco

c/o Sweco GmbH

Hanauer Landstraße 135 - 137

60314 Frankfurt

Karlsruhe, im September 2020

Inhaltsverzeichnis zu den Ergebnissen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung PfA 8.0 Kenzingen – Riegel/Malterdingen

1	Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.0	3
2	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	4
2.1	Aufgeworfene Themenpunkte in der Informationsveranstaltung vom 18.09.2019	4
2.2	Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Einzelpersonen	18
2.3	Schriftlich formulierte Stellungnahme der BI – Bürgerprotestbahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen vom 02.10.2019	20
2.4	Schriftlich formulierte Stellungnahmen des Landratsamtes Emmendingen vom 20.11.2019 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in Abstimmung der unteren Landwirtschaftsbehörde mit der unteren Naturschutzbehörde	24
2.5	Sonstige Themenpunkte	28
3	Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	28

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

1 Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.0

Die Umsetzung eines Vorhabens der Größenordnung der Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel weist vielseitige Berührungspunkte mit Bürgern, Behörden und sonstigen Dritten auf.

Mit § 25 Abs. 3 des Verfahrensverwaltungsgesetzes (VwVfG) wird geregelt, dass die zuständige Behörde – hier das Eisenbahnbundesamt (EBA) - darauf hinwirkt, dass die Vorhabenträgerin – hier die DB Netz AG – die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet.

Diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung stellt kein förmliches Verfahren dar und ersetzt dieses auch nicht.

Die Unterlagen zur Unterrichtung der betroffenen Öffentlichkeit standen seit Ende August 2019 im Internet zur Verfügung. Im Rathaus Riegel konnten die Unterlagen zudem ca. 6 Wochen lang vom 26. August bis 11. Oktober 2019 eingesehen werden.

Im Zuge der Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens fand am 18.09.2019 eine öffentliche Informationsveranstaltung in der Üsenberghalle Kenzingen statt, in der die Planung vorgestellt wurde und es des Weiteren möglich war, Fragen zum Vorhaben zu stellen sowie Anmerkungen und Anregungen hierzu zu äußern.

Die Ergebnisse der durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden für die betroffene Öffentlichkeit in der vorliegenden Unterlage zusammengefasst. Die Veröffentlichung dieses Berichtes erfolgt im Internet (<http://www.karlsruhe-basel.de>).

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Planung für den Planfeststellungsabschnitt 8.0 fertiggestellt und bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde – dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) – ein Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. Im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planung zu erheben. Stellungnahmen, Forderungen und Beiträge, die im Stadium der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert wurden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststel-

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

lungsverfahren vorzutragen bzw. einzureichen. Die Beteiligung im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt nicht die Beteiligung im Planfeststellungsverfahren.

2 Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind verschiedene Fragestellungen, Anregungen und Forderungen an die Vorhabenträgerin mit der Zielsetzung herangetragen worden, diese zu prüfen und erforderlichenfalls bei den Planungen zum PfA 8.0 zu berücksichtigen und deshalb in die Planfeststellungsunterlagen mit aufzunehmen.

Grundsätzlich wurden die Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung auf den folgenden Wegen gewonnen:

- Aufgeworfene Themenpunkte in der Informationsveranstaltung vom 18.09.2019 (Kapitel 2.1)
- Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Einzelpersonen (Kapitel 2.2)
- Schriftlich formulierte Stellungnahme der BI – Bürgerprotestbahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen vom 02.10.2019 (Kapitel 2.3)
- Schriftlich formulierte Stellungnahmen des Landratsamtes Emmendingen vom 20.11.2019 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in Abstimmung der unteren Landwirtschaftsbehörde mit der unteren Naturschutzbehörde (Kapitel 2.4)
- Sonstige Themenpunkte (Kapitel 2.5)

2.1 Aufgeworfene Themenpunkte in der Informationsveranstaltung vom 18.09.2019

1. Fragerunde: Vorstellung der Planung, Bauphasen und Betriebsführung

Grundsätzliche formale Fragestellung zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und zum Planfeststellungsverfahren

Es besteht Erläuterungsbedarf, inwieweit noch einmal nach der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit besteht, dass Bedenken oder Einwendungen gemeldet werden können und ob die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung die Planfeststellung ersetzt.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspange Süd, Strecke 4284 Provisorium

Entsprechend Kapitel 1 wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung die Planung für den Planfeststellungsabschnitt 8.0 fertiggestellt und bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde – dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) – ein Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. Im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planung zu erheben. Stellungnahmen, Forderungen und Beiträge, die im Stadium der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert wurden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren vorzutragen bzw. einzureichen. Die Beteiligung im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt nicht die Beteiligung im Planfeststellungsverfahren.

Das hat zur Folge, dass im Planfeststellungsverfahren jeder für sich bewerten muss, ob seine Bedenken aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung angemessen berücksichtigt wurden. Bei Bedarf müssen die Einwendungen im Planfeststellungsverfahren noch einmal formuliert werden, zu denen dann die Vorhabenträgerin und damit die Deutsche Bahn Stellung beziehen wird. In der Offenlage wird vom Regierungspräsidium Freiburg als zuständiger Anhörungsbehörde ein Zeitraum gewährt, um die Planfeststellungsunterlagen durchzusehen und eine entsprechende Einwendung bzw. Stellungnahme abzugeben. Nach der Offenlage wird erörtert und bewertet, bevor es zu einem Planfeststellungsbeschluss kommt, in dem das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde über offene ggf. im Dissens verbliebene Aspekte entscheidet.

Provisorium und Verbindungsspange Süd

Es besteht Erläuterungsbedarf zum Ausbau des Provisoriums und der Verbindungsspange Süd, hier insbesondere, dass gegenüber früheren Aussagen nunmehr statt eines eingleisigen Ausbaus ein zweigleisiger Ausbau erfolgt.

Hierzu wird seitens der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass für die Dauer des Provisoriums in der ersten Ausbaustufe 224 Güterzüge pro Tag prognostiziert sind. Um dieses Betriebsprogramm abzuwickeln müssen sich diese Güterzüge auch im Bereich des Provisoriums behinderungsfrei begegnen können.

Zur Aufnahme des Personenfernverkehrs und des übergeordneten Regionalverkehrs während des Ausbaus der Rheintalbahn im StA 7 und PfA 8.0 (2. Ausbaustufe) ist die Zweigleisigkeit der südlichen Verbindungsspange vorübergehend so notwendig, ist aber im endgültigen Zustand auch eingleisig denkbar, so dass ein Gleis zurückgebaut würde. Die Überlegungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Auswirkungen des Provisoriums

Von ortsansässigen Landwirten wird auf die Auswirkungen des Provisoriums hingewiesen. Es besteht die Fragestellung, welche Möglichkeit der Querung des Provisoriums bestehen bzw. welche Umwege in Kauf genommen werden müssen, auf die andere Seite des Provisoriums zu gelangen. In diesem Zusammenhang wird auch die Errichtung eines Brückenbauwerks angeregt.

Zur Flächeninanspruchnahme führt die Vorhabenträgerin aus, dass der Trassenverlauf in ebenem Gelände verläuft. Das Provisorium wird im Endzustand 18 m breit sein. In der Bauphase kommen noch einmal 7-8 m dazu, zusätzlich befindet sich ein Wirtschaftsweg auf einer Seite, der auch der Erschließung der Landwirtschaft dient.

Des Weiteren besteht Unzufriedenheit darüber, dass bisher keine Informationen über das Provisorium erfolgt sind. Die Planungen sähen nicht provisorisch aus, sondern sehr professionell. Es bestehen die Befürchtungen, dass die provisorische Strecke nicht zurückgebaut wird und dass noch mehr Güterzüge fahren werden. In diesem Zusammenhang besteht die Fragestellung, wozu das Provisorium benötigt wird, wenn die Strecke schon vierspurig ausgebaut ist.

Seitens der Vorhabenträgerin wird erläutert, dass sich das Provisorium in der Ausführung weitgehend nicht von einer dauerhaften Strecke unterscheidet, da die Verkehrslasten der Güterzüge gleichermaßen aufgenommen werden müssen und damit auch die Sicherheit für den Verkehr gewährleistet wird.

Das Provisorium muss nach der Inbetriebnahme der NBS im Streckenabschnitt 7 und einem kurzen Übergangszeitraum wieder zurückgebaut werden. Das Provisorium macht dauerhaft keinen Sinn, da es im Endzustand keine verkehrliche Funktion mehr wahrnimmt. Darüber hinaus verhindert es räumlich den geplanten vierspurigen Ausbau und könnte im Endzustand aufgrund der Gleisanordnungen im Endzustand auch nicht sinnvoll angeschlossen werden.

Andererseits kann auf das Provisorium nicht verzichtet werden, da es unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewährleistet, dass die NBS im Streckenabschnitt 8 ca. 2031 in Betrieb gehen kann. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Region im Bereich der Freiburger Bucht und damit die dort betroffenen Städte und Gemeinden entlang der bestehenden Rheintalbahn vom Güterverkehr entlastet werden.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500,

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766

Strecke 4285 Verbindungsspange Süd,

Strecke 4284 Provisorium

Örtlichkeit des Provisoriums

Seitens der Landwirtschaft würde es begrüßt, wenn das Provisorium weiter Richtung Süden verlegt würde. Grundsätzlich wird angemerkt, dass die durch das Provisorium in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen sich nur über Generationen hinweg erholen würden und die Rekultivierung nach dem Rückbau nicht dazu führt, dass die Flächen wieder in den Status Quo zurückversetzt werden könnten.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass sich die Gleisführung des Provisoriums aus den Abhängigkeiten der zu fahrenden Geschwindigkeiten (Ausbildung der Gleisradien), der Lage der Verbindungsspange Süd, den sich daraus ergebenden Weichenverbindungen, den Umweltbelangen (Querung der Alten Elz, Bestandteil eines Natura 2000 Gebietes) und der Minimierung der Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen ergibt. Eine Veränderung der Lage des Provisoriums ist deshalb nicht sinnvoll möglich.

Die Rekultivierung von Flächen wird durch Auflockerungsmaßnahmen der durch das Provisorium verdichteten Böden gewährleistet.

Verkehrliche Fragestellungen zum Ausbau der Rheintalbahn

Im Kontext mit dem viergleisigen Ausbau mit Schallschutz in Kenzingen wird hinterfragt, warum der Fernverkehr den Nahverkehr auf der Rheintalbahn überholen muss und warum der Fernverkehr nicht alternativ auch über das Provisorium bzw. die Verbindungsspange Süd verkehren kann.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass es ein Ziel des Vorhabens ist, die Entmischung der verschiedenen Verkehrsarten zu ermöglichen. Fernverkehrs- und Güterzüge fahren mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Der Fernverkehr ist etwa 2,5mal schneller als der Güterverkehr. Würden die Fernverkehrszüge auch auf dem Provisorium fahren, würde dies zudem zu keiner Entlastung von Kenzingen führen und der Fernverkehr könnte nicht mehr den Freiburger Hbf bedienen.

Die Nutzung der Verbindungsspange Süd durch den Personenfernverkehr würde die Entmischung des Personenfern- und des Güterverkehrs zwischen Offenburg und Riegel nicht zulassen. Des Weiteren ist die Verbindungsspange Süd aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse nur für eine Geschwindigkeit von 80 km/h konzipiert. Sie kann nicht mit 200 oder 250 km/h befahren werden. Eine andere Trassierung der Verbindungsspange Süd hätte darüber hinaus negative Auswirkungen

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500,

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766

Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd,

Strecke 4284 Provisorium

auf verschiedene Umweltaspekte, auf Fahrplanaspekte, auf die Kostensituation sowie auf Landwirtschaft.

Viergleisiger Ausbau der Rheintalbahn im Bereich Kenzingen

Personennah- und Personenfernverkehr müssen sich die alte Strecke (Rheintalbahn) teilen. Es besteht Aufklärungsbedarf, warum hierfür ausgerechnet in Kenzingen zwei zusätzliche Gleise zu der bereits vorgesehenen NBS benötigt werden und ob denn nicht eine vergleichbare Situation im südlichen Streckenabschnitt Richtung Schweiz besteht.

Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu das Fahrplankonzept:

Momentan sieht das Fahrplankonzept in Freiburg so aus, dass innerhalb von 10 Minuten zwei schnelle Züge fahren. Die restliche Stunde nur noch langsame. Ziel ist ein Fahrplankonzept, nach dem alle halbe Stunde ein ICE in Freiburg startet. Nach diesem Konzept erreicht aber der ICE dann auf Höhe Kenzingen einen Nahverkehrszug, den er überholen muss. Daher wird für beide Verkehrsrichtungen jeweils ein zusätzliches Gleis in Kenzingen benötigt, die sich zur störungsfreien Überholung des Personennahverkehrs durch den Personenfernverkehr bis nach Orschweier erstrecken, da die planmäßige Überholung in diesem Streckenabschnitt erfolgen wird. Dies stellt somit die einzig sinnvolle Möglichkeit dar, einen engeren Takt im Nahverkehr umzusetzen. Dadurch ist aber auch mehr Nahverkehr möglich, was einen Mehrwert für die Region bringt.

Im südlichen Streckenabschnitt zwischen Freiburg und Basel teilt sich der Nah- und Fernverkehr ab Hülhelheim (Müllheim) in Richtung Katzenbergtunnel auf. Das ist nicht genau die gleiche Situation wie im Bereich Kenzingen, aber funktional vergleichbar, da Personenfern- und Personennahverkehr hier ebenfalls entmischt werden.

Bauliche Umsetzung des Ausbaus der Rheintalbahn unter Aufrechterhaltung des Betriebs

Es besteht Erläuterungsbedarf, wie der Nahverkehr in Kenzingen während der Bauzeit durchgeführt wird.

Während des Ausbaus bzw. Umbaus der Rheintalbahn: ist ein Schienenersatzverkehr nur allein mit Bussen dauerhaft während der Bauzeit kaum zu gewährleisten. Dafür sind zu viele Menschen in dieser Region auf den Nahverkehr angewiesen.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Deswegen gibt es hierzu viele Überlegungen. Die Planung einschließlich des Konzepts für die Bewältigung des Verkehrs während der Bauzeit ist noch nicht abgeschlossen. Innerhalb der Planfeststellungsunterlage wird hierzu dargelegt sein, dass der viergleisige Ausbau im Bereich Kenzingen dann erfolgt, wenn die Güterverkehrs- und Personenfernverkehrszüge bereits über die NBS geführt werden können, und somit ein Nahverkehrsangebot auf der Schiene während der Bauphase durch abschnittsweise temporäre eingleisige Verkehrsführung weitgehend aufrecht erhalten werden kann. Details hierzu werden insbesondere durch die weitere Planung im Streckenabschnitt 7 geregelt, da der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Kenzingen gesamthaft zu betrachten ist.

Abstand zwischen der NBS und der BAB A5 sowie Berücksichtigung des sechsspurigen Ausbaus der BAB A5

Hinsichtlich der Fragestellung des Abstandes zwischen NBS und BAB A5 wird seitens der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass grundsätzlich der Regelabstand von $E=18,50$ m (Abstand von der autobahnnahen Gleisachse bis zum heutigen Fahrbahnrand der BAB A5 gültig ist.

Im PfA 8.0 variiert das Abstandsmaß E aufgrund der Weichenverbindungen, die im geraden Gleis liegen sollen, das damit zu der Bogenführung der BAB A5 sehnenförmig verläuft. Es beträgt bei NBS-km 183,500 und 184,500 $E=18,58$ m und hat ein Maximum bei NBS-km 183,956 mit $E = 24,44$ m sowie ein Minimum bei NBS-km 184,465 mit $E = 18,50$ m.

Je nach Höhenlage dient der Zwischenraum Dämmen, Entwässerungsanlagen Beschilderungen, Abkommenschutzmaßnahmen, etc.

Bezüglich der Berücksichtigung des sechsspurigen Ausbaus der BAB A5 weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass dieser vom Raumbedarf her durch die NBS berücksichtigt ist, es bisher aber kein Datum des Regierungspräsidiums Freiburg zur Fertigstellung des Ausbaus gibt. Das Regierungspräsidium Freiburg hat zunächst nur einen Planungsauftrag bis zur Erzielung der erforderlichen Planungsgenehmigungen in Form von Planfeststellungsbeschlüssen. Planungen hierzu liegen noch nicht vor.

Zuständigkeit der Errichtung der PWC-Anlage

Es besteht Klärungsbedarf, wer für die Planungen und die Umsetzung der PWC-Anlage östlich der BAB A5 verantwortlich ist.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die neue PWC-Anlage die durch die NBS entfallenden Parkplätze auf der östlichen Seite der BAB A5 ersetzt. Die neue PWC-Anlage wird deshalb als Folgemaßnahme der NBS von der Vorhabenträgerin der DB Netz AG geplant und ist dementsprechend Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens 8.0.

Ausbau der Rheintalbahn auf V=200km/h

Zur Fragestellung, wann die Rheintalbahn südlich von Riegel in der Freiburger Bucht auf V=200 km/h ausgebaut werden wird, ist festzuhalten, dass die Vermessungsleistungen weitgehend abgeschlossen wurden. Als nächster Schritt wird das Bohrprogramm durchgeführt und auf dieser Basis werden dann die Planungen erfolgen. Der eigentliche Ausbau der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht wird erst umgesetzt, wenn auf dieser Strecke keine Güterzüge mehr verkehren, d. h., wenn die NBS als Güterumfahrung fertiggestellt und in Betrieb ist. Die Vorhabenträgerin rechnet mit einem Start der Bauarbeiten Anfang der 2030er Jahre.

2. Fragerunde: Landwirtschaft, Schallschutz und Umwelt

Unterführung des Provisoriums

Bezüglich des Wirtschaftswegenetzes wird gefragt, ob eine Unterführung zur Querung des Provisoriums möglich wäre.

Seitens der Vorhabenträgerin wird ausgeführt, dass es bei einer Unterführung des Provisoriums zu Einschnitten in das hoch anstehende Grundwasser kommen würde. Dafür wären auch Grundwassertröge notwendig. Eine Unterführung hat die gleichen Auswirkungen wie eine Überführung – nämlich entsprechende zusätzliche Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen. Dieser Aufwand ist zudem für die Dauer des Provisoriums nicht gerechtfertigt.

Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen und Betroffenheit von Beregnungsanlagen

Es wird befürchtet, dass für die Dauer des Provisoriums 4 Jahre Flächen zerschnitten und Bewässerungsanlagen unterbrochen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass hier Spargel, Erdbeeren und hochwertiger Saatmais angebaut wird. Landwirte

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

müssten nun Umwege in Kauf nehmen. Bezüglich des Bewässerungssystems besteht Aufklärungsbedarf, wie während der Bauphase weiterhin eine Beregnung möglich ist.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass es wie im PfA 8.3 und 8.4 für die Beregnungsleitungen gesonderte Untersuchungen geben wird, die parallel zum Planfeststellungsverfahren laufen. Es ist bekannt, wo die Anlagen liegen. Der Arbeitskreis Landwirtschaft kümmert sich um dieses Thema.

Provisorium und Verbindungsspanne Süd führen dazu, dass die landwirtschaftlichen Flächen zwischen Rheintalbahn einerseits und NBS / BAB A5 andererseits in drei Bereiche unterteilt werden. Die Erschließung der Flächen nördlich des Provisoriums erfolgt über die L 105. Die Flächen zwischen Provisorium und Verbindungsspanne Süd werden über die Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen – Riegel erschlossen. Die Erschließung der Flächen südlich der Verbindungsspanne Süd erfolgt über die L 113 oder über die Waldsiedlung.

Eigentumsverhältnisse im Bereich des Provisoriums

Seitens der Landwirtschaft wird gebeten zu erläutern, wie es sich mit den Eigentumsverhältnissen der landwirtschaftlichen Flächen um das Provisorium verhält.

Die Flächen müssen aus rechtlichen Gründen von der Vorhabenträgerin erworben werden. Es werden Maßnahmen ergriffen um aus der Verkehrsfläche des Provisoriums nach dem Rückbau wieder landwirtschaftliche Flächen herzustellen.

Im Bereich der Verbindungsspanne Süd wird es zu einem Flurbereinigungsverfahren kommen. Im Bereich des nördlichen Provisoriums gestaltet sich die Sache aufgrund der letztendlich temporären Flächeninanspruchnahme und des Rückbaus als schwierig. Dies wird im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens geklärt.

Ausgleichsflächen für Landwirtschaft

Es besteht seitens der Landwirtschaft das Anliegen, dass die Landwirte für verloren gehende Landwirtschaftsflächen entsprechende Ausgleichsflächen erhalten.

Die Vorhabenträgerin ist grundsätzlich bemüht, dies zu ermöglichen, kann dies aber nicht in jedem Fall gewährleisten. Als Ansprechpartner für das Flächenmanagement ist die DB Netz AG, Wilhelmstraße 1b in Freiburg zuständig.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Aussage der Differenzlärmkarten

Es besteht Erläuterungsbedarf zu den dargestellten Dezibelwerten bzw. den Differenzen in den Differenzlärmkarten und welche Differenz hier dargestellt wird.

Die dargestellten Werte in den Differenzlärmkarten sind die Pegeldifferenz des Prognose-Planfall (Realisierung Vorhaben) abzüglich Prognose-Nullfall (Vorhaben wird nicht realisiert). Hieraus kann man erkennen, dass es durch die Schallschutzwände des Vorhabens und die Verlagerung des Güterverkehrs an die Bundesautobahn für das Jahr 2030 als Bezugsgröße beispielsweise in Kenzingen im Nachtzeitraum über 10 dB(A) leiser wird als wenn das Vorhaben nicht realisiert würde. Dies entspricht in etwa einer Halbierung der Lautstärke. Mit einer hinten im Saal aufgebauten Lärmstele hat die Vorhabenträgerin ermöglicht, den Unterschied zwischen halb so laut und halb so leise testen können, um ein entsprechendes Vorstellungsvermögen zu entwickeln, was dies konkret bedeutet.

Des Weiteren führt die Vorhabenträgerin zu diesem Punkt grundsätzlich aus:

- Alle Schallemissionen werden nach gesetzlichen Vorschriften, insbesondere der BImSchV eingehalten.
- Alle Beschlüsse des Bundestags, Landtags bzw. Projektbeirats werden eingehalten.
- Es wurde nach Absprache mit dem Regionalbereich ein Gutachter eingesetzt, der die Berechnungen der Bahn noch einmal prüfte.
- Im Einzelfall kann Auskunft über Schallemissionen an bestimmten Orten ausgegeben werden.

Schalltechnische Situation in Hecklingen

Anwohner aus dem Bereich Hecklingen möchten wissen, inwieweit sich die Trasse hinsichtlich der Gesamthöhe ändert, wie hoch die Schienen liegen und wie hoch die Schallschutzwand bei Hecklingen ist.

Der Ausbau der Rheintalbahn richtet sich an der bestehenden Strecke aus. Die Gradienten und damit Höhenlage der Gleise verändert sich nicht. Die Höhe der Schallschutzwand wird entlang der Rheintalbahn im Bereich Hecklingen drei Meter über der Schienenoberkante betragen.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Schallschutzwand im Bereich Kenzingen außerhalb der Planfeststellungsgrenze des PfA 8.0

Anwohner aus dem Bereich Kenzingen fragen nach, inwieweit für die Dauer des Provisoriums eine provisorische Schallschutzwand von sechs Metern in Kenzingen errichtet wird, die im Endzustand dann nur noch drei Meter hoch ist. Des Weiteren besteht Aufklärungsbedarf über die Dauer dieses Provisoriums.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass für die Region der schalltechnisch aktive Vollschutz gewährleistet wird. Aus dem Betrieb des neu zu errichtenden Provisoriums, das von den Güterzügen befahren wird, wird der Vollschutz für das Provisorium als neu zu errichtender Anlage gegenüber der Stadt Kenzingen mit der angesprochenen 6 m und abschnittsweise auch 6,50 m hohen Schallschutzwand sichergestellt. Mit Verlagerung der Güterzüge im Endzustand auf die NBS entlang der BAB A5 und der Auflösung des Provisoriums entfällt damit auch die Notwendigkeit der angesprochenen Schallschutzwand von 6,0 m bzw. 6,5 m Höhe. Hier ist dann aufgrund des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn im PfA 7.4/8.0 nur noch Schallschutz mit geringeren Wandhöhen erforderlich, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im PfA 7.4 dimensioniert werden.

Auftrag der Vorhabenträgerin ist es, den Vollschutz planerisch zu lösen, so dass die Grenzwerte eingehalten werden. Die Vorhabenträgerin ist offen für gemeinsame Entscheidungen zu Änderungen im Schallschutz soweit der gesetzlich vorzusehende Schallschutz gewährleistet bleibt.

Zugzahlen und Schallschutzwand entlang der Rheintalbahn nördlich des Provisoriums

Aus Herbolzheim besteht die Fragestellung, ob neue Zugzahlen für den zu erwartenden Güterverkehr nördlich des Provisoriums vorliegen und ob der Bau von Schallschutz parallel zum Güterverkehr verstärkt wird.

Die Umsetzung des Schallschutzes entlang der Rheintalbahn außerhalb des unmittelbaren Wirkungsbereichs des Provisoriums wird erfolgt sein, wenn der Streckenabschnitt 7.4 fertiggestellt ist, damit die Planung und auch der Schallschutz gesamthaft schlüssig ist. Die Gestaltung selbst ist noch offen, die Bürger haben die Möglichkeit sich einzubringen. Ein Termin zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung des Planfeststellungsabschnitts 7.4 wird frühestens 2021 stattfinden.

Für die Dauer des Betriebs des Provisoriums bieten die bereits umgesetzten Schallschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms entlang der Rheintalbahn

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Schallschutz für die dort liegenden Ortschaften. Die Prognosezugzahlen für die verschiedenen Ausbaustufen können den schalltechnischen Gutachten in den Planfeststellungsunterlagen entnommen werden.

Umsetzung einer Grünbrücke bzw. Herstellung eines Wildtierkorridors

Seitens des BUND wird ausgeführt, dass zu einem früheren Zeitpunkt in einem Termin im Verkehrsministerium besprochen worden sei, dass die Lebensräume östlich und westlich der Trasse durch Grünbrücken verbunden werden müssten, am besten bei Hecklingen. Den Planungen kann jedoch keine Grünbrücke entnommen werden. Es stellt sich deshalb die Frage, wie und wo die Lebensräume zukünftig verbunden werden sollen.

Die Grünbrücke einschließlich der Gesamthematik Wildtierkorridor ist der Vorhabenträgerin bekannt, jedoch kein Bestandteil des Vorhabens, da die Notwendigkeit der Wildtierkorridors nicht aus dem Vorhaben sondern aus der bereits vorhandenen Trennwirkung der BAB A5 resultiert. Es wurden Abstimmungen getroffen, dass das hier in Rede stehende Vorhaben eine entsprechende Grünbrücke an geeigneter Stelle nicht verunmöglichen solle. Aus diesem Grund wurde die in ersten Plänen gezeigte PWC-Anlage zunächst weiter südlicher als jetzt angeordnet. Diese wurde auch aus Gründen des Naturschutzes verlegt. Somit wird die Bündelung der BAB A5 und NBS zwischen NBS-km 183 und 184 ermöglicht, damit dort eine entsprechende Grünbrücke errichtet werden kann. Ein Planungsträger hierfür muss allerdings noch gefunden werden.

3. Abschließende Fragerunde

Statement eines ehemaligen Vorstandsmitglieds der BI Bürgerprotest Bahn Kenzingen-Herbolzheim

„Die ursprüngliche Planung hat vorhergesehen, dass die Güterzüge weiterhin durch die Städte gefahren wären. Nun hat sich die Planung dank unseres Einsatzes um 13 Jahre verzögert. Der Verkehr hätte die Städte und die Bevölkerung zerstört. Unsere Einwendungen haben eine neue Planung hervorgebracht: die Trasse wird nun an die Bundesautobahn verlegt. Durch den Bundestags-Beschluss und den Projektbeirats-Beschluss zur Autobahnparallele ist keine Luxustrasse entstanden. Sie ist notwendig, um Schäden zu vermeiden. Die Bürger haben die Deutsche Bahn dazu gebracht sich nach den Bürgern zu richten. Zukünftig wollte die Bahn ein offenes Ohr für die Bürger haben, eine andere Planungskultur.“

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspange Süd, Strecke 4284 Provisorium

Jetzt kommt es zur Planung der ICE-Gleise. Und das Verhalten der Bahn hat sich nicht geändert. Wieder gibt es keine ernsthafte Diskussion zur ICE-Gleisverlegung. Dies wird zu neuen Verzögerungen und zu neuen Einwendungen führen. Die Deutsche Bahn sagt, dass der Projektbeiratsbeschluss unterschrieben wurde. Aber halten Sie sich den Ablauf vor Augen: es ging immer nur um Güterzüge, nie über ICE´s. Jetzt fahren die ICE´s auf der alten Strecke – und nur die Güterzüge werden an die Bundesautobahn verlegt. Damit wurde uns die ICE Planung untergeschoben. Die neue Planung hat Zwangspunkte, eine Alternativstrecke für die ICE´s ist ausgeschlossen. Herr Klenert sagt, dass eine solche Möglichkeit nicht in Frage kommt.

ICE´s und Güterzüge müssen an die Bundesautobahn. Wir lassen uns nicht überzeugen, wenn wir schlechte Argumente hören. Wir sind unbefriedigt. Und nur zu Ihrer Information: wir werden unseren Vorstand mit unverbrauchten Menschen verjüngen.“

Die Vorhabenträgerin nimmt das Statement zur Kenntnis. Sie weist darauf hin, dass das Provisorium aufgrund der engen raumsparenden Trassierung nur eine Geschwindigkeit von 100 km/h ermöglicht, die Verbindungsspange Süd sogar nur 80 km/h. Wenn bis Offenburg zwei zusätzliche ICE-Gleise entlang der BAB A5 geführt würden, wäre dies – neben weiteren Schwierigkeiten – bei der Verschwenkung von der Rheintalbahn zur BAB A5 im Bereich der Alten Elz mit einem größeren landwirtschaftlichen Flächenverbrauch und einer lang gezogenen Flächenzerschneidung verbunden. Derzeit ist hingegen eine auf das Mindestmaß reduzierte Gleislänge erforderlich. Aus diesem und auch aus anderen Gründen (z.B. Durchführung von Natura 2000-Gebieten, größere Streckenlänge und damit verbundene Fahrzeitverluste, etc.) drängt sich diese Lösung nicht auf. Die Berücksichtigung der Anforderungen des Personenfernverkehrs waren stets relevanter Teil der Veranlassung des Vorhabens und Kernbestandteil der Planungen.

Belastungen durch die Umsetzung der NBS und die Umsetzung des sechsspurigen Ausbaus der BAB A5

Von Bürgern der Gemeinde Riegel wird befürchtet, dass durch die bauliche Umsetzung der NBS und der Umsetzung des sechsspurigen Ausbaus der BAB A5 eine doppelte Belastung für die Region entsteht. In diesem Zusammenhang besteht auch die Frage, ob für den Abschnitt 8.1 ein Lärmschutzkonzept besteht.

Seitens der Vorhabenträgerin besteht Verständnis dafür, dass Bauarbeiten an der Bundesautobahn und durch die Errichtung der NBS zu einer erheblichen Belastung führen. Derzeit ist der Zeitpunkt der baulichen Umsetzung des Ausbaus der BAB A5

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500,
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd,****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4284 Provisorium**

nicht absehbar. Abstimmungen für den Bau und auch die Planungen laufen mit dem Regierungspräsidium, damit sich die beiden Vorhaben nicht gegenseitig behindern.

Schalltechnische Berücksichtigung des sechsspurigen Ausbaus der BAB A5 innerhalb der Bahnplanung

Es besteht Erläuterungsbedarf zur Berücksichtigung des Ausbaus der Bundesautobahn im Lärmschutzkonzept.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass sich das Schallschutzkonzept ausschließlich auf die durch das Vorhaben selbst verursachten Schallemissionen beziehen muss. Somit ist in den schalltechnischen Gutachten des hier in Rede stehenden Vorhabens der sechsstreifige Ausbau des BAB A5 nicht beinhaltet. Hierfür zeichnet sich die zuständige Autobahnbehörde (Regierungspräsidium Freiburg bzw. die zukünftige Autobahn GmbH) als Vorhabenträgerin des sechsspurigen Ausbaus verantwortlich.

Baulärm

Es wird darauf ausgeführt, dass es Schallschutz nach der Baumaßnahme – d.h. also für den Betrieb der fertiggestellten baulichen Anlage - geben wird. Jedoch besteht die Frage, wie Schallschutz während der Baumaßnahme vorgesehen wird.

Die Vorhabenträgerin merkt hierzu an, dass es ein gesondertes Schallgutachten für den Baulärm in den Planfeststellungsunterlagen geben wird, aus dem entnommen werden kann, wo Überschreitungen der Richtwerte ggf. zu erwarten sind und wie mit diesen umgegangen werden sollen. Es ist vorgesehen, dass der Regelbaubetrieb im Planfeststellungsverfahren 8.0 mit Ausnahme der unmittelbaren Anschlüsse an die Rheintalbahn und ggf. erforderlicher BAB Sperrungen bei Abriss/Errichtung der Straßenüberführung der Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen – Riegel ausschließlich tagsüber stattfindet.

Verzicht auf das Provisorium

Es wird vorgeschlagen, auf das Provisorium zu verzichten, da es innerhalb der 1. Baustufe erst als letzte Maßnahme gebaut wird. Es stelle sich deshalb die Frage, ob dann nicht von dem Provisorium abgesehen werden könnte, wenn vom Norden her aus dem Streckenabschnitt 7 die NBS nicht schneller umgesetzt würde.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Seitens der Vorhabenträgerin wird erläutert, dass das Provisorium nicht als Erstes gebaut würde, da die kreuzenden Straßen (Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen – Riegel sowie die L113 im PfA 8.1) und Brückenbauwerke zunächst baulich umgesetzt werden, um sowohl die übergeordneten Verkehre und die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Grundstücke zu gewährleisten als auch um das Baufeld für den Streckenbau der Gleisanlagen durchgängig freigeräumt zu haben. Erst wenn dies der Fall ist, erfolgt die Umsetzung des Provisoriums. Dies ändert jedoch nichts an dem Erfordernis des Provisoriums, da zwischen dessen Fertigstellung und der Fertigstellung der NBS im Streckenabschnitt 7 mindestens 4 Jahre liegen, so dass auf das Provisorium als Voraussetzung für die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts 8 nicht verzichtet werden kann.

Verzicht auf das Provisorium

Es wird befürchtet, dass zusätzlicher Flächenverbrauch und Zerschneidung der Preis dafür sei, dass künftig mit hohen Geschwindigkeiten von 200 km/h bzw. 250 km/h gefahren würde. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es nördlich von Orschweier nicht möglich sei, 250 km/h zu fahren, dort könne der Personenfernverkehr auch nicht den Personennahverkehr überholen. Es besteht die Frage, wie viele Nahverkehrszüge in der Stunde verkehren geben. Wenn der Personenfernverkehr entlang der BAB A5 verkehren würde, könnte der Nahverkehr unabhängig von diesem fahren.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass derzeit drei Nahverkehrszüge in der Stunde und pro Richtung vorgesehen sind. Das Betriebskonzept sieht die erforderlichen Überholungen zwischen Orschweier und Kenzingen vor, so dass die Rheintalbahn in diesem Abschnitt viergleisig ausgebaut wird. Bei Abweichungen vom Regelbetrieb besteht auch nördlich von Orschweier die Möglichkeit Überholungen in den dortigen Verkehrsstationen stattfinden zu lassen. Es wurde überprüft, dass das vorgesehene Betriebskonzept in Verbindung mit der geplanten Gleisinfrastruktur eine sehr hohe Betriebsqualität besitzt und somit ein Optimum darstellt.

Grundsätzlich wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die zukünftigen Geschwindigkeiten von 200 km/h und 250 km/h nicht ursächlich für die Zerschneidungswirkung des Provisoriums oder der Verbindungsspanne Süd sind. Auch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch den partiellen viergleisigen Ausbau zwischen Orschweier und Kenzingen resultiert nicht aus der Erhöhung der Geschwindigkeit des Personenfernverkehrs, sondern aus dem Betriebskonzept mit den zusätzlichen Nahverkehrsleistungen sowie dem Halbstundentakt im Personenfernverkehr.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Würde der Personenfernverkehr mit geringeren Geschwindigkeiten verkehren, würde ggf. die Länge des viergleisigen Abschnitts vergrößert werden müssen, da der Überholvorgang durch die dann geringere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Nah- und Fernverkehr über einen längeren Streckenabschnitt erfolgen müsste.

2.2 Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Einzelpersonen

Viergleisige NBS an der BAB A5

Formulierte Anregung:

Im PfA 8.0 werden die Weichen gestellt für die Trassenführung im nördlicheren Streckenabschnitt 7 (Kenzingen – Offenburg).

Insbesondere der im Kenzinger Süden beginnende, nach Norden fortzusetzende, 4-gleisige Ausbau der Bestandsstrecke durch die Ortschaften und die sogenannte „Verbindungsspanne Süd“ zwischen Hecklingen und Riegel mit ihrer maximal möglichen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sind hier von Belang. Selbst dem Laien erschließt sich beim Blick auf die Landkarte das offensichtlich Sinnvollste: die Bündelung der Güter- und Fernverkehrsstrecken an der Autobahn, die 6-spurig geplant ist!

Nach Fertigstellung dieser nicht neuen Variante stünde für jede Verkehrsart (Güter-, Personenfern- und Personennahverkehr) ein separater Schienenstrang zur Verfügung und hat enorm viele und vor allem starkgewichtige Vorteile:

1. Die Bestandsstrecke würde in ihrem Wesen nicht verändert, dadurch entfielen eine jahrelange Unterbrechung dieser für den Personennahverkehr wichtigen Strecke.
2. Die von der DB so viel beschworene „Entmischung“ der 3 verschiedenen Verkehrsarten wäre vollständig und dauerhaft erreicht; Überholpunkte bzw. -abschnitte wären nicht mehr notwendig.
3. Dadurch wird der ÖPNV ausbaufähig und zukunftssicher gemacht; es wären weitaus mehr als 2 Züge pro Stunde denkbar und sogar zusätzliche Haltestellen möglich.
4. Die Höhe der jetzt schon bestehenden Lärmschutzwände an der Bestandsstrecke wäre ausreichend; es müsste nicht auf 6 Meter erhöht werden.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500,

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766

Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd,

Strecke 4284 Provisorium

5. Der ICE wäre an der Autobahn nicht auf eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h beschränkt wie auf der Bestandsstrecke und könnte bezogen auf die Fahrzeit die geringfügig längere Strecke kompensieren.
6. Der Bau der 2 Güterzuggleise und 2 ICE-Gleise an der Autobahn könnte in einer Baumaßnahme durchgeführt werden und nicht nacheinander, wie es der 4-gleisige Ausbau der Bestandsstrecke vorsieht, somit wäre die Neubaustrecke früher nutzbar.

Stellungnahme hierzu:

Bereits 2008 wurde im damaligen Variantenvergleich die vorgetragene Variante einer durchgehenden Sechsgleisigkeit zwischen Offenburg und Riegel als nicht vorzugswürdig abgeschichtet. Ebenso hat sich der Projektbeirat Rheintalbahn unter Berücksichtigung weiterer in der Zwischenzeit gewonnener Erkenntnisse (insbesondere des Schlussberichts zur Kernforderung 2) in seiner 10. Sitzung 2015 für die Realisierung der Rheintalbahn mit abschnittsweiser Sechsgleisigkeit ausgesprochen. Der regionale Konsens, der zu Beschlüssen aller Gremien bis hin zum Landtag Baden-Württemberg und zum Deutschen Bundestag geführt hat, wird mit der vorgelegten Planung somit umgesetzt.

In der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung am 18.09.2019 wurde dargelegt, dass eine durchgehende Sechsgleisigkeit entlang der Autobahn von Offenburg bis Riegel insgesamt deutlich mehr Fläche in Anspruch nehmen wird als ein abschnittsweiser Ausbau. Des Weiteren sind die umwelttechnischen Rahmenbedingungen für vier Gleise entlang der BAB A5 deutlich schwieriger beherrschbar als nur für zwei Gleise. Darüber hinaus wird auf die Notwendigkeit von zwei Kreuzungsbauwerken in den Bereichen südlich von Offenburg und Kenzingen/Riegel.

Unter Vernachlässigung dieser beiden Argumente ist festzuhalten, dass mangels verkehrlichen Bedarfs für die möglichen Zusatzkapazitäten (deren tatsächliche Fahrbarkeit von der DB Netz aktuell nicht bestätigt werden kann) keine Rechtfertigung für die zusätzlichen Eingriffe vorliegt.

Hinsichtlich der genannten möglichen Zeitersparnis durch frühere Fertigstellung des Endausbaus ist festzustellen, dass diese so nicht eintreten wird. Damit die über den verkehrlichen Bedarf hinausgehende Planung durchgeführt werden könnte, wären erneute Beschlüsse von Bundes- und Landtag erfor-

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

derlich. Voraussetzung hierfür wäre wiederum eine Validierung der vorgetragenen Annahmen – im Widerspruch zu den bisherigen dokumentierten Erkenntnissen, so dass der Zeitbedarf für die vorgenannten Punkte zusammen mit der erneuten Wiederholung der Planung, die nunmehr von 2015 bis heute durchgeführt haben, die Zeitersparnis mehr als aufwiegen wird. Damit würde sich auch die Entlastung der Rheintalbahn vom Güterverkehr deutlich nach hinten verschieben – bei im günstigsten Fall gleichbleibendem Gesamtinbetriebnahmetermin.

2.3 Schriftlich formulierte Stellungnahme der BI – Bürgerprotestbahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen vom 02.10.2019

Wir befürworten die Bündelung der ICE- Trasse mit der Güterzugtrasse an der Autobahn zwischen Riegel und Offenburg.

1. Die ICE-Trasse an der Autobahn bietet folgende Vorteile:

- a) Die Bündelung der überregionalen Verkehrswege entspricht dem Weißbuch der europäischen Verkehrspolitik.
- b) Störungsfreier ICE-Verkehr ohne Einschränkungen durch den ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)
- c) Keine Geschwindigkeitsbeschränkung für den ICE
- d) Keine überhohen Lärmschutzwände entlang der ICE-Strecke an der Autobahn
- e) Gemeinsame Planung und gemeinsamer Bau der Güterzug- und ICE- Trasse
- f) Ca. 6 Jahre frühere Fertigstellung des Endausbaus der Trasse Karlsruhe - Basel
- g) Höhere Betriebssicherheit im Störfall durch flexiblere Gleisnutzung (keine zusätzlichen Ausweichgleise erforderlich)
- h) Umfangreiche Einsparungen von Brückenabrissarbeiten und Brückenneubauten entlang der Bestandsstrecke zwischen Kenzingen und Orschweier
- i) Kostengünstigste Variante (vgl. DB-Variantenvergleich 2008)
- j) Höhere Planungs- und Rechtsicherheit für die DB

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

2. Vorteile für die Bestandsstrecke

- a) Entfall des Ausbaus der Altstrecke unter erschwerten Bedingungen, wie z.B. teilweiser Aufrechterhaltung des ÖPNV, schlechte Zufahrtmöglichkeit, Abriss von Gebäuden, Einschränkungen durch Lärmbelastung.
- b) Die Bestandsstrecke würde in Wesen und Funktion nicht verändert. Dadurch entfällt eine jahrelange Unterbrechung dieser für den Nahverkehr wichtigen Strecke.
Somit kein Schienenersatzverkehr während der Bauphase erforderlich
- c) Freie und alleinige Verfügbarkeit der Altstrecke für den ÖPNV
- d) Dadurch unbegrenzte Ausweitung des ÖPNV.
- e) Erheblich früherer barrierefreier Umbau der Bahnhöfe an der Rheintalbahn
- f) Bestehende Lärmschutzwände an der Bestandsstrecke sind ausreichend und müssen nicht abgerissen und neu gebaut werden

Stellungnahme zu 1. und zu 2.:

Bereits 2008 wurde im damaligen Variantenvergleich die vorgetragene Variante einer durchgehenden Sechsgleisigkeit zwischen Offenburg und Riegel als nicht vorzugswürdig abgeschichtet. Ebenso hat sich der Projektbeirat Rheintalbahn unter Berücksichtigung weiterer in der Zwischenzeit gewonnener Erkenntnisse (insbesondere des Schlussberichts zur Kernforderung 2) in seiner 10. Sitzung 2015 für die Realisierung der Rheintalbahn mit abschnittsweiser Sechsgleisigkeit ausgesprochen. Der regionale Konsens, der zu Beschlüssen aller Gremien bis hin zum Landtag Baden-Württemberg und zum Deutschen Bundestag geführt hat, wird mit der vorgelegten Planung somit umgesetzt.

In der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung am 18.09.2019 wurde dargelegt, dass eine durchgehende Sechsgleisigkeit entlang der Autobahn von Offenburg bis Riegel insgesamt deutlich mehr Fläche in Anspruch nehmen wird als ein abschnittsweiser Ausbau. Des Weiteren sind die umwelttechnischen Rahmenbedingungen für vier Gleise entlang der BAB A5 deutlich schwieriger beherrschbar als nur für zwei Gleise. Darüber hinaus wird auf die Notwendigkeit von zwei Kreuzungsbauwerken in den Bereichen südlich von Offenburg und Kenzingen/Riegel.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Unter Vernachlässigung dieser beiden Argumente ist festzuhalten, dass mangels verkehrlichen Bedarfs für die möglichen Zusatzkapazitäten (deren tatsächliche Fahrbarkeit von der DB Netz aktuell nicht bestätigt werden kann) keine Rechtfertigung für die zusätzlichen Eingriffe vorliegt.

Hinsichtlich der genannten möglichen Zeitersparnis durch frühere Fertigstellung des Endausbaus ist festzustellen, dass diese so nicht eintreten wird. Damit die über den verkehrlichen Bedarf hinausgehende Planung durchgeführt werden könnte, wären erneute Beschlüsse von Bundes- und Landtag erforderlich. Voraussetzung hierfür wäre wiederum eine Validierung der vorgetragenen Annahmen – im Widerspruch zu den bisherigen dokumentierten Erkenntnissen, so dass der Zeitbedarf für die vorgenannten Punkte zusammen mit der erneuten Wiederholung der Planung, die nunmehr von 2015 bis heute durchgeführt haben, die Zeitersparnis mehr als aufwiegen wird. Damit würde sich auch die Entlastung der Rheintalbahn vom Güterverkehr deutlich nach hinten verschieben – bei im günstigsten Fall gleichbleibendem Gesamtinbetriebnahmetermin.

3. Provisorisches Gleis

Die gewählten Radien auf dem provisorischen Gleis sind zu kritisieren. Durch kleinere Kurvenradien könnte ein Großteil der provisorischen Trasse neben oder auf einer bestehenden Straße verlaufen, so dass weniger wertvolle Ackerflächen zerschnitten und verloren werden. Das Provisorium könnte dann immerhin noch mit 80 km/h befahren werden, wie ohnehin für Güterzüge auf der Bestandsstrecke als Höchstgeschwindigkeit gilt.

Stellungnahme zu 3.:

Die Güterverkehrszüge werden mit einer Geschwindigkeit von bis zu 120 km/h verkehren. Im Bereich des Provisoriums wird baulich nur eine Geschwindigkeit von 100 km/h zugelassen sein. Eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit auf 80 km/h kann die durchgängige Zerschneidung nicht ändern. Die Flächeninanspruchnahme würde sich nur geringfügig um ca. 0,3 ha verändern. Die Trasse verläuft dabei nicht auf bestehenden Straßen. Gleichzeitig würde die Leistungsfähigkeit – insbesondere im kritischen Bereich der Ein- und Ausfä-

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

delung des Provisoriums in die Rheintalbahn unter Berücksichtigung der Zugfolgezeiten und Kreuzen gegenläufiger Verkehre – negativ verändern. Es bleibt deshalb unverändert bei der gewählten Trassierung für eine Geschwindigkeit von 100 km/h.

4. Verbindungsspanne Süd

Die Verbindungsspanne ist mit großzügigeren Radien zu gestalten, damit sie auch mit höheren Geschwindigkeiten als 80km/h für die ICE genutzt werden kann.

Stellungnahme zu 4.:

Durch die Errichtung des erforderlichen Kreuzungsbauwerks zwischen Hecklingen und Riegel bzw. nördlich der Alten Elz zwischen Kenzingen und Hecklingen sowie der anschließenden Trassenführung mit sehr großen Bögen würden im Bereich der Riegeler Pforte bzw. nördlich hiervon erhebliche zusätzliche Flächen erforderlich. Eine zusätzliche Querung der Alten Elz und des Provisoriums würden erforderlich Die Verbindungsspanne kann sich nicht auf den südlichen Bereich zwischen Riegel und Alter Elz beschränken und somit weitere Konflikte hervorrufen.

5. Flächenverbrauch

Ein wesentliches Argument der DB-Planer gegen die ICE-Trasse an der Autobahn ist der erhöhte Flächenverbrauch. Der 4-gleisige Ausbau der Altstrecke ist lediglich von Kenzingen-Hecklingen bis Orschweier geplant, wo hingegen die ICE-Strecke an der A5 von Riegel bis Offenburg verlaufen würde. Auch im Rahmen der Klimaproblematik ist eine Verlagerung des Individual- und Güterverkehrs auf die Schiene wünschenswert und unverzichtbar; dadurch wird ein weiterer Ausbau des Schienennetzes stattfinden und es ist nur eine Frage der Zeit, wann der 4-gleisige Ausbau über Orschweier hinaus bis Offenburg erfolgt. Wir hätten dann den gleichen Flächenverbrauch wie bei der ICE-Trasse an der A 5 mit allen Belastungen des unerwünschten 4-gleisigen Ausbaus durch Städte und Ortschaften.

Dem Argument der Engstellen bei Herbolzheim und Orschweier ist entgegenzuhalten, dass die ICE-Gleise nur etwa 12m mehr Platz benötigen. '

Die aktuelle Planung ist keine nachhaltige Variante. Die ICE-Trasse an der Autobahn hingegen ist „aus einem Guss“ und offen für zukünftige Entwicklungen.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

Stellungnahme zu 5.:

Es wird auf die Stellungnahme zu 1. und 2. verwiesen, insbesondere auf den mangelnden verkehrlichen Bedarf für die möglichen Zusatzkapazitäten, so dass keine Rechtfertigung für die zusätzlichen Eingriffe vorliegt.

2.4 Schriftlich formulierte Stellungnahmen des Landratsamtes Emmendingen vom 20.11.2019 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in Abstimmung der unteren Landwirtschaftsbehörde mit der unteren Naturschutzbehörde

Formulierte Anregung:

„Der Bereich nördlich der Verbindungsstraße Hecklingen-Riegel ist eine hochwertige landwirtschaftliche Nutzfläche der Vorrangflur Stufe I, die als Saatmaisgebiet ausgewiesen ist. Durch die Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden in die Umgebung der „Alten Ziegelei“ und dem planerisch möglichst direkten Verlauf der provisorischen Verbindungsspanne ist es bisher gelungen, im Rahmen der notwendigen Planungen der Bahn in diesem stark beanspruchten Abschnitt den agrarstrukturell geringstmöglichen Flächenverbrauch zu erreichen.

Bei der am Termin vorgestellten Planung der Bahn zeichnet sich im Bereich der Querung der Alten Elz (v.a. Grundstück Flst. Nr. 9727, Gemarkung Hecklingen) erneut eine erhebliche agrarstrukturelle Betroffenheit ab. Mit der Umsetzung der jetzigen Planungen ist u. E. der weitere Verlust von rund 9 ha landwirtschaftlich hochwertiger Ackerfläche verbunden.

Gemeinsam mit den Planungen des 6-spurigen Ausbaus der BAB A 5 sind Auswirkungen auf die Planung der erforderlichen Wildtierquerung zu erwarten. Unseres Erachtens werden durch die beim Termin vorgestellte Trassenführung und der Platzierung von Betriebsgebäuden Bedingungen geschaffen, die eine zukünftige flächensparende Lösung für die Bereitstellung der Wildtierquerung verhindern.

Insbesondere sehen wir in der vorliegenden Planung eine Gefährdung der landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die Beibehaltung der Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen-Riegel in der derzeitigen Lage. Aus landwirtschaftlicher Sicht bedenklich ist zudem die in den Planungen nördlich an die Gemeindeverbindungsstraße

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
 Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

anschließende Grünfläche mit Regenrückhaltebecken, Regenklärbecken, Hebeanlage sowie einem elektronischem Stellwerk und einem Betonschaltheus. Hier wird erneut hochwertige landwirtschaftliche Produktionsfläche im Saatmaisgebiet in Anspruch genommen. Der Standort der technischen Anlagen an dieser Stelle wurde nicht begründet und ist nach unserer Ansicht nochmals zu prüfen, insbesondere unter der Vorgabe, dass es sich bei der nördlichen Verbindungsspanne lediglich um ein zeitlich begrenztes Provisorium handelt. Aus landwirtschaftlicher Sicht wäre eine Verschiebung der gesamten Anlage nach Süden in direkter Lage bei der dauerhaft bestehenden Südspanne deutlich besser geeignet.

Zudem müsste die erforderliche Grünbrücke dadurch weiter nach Norden verschoben werden, was sowohl aus agrarstrukturellen als auch aus naturschutzfachlichen Gründen deutliche ungünstiger wäre. Am 29.10.2018 fand im Landratsamt eine Besprechung unter der Leitung von Landrat Hurth statt, in der von der unteren Naturschutzbehörde eine alternative Variante zum Erhalt der Gemeindeverbindung sowie zur Bereitstellung einer Wildtierquerung vorgestellt wurde, die den Flächenverbrauch deutlich reduzieren würde (siehe Abbildung).



- Grüner Balken: optimierte Lage der Grünbrücke
- Grüne Pfeile: Anbindung Grünbrücke
- Blauer Balken: Neue Straßenbrücke
- Blaue Pfeile: Ausbau bestehender Wege zu Straße

Diese Variante wird seitens der unteren Landwirtschaftsbehörde aufgrund des geringeren Flächenverbrauchs weiterhin unterstützt. Die DB Netz AG hat eine Prüfung

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500,
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd,

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4284 Provisorium

dieser Variante zugesagt. Wir verweisen auf das Protokoll, Ziffer 4, vom 19.11.2018. Unseres Wissens hat bisher die Prüfung dieser Variante jedoch nicht stattgefunden.

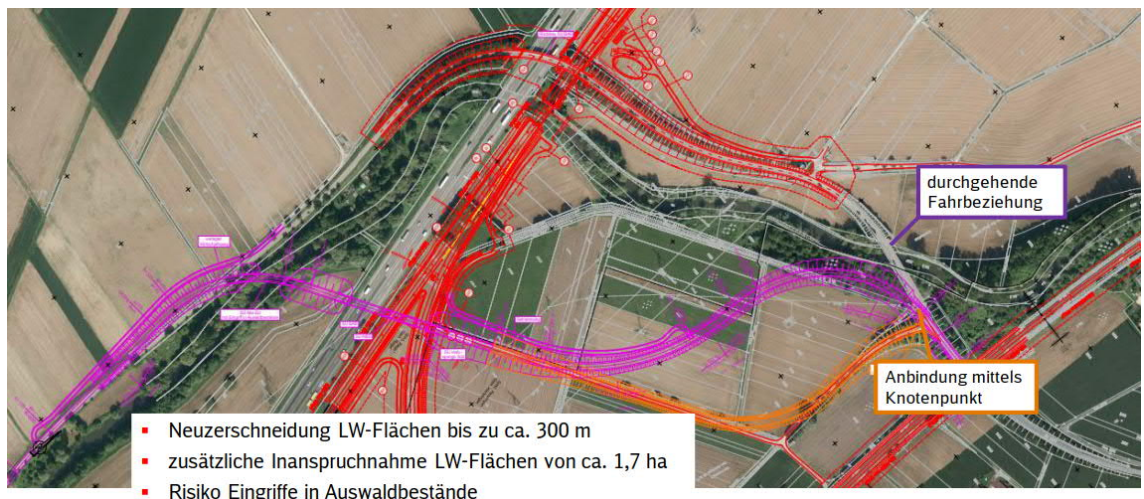
Wir bitten die Variante zur Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße nach Süden und die damit verbundene Umnutzung eines Teils der vorhandenen Strukturen der Gemeindeverbindungsstraße zur Wildtierquerung zu prüfen. Wir empfehlen zudem, die Grünbrücke in die Planung der DB Netz AG mit aufnehmen. Zudem sollte auf die Nebenanlagen an der vorgesehenen Stelle verzichtet und diese nach Süden verschoben werden.“

Stellungnahme hierzu:

Die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen – Riegel wurde trassierungstechnisch in 2 Varianten geprüft:

- Beibehaltung der durchgehenden Fahrbeziehung mit entsprechenden Trassierungsparametern (violette Darstellung)
- Anordnung eines Knotenpunkts westlich der Rheintalbahn mit abbiegender Gemeindeverbindungsstraße (orange Darstellung).

Die vorgesehenen Trassenführung der Gemeindeverbindungsstraße in gleicher Lage sowie die NBS sind in Rot dargestellt.



Grundsätzlich weisen beide Varianten (violett und orange) folgende Merkmale auf:

- Neuzerschneidung landwirtschaftlicher Flächen auf einer Länge von bis zu 300 m

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

- zusätzliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen von ca. 1,7 ha
- Erfordernis von 4 Brückenbauwerken über die Verbindungsspanne Süd, die NBS, die BAB A5 und die Alte Elz gegenüber 2 Brückenbauwerken bei der vorgesehenen Trassenführung der Gemeindeverbindungsstraße über die BAB A5 und die NBS
- Zusätzliche Eingriffe in die Auwaldbestände bzw. die Uferbereiche der Alten Elz westlich der NBS sowie westlich der Rheintalbahn (letzterer nur bei violetter Variante).
- Erheblich Mehrkosten in der Größenordnung zwischen 5 und 10 Mio.€, insbesondere durch
 - zusätzliche Brückenbauwerke
 - komplett neue Dammbauwerke
 - einen deutlich länger neu zu errichtenden Straßenverlauf

Eine Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen – Riegel im Rahmen des hier in Rede stehenden Vorhabens scheidet somit aufgrund der vorgenannten Gründe aus. Die Überlegungen zur Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen – Riegel stehen ausschließlich im Kontext mit der Gesamthematik Wildtierkorridor. Eine Wildtierquerung ist jedoch kein Bestandteil des Vorhabens, da die Notwendigkeit der Wildtierkorridors nicht aus dem Vorhaben sondern aus der bereits vorhandenen Trennwirkung der BAB A5 resultiert.

Die nördlich der Gemeindeverbindungsstraße vorgesehene Anordnung von Regenrückhaltebecken, Regenklärbecken, Hebeanlage sowie elektronischem Stellwerk und einem Betonschaltheus wird in den Planfeststellungsunterlagen planerisch so geändert, dass zwischen diesen und der dortigen Schallschutzwand der NBS ein möglicher Korridor von ca. 18 m vorgesehen ist, mit dem die Gemeindeverbindungsstraße und damit bei entsprechender Einrichtung eines Durchlasses in deren Dammbauwerk die Alte Elz als Leitkorridor für Wildtiere erreicht werden könnte.

Eine Verlegung der baulichen Anlagen in den beengten Bereich zwischen Alte Elz und Gemeindeverbindungsstraße wäre aus umweltspezifischer Sicht und aufgrund des zusätzlich erforderlichen Wegeausbaus nicht zielführend. Zudem wären auch in diesem Bereich landwirtschaftliche Flächen betroffen.

Eine Verlegung der baulichen Anlagen südlich der Alten Elz scheidet aus, da die Entwässerungseinrichtungen nördlich der Alten Elz benötigt werden.

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

2.5 Sonstige Themenpunkte

- entfällt -

3 Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 8.0 konnte in der Öffentlichkeit aus Sicht der Vorhabenträgerin mehr Klarheit über die Planung der baulichen Maßnahme erzielt werden. Gleichzeitig wurde die Planung bezüglich der vorgebrachten Anregungen nochmals geprüft und führte insbesondere zu folgenden Ergebnissen:

- Sicherstellung des Rückbaus des Provisoriums
- Möglichst Bodenschonende Ausgestaltung des Provisoriums, vollständige Rekultivierung nach Rückbau des Provisoriums und Klärung der Eigentumsverhältnisse im Sinne der landwirtschaftlichen Nutzung
- Sicherstellung bzw. Aufrechterhaltung des Beregnungsnetzes für die landwirtschaftliche Nutzung
- Bedarf der Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG)
- Vollschutz entsprechend den unterschiedlichen Ausbauzuständen
- Möglichst dauerhafte Aufrechterhaltung eines Nahverkehrsangebotes auf der Schiene während des Ausbaus der Rheintalbahn
- Keine Grünbrücke zum Erhalt eines Wildtierkorridors über die BAB A5 und die NBS im Rahmen des PfA 8.0, da die Notwendigkeit der Wildtierkorridors nicht aus dem Vorhaben sondern aus der bereits vorhandenen Trennwirkung der BAB A5 resultiert.
- Dem von verschiedenen Seiten vorgetragenen Wunsch, den Personenfernverkehr mit zwei weiteren neuen Gleisen an die BAB A5 zu verlegen, kann nicht entsprochen werden. Hierzu gab es bereits im Rahmen des Projektbeirats umfangreiche Untersuchungen, die belastbar zu dem Ergebnis gekom-

Planfeststellungsabschnitt 8.0, Kenzingen – Riegel/Malterdingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 183,500 – NBS-km 184,500, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 182,120 – Rtb/ABS-km 186,766
Strecke 4285 Verbindungsspanne Süd, Strecke 4284 Provisorium

men sind, dass die jetzt vorgelegten und zu beantragenden Planungen vorzugswürdig sind und die Rheintalbahn für den Personennah- und Personenfernverkehr auszubauen ist..

Zusammenfassend wird abschließend darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsunterlagen unter Berücksichtigung des Ergebnisses der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgearbeitet werden. Im Anschluss wird bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde – dem Eisenbahn-Bundesamt – ein Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. Im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planungen zu erheben. Stellungnahmen und Beiträge, die im Stadium der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert wurden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren einzureichen. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt dies nicht.