

Planfeststellungsabschnitt 8.4 Bad Krozingen - Müllheim

## **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 8.4  
NBS-km (NBS): 216,897 - 235,780 (Strecke 4280)  
Rtb/ABS-km (Rtb/ABS): 231,200 - 235,780 (Strecke 4000)

**DB Netz AG**

**Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe**

Karlsruhe, im September 2019

Bearbeitet im Auftrag der  
DB Netz AG:

**Ingenieurgesellschaft  
Schüßler-Plan / Sweco  
c/o Sweco GmbH  
Hanauer Landstraße 135 - 137  
60314 Frankfurt**

Karlsruhe, im September 2019



**Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“ der Europäischen Union**

# **Inhaltsverzeichnis zu den Ergebnissen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim**

---

<b>1</b>	<b>Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.4</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>4</b>
2.1	Aufgeworfene Themenpunkte in der Informationsveranstaltung vom 17.05.2018	5
2.2	Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Einzelpersonen	18
2.3	Schriftlich formulierte gemeinsame Stellungnahmen / Forderungen der Beregnungsverbände „Große Hardt“ Eschbach und „Langebalken“ BK Tunsel vom 17./18. Mai 2018 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	33
2.4	Schriftlich formulierte Stellungnahme der Vorstandschaft der Beregnungsgemeinschaft Buggingen vom 22. Juni 2018 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	38
2.5	Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Bürgerinitiative MUT e.V.	41
2.6	Schriftlich formulierte Stellungnahme des Ortschaftsrats Hügelheim (Hügelheimer Resolution zum Neu- und Ausbau der Rheintalbahn)	79
2.7	Schriftlich formulierte Stellungnahme der Stadt Müllheim	81
2.8	Schriftlich formulierte Stellungnahme des Gemeindeverwaltungsverbands Müllheim-Badenweiler	82
2.9	Sonstige Themenpunkte	83
<b>3</b>	<b>Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>83</b>

---

Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

## 1 Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.4

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 April 2018 im Internet zur Verfügung. Im Rathaus Buggingen konnten die Unterlagen zudem einen Monat lang vom 23.04-18.05.2018 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 17.05.2018 eine öffentliche Informationsveranstaltung in Buggingen-Seefelden 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 8.4 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.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

## **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 8.4 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 17.05.2018 (Kapitel 2.1)
- Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Einzelpersonen (Kapitel 2.2)
- Schriftlich formulierte gemeinsame Stellungnahmen / Forderungen der Beregnungsverbände „Große Hardt“ Eschbach und „Langebalken“ BK Tunsel vom 17./18. Mai 2018 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Kapitel 2.3)
- Schriftlich formulierte Stellungnahme der Vorstandschaft der Beregnungsgemeinschaft Buggingen vom 22. Juni 2018 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Kapitel 2.4)
- Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Bürgerinitiative MUT e.V. (Kapitel 2.5)
- Schriftlich formulierte Stellungnahme des Ortschaftsrats Hügelheim (Hügelheimer Resolution zum Neu- und Ausbau der Rheintalbahn) (Kapitel 2.6)
- Schriftlich formulierte Stellungnahme der Stadt Müllheim (Kapitel 2.7)
- Schriftlich formulierte Stellungnahme des Gemeindeverwaltungsverbands Müllheim-Badenweiler (Kapitel 2.8)
- Sonstige Themenpunkte (Kapitel 2.9)

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

## **2.1 Aufgeworfene Themenpunkte in der Informationsveranstaltung vom 17.05.2018**

### Baustelleneinrichtung, vorübergehende Flächeninanspruchnahme

Es besteht Erläuterungsbedarf zu der Flächeninanspruchnahme während der Baumaßnahme insgesamt und speziell im PfA 8.4.

Hierzu wird seitens der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass während der Baumaßnahme im PfA 8.4 ein erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf insbesondere hinsichtlich landwirtschaftlicher Flächen erforderlich ist, wie dies auch bereits in den Untersuchungen zur Bürgertrasse im Jahr 2008 aufgezeigt wurde. In den Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und in den zukünftigen Planfeststellungsunterlagen ist der Umfang der Baufeldflächen in den Lageplänen entsprechend gekennzeichnet. Die Baufeldbreite beträgt im Bereich der Tieflage zwischen etwa 100 m und bis 200 m im Bereich querender Verkehrswege. Überwiegend beschränkt sich die Baufeldbreite auf ca. 125 m. Für die Errichtung des Knoten Hülgelheim werden Flächen außerhalb der bestehenden Bahnanlagen benötigt. Dementsprechend beträgt die Baufeldbreite in diesem Bereich für die neu zu errichtenden Gleisanlagen etwa 30 bis 110 m. Im Zusammenführungsbereich zwischen NBS und Rheintalbahn/ABS ist zudem eine gesonderte Logistikfläche nördlich des Knotens Hülgelheim ausgewiesen. Diese beinhaltet eine größere Zwischenlagerfläche für Erdaushub.

Nach Errichtung der Bauwerke der Tieflage werden die rückseitigen Bereiche dieser Bauwerke außerhalb des Trassenbereichs wiederverfüllt, verbleibende Erdmassen werden abtransportiert. Dabei können diese zum Teil an anderer Stelle für das Projekt wiederverwendet oder veräußert werden. Für die Aushubmassen, die nicht zu verwenden sind, werden im Rahmen des Bodenverwertungskonzeptes entsprechende Lösungen erarbeitet.

### Umgang mit Oberboden bzw. Humus

Hinsichtlich der Fragestellung, wie mit der obersten Bodenschicht, dem humosen Oberboden, umgegangen wird, weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass der humose Oberboden grundsätzlich separat gelagert und einer Wiederverwendung zugeführt wird. Es besteht die Möglichkeit das Bodenmaterial entweder direkt vor Ort bei Rekultivierungsmaßnahmen wiedereinzubauen oder an anderer Stelle einer Nutzung zuzuführen. Dabei ist ein Bodengutachter eingeschaltet, der das Bodenmaterial bezüglich eventuell vorhandener geogener Vorbelastungen untersucht und dafür sorgt, dass ggf. erforderliche Maßnahmen ergriffen werden.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen durch die baulichen Anlagen der NBS sowie den Bau der Anlage und den Umgang mit den Erdmassen

Der Badische Landwirtschaftliche Hauptverband e.V. (BLHV)-Kreisverband Müllheim weist darauf hin, dass es durch die nunmehr gewählte Trassenführung Verbesserungen gegenüber der früheren ursprünglichen Antragstrasse gäbe. Diesen würden die zusätzliche Zerschneidungswirkung und die zusätzliche Flächenbelastung - auch innerhalb des Vogelschutzgebiets -, die mit der nunmehr gewählten Trassenführung einhergehen, gegenüberstehen. Es entstünde ein gigantischer Flächenverbrauch durch die Tieflage und den Knoten Hülgelheim, alle Landwirte seien sehr besorgt. Die Baumaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen seien für die Gemeinden Buggingen und Seefeldern eine Überlastung. Insofern stelle sich für den BLHV-Kreisverband Müllheim die Frage, inwieweit im Hinblick auf den Flächenverbrauch konstruktiv andere Lösungen gefunden werden könnten.

Die Bürgerinitiative MUT e.V. betont ebenfalls einen zu hohen Flächenverbrauch und die Notwendigkeit von Optimierungen und eines Bodenverwertungskonzepts.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass auf den Flächenmehrverbrauch durch die Tieflage und den niveaufreien Knoten Hülgelheim innerhalb des Entscheidungsprozesses im Projektbeirat seitens der Vorhabenträgerin sowohl bei der Kernforderung 4 (Tieflage) als auch bei der Kernforderung 6 (niveaufreier Knoten Hülgelheim) hingewiesen wurde. Zur Variante „optimierte Kernforderung 6“ (oKF6) Tieflage bis Auggen ist anzumerken, dass der Flächenverbrauch zwar im Bereich Hülgelheim geringer ausgefallen wäre, dafür aber in den Bereichen südlich von Hülgelheim entsprechend größer gewesen wäre.

Die Anordnung der Gleisanlagen im Knoten Hülgelheim gewährleistet, dass die Leistungsfähigkeit des 4-gleisigen Querschnitts der Rheintalbahn und der NBS/ABS dadurch gewahrt bleibt, dass unabhängig davon in welcher Relation ein Zug verkehrt, stets die zweite dann mögliche Verkehrsrelation in gleicher Richtung und alle Verbindungen der Gegenrichtungen zeitgleich ermöglicht werden. Dies ist sinnvoll nur durch diese Gleisanordnung möglich und erfordert den ausgewiesenen Flächenbedarf.

Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus baulegistischer Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Dies wird innerhalb eines Baulegistikkonzepts entsprechend ausgearbeitet, bei dem die vielen unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, der Fremdverwendung oder der Deponierung berücksichtigt und zusammengeführt werden. Im Zuge der Planfeststellung wird die Vorgehensweise hierzu erläutert. Die Ausarbeitung des Bodenverwertungs- und des Baustellenlogistikkonzepts ist ein kontinuierlicher Prozess, der im Planfeststellungsverfahren und im weiteren Verlauf im Rahmen der Ausführungsplanung stufenweise konkretisiert wird.

Der Umfang der für die Durchführung der Baumaßnahme erforderlichen Flächeninanspruchnahme ist bereits in den Plänen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung als Baufeldgrenze ausgewiesen und wird so weitgehend unverändert in die Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens eingehen, insbesondere in den Grunderwerbsplänen als vorübergehende Inanspruchnahme gekennzeichnet sein.

Die Kompensationsmaßnahmen werden erst mit Einleitung der Planfeststellung abschließend vorliegen, sodass auch erst dann Aussagen zu den hierfür in Anspruch zu nehmenden Flächen getroffen werden können. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass der Umweltplaner sensibilisiert ist, landwirtschaftliche Flächen bei der Inanspruchnahme von landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen auf das notwendige Maß zu reduzieren. Neben möglichen trassenfernen Maßnahmen besteht dabei aber auch die gesetzliche Verpflichtung, die Eingriffe in den Naturraum in demselben Naturraum auszugleichen, wodurch eine Inanspruchnahme trassennaher landwirtschaftlicher Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen nicht vollständig vermieden werden kann.

#### Bodenkundliche Begleitung während der Bauphase

Die Bürgerinitiative MUT e.V. trägt vor, dass sie erwarte, dass während der Bauphase eine bodenkundliche Baubegleitung erfolgt. Sie führt aus, dass der Aushub der verschiedenen Bodenschichten unter Kontrolle der bodengutachtlichen Begleitung erfolgen müsse, damit dieser so getrennt werden kann, dass ein späterer Wiedereinbau von einbaufähigem Material problemlos möglich sei.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen in enger Abstimmung mit der zuständigen Behörde festgelegt werden. Gleiches gilt auch für die erforderlichen Rekultivierungsmaßnahmen. Grundsätzlich wird eine bodenkundliche Baubegleitung vorgesehen.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Erfordernis der Versickerbecken im PfA 8.4

Seitens landwirtschaftlicher Vertreter wird ausgeführt, dass auf Versickerbecken verzichtet werden solle und das Wasser Vorflutern zugeführt werden könnte.

Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu, dass im Bereich der vier im PfA 8.4 vorgesehenen Versickerbecken der Grundwasserflurabstand in der Tieflage für eine direkte Versickerung zu gering ist und das anfallende Oberflächenwasser somit aus der Tieflage gepumpt werden muss. Dieses wird in Versickerbecken gesammelt und dort dem Grundwasser zugeführt. Zur Gewährleistung der Grundwasserneubildung ist eine Versickerung dem Einleiten in den Vorfluter aus wasserrechtlicher Sicht grundsätzlich vorzuziehen.

Aufrechterhaltung der Bewässerungssysteme für landwirtschaftliche Flächen

Seitens der landwirtschaftlichen Vertreter wird die Aufrechterhaltung der Möglichkeit zur Bewässerung landwirtschaftlicher Flächen während der Bauphase gefordert. Nicht nur die Stichleitungen sondern auch Ringleitungen seien in diesem Zusammenhang zu betrachten. Wenn Leitungen durchschnitten werden, müsse die Wasserzufuhr ggf. auf anderem Wege sichergestellt sein. Die Zufuhr sollte nicht auf der ganzen Strecke unterbrochen werden.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass bei Veränderungen des Beregnungsnetzes auch entsprechende Berechnungen zur Dimensionierung der Beregnungsanlagen durchgeführt werden müssten.

Die Bürgerinitiative MUT e.V. weist in diesem Kontext darauf hin, dass die entsprechend im Arbeitskreis Landwirtschaft vereinbarte Machbarkeitsstudie zur Neuordnung der Beregnungsnetze kurzfristig umgesetzt werden müsse.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass im Rahmen des Arbeitskreises Landwirtschaft vereinbart wurde, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, die Vorschläge für den Umgang und die Umgestaltung der Beregnungsnetze erarbeiten wird. Zielsetzung ist hierbei, bereits vor der Durchführung der Baumaßnahme eine Neuordnung der Beregnungsanlagen zu erreichen, so dass die Beregnung von der Baumaßnahme entkoppelt wäre und somit gleichzeitig im Baufeld keine Beregnungsanlagen mehr zu berücksichtigen wären.

Sollte dies so nicht vollständig umsetzbar sein, wird es für die Bauzeit entsprechende Abstimmungen mit den Beregnungsverbänden geben, um die Beeinträchtigung zu minimieren und die Funktionalität der Bewässerungssysteme aufrecht zu erhalten.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Solange kein einvernehmliches Abstimmungsergebnis im Arbeitskreis Landwirtschaft vorliegt, werden notwendige Anpassungsmaßnahmen an den Beregnungsanlagen in den Planunterlagen dem Grunde nach bezeichnet. Die Anpassungsmaßnahmen werden auf das unumgänglich Notwendige begrenzt und entweder planfestgestellt oder einer späteren Entscheidung vorbehalten.

#### Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Feldwegenetzes

Des Weiteren wird seitens der landwirtschaftlichen Vertreter die Zerschneidung und Wiederherstellung des Feldwegenetzes angesprochen.

Im Rahmen des geplanten Flurbereinigungsverfahrens werden auch erforderliche Anpassungen des Feldwegenetzes geklärt. Während der Bauzeit wird bezüglich der querenden Wege darauf geachtet, dass zu keinem Zeitpunkt alle Straßen zeitgleich gesperrt werden, so dass immer eine Querung des Baubereichs genutzt werden kann. Öffentliche Verkehrswege werden soweit möglich aufrechterhalten. Dies wird in der Bauphasenplanung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Es ist vorgesehen, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dabei werden die im Einwirkungsbereich der Bautätigkeiten liegenden Anlagen (u.a. Feld- und Wirtschaftswege) erfasst und der jeweilige bautechnische Zustand dokumentiert. So kann auf Veränderungen und Beeinträchtigungen der Anlagen unmittelbar reagiert werden. Nach Beenden der Baumaßnahme wird der Zustand der baulichen Anlagen auf Wunsch des Betroffenen durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüft, um etwaige baubedingte Schäden oder Veränderungen festzustellen. Baubedingte Schäden werden von der Vorhabenträgerin beseitigt bzw. entschädigt.

Soweit von der Durchführung der Baumaßnahmen Einrichtungen der Gemeinden betroffen sind, werden diese rechtzeitig informiert. Etwaige Auswirkungen auf den Gemeindegebrauch der öffentlichen Straßen wird die Vorhabenträgerin rechtzeitig mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abstimmen.

#### Durchführung des geplanten Flurbereinigungsverfahrens

Es wird aus dem Auditorium vorgetragen, dass die Thematik der Flurbereinigung (geplantes Flurbereinigungsverfahren) möglichst kurzfristig angegangen werden sollte. Es wird des Weiteren gefordert, dass darauf hingewirkt wird, dass eine schlanke Flurbereinigung ohne Auflagen etwa beim Umweltschutz erfolgen solle.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Hierzu ist anzumerken, dass in Ergänzung zum Planfeststellungsverfahren ein Flurbereinigungsverfahren nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) durchgeführt werden soll. Es liegt ein Flächenbedarf vor, der als eine Inanspruchnahme ländlicher Grundstücke in großem Umfang im Sinn des § 87 Abs. 1 Satz 1 FlurbG angesehen werden muss. Mit der Durchführung der Flurbereinigung wird das Ziel verfolgt, erhebliche Nachteile (Zerschneidung landwirtschaftlicher Strukturen durch Streckenbau und Straßenverlegung) für die allgemeine Landeskultur, die durch den Bau der ABS/NBS Karlsruhe - Basel im Verfahrensgebiet PfA 8.4 entstehen, zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin strebt an, im Flurbereinigungsgebiet ausreichend Land zu erwerben, damit die wertgleiche Abfindung mit Ersatzland in der Flurbereinigung sichergestellt wird. Der Antrag zur Flurbereinigung obliegt nicht der Vorhabenträgerin sondern dem Regierungspräsidium Freiburg. Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung wird nach pflichtgemäßem Ermessen gemäß FlurbG die Entscheidung über den Umfang des Verfahrensgebietes treffen. Diese Entscheidung ist somit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG. Vom Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung wird dabei auch über die abschnittsweise Durchführung sowie den zeitlichen Ablauf eines solchen Verfahrens entschieden.

#### Tunnellösung

Es wird der Einwand formuliert, dass das Problem der Erdmassenbewegungen auf 1/3 zurückgehen würde, wenn anstatt der Tieflage ein Tunnel gebaut würde. In Österreich gebe es einen Mustertunnel, der deutlich mache, dass ein Tunnel nicht teurer wäre als die im PfA 8.4 vorgestellte Trasse und so viele m<sup>3</sup> Erdaushub eingespart werden könnten.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die Mehrkosten gegenüber der früheren Antragstrasse bei einem unterstellten überschlägigen Kostenansatz von 50.000 €/l/m auf einer Strecke von 16 km ca. 800 Mio. € für einen Tunnel betragen wohingegen sich die der Tieflage auf ca. 200 Mio. € belaufen. Diese Größenordnung von 200 Mio. € war Grundlage der Finanzierungszusage im Projektbeirat. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass bei einem Tunnel mit wenig Überdeckung die Bewirtschaftung bzw. die Qualität der landwirtschaftlichen Flächen stark eingeschränkt wäre.

#### Ausgestaltung des Knoten Hügelsheim

Die Vorhabenträgerin erläutert zur Ausgestaltung des Knoten Hügelsheim folgendes:

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Die Anordnung der Gleisanlagen im Knoten Hügelsheim gewährleistet, dass die Leistungsfähigkeit des 4-gleisigen Querschnitts der Rheintalbahn und der NBS/ABS dadurch gewahrt bleibt, dass unabhängig davon in welcher Relation ein Zug verkehrt, stets die zweite dann mögliche Verkehrsrelation in gleicher Richtung und alle Verbindungen der Gegenrichtungen zeitgleich ermöglicht werden. Nur durch die geplante Gleisanordnung ist dies möglich.

#### Notwendigkeit des Gleises von der NBS zur Rheintalbahn („7. Gleis“)

Es wird seitens der Bürgerinitiative MUT e.V. vorgetragen, dass das 7. Gleis zur Verbindung der NBS mit der Rheintalbahn „nachträglich“ vorgesehen wurde. Gleichzeitig wurde erfragt, ob dadurch Güterzüge um den Katzenbergtunnel geleitet werden sollen.

Die DB macht deutlich, dass die vorgestellte Knotenkonzeption nicht von der gemeinschaftlich diskutierten und im Projektbeirat beschlossenen Konzeption abweicht.

Hierzu ist festzuhalten, dass das Verbindungsgleis von der NBS zur Rheintalbahn grundsätzlich Bestandteil des Knoten Hügelsheim ist. Es weist dabei folgende Funktionen auf:

- Verbindung der NBS mit dem Bahnhof Müllheim
- Nutzung der Rheintalbahn durch den Güterverkehr, so dass die Überleitung der Güterverkehre auf die ABS-Gleise und damit in Richtung Katzenbergtunnel südlich von Müllheim oder im Bereich Schliengen erfolgt. Dies ist z.B. dann erforderlich, wenn im Knoten Hügelsheim das ABS-Gleis in Nord-Süd-Richtung durch eine ICE-Fahrt belegt ist und der Güterzug sonst abbremsen und auf seine Weiterfahrt warten müsste.
- Führung der Güterverkehre von der NBS über Müllheim Richtung Frankreich.
- Sicherstellung der betrieblichen Flexibilität bei Abweichungen vom Regelverkehr, z.B. bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten.

Gleichzeitig gewährleistet das „7. Gleis“ die Leistungsfähigkeit des 4-gleisigen Querschnitts der Rheintalbahn und der NBS/ABS. Dadurch bleiben, unabhängig davon in welcher Relation ein Zug verkehrt, stets die zweite dann mögliche Verkehrsrelation in gleicher Richtung und alle zeitgleichen Verbindungen der Gegenrichtungen gewahrt.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

### Entwurfsgeschwindigkeit der Schnellfahrgeleise

Es wird seitens der Bürgerinitiative MUT e.V. vorgetragen, dass der Ausbau der Personenfernverkehrsgleise ab dem Knoten Hülgelheim in Richtung Süden auf 250 km/h erfolgen sollte, jedoch im Bereich Buggingen nur 200 bzw. 230 km/h und beim Katzenbergtunnel nur 200 km/h ausgewiesen worden wären. Durch die Anhebung der Geschwindigkeit auf 250 km/h ließe sich nur ein Fahrzeitgewinn von 10 Sekunden erzielen. Für den ICE 4 ergäbe sich ohnehin die Situation, dass dieser von der Leistung her Probleme hätte, eine Geschwindigkeit von 250 km/h zu erreichen.

Von der Vorhabenträgerin wird ausgeführt, dass die Trassierung und technische Ausrüstung im Katzenbergtunnel bereits heute für eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V=250$  km/h hergestellt ist. Die daraus resultierende geringere Fahrzeit kann jedoch erst in Kombination mit dem nördlichen Ausbau bis zum Knoten Hülgelheim vollumfänglich genutzt werden.

Im Bereich Buggingen ist die Entwurfsgeschwindigkeit von  $V=250$  km/h für das Richtungsgleis nach Süden ab Rtb/ABS-km 231,7 und in der Gegenrichtung bis Rtb/ABS-km 233,1 für eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V=250$  km/h vorgesehen. Nördlich hiervon werden die Streckengleise auf einem kurzen Abschnitt auf  $V=230$  km/h und dann auf  $V=200$  km/h in Richtung Freiburg Hbf ausgebaut.

Eine gegenüber  $V=200$  km/h um 50 km/h erhöhte zugelassene Entwurfsgeschwindigkeit von  $V=250$  km/h für eine Strecke von ca. 28 km bedeutet auf einer dann mit 250 km/h tatsächlichen gefahrenen Länge von ca. 20 km eine Fahrzeit von 4,8 Minuten gegenüber 6,0 Minuten und damit eine Fahrzeitreduzierung von 70 Sekunden bzw. 1,2 Minuten bzw. von 20 %.

Unabhängig davon, dass innerhalb des Bundesverkehrswegeplans eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V=250$  km/h für den hier in Rede stehenden Streckenabschnitt verbindlich vorgegeben ist, stellt der vorgenannte Fahrzeitgewinn einen wesentlichen Baustein im Hinblick auf die verkehrlichen und betrieblichen Zielsetzungen der ABS/NBS Karlsruhe – Basel dar. Erst die sich aus der Summe der einzelnen Fahrzeitreduzierungen in den verschiedenen Streckenabschnitten ergebende Fahrzeit kann die positiven Auswirkungen auf den Halbstundensprung in die Schweiz oder den Deutschlandtakt auch betrieblich qualitativ hochwertig erreichen.

Das Beschleunigungsverhalten des ICE 4 entspricht dem anderer ICE-Züge. Es ist davon auszugehen, dass dieser die Geschwindigkeit von  $V=250$  km/h rechtzeitig erreichen kann.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780Ausbau der Rheintalbahn zwischen Kenzingen – Freiburg – Buggingen

Es wird seitens der Bürgerinitiative MUT e.V. vorgetragen, dass früher seitens der DB stets dargestellt worden wäre, dass die Rheintalbahn vor Seefeldern so ertüchtigt werden müsste, dass dort mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h gefahren werden kann. Dies würde sich in der vorliegenden Planung nicht widerspiegeln.

Seitens der Vorhabenträgerin wird dargestellt, dass die Ertüchtigung der Rheintalbahn über Freiburg erst dann baulich erfolgen kann, wenn die Neubaustrecke in Betrieb genommen wurde, was nach aktueller Planung im Jahr 2031 vorgesehen ist. Bei der Ertüchtigung der Rheintalbahn von 160 km/h auf 200 km/h werden die Planungen 2019 starten. Eine Geschwindigkeit von  $V=250$  km/h ist hier nicht darstellbar, da eine solche Trassenführung mit den hierfür erforderlichen Trassierungsparametern mit sehr großen Bögen zu stark in die bestehende Bebauung eingreifen würde.

Güterverkehr im Bahnhof Müllheim

Seitens des SPD-Ortsvereins Markgräflerland wird die Fragestellung aufgeworfen, warum der Güterverkehr entgegen den eigenen Konzepten weiterhin durch den Müllheimer Bahnhof verkehren soll und weist in diesem Kontext auf einen früheren Unfall mit einem Güterzug hin.

Die Vorhabenträgerin verweist in diesem Zusammenhang auf den Prozess innerhalb des Projektbeirats hin, dessen Ergebnis nach Abwägung der verschiedenen Alternativen bzw. Varianten die jetzige Trassenführung in den PfA 8.4 und 9.0 darstellt, die so auch in den Bundesverkehrswegeplan als umzusetzende Trasse eingeflossen ist. Der Hauptanteil des Güterverkehrs wird auf den östlich parallel laufenden ABS-Gleisen an den Bahnsteiggleisen des Bahnhofs Müllheim vorbeigeführt. Auch bei einer Tieflage im PfA 9.0 würden die Güterzüge durch Müllheim verkehren.

Lage der Verkehrsstation Buggingen

Es besteht Erläuterungsbedarf zur Lage der Verkehrsstation Buggingen.

Entsprechend dem Blatt 13 der Anlage 2 der zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlichten Unterlagen sind die Bahnsteiganlagen der Verkehrsstation Buggingen gegenüber heutiger Situation ca. 300 m nach Süden verschoben und liegen damit südlich der Kalisiedlung. Hierdurch kann der Querschnitt der Bahntrasse im

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Bereich Kalisiedlung gering gehalten und die Eingriffe in die dortige Siedlungsstruktur minimiert werden.

#### Ausgestaltung der Verkehrsstation Buggingen

Seitens des SPD-Ortsvereins Markgräflerland ergibt sich die Fragestellung, wie der Zugang mit Kinderwagen oder Rollstuhl zu den Bahnsteiganlagen der Verkehrsstation Buggingen ausgestaltet wird.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass der Bahnhof Buggingen barrierefrei gestaltet wird. Es gibt Rampen für mobilitätseingeschränkte Personen an den Bahnsteigen, die über die Unterführung erreicht werden. Vom Bahnsteig in den Zug gelangt man aufgrund der höheren Bahnsteigkante ebenfalls barrierefrei. Dies stellt eine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand dar.

#### Schalltechnische Randbedingungen zum Schallschutzkonzept im PfA 8.4

Es wird seitens der Bürgerinitiative MUT e.V. Erläuterungsbedarf gesehen, welche Parameter bei der Berechnung der Schallauswirkungen eingeflossen sind, insbesondere inwieweit das BüG (Besonders überwachtes Gleis: Reduzierung der Schallemissionen des Schienenverkehrs schon an der Quelle seines Entstehens durch regelmäßiges Schleifen der Schienen zur Vermeidung der schallerzeugenden Riffelbildung) Berücksichtigung in den Berechnungen gefunden hat. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die Schallschutzwände nunmehr niedriger sind als dies bei früheren Berechnungen der Fall gewesen wäre.

Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu, dass bei der Berechnung der Höhe der Schallschutzwände mehrere Komponenten zu berücksichtigen seien: Grundsätzlich wird versucht, durch den kombinierten Einsatz aller verfügbaren technischen Mittel die Wandhöhe möglichst gering zu halten, u. a. um den Eingriff in das Landschaftsbild so gering wie möglich ausfallen zu lassen, zugleich aber den Schallschutz ausreichend zu gewährleisten.

- Im Bereich der Kernforderung 6 und analog zum PfA 9.0 wird das BüG als aktive Schallschutzmaßnahme angewendet.
- Der Einsatz von Schienenstegdämpfern trägt ebenfalls zur Minderung der Wandhöhe bei.
- Darüber hinaus ergibt sich die endgültige Höhe der Schallschutzwände aus der weiterentwickelten Berechnungsmethodik der geltenden Fassung der

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Anlage 2 zur 16. BImSchV (neuen Schall 03) bzw. dem anzuwendenden Prognosehorizont des Jahres 2030 unter Berücksichtigung des Ansatzes von 100% leisen Wagenmaterials.

Zudem ist klar zu stellen, dass es sich bei früheren Schallschutzkonzepten um (ungefähre) Abschätzungen und nicht um (genaue) Berechnungen gehandelt hatte.

Diese Aspekte haben Einfluss auf die Dimensionierung der Schallschutzwände. Der Vollschutz ist gemäß den im Projektbeirat getroffenen Empfehlungen in jedem Fall gewährleistet.

#### Prognosehorizont der Zugzahlen

Es wurde die Frage aufgeworfen, wie sich die Verkehrsentwicklung nach dem Prognosehorizont 2030 entwickelt. Es würde doch eine kontinuierliche Steigerung geben, wobei es nur noch unklar wäre, wie hoch diese ausfällt. Wie würden dann die höheren Zugzahlen nach dem Prognosehorizont 2030 berücksichtigt?

Die Vorhabenträgerin betont, dass derzeit nur vorläufige Prognosezugzahlen und Parameter bekannt seien. Diese sind in die vorgestellten Planungen eingeflossen. Es wird davon ausgegangen, dass bis zum Planfeststellungsverfahren die vollständigen und endgültigen Verkehrsprognosen vorliegen werden. Den beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichenden Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren werden dann die Zugzahlen des Prognosehorizonts 2030 zu Grunde liegen.

Seitens der Vorhabenträgerin wird weiter erläutert, dass der anzusetzende Prognosehorizont jeweils dem aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan entspricht. Insofern ist durch die Rechtsprechung anerkannt, dass es grundsätzlich nicht beanstandet werden kann, wenn durch die Vorhabenträgerin auf die gesetzliche Bedarfssprognose und den dieser Prognose zugrunde liegenden Prognosehorizont abgestellt wird (BVerwG, U. v. 21.03.1993, 4 A 10.95, juris Rn. 19 f.; vgl. auch BVerwG, B. v. 25.05.2005, 9 B 41.04, juris Rn. 21 ff.). Es ist dabei keinesfalls gesichert, dass die Zugzahlen kontinuierlich weiter steigen oder vielleicht die Anzahl der Züge des Prognosehorizontes gar nicht erreicht wird.

Es gibt keine Rechtsgrundlage für die Forderung, bei der Prognose auf die technisch mögliche Maximalauslastung der Strecke abzustellen (vgl. BVerwG, U. v. 23.10.2002, 9 A 12.02, juris Rn. 42).

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Sicherstellung, dass die schalltechnischen Berechnungen in der späteren Realität zutreffend sind

Seitens verschiedener Bürgern wird nachgefragt, inwieweit die ausgewiesenen schalltechnischen Verbesserungen innerhalb der Differenzlärmkarten in der Realität dann auch belastbar sind und was passiert, sollte dies nicht der Fall sein.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die Differenzlärmkarten auf dem aktuellen Berechnungsmodell beruhen, das auf Basis hierfür zertifizierter Programme erstellt wurde. Bei den schalltechnischen Untersuchungen wird entsprechend dem gültigen Regelwerk bei der Berechnung des Beurteilungspegels stets von leichtem Wind (bis etwa 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion ausgegangen. Die schalltechnischen Berechnungen gehen somit bereits von ungünstigen örtlichen Wetterbedingungen aus. Hierdurch ist gewährleistet, dass die rechnerisch ausgewiesenen schalltechnischen Verbesserungen auch in der Realität eintreten werden und keine höheren Lärmbelastungen für das Umfeld entstehen als berechnet.

Für den i.d.R. nicht zu erwartenden Fall einer maßgeblich ungünstigeren Immissionssituation (z.B. durch höhere Zugzahlen oder durch anderes geartetes lauterer Zugmaterial) als in den Berechnungsmodellen, die im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt wurden, ausgewiesen, gibt es Regelungen im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Wenn nachträglich nicht vorhersehbare nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter entstehen, kann der betroffene Dritte grundsätzlich verlangen, dass Vorkehrungen getroffen bzw. Anlagen errichtet werden, die die nachteiligen Wirkungen ausschließen (§ 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG). Diese können bei der Planfeststellungsbehörde geltend gemacht werden. Diese entscheidet, welche Vorkehrungen zu treffen oder Anlagen zu errichten sind. Nachrangig haben betroffene Dritte ggf. einen Anspruch auf Entschädigung in Geld (§ 75 Abs. 2 Satz 4 VwVfG).

Schallschutz östlich der Bahntrasse für Buggingen

Es besteht Erläuterungsbedarf, warum auf der Ostseite der Rheintalbahn/ABS hin nach Buggingen im Gegensatz zur Westseite zur Kalisiedlung kein Schallschutz vorgesehen ist.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass östlich der Gleise der Rheintalbahn/ABS, in Richtung Buggingen, ein Gewerbegebiet liegt. Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sind in einem Gewerbegebiet gegenüber dem Wohngebiet der Kali-

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

siedlung andere - um 10 dB(A) höhere - Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Schallschutzberechnungen haben ergeben, dass das Gewerbegebiet an dieser Stelle keinen aktiven Schallschutz in Form von Schallschutzwänden benötigt, damit die geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. In diesem Bereich ist als aktive Schallschutzmaßnahme jedoch die Schienenstegdämpfung durchgehend vorgesehen, die zu einer entsprechenden Reduktion der Schallbelastung auch im Gewerbegebiet führt. Die Grenzwerte zur mindestens 450 m entfernten Wohnbebauung von Buggingen sind auf Basis der Berechnungen deutlich unterschritten, so dass hieraus auch kein weiterer Schallschutz abgeleitet werden kann. Gegenüber der heutigen Situation ist zudem festzuhalten, dass durch die Verlagerung des Großteils des Güterverkehrs auf die NBS eine Entlastung der Rheintalbahn im Bereich Buggingen mit einer entsprechenden Reduktion der Schallimmissionen festzustellen ist. Dies kann den Differenzlärmkarten (Blätter 3 und 4 der Anlage 6 der zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlichten Unterlagen) im Detail entnommen werden.

#### Lärmsanierung im Bereich Seefelden

Es wird seitens der Bürgerinitiative MUT e.V. vorgetragen, dass für den Bereich Seefelden die Lärmsanierung dringlich umgesetzt werden müsse, da diese seitens der DB bereits vor zwölf Jahren zugesagt worden wäre.

Die Vorhabenträgerin hat den Sachverhalt geprüft und kann bestätigen, dass im Jahr 2006 für Buggingen und den Ortsteil Seefelden eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt wurde. Diese hat nach damaligem Stand ergeben, dass an nahe der Bahn liegenden Wohngebäuden passive Schallschutzmaßnahmen zu 75 % förderfähig wären. Es fand diesbezüglich auch eine Bürgerinformationsveranstaltung statt.

Allerdings wurde die Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen im Jahr 2007 auf politischem Wege auf Grund des laufenden Planfeststellungsverfahrens der damaligen Antragstrasse gestoppt. Die Gemeinde wurde damals über ein Schreiben des parlamentarischen Staatssekretärs Grossmann darüber informiert.

Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

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

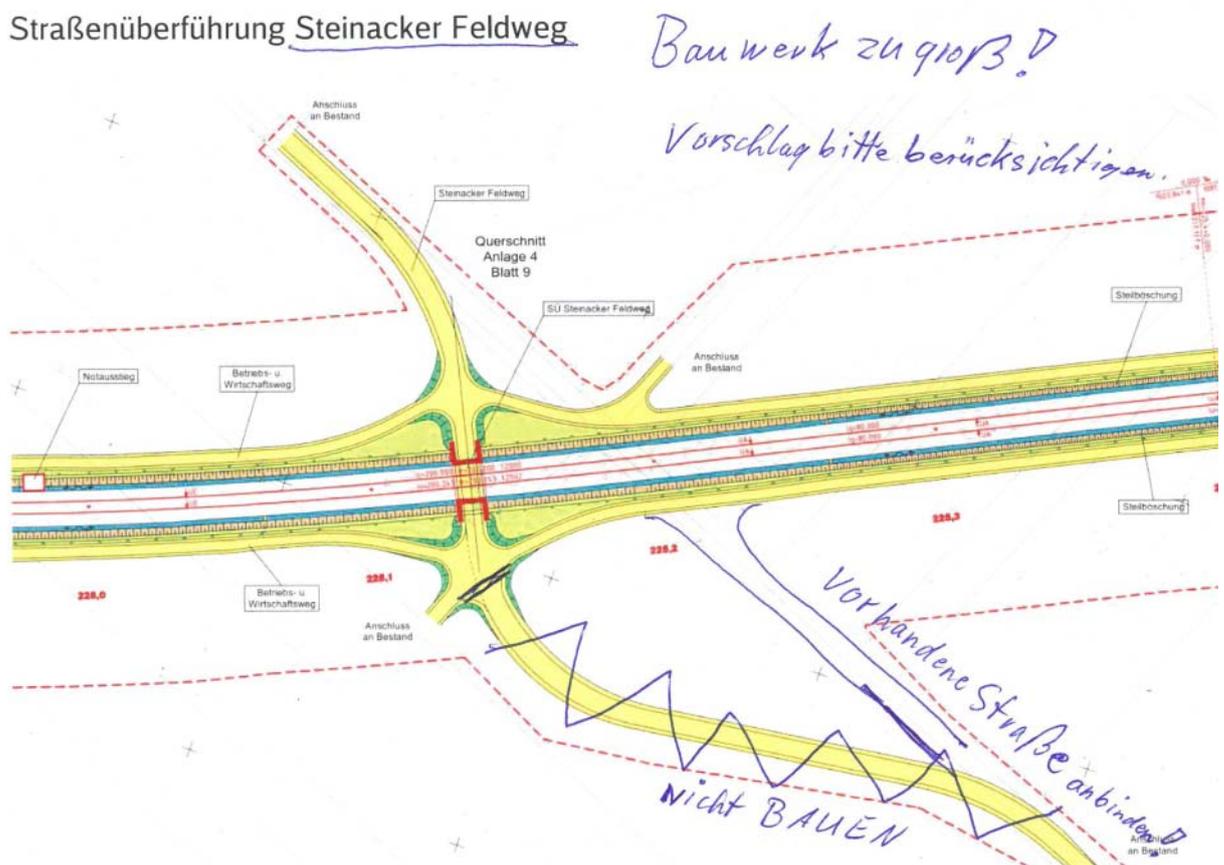
### Wirtschaftswegeführung im Bereich Steinacker Feldweg

#### Formulierte Anregung:

Entsprechend der nachfolgend dargestellten Skizze soll der durchgehende Wirtschaftsweg / Verbindungsweg Steinacker Feldweg – Hölzlebrunnenweg auf der Südseite der NBS so verändert werden, dass die Eingriffe in die landwirtschaftlichen Flächen durch den Wirtschaftsweg verringert werden:

### Technische Details im PfA 8.4

#### Straßenüberführung Steinacker Feldweg



#### Stellungnahme hierzu:

Die Wegeführung über die NBS erfolgt so, dass der durchgehende Wirtschaftsweg / Verbindungsweg Steinacker Feldweg – Hölzlebrunnenweg durchgängig ohne Abbiegevorgang zügig befahren werden kann. Die anderen Wegebeziehungen sind eher untergeordnet zu beurteilen.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Der dargestellte Vorschlag würde dazu führen, dass in der durchgehenden Hauptverbindung einmal rechts und dann wieder links abgebogen werden müsste, so dass eine verkehrlich ungünstige Situation entstehen würde, die nicht dem heutigen Bestand entspricht. Der Vorschlag wurde dennoch nochmals geprüft. Die Gemeinde Buggingen hat in der Sitzung des Regionalen Begleitgremiums am 16.10.2018 entschieden, dass die bisherige Planung beibehalten werden soll.

### **Schreiben aus der Kalisiedlung**

#### **Formulierte Anregung:**

„Der sogenannte Knotenpunkt Hülgelheim befindet sich am Rand eines Areales, das bis 1972 als Bergwerk benutzt wurde. Dort befinden sich kilometerlange unterirdische Schächte auf mehreren Ebenen bis in eine Tiefe von ca. 1000 m. Nicht alle Schächte wurden nach der Schließung des Bergwerkes zugeschüttet.

Durch die Bildung des Knotenpunktes mit 6 Gleisen plus Ersatzgleis sind bei Zugbetrieb Erschütterungen zu erwarten, die in der Folge Erdbewegungen verursachen können, die wiederum zu Schäden an den Häusern, möglicherweise sogar zu Personenschäden in diesem Gebiet führen können. Wegen der unterirdischen Gänge und den daraus resultierenden Gefahren lehne ich den Knotenpunkt in Hülgelheim ab.“

#### **Stellungnahme hierzu:**

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden im Bereich des Bergbaugebietes besonders geprüft. Hinsichtlich des Bergbaugebietes Kalisiedlung liegen entsprechende Gutachten vor, die im Bereich des Knoten Hülgelheim keine Auswirkungen durch bergbauliche Setzungsschäden erwarten lassen. Bergbaubedingte Erdbewegungen, die Schäden an Häusern verursachen könnten sind ausgeschlossen. Dies ist zudem durch die bestehenden hochbelasteten Rheintalbahngleise verifiziert, in deren Bereich entsprechende Setzungen weder an den Gleisen noch bei den Anliegern der Rheintalbahn festgestellt wurden.

Im Rahmen des erschütterungstechnischen Gutachtens zur Planfeststellung wird geprüft, inwieweit an der Kalisiedlung Erschütterungsschutzmaßnahmen für den Bahnbetrieb vorgesehen werden können. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden hier auf einer Länge von 200 m Erschütterungsschutzmaßnahmen in Form „besohlter Schwellen“ eingebaut, so dass unter Berücksichtigung

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

des weitgehend wegfallenden Güterverkehrs in diesem Bereich keine Verschlechterung in erschütterungstechnischer Hinsicht auftreten wird.

Besohlte Schwellen sind eine oberbautechnische Möglichkeit zur Reduzierung der Körperschallemissionen, in dem elastische Schwellensole unter Betonschwellen verbaut werden. Durch die elastische Schwellenbesohlung wird der harte Kontakt zwischen Betonschwellensole und der Schotterpressung verringert.

Formulierte Anregung:

„Vom Wohngebiet Kali aus (gesehen:)

- westlich beginnt die Höherlegung des Güterzuges,
- östlich der Ausbau der Schienen auf 4 Gleise sowie die Verlegung des Haltepunktes Buggingen,
- südlich soll der Knotenpunkt Hängelheim entstehen
- nördlich soll der Transport des Erdreiches über die K 4944 stattfinden.

Somit würde das Kali extrem vom Baulärm der Großbaustelle betroffen sein und damit ist ein jahrelanger Verlust der Wohnqualität zu erwarten. Zudem ist mit einem Wertverlust der Eigenheime zu rechnen. Für beides muss eine angemessene Entschädigung der Anwohner bzw. Hausbesitzer stattfinden.“

Stellungnahme hierzu:

Grundsätzlich sind Belastungen durch bauzeitlichen Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe (Abgase, Staub) im Zuge der Baumaßnahme nicht vollständig vermeidbar. Die bauausführenden Firmen werden zur Verminderung der Immissionsbelastung jedoch vertraglich verpflichtet, erforderliche Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) und zur Reduktion der Staubbelastung wie z.B. die Befeuchtung einzelner Baustraßenabschnitte durchzuführen.

Durch den Bau des Knoten Hängelheim wird die Kalisiedlung aufgrund der ca. 2 km weiter südlichen Lage nicht maßgeblich betroffen sein. Es ist auch nicht vorgesehen auf der K 4944 nennenswerte Mengen an Erdtransporten durchzuführen. Dies erfolgt nach Möglichkeit stets ortsfern.

Ein Wertverlust der Eigenheime ist nicht zu erwarten, da die Kalisiedlung hinsichtlich der Schallbelastung durch die Schallschutzmaßnahmen und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke im Tagzeitraum um ca.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

5 dB(A) und im Nachtzeitraum um ca. 10 dB(A) entlastet wird. Dies wird in den Planfeststellungsunterlagen im Gesamtlärmgutachten mittels Differenzlärmkarten dargestellt und nachvollziehbar sein.

Formulierte Anregung:

„Im Kali hören wir die Züge zwischen Hängelheim und Heitersheim. Die Schallschutzmaßnahmen im Bereich Buggingen sind aber sehr reduziert geplant.

- Die Schallschutzwand 1 (nördlich vom Bugginger Haltepunkt) ist mit 381 m zu kurz,
- ebenso die Schallschutzwand 3 (südlich vom Bugginger Haltepunkt).
- Die Schallschutzwand 4 (in der Nähe des Knotenpunktes) schützt die Bauernhöfe, aber zur Seite des Kaliwohngbietes wurde an dieser Stelle keine Schallschutzwand vorgesehen.

Dementsprechende Ergänzungen der Schallschutzwände sollten unbedingt geschehen.

Die vorgestellten Berechnungen zur Lärmbelastung sind als sehr optimistisch zu betrachten. Nach unseren Erfahrungen transportiert der Wind Schallwellen weiter als Ihre Berechnungen aufführen.“

Stellungnahme hierzu:

Die Schallschutzmaßnahmen sind so dimensioniert, dass der mit der Region festgelegte Vollschutz erreicht wird, d.h. die Kalisiedlung wird so durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, Galerie, Schienenstegdämpfung, Besonders überwachtes Gleis) geschützt, dass zusätzliche passive Maßnahmen an den Häusern entfallen können. In diesem Zusammenhang wird auch nochmals auf die oben erläuterte Entlastung der Kalisiedlung im Tagzeitraum um ca. 5 dB(A) und im Nachtzeitraum um ca. 10 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall, d.h. dem Fall, dass die Rheintalbahn zum Prognosezeitpunkt unverändert weiter besteht, hingewiesen.

Bei den schalltechnischen Untersuchungen wird entsprechend dem gültigen Regelwerk bei der Berechnung des Beurteilungspegels stets von leichtem Wind (bis etwa 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion ausgegangen. Die schalltechnischen Berechnungen gehen somit bereits von ungünstigen örtlichen Wind-/Wetterbedingungen aus.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Formulierte Anregung:

„Die Schienenstegdämpfer (SSD) zwischen Müllheim und Buggingen sollen zusätzlich eine Lärmreduzierung bringen. Da die Strecke jedoch vierspurig wird, stellt sich die Frage, ob die Gesamtlärmbelastung durch die Addition der gleichzeitig fahrenden Züge weiterhin zu hoch bleibt.

Zudem enden die SSD ca. 500 m nördlich vom Bugginger Haltepunkt.

Z. Zt. sind die Züge ab/bis Hühelheim deutlich zu hören und stören sowohl die Nachtruhe als auch das Alltagsleben. Darum sollte der Ausbau der SSD nördlich von Buggingen weitergeführt werden.“

Stellungnahme hierzu:

Es wird auf die Stellungnahme zu den beiden vorgenannten Anregungen / Bedenken und damit auf die Verbesserungen der Lärmsituation in der Kalisiedlung verwiesen.

Formulierte Anregung:

„Die Verlegung des Bugginger Haltepunktes führt dazu, dass er außerhalb/am Ende des Wohngebietes Kali liegt. Damit ist zu befürchten, dass dieser Haltepunkt am Abend und in der Nacht wesentlich unsicherer wird, was besonders für Frauen und ältere Menschen problematisch wird.

Durch die rollstuhlgerechten Wege verlängern sich die Wege für Menschen, die schlecht gehen können, aber nicht im Rollstuhl sitzen, deshalb sollte man auch Treppenauf- und Abgänge einplanen.“

Stellungnahme hierzu:

Ein bezüglich Sicherheitsaspekten gegenüber heute grundlegend andere Situation wird durch die südlichere Anordnung der Verkehrsstation Buggingen nicht gesehen. Sie wird entsprechend dem gültigen Regelwerken eine helle Beleuchtung in den Bahnsteig- und Zugangsbereichen erhalten.

Aufgrund des Verkehrsaufkommens unter 1000 Personen pro Tag kann die Verkehrsstation Buggingen nur jeweils einen Zugang zu den Bahnsteigen erhalten und zusätzliche Treppenanlagen sind somit nicht vorzusehen. Aus diesem Grund sind die Rampen so angeordnet, dass diese bereits Teil der ohnehin erforderlichen Wegstrecke für die Haupteinfahrungsrichtung sind.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Zusätzlich erhält die Kalisiedlung einen Zugang direkt zum Bahnsteig für die Nord-Süd-Richtung mit Anschluss an die Rampe zur Unterführung.

Formulierte Anregung:

„Fazit: Trotz ernsthafter Bemühungen der Bahn den Planungsabschnitt 8.4 zu verbessern, wird das Wohngebiet Kali außerordentlich belastet:

- Baulärm von allen Seiten
- Bestehender Zuglärm von Nordost und Südost durch Lärm von Süden (auftauchende Güterzüge Pearl-Hügelheim und Knotenpunkt Hügelheim), sowie möglicherweise Nordwest und Südwest (tiefergelegte Güterzüge) erweitert.
- Erschütterungsgefahr und damit Gefahr für die Wohnhäuser wie beschrieben.

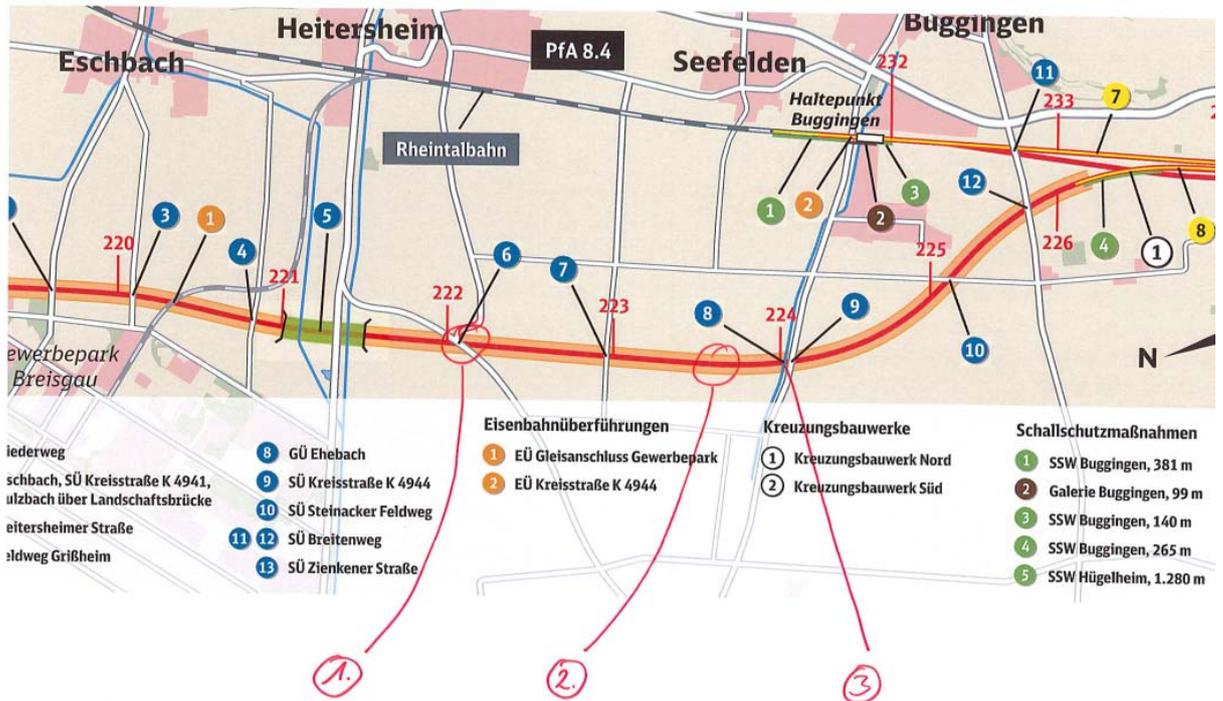
Deshalb komme ich zu dem Schluss, dass der Knotenpunkt Hügelheim verlegt werden muss. Zudem sollten die Kalianwohner und Hausbesitzer für die Belastungen finanziell entschädigt werden.“

Stellungnahme hierzu:

Es wird auf die oben stehenden Stellungnahmen verwiesen. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die hier erläuterten Sachverhalte Unklarheiten hinsichtlich der Planung und Ihrer Wirkungen ausräumen konnten und betont erneut, dass für die Kalisiedlung keine Verschlechterung der Immissionssituation gegenüber dem Prognosenullfall zu befürchten ist.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

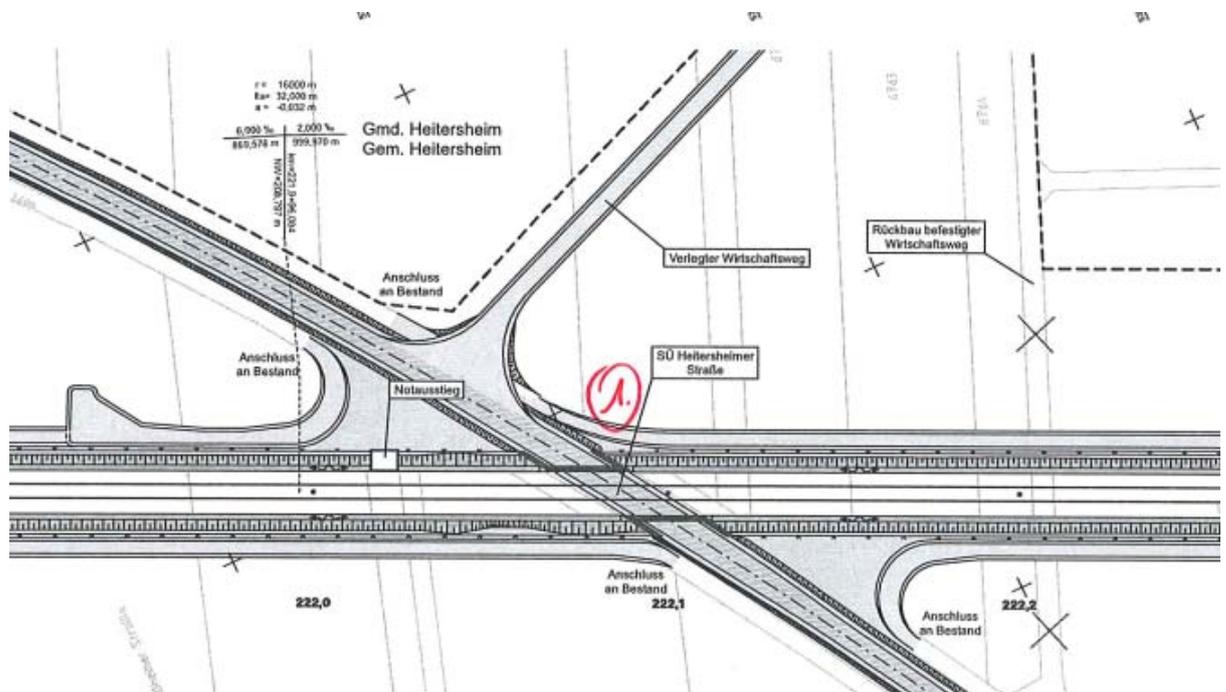
**Schreiben aus Grißheim**



**Formulierte Anregung zu Punkt 1:**

Es wird eine weitere Wirtschaftswegüberführung über die NBS vorgeschlagen, der auch als Radweg genutzt werden könnte.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780



Stellungnahme hierzu:

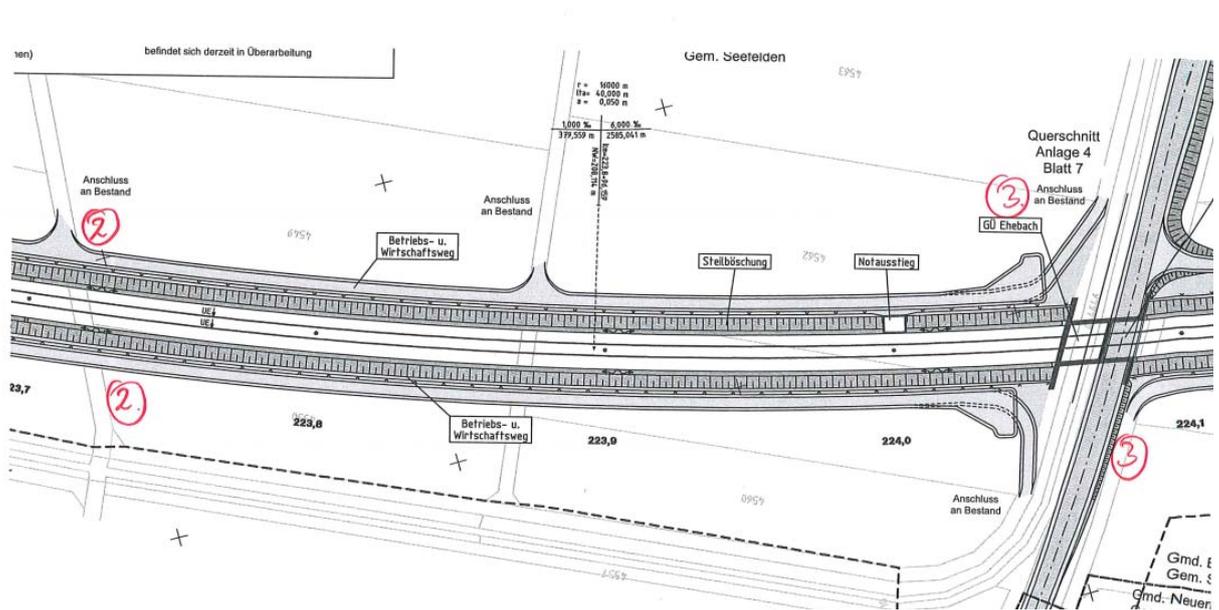
Der parallel zur Heitersheimer Straße verlaufende Rasen-/Ackerweg dient der Erschließung der benachbarten Flurstücke. Eine Radwegeverbindung entlang der Heitersheimer Straße ist nicht vorhanden. Insofern ist es ausreichend, die Heitersheimer Straße allein über die NBS zu überführen. Nördlich und südlich der Straßenüberführung würde des Weiteren kein adäquater Anschluss bestehen, um die zusätzliche Querungsmöglichkeit als Radweg fortzuführen.

Formulierte Anregung zu Punkt 2 und 3:

„Es besteht die Fragestellung, weshalb der unter Punkt 2 dargestellte Wirtschaftsweg gestrichen wird, wobei dieser auch als Radweg gekennzeichnet ist, und an welcher Stelle der Übergang über die NBS zukünftig verläuft. Hier würde auch noch eine Abwasserleitung verlaufen, deren Verlauf auch noch geregelt werden müsste.

Bei Punkt 3 wäre ein möglicher Übergang über die NBS mit einem Radweg möglich aber auch hier fehlt der Übergang von einem Wirtschaftsweg über die NBS. Dadurch entstünde ein Verkehrskonflikt zwischen landwirtschaftlichem Verkehr, Autoverkehr und Radfahrern.“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780



Stellungnahme hierzu:

Die Planungen sehen vor, dass die querenden Wegeverbindungen über die NBS mit der Wirtschaftswegequerung Grißheimer Weg und der K 4944 sichergestellt werden und aufgrund des Abstandes von ca. 1.120 m zwischen diesen beiden Querungsmöglichkeiten auch ausreichend sind. Es ist richtig, dass nicht jede kreuzende Wegebeziehung, die durch die NBS unterbrochen wird, durch ein entsprechendes Brückenbauwerk aufrechterhalten werden kann. Ein Abstand von bis zu 1.500 m zwischen zwei Querungsmöglichkeiten wird von der Vorhabenträgerin als ausreichend angesehen, zumal darüber hinaus die vorgesehenen Querungsbeziehungen innerhalb des Flurbereinigungsverfahrens so berücksichtigt werden können, dass die Wegeführungen optimal auf die Querungsmöglichkeiten zugeschnitten werden und dass durch entsprechende Grundstückszuweisungen die landwirtschaftlichen Erfordernisse zur Querung der NBS minimiert werden können.

Aufgrund naturschutzfachlicher Aspekte hat sich zwischenzeitlich am Punkt 2. das Erfordernis einer Querungsmöglichkeit für die Fauna herausgestellt. Dieses Brückenbauwerk wird auch für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie den Radverkehr nutzbar sein, so dass die Anregung zum Punkt 2 umgesetzt werden kann.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

### Diverse Schreiben

#### Formulierte Anregung

„Ich habe keine Anregung sondern Angst, dass bei 8 Gleisen alles noch lauter wird bzw. das ein Dauergeräusch in der Luft sein wird.

Und ich finde es völlig uninteressant 250 km/h zu fahren, wir sterben früh genug!“

#### Stellungnahme hierzu:

Die Schallschutzmaßnahmen sind so dimensioniert, dass der mit der Region besprochene Vollschutz zur vollständigen Bewältigung der schalltechnischen Konflikte mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen erreicht wird, d.h. die Kalisiedlung wird so durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, Galerie, Schienenstegdämpfung, Besonders überwachtes Gleis) in dem Maße geschützt, dass zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen an den Häusern nicht notwendig werden. In diesem Zusammenhang wird auch nochmals auf die oben erläuterte Entlastung, die vorhabenbedingt beispielsweise in der Kalisiedlung auftreten und im Tagzeitraum um ca. 5 dB(A) und im Nachtzeitraum um ca. 10 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall, d.h. dem Fall dass die Rheintalbahn zum Prognosezeitpunkt unverändert weiter besteht, betragen wird, hingewiesen.

Ein kontinuierliches Dauergeräusch durch den Schienenverkehr wird nicht eintreten.

#### Formulierte Anregung

„In der Vorstellung der Aufstiegstürme für die Notausgänge ist mir aufgefallen, dass alle Türme mit einem Betondeckel versehen sind. Hier würde ich als Jäger und Natur- und Artenschützer eine begrünte Dachfläche für Insekten und Vögel sehr willkommen heißen.

Gerne dürfen sie mich hierzu auch kontaktieren.“

#### Stellungnahme hierzu:

Aus Gründen des Pflegeaufwands, der Dauerhaftigkeit des Gebäudes und der Instandsetzung kann dem Anliegen voraussichtlich nicht nachgekommen werden. Hinzu kommt, dass durch eine solche Maßnahme aufgrund des flachen umliegenden Geländes eine optisch bessere Einbindung der Notausstiege in das Umfeld nicht maßgeblich erfolgen würde.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Der Vorschlag wird im Rahmen der Ausführungsplanung abschließend geprüft.

Formulierte Anregung

„Die geplanten Versickerungsbecken sollten an Feldwegekreuzungen installiert werden, nicht mitten in den Feldern.

Die Bewässerung muss auch während der Bauzeit funktionsbereit sein.

Die Beregnungsbrunnen liegen in Eschbach und Tunsel alle westlich der Trasse. Die Leitungen müssen die Trasse queren. Östlich liegen viele Flächen. Außerdem ist östlich das Grundwasservorkommen geringer.

Es soll keine große, sondern eine räumlich schmal gehaltene Flurbereinigung entlang der Trasse erfolgen.

Es wird weniger Flächenverlust auch während der Bauzeit gefordert.“

Stellungnahme hierzu:

Um einen ungewollten Eintrag von Staub von landwirtschaftlichen Verkehren und ggf. Abfällen zu vermeiden, ist davon Abstand genommen worden, die Versickerbecken direkt an Wegekreuzungen vorzusehen. Sie liegen deshalb nur an dem die Anlage erschließenden Weg. Es besteht die Möglichkeit, die Wegeverbindungen im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens anzupassen, wenn hierdurch maßgebliche Zerschneidungswirkungen verringert würden.

Grundsätzlich wird die Funktion der Beregnungsanlagen in erforderlichem Umfang während der Bauzeit aufrechterhalten. Inwieweit Beregnungsleitungen die Trasse queren, hängt von den Ergebnissen und der Umsetzung der Machbarkeitsstudie zu den Beregnungsanlagen ab und ist derzeit noch nicht abschließend beurteilt.

Die Festlegung des Umfangs der Flurneuordnung obliegt der zuständigen Flurbereinigungsbehörde.

Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauleistungsrechtlicher Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Innerhalb eines Bauleistungskonzepts werden die vielen unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, Fremdverwendung oder Deponierung

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

der ausgehobenen Böden berücksichtigt und zusammengeführt. Im Zuge der Planfeststellung wird die Vorgehensweise hierzu erläutert.

Formulierte Anregung

„Unsere Hauptwindrichtung in der Region und auch in den Gemeinden Hügelheim, Buggingen, Seefelden, Heitersheim ist Südwestwind. So wird der Schall des Kreuzungspunktes Hügelheim als auch der des schnellen ICE auf der alten Strecke in die Orte getragen. Abhilfe können Schallschutzwände auf Höhe Buggingen und Seefelden auf der Ostseite der Strecke bringen.“

Stellungnahme hierzu:

Die Schallschutzmaßnahmen sind so dimensioniert, dass der mit der Region besprochene Vollschutz zur vollständigen Bewältigung der schalltechnischen Konflikte mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen erreicht wird, d.h. die Kalisiedlung wird so durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, Galerie, Schienenstegdämpfung, Besonders überwachtes Gleis) in dem Maße geschützt, so dass zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen an den Häusern entfallen können. In diesem Zusammenhang wird auch nochmals auf die oben erläuterte Entlastung der Kalisiedlung im Tagzeitraum um ca. 5 dB(A) und im Nachtzeitraum um ca. 10 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall, d.h. dem Fall, dass die Rheintalbahn zum Prognosezeitpunkt unverändert weiter besteht, hingewiesen.

Bei den schalltechnischen Untersuchungen wird entsprechend dem gültigen Regelwerk bei der Berechnung des Beurteilungspegels stets von leichtem Wind (bis etwa 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion ausgegangen. Die schalltechnischen Berechnungen gehen somit bereits von ungünstigen örtlichen Bedingungen aus.

Formulierte Anregung

„Die vorhandene Rampe von der Grißheimer Straße (bei Bahnhof Buggingen) hinter zur K 4944 muss erhalten bleiben; das ist der einzige Fußweg aus der Kalisiedlung und dem Gewerbegebiet nach Buggingen und auf die Ostseite des Haltepunktes und in den Ort Buggingen. Nicht nur für die Anwohner der Kalisiedlung, sondern auch für die Beschäftigten im Gewerbegebiet Kali, die nicht motorisiert sind. (Fahrradfahrer und Kinderwägen).“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Aufgrund der beengten Verhältnisse und der nicht regelkonformen Ausbildung der zu steilen Rampe im unmittelbaren Zulauf auf eine überörtliche Straße mit der damit verbundenen Unfallgefahr wird die angesprochene Wegeverbindung mittels einer Treppenanlage aufrechterhalten.

Der Hinweis bzw. die Anregung, Fahrradfahrer und Kinderwagen zu berücksichtigen wird aufgegriffen. Es wird geprüft, inwieweit entsprechende Schiebetüren hierfür vorgesehen werden können.

Formulierte Anregung aus der Kalisiedlung

1. „Verlegung Bahnhof Buggingen 200 m südlich: Wie sicher ist der verlegte Bahnhof im Gewerbegebiet Mittelfeld nachts für alleinstehende Personen?“
2. Der Güterverkehr wird ab der Firma Pearl bis Hängelheim wieder hochgeführt, also oberirdisch. Es werden Lärmbelastungen im Kali befürchtet, weil von der Firma Pearl bis Hängelheim kein Schallschutz vorgesehen wird.“

Stellungnahme hierzu:

Ein bezüglich Sicherheitsaspekten gegenüber heute grundlegend andere Situation wird durch die südlichere Anordnung der Verkehrsstation Buggingen nicht gesehen. Sie wird entsprechend dem gültigen Regelwerken eine helle Beleuchtung in den Bahnsteig- und Zugangsbereichen erhalten.

Die Schallschutzmaßnahmen sind so dimensioniert, dass der mit der Region besprochene Vollschutz zur vollständigen Bewältigung der schalltechnischen Konflikte mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen erreicht wird, d.h. die Kalisiedlung wird so durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, Galerie, Schienenstegdämpfung, Besonders überwachtes Gleis) geschützt, so dass zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen an den Häusern entfallen können. In diesem Zusammenhang wird auch nochmals auf die oben erläuterte Entlastung der Kalisiedlung im Tagzeitraum um ca. 5 dB(A) und im Nachtzeitraum um ca. 10 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall, d.h. dem Fall, dass die Rheintalbahn zum Prognosezeitpunkt unverändert weiter besteht, hingewiesen.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Formulierte Anregung

„Zwar gibt es der Planung durchaus positive Aspekte abzugewinnen, insgesamt ist die aktuelle Planung insbesondere für den Abschnitt Buggingen-Hügelheim für direkte Anwohner in vielen Fällen ein Rückschritt bzw. als nachteilig zu bewerten.

Anbei nun unsere Einwände, welche wir anhand der bisher vorliegenden Unterlagen und Infos gerne einbringen möchten und um dringende Berücksichtigung beten.

1. Schallschutzwände nicht ausreichend in südlicher & nördlicher Richtung eingeplant. Züge sind nicht nur unmittelbar beim Passieren des Ortsteils wahrzunehmen, sondern darüber hinaus in südlicher und nördlicher Richtung.  
Die Schallschutzmaßnahmen sind in der aktuellen Planung daher nicht adäquat und müssen sich auf die gesamte Strecke (Planungsabschnitt Krozingen-Müllheim im Bereich Heitersheim bis Hügelheim) belaufen.  
Selbiges gilt für die sog. „Schienenstegdämpfer“. Hierbei ist es essentiell, dass sich diese auf dem gesamten Abschnitt belaufen und nicht nur auf die bewohnten Abschnitte, da sich durch den Ausbau
2. Zufahrt Seefelden nicht in Planung berücksichtigt. Diese muss gewährleistet sein, da man sonst lediglich nur eine einzelne Zufahrtsmöglichkeit zum Wohngebiet Kali hätte. Im Fall einer Sperre dieser Zufahrt kämen Rettungs- oder Löschfahrzeuge nicht mehr ins Wohngebiet (!).
3. Ablehnung des Knotenpunktes Hügelheim wegen der Gefahr durch Erdbeben im entsprechend gefährdeten Wohngebiet „Kali“ in Buggingen. Bekanntermaßen ist das gesamte Wohngebiet mit Bergbauschächten unterschachtet und besteht akute Erdbebengefahr, was nicht zuletzt durch die Bauarbeiten sowie den erhöhten Schienenverkehr zu einer erheblichen Steigerung des Risikos führen würde. Dies ist der triftigste Grund die Baumaßnahmen entsprechend anders zu planen (!).
4. Abwertung aktueller Immobilien- & Grundstückverkehrswerte durch Ausbau & Neubau der bestehenden Strecke. Ggf. müssen diese Werte durch den Betreiber ausgeglichen bzw. entschädigt werden.
5. Bauarbeiten müssen in einem zumutbaren Rahmen stattfinden. D.h. die Art & Dauer ist vorab festzulegen und darf die Wohnqualität nicht mindern. Andernfalls ist mit einer Klage unsererseits zu rechnen.

Aktuell können wir das Vorhaben somit keinesfalls mittragen.“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

zu 1: Schallschutz

In Kombination mit Schallschutzwänden werden die Schienenstegdämpfung und das BüG (Besonders überwachtes Gleis) als aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Diese erstrecken sich über längere Strecken von Buggingen über Hügellheim bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts auf der Gemarkung Müllheim. So können zusätzliche passive Maßnahmen an Gebäuden entfallen und der im Projektbeirat besprochene Vollschatz zur vollständigen Bewältigung der schalltechnischen Konflikte mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen wird erreicht.

Im Bereich der Tieflage sind keine gesonderten Schallschutzmaßnahmen erforderlich, da durch die Tieflage selbst die Schallausbreitung gehemmt wird.

zu 2: Zufahrt Seefeldern

Die Anmerkung, dass die Zufahrt Seefeldern in der Planung nicht berücksichtigt sei, und der angesprochene Zusammenhang mit der Kalisiedlung können nicht nachvollzogen werden. Die Querungsmöglichkeiten der Rheintalbahn bleiben unverändert erhalten. Für die öffentlichen Straßen werden an der NBS neue Kreuzungsbauwerke errichtet. Sowohl die Erschließung des Wohngebiets Kali als auch von Seefeldern bleiben über das öffentliche Straßennetz unverändert erhalten.

zu 3: Knotenpunkt Hügellheim und befürchtete Erdrutsche

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden im Bereich des Bergbaugebietes geprüft. Hinsichtlich des Bergbaugebietes Kalisiedlung liegen entsprechende Gutachten vor, die im Bereich des Knoten Hügellheim keine Auswirkungen durch bergbauliche Setzungsschäden erwarten lassen. Bergbaubedingte Erdbewegungen, die Schäden an Häusern verursachen könnten, sind ausgeschlossen. Dies ist zudem durch die bestehenden hochbelasteten Rheintalbahnngleise verifiziert, in deren Bereich weder an den Gleisen noch bei den Anliegern der Rheintalbahn Setzungen festgestellt wurden.

Im Rahmen des erschütterungstechnischen Gutachtens zur Planfeststellung wird geprüft, inwieweit an der Kalisiedlung Erschütterungsschutzmaßnahmen für den Bahnbetrieb vorgesehen werden können. Nach derzeitigem Planungsstand werden hier auf einer Länge von 200 m Erschütterungsschutzmaßnahmen in Form „besohlter Schwellen“ eingebaut, so dass auch unter Berücksichtigung des weitgehend wegfallenden Güterverkehrs in diesem Bereich keine Verschlechterung auftreten wird.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Besohlte Schwellen sind eine oberbautechnische Möglichkeit zur Reduzierung der Körperschallemissionen, in dem elastische Schwellensole unter Betonschwellen verbaut werden. Durch die elastische Schwellenbesohlung wird der harte Kontakt zwischen Betonschwellensole und der Schotterpressung verringert.

zu 4: Entwicklung Immobilien- & Grundstückverkehrswerte durch ABS/NBS  
Ein Wertverlust von Immobilien ist nicht zu erwarten, da die Kalisierung und Hängelheim hinsichtlich der Schallbelastung durch die Schallschutzmaßnahmen und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke in schalltechnischer Hinsicht im Tagzeitraum um ca. 5 dB(A) und im Nachtzeitraum um ca. 10 dB(A) entlastet sein werden. Auch in der Gemeinde Buggingen werden Entlastungen eintreten, die aufgrund der größeren Entfernung zur Rheintalbahn und der damit verbundenen Vorbelastung jedoch geringer ausfallen werden. Dies wird in den Planfeststellungsunterlagen im Gesamtlärmgutachten mittels Differenzlärnkarten dargestellt.

zu 5: Bauzeit

Es ist vorgesehen, dass die Bauzeit zwischen 6 und 7 Jahren beträgt. Grundsätzlich sind Belastungen durch bauzeitlichen Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe (Abgase, Staub) im Zuge der Baumaßnahme nicht vollständig vermeidbar. Die bauausführenden Firmen werden jedoch vertraglich verpflichtet, erforderliche Maßnahmen zur Einhaltung der AVV Baulärm und zur Minderung der Staubbelastung wie z.B. die Befeuchtung einzelner Baustraßenabschnitte durchzuführen.

Innerhalb der Planfeststellungsunterlagen werden dem Baulärmgutachten die Auswirkungen der Baumaßnahme zu entnehmen sein.

**2.3 Schriftlich formulierte gemeinsame Stellungnahmen / Forderungen der Berechnungsverbände „Große Hardt“ Eschbach und „Langebalken“ BK Tunsel vom 17./18. Mai 2018 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

Formulierte Anregung / Forderung:

Es wird in den beiden Gebieten der Berechnungsverbände festgestellt, dass gegenüber dem früheren eingeleiteten Planfeststellungsverfahren durch die sogen. Bürgertrasse ein höherer Verbrauch an Ackerflächen und damit ein größerer Verlust an wertvollen Berechnungsfläche erforderlich wird.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Hierzu ist festzustellen, dass während der Baumaßnahme ein erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf insbesondere landwirtschaftlicher Flächen erforderlich ist, wie auch bereits in den Untersuchungen zur Bürgertrasse im Jahr 2008 aufgezeigt wurde. In den Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und in den Planfeststellungsunterlagen ist der Umfang der Baufeldflächen in den Lageplänen entsprechend gekennzeichnet. Diese beinhalten auch die Zwischenlagerflächen für den bauzeitlich anfallenden Erdaushub. Die Flächeninanspruchnahme durch die Tiefloge ist aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauleistungsrechtlicher Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Die vorliegende Planung optimiert die Anordnung von Baustellen- und Zwischenlagerflächen. Nach Errichtung der Bauwerke der Tiefloge werden die rückseitigen Bereiche dieser Bauwerke außerhalb des Trassenbereichs wiederverfüllt und verbleibende Erdmassen werden abtransportiert. Dabei können diese zum Teil an anderer Stelle für das Projekt wiederverwendet oder veräußert werden. Für die Aushubmassen, die nicht zu verwenden sind, werden im Rahmen des Bodenverwertungskonzeptes ebenfalls entsprechende Lösungen erarbeitet.

Formulierte Anregung / Forderung:

Nach dem bisherigen Informationsstand ist den beiden Beregnungsverbänden bekannt, dass 2 getrennte „große leistungsfähige Netze“ westlich und östlich der Trasse gebildet werden sollen.

Für beide Beregnungsverbände wird darin kein sachlicher Zwang und damit kein Sinn erkannt.

Die beiden Beregnungsverbände erwarten und fordern vom Verursacher, dass das leistungsfähige Netz in Form eines Ringleitungssystems mit den notwendigen Druckverhältnissen, nach dem Stand der Technik, wieder so hergestellt wird, dass die Beregnung westlich und östlich der geplanten Trasse als ein System nachhaltig funktioniert.

D.h. vereinfacht:

Es muss jeweils 1 Ringleitungssystem, das mit den jeweiligen vorhandenen Tiefbrunnen und der Stromversorgung miteinander verbunden ist, entstehen.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Im Rahmen des Arbeitskreises Landwirtschaft wurde vereinbart, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, die Vorschläge für den Umgang und die Umgestaltung der Beregnungsnetze erarbeiten wird. Zielsetzung der inzwischen beauftragten Studie ist, die Funktionsfähigkeit des Beregnungsnetzes sowohl temporär während der Bauzeit, als auch dauerhaft zu erhalten. Es werden Möglichkeiten untersucht, bereits vor der Baumaßnahme die Beregnungsanlagen für einen dauerhaften Betrieb anzupassen, so dass im Baufeld keine Beregnungsanlagen mehr zu berücksichtigen wären.

Im Vorgriff auf diese Machbarkeitsstudie bestehen bisher erste Überlegungen, wie beispielsweise eine Neuordnung der Netze. Es ist aber letztendlich Aufgabe der Machbarkeitsstudie, Lösungsvorschläge zu erarbeiten und dann auch Kriterien, wie die hier vorgetragenen, in die Überlegungen miteinfließen zu lassen.

Sollte dies nicht vollständig wie vorstehend beschrieben umsetzbar sein, wird es für die Bauzeit entsprechende Abstimmungen geben, um die Beeinträchtigung zu minimieren und die Funktionalität der Bewässerungssysteme aufrecht zu erhalten.

Solange kein einvernehmliches Abstimmungsergebnis im Arbeitskreis Landwirtschaft vorliegt, werden notwendige Anpassungsmaßnahmen an den Beregnungsanlagen in den Planunterlagen dem Grunde nach bezeichnet werden. Die Anpassungsmaßnahmen werden auf das unumgänglich Notwendige begrenzt und entweder planfestgestellt oder einer späteren Entscheidung vorbehalten.

Formulierte Anregung / Forderung:

„Zum Tiefbrunnen II auf dem verbandseigenen Grundstück FLSt.Nr. 5358/1, des Beregnungsverbands (BV) Große Hardt mit einer Fördermenge von 45 l/s fordern wir entsprechenden Ersatz nach dem Stand der Technik und der Garantie der notwendigen Wassermenge.“

Die Planer bitten wir um Überprüfung einer Verschiebung der Trasse nach Westen, um 10 bis 20 Meter, um damit den TB II zu erhalten.

Als Grund führen wir das Risiko des Wasservorkommens, je weiter der Brunnen nach Osten verschoben wird, an.“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Die Betroffenheit des Tiefbrunnen II lässt sich durch eine Verschiebung der Trasse von 10 bis 20 m nach Westen nicht lösen, da der Brunnen dennoch mitten im Baufeld liegen würde. Um eine Betroffenheit zu vermeiden wäre eine Verschiebung der Trasse um ca. 60 m nach Westen erforderlich. Dies würde jedoch andere Betroffenheiten nach sich ziehen, u.a. den Konflikt mit zwei weiteren Tiefbrunnen des Beregnungsverbandes Große Hardt und damit auch den Belangen/Interessen dieses Beregnungsverbandes entgegenstehen.

Formulierte Anregung / Forderung:

Entlang der neuen geplanten Bahntrasse sind auf östlicher Seite der beiden Verbandsgebiete (im Gebiet des BV Große Hardt“ insgesamt 4) Anlagen zur Hebung, Klärung und Versickerung des Oberflächen- und Regenwassers, sowie zur Entwässerung des Trassengrabens vorgesehen.

Diese Anlagen erfordern einen weiteren, nicht unbedeutenden Verbrauch von Beregnungsflächen.

Die beiden Beregnungsverbände fordern, eine Verlagerung auf die Westseite sowie eine Reduzierung der Anzahl der Anlagen auf das Notwendigste zu prüfen.

Stellungnahme hierzu:

Eine Anordnung der Anlagen für die Entwässerung der Bahnstrecke auf der Westseite der Bahnstrecke würde ebenfalls Beregnungsflächen in Anspruch nehmen, für die jedoch ausreichend bestehende Brunnenanlagen auf der Westseite zur Verfügung stehen. Insofern ist die Anordnung der Entwässerungsanlagen auf der Ostseite für die Beregnungsflächen einerseits weitgehend flächenneutral, andererseits verbleiben damit auf der Brunnen-günstigen westlichen Seite der NBS dauerhaft mehr Beregnungsflächen. Eine geänderte Anordnung der Entwässerungsanlagen von der Ost- auf die Westseite wird deshalb im Hinblick auf die Beregnungsflächen nicht weiterverfolgt.

Formulierte Anregung / Forderung:

Bei den zu planenden Straßen- und Wegeüberführungen bitten die beiden Beregnungsverbände, die heutigen und zukünftigen Breiten der landwirtschaftlichen Maschinen- und Geräte zu beachten.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Die Planung der Straßen- und Wegeüberführungen erfolgt entsprechend den geltenden Richtlinien für Wirtschaftswege. Darüber hinausgehende Verbreiterungen sind mangels rechtlicher Grundlage nicht vorgesehen. Die Querschnitte werden in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt sein.

Formulierte Anregung / Forderung:

Ein erster Blick in die Planungsunterlagen, wie sie Anfang Dez. 2017 in der Arbeitsgruppe Landwirtschaft vorgestellt wurden, ergibt sich am Beispiel Eschbach bei einer Trassenlänge von ca. 2.400 Meter, einer Trassenbreite von bis zu ca. 40 Meter, den Versickerungsbecken mit Einlaufbauwerken sowie den Straßen- und Wegeüberführungen, den Notausstieg einen Verlust an Beregnungsfläche von geschätzt ca. 10 - 12 ha.

Ein vergleichbarer Flächenbedarf wird auch im Falle „Tunsel“ notwendig werden.

Deshalb fordern die beiden Verbände zur Kompensierung der Verluste von Beregnungsflächen, die durch diese für die Volkswirtschaft wichtige Infrastrukturmaßnahme entstehen, einen Ausgleich in der Form, dass die Vorhabenträgerin dafür sorgt, dass an anderer Stelle entsprechende Beregnungsflächen ausgewiesen werden bzw. entstehen.

Konkret dazu fordert die Verbandsversammlung des BV Große Hardt mit Beschluss vom 21. Febr. 2018 zur Kompensierung der durch die neue Bahntrasse verursachten Flächenverluste eine Erweiterung östl. der bestehenden alten Rheintalbahn und der B3 mit der Garantie der Gestattung durch die Bahn/Verfahrensträger zur Leitungsunterquerung der alten Bahntrasse.

Einen gleichlautenden Beschluss fasste die Verbandsversammlung Langebalken Tunsel am 27. Febr. d. J. mit dem Inhalt der Flächenkompensierung ebenfalls östlich der alten Rheintalbahn und der B 3.

Stellungnahme hierzu:

Es wird im Rahmen der angesprochenen Machbarkeitsstudie und der Planfeststellung näher geprüft, ob und welche Konfliktlösung für Belange der Beregnungsverbände hier möglich und erforderlich ist.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

## **2.4 Schriftlich formulierte Stellungnahme der Vorstandschaft der Beregnungsgemeinschaft Buggingen vom 22. Juni 2018 im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

### Formulierte Anregung / Forderung:

„Aufgrund der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Abschnitt 8.4 wurden wir, die Vorstandschaft der Beregnungsgemeinschaft Buggingen, eines öffentlich anerkannten Wasser- und Bodenverbandes, auf die massiven Auswirkungen auf unser Beregnungsgebiet und die Flächen unserer Mitgliedsbetriebe aufmerksam. Unser Wasserverband ist durch die aufsichtsbehördlich genehmigte Fusion der drei bisherigen Beregnungsverbände "Dorfgraben", "Glockenackern" und "Buggingen – Seefeldern" am 1.4.2018 in Kraft getreten.

Unser Verbandsgebiet erstreckt sich hauptsächlich zwischen Buggingen und Hügelheim. Durch die Umfahrung Kaliberg und das Verschwenkungsbauwerk am Knoten Hügelheim mit bis zu 8 Gleisen nebeneinander wird unser Beregnungsgebiet flächenmäßig extrem stark dezimiert und unüberbrückbar durchschnitten.

Es ist absehbar, dass niemand im ganzen Streckenabschnitt 8 und darüber hinaus so stark von vorübergehendem und dauerhaftem Flächenverlust betroffen sein wird, wie unsere Beregnungsgemeinschaft und unsere Mitgliedsbetriebe es sein werden, wenn die Planung so kommt, wie sie jetzt am 17.5.2018 in Seefeldern vorgestellt wurde. Es droht der Verlust von mindestens 30 % der in unserer Gemeinschaft unter Beregnung stehenden Fläche während der Bauzeit. Im Endzustand wird der Verlust ca. 20 % betragen. Wegen dem Vorkommen des Vogels Triel in dem Abschnitt ist mit Ausgleichsmaßnahmen zu rechnen, die weiteren Flächenverlust bedeuten, wenn sie im Bereich unseres Verbandes angesiedelt werden sollten, was wir aber ablehnen.

Diese Zahlen bedeuten fraglos existenzbedrohende Ausmaße, die nicht hinnehmbar sind und möglichst vermieden werden müssen, notfalls auf der Ebene des Wasser-Verbandes und auf der Ebene der Betriebe im Einzelnen voll ausgeglichen werden müssen.“

### Stellungnahme hierzu:

Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist, wie bereits oben beschrieben, aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauleistungsrechtlicher Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Die vorliegende Planung optimiert die Anordnung von Baustellen- und Zwischenlagerflächen. Diese wird in einem Bauleistungskonzept ausgearbeitet, bei dem die

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, Fremdverwendung oder Deponierung berücksichtigt und zusammengeführt werden. Im Zuge der Planfeststellung wird die Vorgehensweise hierzu erläutert. Die Ausarbeitung des Bodenverwertungs- und des Baustellenlogistikkonzepts ist ein kontinuierlicher Prozess, der im Planfeststellungsverfahren und im weiteren Verlauf im Rahmen der Ausführungsplanung stufenweise konkretisiert wird.

Der Flächenverlust wird durch eine Entschädigung gegenüber dem Eigentümer wirtschaftlich ausgeglichen, soweit Pachtverträge vorzeitig gekündigt werden müssen, werden entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen gezahlt.

Die Höhe solcher Entschädigungen werden im Rahmen eines Entschädigungsfestsetzungsverfahrens bzw. auf vertraglicher Basis bilateral zwischen Vorhabenträgerin und betroffenen Eigentümern bzw. Pächtern geregelt. In diesem Zusammenhang werden von Seiten der DB Netz AG mit den betroffenen Landwirten entsprechende Gespräche über die individuellen Möglichkeiten bzw. die spezielle Situation geführt werden. Der Ansatz für die Reduzierung der Betroffenheiten wird so ausgestaltet, dass die Beeinträchtigungen durch sinnvollen Flächentausch minimiert werden. Für ggf. darüberhinausgehende Entschädigungen wird die Vorhabenträgerin auf die Betroffenen zukommen. Es gilt dabei der Grundsatz der Gleichbehandlung. Zur Vermeidung von möglichen Existenzgefährdungen werden gesonderte Abstimmungen und Untersuchungen erfolgen.

Formulierte Anregung / Forderung allgemein

„Dieser immense Flächenverbrauch und die tiefgreifenden Zerschneidungswirkungen waren für uns so in keiner Weise zu erwarten, als es aufgrund der Ergebnisse des Projektbeirats von Seiten Bahn hieß, es werde nun eine neue Trasse in Tieflage in Anlehnung an die Bürgertrasse geplant. Durch die jetzt in Seefeldern vorgestellte Planung ist das ganze Ausmaß der Schäden in unserem Gebiet durch die neue Trasse insbesondere durch die neue Verschwenkung erstmals für uns erkennbar geworden.

Wir fordern, dass von dieser vorgestellten Planung wegen der unzumutbaren und existenzbedrohenden Eingriffe auf uns direkt Betroffene abgesehen wird. Die Trassenführung der alten Antragstrasse weitgehend beizubehalten, würde uns und die Umwelt viel weniger belasten. Es ist auch gar nicht mehr erforderlich, die Trasse in

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

der nun geplanten Weise zu verschieben. Durch neue Waggon- und Schienentechnik werden die Lärmemissionen der ausgebauten Rheintalbahn viel geringer sein, als es zu Beginn der Planung zu erwarten gewesen war. Ein Lärmschutz der Ortslage Buggingen kann also auch auf andere Weise bewerkstelligt werden, als nur durch die neu geplante ortsferne Streckenführung, insbesondere wenn man bei alter Streckenführung dort eine Troglage vornähme und diese zusätzlich mit einem Deckel leiser gestalten würde. Zudem ist aufgrund neuer Verkehrsbedarfsschätzungen ohnehin mit weniger Verkehrs-/Zugaufkommen und damit Lärm zu rechnen, so dass auch unter diesem Aspekt die mit der neu geplanten Trasse vergrößerten Abstände zu Buggingen nicht notwendig sind.“

Stellungnahme hierzu:

Hierzu ist festzustellen, dass bereits in den Untersuchungen zur Bürgertrasse im Jahr 2008 innerhalb des damaligen Planfeststellungsverfahrens aufgezeigt wurde, dass während der Baumaßnahme ein erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf insbesondere landwirtschaftlicher Flächen erforderlich ist. Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht weiter maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauplanerischer Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert.

Formulierte Anregung / Forderung allgemein

„Wir wünschen daher dringend ein zeitnahes Gespräch mit Ihnen und ihren Planern unter Beteiligung der Planfeststellungsabteilung des Regierungspräsidiums Freiburg, welche die Vorgeschichte kennt, um unsere außergewöhnliche und massive Betroffenheit frühzeitig darzulegen und Lösungsmöglichkeiten, Alternativen und Erleichterungen zu erörtern.“

Stellungnahme hierzu:

Im Rahmen des Arbeitskreises Landwirtschaft wurde vereinbart, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, die Vorschläge für den Umgang und die Umgestaltung der Beregnungsnetze erarbeiten wird. Zielsetzung der inzwischen beauftragten Studie ist, die Funktionsfähigkeit des Beregnungsnetzes sowohl temporär während der Bauzeit, als auch dauerhaft zu erhalten. Es werden Möglichkeiten untersucht bereits vor der Baumaßnahme die Beregnungsanlagen für einen dauerhaften Betrieb anzupassen, so dass im Baufeld keine Beregnungsanlagen mehr zu berücksichtigen wären.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Im Vorgriff auf diese Machbarkeitsstudie bestehen bisher erste Überlegungen, wie beispielsweise eine Neuordnung der Netze. Es ist aber letztendlich Aufgabe der Machbarkeitsstudie, Lösungsvorschläge zu erarbeiten und dann auch Kriterien, wie die hier vorgetragenen, in die Überlegungen miteinfließen zu lassen.

Sollte dies so nicht vollständig umsetzbar sein, wird es für die Bauzeit entsprechende Abstimmungen geben, um die Beeinträchtigung zu minimieren und die Funktionalität der Bewässerungssysteme aufrecht zu erhalten.

Solange kein einvernehmliches Abstimmungsergebnis im Arbeitskreis Landwirtschaft vorliegt, werden notwendige Anpassungsmaßnahmen an den Beregnungsanlagen in den Planunterlagen dem Grunde nach bezeichnet werden. Die Anpassungsmaßnahmen werden auf das unumgänglich Notwendige begrenzt und entweder planfestgestellt oder einer späteren Entscheidung vorbehalten.

## **2.5 Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Bürgerinitiative MUT e.V.**

### Formulierte Anregung / Forderung allgemein

#### „1: Vorwort

Für die Vorhabenträgerin DB Netze ist die Bürgertrasse nunmehr die Antragstrasse. Im Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 8.4 Bad Krozingen-Müllheim der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel werden die vorteilhaften Wesensmerkmale der Bürgertrasse in diesem rd. 11 km langen Abschnitt der Neubaustrecke sowie die vorgesehenen Baumaßnahmen im rd. 4,5 km langen Abschnitt der Ausbaustrecke dargestellt. Da die Bürgertrasse ungebunden mit anderen Verkehrstrassen praktisch ausschließlich durch landwirtschaftlich intensiv genutztes ebenes Gelände führt, ist besonderes Augenmerk auf die erheblichen bau- und anlagenbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden und dessen bäuerliche Bewirtschaftung zu richten. Es gilt, die sich abzeichnenden Beeinträchtigungen zu identifizieren, ihre Ausmaße umfänglich zu erfassen und konkrete Konzepte zu erarbeiten, um sie auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Wesentliche der im Erläuterungsbericht benannten Auswirkungen werden nicht in der erforderlichen Tragweite und problematischen Tiefe behandelt, Problemlösungskonzepte fehlen oder sind nur vage angedeutet. Hier sind Nachbesserungen mit ausführlicher Darstellung der Hand-

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

lungsweisen und der damit einhergehenden Problembewältigungsmaßnahmen unverzichtbar, ohne die ein umfassendes Bild der Betroffenheiten durch das Vorhaben nicht gewonnen werden kann. Im Folgenden werden Anmerkungen und Anregungen zur dargestellten Planung der Vorhabenträgerin geäußert, die die erkannten Defizite benennen und ausführlich darstellen mit dem Ziel, nachhaltige Lösungskonzepte für die Problemlagen zu initiieren und in die weiteren Planungen aufzunehmen. Für die Vorhabenträgerin ist es ratsam, Anregungen aus der FÖB aufzugreifen und möglichst umzusetzen, um das Einwendungsrisiko zu minimieren.“

Stellungnahme hierzu:

Die Vorhabenträgerin nimmt die Anregungen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auf, prüft diese und dokumentiert den Umgang hiermit in dem vorliegenden Dokument. Zu den oben angesprochenen einzelnen Aspekten wird nachfolgend bei den entsprechenden Punkten Stellung genommen. Hingewiesen sei aber darauf, dass eine ausführliche Auseinandersetzung mit den bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens sowie möglichen Vermeidungs-, Minderungs-, Kompensations-, Schadensbegrenzungs- und weiterer Maßnahmen, entsprechend dem u.a. im VwVfG festgelegten Verwaltungsverfahren, richtigerweise im Rahmen der Planfeststellung stattfindet, nicht aber – wie vorstehend gefordert – bereits Gegenstand der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 2 des Erläuterungsberichtes:

„Erneut stellt die Vorhabenträgerin einen überholten Sachverhalt dar, nämlich dass sich die Erhöhung der Leistungsfähigkeit *„auch aus der Entmischung langsamer und schneller Verkehre“* ergebe. Dabei seien *„die beiden vorhandenen Rtb-Gleise in wesentlichen Teilen der Neu- und Ausbaustrecke dem Nah- und Güterverkehr vorbehalten“*. Dies ist zwischen Offenburg und Weil nirgendwo der Fall! **Das Gesamtalternativkonzept BADEN 21 der Region Südlicher Oberrhein sieht vor, dass die beiden vorhandenen Rtb-Gleise im Regelfall dem Personennahverkehr vorbehalten werden. Der Personenfernverkehr wird z.T. auf den bestehenden, z.T. auf den neuen Gleisen geführt. Nicht nur „Anteile“ des Güterverkehrs verkehren im Regelfall auf den neuen Gleisen, sondern der gesamte Güterverkehr.** Gerade dies ist das Ziel der Kernforderungen der Region: Mit dem Heraushalten des Güterverkehrs aus der Wohnbebauung ist der Schutz der Bevölkerung vor Lärm, Erschütterungen und Gefahrguthavarien am besten gewährleistet.“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

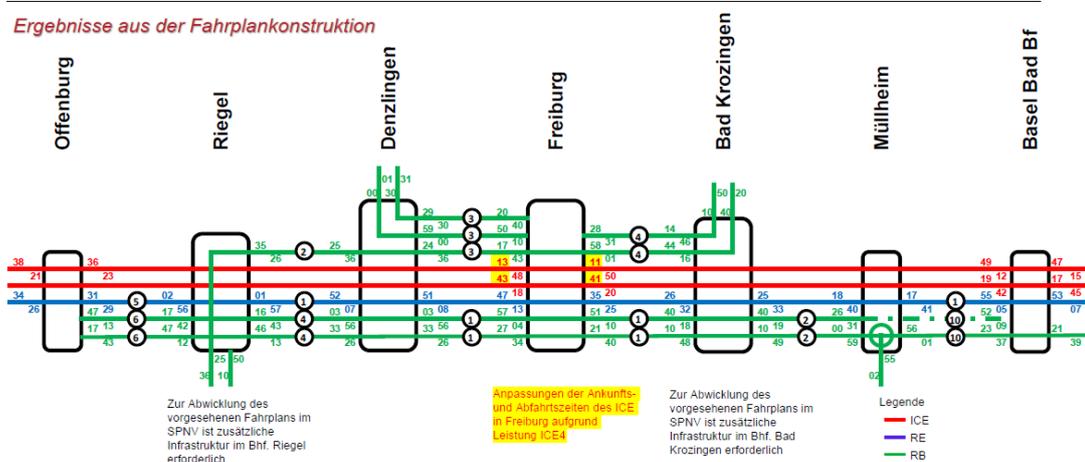
Die Aussagen des Kapitels beziehen sich auf das Gesamtvorhaben und sind somit korrekt. Um weitere Irritationen zu vermeiden, wird zugesagt, die Angaben im Rahmen der Erstellung des Erläuterungsberichtes zum Planfeststellungsverfahren zu konkretisieren.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass nicht das Gesamialternativkonzept „BADEN 21“ umgesetzt wird, sondern die Antragstrasse einschließlich der vom Projektbeirat empfohlenen Verbesserungen. Zwischen Hülgelheim und Schliengen ist es somit zutreffend und betrieblich sinnvoll, dass die beiden vorhandenen Rheintalbahngleise/ABS-Gleise dem Nah- und Güterverkehr vorbehalten sind. Unbenommen hiervon wird ein Teil des Güterverkehrs bereits ab Hülgelheim die ABS-Gleise in/aus Richtung Weil nutzen. Auch bei dem Gesamialternativkonzept „BADEN 21“ wird der Güterverkehr im Bereich Hülgelheim / Müllheim / Auggen von der örtlichen Lage her analog zur Antragstrasse geführt.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.1 des Erläuterungsberichtes (zu Knoten Hülgelheim auf Seite 13):

„Um das Mengengerüst der Zugtrassen im Schienenpersonenverkehr gemäß dem Fahrplankonzept 203X der NVBW (Stand 20.07.17) fahren zu können, muss zusätzliche Infrastruktur in Riegel und Bad Krozingen gebaut werden. Beim zukünftigen ICE 4-Einsatz verlängert sich aufgrund der ICE-Leistung die Reisezeit von Basel nach Freiburg um 60 Sekunden.“

**Einpassung ins Fahrplangefüge v250**



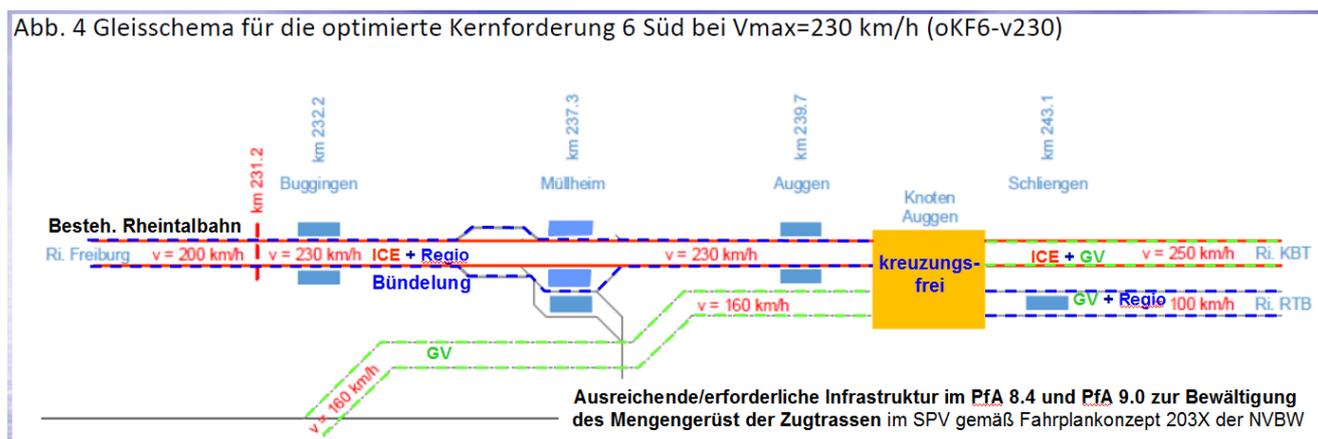
**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Quelle: Neutrale Expertise „Ertüchtigung der Rheintalbahn für höhere Geschwindigkeiten“; EBP Zürich im Auftrag von 16 Kommunen und 9 Bürgerinitiativen, 8.2.2018

Die Höchstgeschwindigkeit vom Breitenweg (km 233,0) bis Heitersheim bzw. Eschbacher Kurve wurde abgesenkt. Somit liegt die Geschwindigkeit für ca. 5,5 km bei 200 km/h und für 1,1 km bei 200/230 km/h, was die Reisezeit um ca. 6 sec. erhöht.

Die Auslegung der neuen Gleise auf **eine Höchstgeschwindigkeit von generell 250 km/h** für den Betrieb des Schienenpersonenfernverkehrs **ist nicht für den gesamten Streckenverlauf sinnvoll und notwendig, was die DB nun selbst darstellt und erkannt hat.** Die Reisezeit zwischen Karlsruhe und Basel wird nicht von ca. 100 min auf ca. 70 min um 30 min (halbe Stunde) reduziert, sondern von 94 min um 20 min auf 74 min.

**Eine punktuelle Absenkung auf 200 km/h von Heitersheim bis Buggingen und eine Absenkung auf 230 km/h vom HP Buggingen bis südlich des HP Auggen würde die Reisezeit um lediglich 17 Sekunden erhöhen.** ICE- und Regiozüge könnten gemeinsam auf der RTB und der langsame GV auf separaten Gleisen bis Auggen fahren, wo er niveaufrei den Personennahverkehr kreuzt und durch den Katzenbergtunnel (KBT) geleitet wird. Auch wäre für den Güterzugquell- und -zielverkehr im Bhf. Müllheim kein gesondertes Güterzuggleis (Bypass) erforderlich, da wie z.B. für Bad Krozingen oder Heitersheim, dies über die RTB abgewickelt werden kann. Der HP Buggingen benötigt keine Viergleisigkeit und muss nicht in geänderter Lage neu errichtet werden.



Quelle: Neutrale Expertise „Ertüchtigung der Rheintalbahn für höhere Geschwindigkeiten“; EBP Zürich im Auftrag von 16 Kommunen und 9 Bürgerinitiativen, 8.2.2018

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

**Dies ist eine Infrastruktur, die nicht überfrachtet ist und somit mit ca. 18 km weniger Gleisen und deutlich geringerem Flächenverbrauch auskommt.** Diese Lösung ist Mensch und Umwelt schonender und reduziert die Infrastrukturkosten.“

Stellungnahme hierzu:

Die DB hat die von der Bürgerinitiative angeführte Studie geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass darin fehlerhafte Grundannahmen enthalten sind. Insofern sind die Aussagen zum Fernverkehr bzw. den ICE-Fahrzeiten unzutreffend.

Die Aussagen zum Nahverkehr sind ebenfalls unzutreffend. Die DB hat den erforderlichen Infrastrukturbedarf intensiv geprüft und die Auswirkungen einer Infrastrukturreduzierung untersucht. Die Reduzierung der Infrastruktur nach Vorstellung der von der Bürgerinitiative angeführten Studie führt zu Reisezeitverlängerungen und einer erhöhten Verspätungswahrscheinlichkeit im Nahverkehr. Damit können die Qualitätsanforderungen an das Betriebsprogramm des Vorhabenträgers nicht erfüllt werden.

Die Studie kommt zudem selbst zum Ergebnis, dass die Planung der Vorhabenträgerin die beste Betriebsqualität und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 3.2 des Erläuterungsberichtes:

„Grundlage der Entscheidung für die Kernforderung 4 war außer den drei genannten Kriterien noch ein weiteres: **Verhinderung negativer Auswirkungen auf das Kleinklima zur Vermeidung von Schäden für die Landwirtschaft.**“

Stellungnahme hierzu:

Aus Sicht der Vorhabenträgerin und entsprechend der damals erfolgten Gutachten waren die Auswirkungen auf das Kleinklima aufgrund der niedrigen und wenigen Schallschutzwände bei der damaligen Antragstrasse kein maßgebendes Kriterium zugunsten der Tieflage.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.2 des Erläuterungsberichtes:

„Bezüglich der betroffenen **Beregnungsnetze zur landwirtschaftlichen Feldbewässerung** ist der Hinweis auf die „bereits bestehende Machbarkeitsstudie zum alten Planfeststellungsverfahren“ nicht hilfreich. Die Studie stammt aus dem Jahr 2007

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

und adressiert einen völlig anderen Trassenverlauf, der ja gerade Gegenstand des Planverfahrens 8.4 ist. Dass die Problematik der landwirtschaftlichen Beregnung sehr umfangreich ist, zeigt bereits die Abbildung „Übersicht der Beregnungsnetze im PfA 8.4“. 30 Beregnungsleitungen werden von der Bahntrasse getrennt, was die Bestandsanlagen sehr erheblich beeinträchtigt und in weiten Teilen außer Funktion setzt. **Dies erfordert praktisch eine umfassende Neukonzeption für die landwirtschaftliche Feldberegnung, die auch über die gesamte Bauphase sicherzustellen ist. Eine neue Machbarkeitsstudie mit Optionen für ein verändertes Beregnungsnetz ist unerlässlich.** Zur Vermeidung von Zeitverzögerungen und Behinderungen beim Trassenbau sollte sie **unverzüglich durch die Vorhabenträgerin beauftragt** werden. Dass das veränderte Beregnungsnetz nicht planfestgestellt wird, ist kein Freibrief für Untätigkeit, denn es wird erhebliche Auswirkungen auf das Flurneuordnungsverfahren haben. Zudem sind die neuen Beregnungsanlagen in der Planfeststellungsunterlage darzustellen (weitere Ausführungen dazu im Abschnitt 3).“

Stellungnahme hierzu:

Die Vorhabenträgerin verweist hierzu auf ihre oben stehende Stellungnahme zu den Beregnungsanlagen (Thema „Aufrechterhaltung der Bewässerungssysteme für landwirtschaftliche Flächen“) und nimmt hierauf Bezug.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.4 des Erläuterungsberichtes:

„**Beim Bau der Bürgertrasse fallen erhebliche Erdmassen an**, die abgetragen, umgeschichtet, zwischengelagert und entsorgt werden müssen. Aus den spärlichen Ausführungen zum Massenkonzentrat kann die zugrunde liegende umfangreiche und komplexe Problematik allenfalls erahnt werden. **Ein intelligenter Umgang mit den Erdmassen ist für die Region und die aktiven Landwirte essenziell.** Entsprechende Konzepte unter Beteiligung aller Betroffenen sind zu erarbeiten (mehr dazu in Abschnitt 3).“

Stellungnahme hierzu:

Es wird unter Bezugnahme auf die Stellungnahme der DB Netz AG zum Vorwort der Bürgerinitiative darauf hingewiesen, dass die geforderten Unterlagen und Konzepte in erforderlichem Umfang mit den Antragsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden, nicht aber Gegenstand der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Ein entsprechendes Bodenverwertungskonzept befindet sich derzeit in Erstellung. Aufgrund der komplexen Zusammenhänge handelt es sich hierbei um einen iterativen Prozess, der parallel zum Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Die Vorhabenträgerin wird die entsprechenden Konzepte innerhalb des Arbeitskreises Landwirtschaft vorstellen und abstimmen.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.6 des Erläuterungsberichtes:  
„Umweltauswirkungen des Vorhabens“

„Die Langfristigkeit großer Bauprojekte bedarf in der Tat einer sorgsamem Planung. **Sorgsamkeit** kann sich aber nicht im Schutz und die Erhaltung von Natur und Umwelt erschöpfen, sondern **muss auch den Schutz des Bodens und der landwirtschaftlichen Produktivität als Nahrungsgrundlage umfassen**. Während Natur und Umwelt im Erläuterungsbericht lobenswerterweise ausführlich adressiert werden, finden sich zu Boden und Landwirtschaft nur spärliche Angaben. **Beide Aspekte sind jedoch für die Bürgertrasse im Gegensatz zu anderen Planungsabschnitten zwischen Offenburg und Weil ein Alleinstellungsmerkmal, das besonderer Aufmerksamkeit bedarf**. Wie ein sorgsamer Umgang damit aussehen kann, wird im Abschnitt 3 ausführlich dargelegt.“

Stellungnahme hierzu:

Entsprechend den Ausführungen im Kapitel 4.6 des Erläuterungsberichtes der Unterlage zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Umweltschutzgüter gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) im Zuge der Vorhabenplanung in einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ermittelt und beschrieben. Hierzu gehört auch das Schutzgut Boden, das innerhalb der UVS – wie von der Bürgerinitiative Mut e.V. gefordert – innerhalb des PfA 8.4 einen besonderen Stellenwert haben wird. Die UVS wird als Bestandteil der Antragsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Dieser können die geforderten detaillierten Erhebungen und Bewertungen entnommen werden.

Darüber hinaus wird – wie bereits beim vorangegangenen Punkt beschrieben – ein Bodenverwertungskonzept erstellt, das die Erkenntnisse und Anforderungen aus den Umweltplanungen entsprechend berücksichtigen wird.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.6.1 des Erläuterungsberichtes: „Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)“

„Aus der Existenz der Bahntrasse an sich erwächst ein **dauerhafter Flächenverlust von ca. 75 ha**, wovon der ganz überwiegende Teil auf landwirtschaftliche Produktionsfläche entfällt. **Dieser anlagenbedingte sehr schmerzhafteste Verlust dürfte kaum zu kompensieren sein. Umso sorgsamer ist daher mit dem baubedingten temporären Flächenverlust umzugehen.** Die Vorhabenträgerin geht dabei von ca. 145 ha aus, die über die siebenjährige Bauzeit und die dreijährige Rekultivierungszeit der landwirtschaftlichen Produktion entzogen werden. **Zu hinterfragen ist, ob der enorme Flächenbedarf erforderlich ist. Zu klären ist, wie die betroffenen Landwirte durch den vermutlich zehnjährigen Produktionsausfall zu entschädigen sind. Was unbedingt zu vermeiden ist, ist eine weder vorübergehende noch langfristige Schädigung von Böden durch Bodenbewegungen und Bodenverdichtung.** Im Erläuterungsbericht finden sich keine Angaben, wie dies zu bewerkstelligen ist. **Bei den schutzgutbezogenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen fehlt die bodenkundliche Baubegleitung.** Im Abschnitt 3 wird dazu noch gesondert Stellung genommen.“

Stellungnahme hierzu:

Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauplanerischer Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Die vorliegende Planung optimiert die Anordnung von Baustellen- und Zwischenlagerflächen. Diese wird in einem Bauplanerikkonzept ausgearbeitet, bei dem die vielen unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, Fremdverwendung oder Deponierung berücksichtigt und zusammengeführt werden. Im Zuge der Planfeststellung wird die Vorgehensweise hierzu erläutert. Die Ausarbeitung des Bodenverwertungs- und des Bauplanerikkonzepts ist ein kontinuierlicher Prozess, der im Planfeststellungsverfahren und im weiteren Verlauf im Rahmen der Ausführungsplanung stufenweise konkretisiert wird.

Die Vorhabenträgerin sieht in ihren Planungen vor, agrarstrukturelle Nachteile gering zu halten bzw. z.B. durch Flächentausch zu kompensieren. Bereits vor dem Planfeststellungsbeschluss wird die Vorhabenträgerin, sofern im Einzelfall erforderlich, unter Einsatz von landwirtschaftlichen Sachverständigen die Gesamtumstände der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe analysieren

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

lassen. Entschädigungsfragen sind dabei nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern außerhalb dieses Verfahrens zu regeln.

Die von der Bürgerinitiative MUT e.V. geforderte bodenkundliche Baubegleitung wird vorgesehen.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.6.2 des Erläuterungsberichtes: „Vogelschutz- und FFH-Verträglichkeitsstudien“

„Die räumlich wesentliche **Erweiterung des Vogelschutzgebietes (VSG) Bremgarten** wird von den betroffenen Landwirten und vom BLHV **sehr kritisch** gesehen, die eine Reglementierung ihrer ackerbaulichen Bewirtschaftung voraussehen. Das Widerspruchsverfahren läuft. Die durch das Auftreten der Vogelart Triel ausgelöste Erweiterung lässt sich auf ein deutlich kleineres Kerngebiet beschränken, das von der Bahntrasse nicht berührt wird. Über die bereits vorteilhafte Tieflage der Bahntrasse sind keine weiteren Schadensbegrenzungsmaßnahmen erforderlich. Befremdlich ist, dass die **enorme Flächeninanspruchnahme für das Baufeld** und die angeblich „schnelle Regenerierbarkeit“ der betroffenen Ackerfläche lediglich im Zusammenhang mit dem Vogelhabitat Erwähnung findet. Weit größer sind die Auswirkungen auf das „Bauernhabitat“ der Landwirtschaft! Das gilt auch für den bei-läufig angesprochenen Erdaushub, der in „mehrere Meter hohen Mieten zwischengelagert“ werden soll. Zu klären ist, was unter „Erdaushub“ gemeint ist. Baufensterbedingte kurzzeitige Zwischenlagerung von Mutterboden und Unterboden ist erforderlich. Sollte mit den „hohen Mieten“ die Zwischenlagerung großer Kiesmassen gemeint sein, so ist dies völlig inakzeptabel.“

Stellungnahme hierzu:

Die Ausführungen zum Umfang des ausgewiesenen Vogelschutzgebiets betreffen das Regierungspräsidium Freiburg als Verordnungsgeber der Änderungsverordnung. An dieses wird verwiesen.

Die Bereitstellungsflächen für Erdmassen können maximal Erdaushub in der Größenordnung von ca. 15 % des zu bewegenden Materials aufnehmen, so dass nicht mit größeren Mengen von zwischenzulagernden belastungsfreien Kiesmassen zu rechnen ist. Näheres hierzu wird durch das bereits oben beschriebene Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept untersucht.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.6.4 des Erläuterungsberichtes:  
„Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP)“

„Erfreulich ist der Hinweis, dass „die schutzgutbezogenen Empfehlungen der UVS zu Vermeidung, Verminderung und Kompensation aufgegriffen und detailliert ausgearbeitet“ werden. Diesem Themenfeld wird im Erläuterungsbericht viel Raum gegeben. **Eher stiefmütterlich wird auf das Schutzgut Boden eingegangen.** Der Abschnitt 3 dieser Stellungnahme füllt diese Lücke.“

Stellungnahme hierzu:

Es wird unter Bezugnahme auf die Stellungnahme der DB Netz AG zum Vorwort der Bürgerinitiative darauf hingewiesen, dass die geforderten detaillierten Unterlagen und Konzepte mit den Antragsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden, nicht aber Gegenstand der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind.

Das Schutzgut Boden wird in der Umweltverträglichkeitsstudie und der Landschaftspflegerischen Begleitplanung der Planfeststellungsunterlagen sachgerecht berücksichtigt.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.6.5. des Erläuterungsberichtes:  
„Schall- und Erschütterungsschutz“ (Seiten 30/31)

„Tieflage und ortsferne Lage der Neubautrasse, die im Regelfall dem Schienengüterverkehr vorbehalten ist, sind bereits der beste Schutz gegen Bahnlärm und Erschütterungen. Beide Problemfelder sind daher für die Ausbaustrecke und den Knoten Hülbelheim relevant. **Bemessungsgrundlage für Schutzmaßnahmen ist das Betriebsprogramm für die Strecke. Anzahl der Züge, Zugart und Eigenschaften wie Länge, Geschwindigkeit und technische Beschaffenheit sind die wesentlichen Parameter, aber auch der Gleiszustand und die Zahl der Betriebstage für den Güterverkehr** sind speziell für die Schallemission relevant. Dazu finden sich im Erläuterungsbericht keine Angaben, so dass davon auszugehen ist, dass für die Bemessung der dargestellten Schallschutzmaßnahmen mit dem Anspruch „Vollschutz“ entscheidungsgemäß die **Zugzahlprognose 2025 zugrunde** liegt.“

Stellungnahme hierzu:

Der anzusetzende Prognosehorizont entspricht jeweils dem aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan. Insofern ist durch die Rechtsprechung anerkannt,

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

dass es grundsätzlich nicht beanstandet werden kann, wenn durch die Vorhabenträgerin auf die gesetzliche Bedarfsprognose und den dieser Prognose zugrunde liegenden Prognosehorizont abgestellt wird (BVerwG, U. v. 21.03.1993, 4 A 10.95, juris Rn. 19 f.; vgl. auch BVerwG, B. v. 25.05.2005, 9 B 41.04, juris Rn. 21 ff.). Unter Berücksichtigung der vorgenannten Sachverhalte sind somit den Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung die vorläufigen Zugzahlen für den Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt. Bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens liegt die endgültige Verkehrsprognose vor und wird entsprechend berücksichtigt.

Die weiteren Grundlagen zu den schalltechnischen Berechnungen können der Planfeststellungsunterlage in den dann fertig gestellten Gutachten detailliert entnommen werden.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.6.5. des Erläuterungsberichtes:  
„Schall- und Erschütterungsschutz“ (Seiten 33/34/36)

„Durch die beiden ABS-Gleise ergeben sich zwar südlich von Seefeldern wegen fehlender Wohnbebauung keine Grenzwertüberschreitungen, dafür sind **die Ortslagen Buggingen und Hügelsheim massiv von Bahnlärmemissionen betroffen**. Im Bereich Buggingen sind gewaltige Schallschutzbauten vorgesehen, obwohl dort im Regelfall praktisch keine Güterzüge verkehren. Züge des Personennahverkehrs machen solche Aufbauten nicht erforderlich, so dass **nur die Züge des Personenfernverkehrs für die enormen Lärmemissionen verantwortlich sein können**, obwohl von 0 bis 5 Uhr die Strecke praktisch verkehrsfrei ist und sich der nächtliche ICE-Verkehr auf die Randzeiten 5-6 Uhr und 22-24 Uhr konzentriert. Dass **Züge des Personenfernverkehrs so exorbitante Lärmpegel** aufweisen, dass Stahlhallenbauwerke in Buggingen (wie auch für die Ortslagen Müllheim und Auggen) erforderlich machen, ist **unzureichender Technik** geschuldet. Hieraus folgt die Forderung, dass **der HGV künftig mit ICE-Zügen zu bestreiten ist, die den Vollschutz der Anwohner mit Schallschutzwänden geringstmöglicher Höhe sicherstellen**. Dazu sind die hochliegenden Schallquellen (Lüfter, Klimaanlage, vor allem Stromabnehmer) entsprechend den weltweit bekannten best practice-Beispielen zu gestalten. Ein erster Schritt zur Lärminderungen ist die **Absenkung von Vmax auf 230 km/h**, wodurch auch die in ihrer Lärminderungswirkung umstrittene **Schienenstegdämpfung entfallen** kann.

---

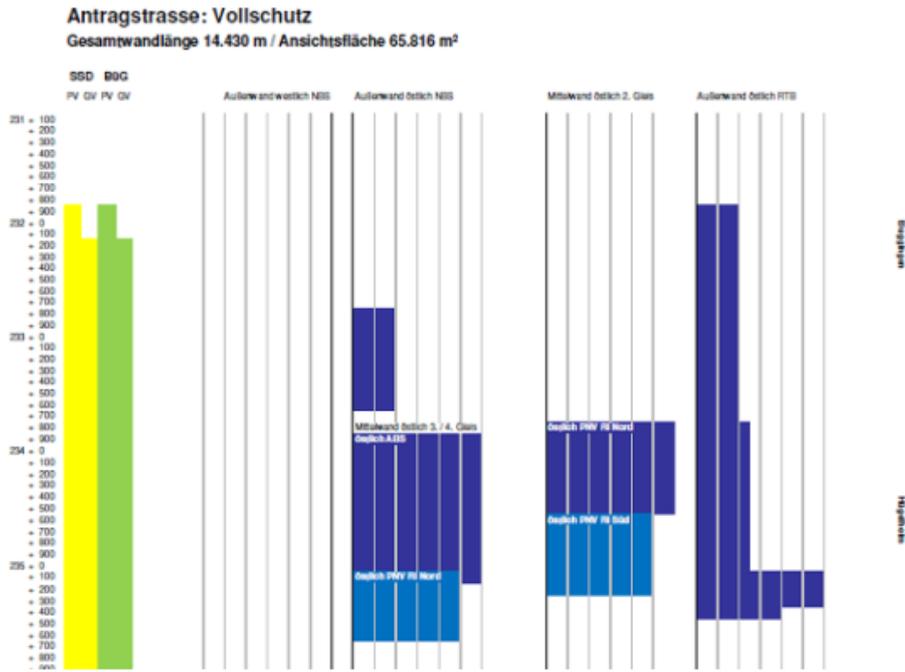
**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Wie nachfolgend aufgeführt ergeben sich gemäß den DB Unterlagen vom 15.05.2018 und vom 27.März/Juni 2015 eklatante Abweichungen bei den Schallschutzmaßnahmen für Buggingen und Hängelheim.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

**Aus Stellungnahme der Bürgerinitiative MUT e.V.:**

**Schallschutzmaßnahmen Knoten Hügellheim – DB-Unterlage vom 27.3.2015**  
 Höhe Schallschutzwände 2,0 bis 6,0 m! Mit BüG und SSD!



Optimierte Antragstrasse der DB Netz - Lärm-Vollschutz für die Bewohner im Pfa 8.4 und 9.0

**ICE- und Güterzuggleise** (V<sub>max</sub> = 250/160 km/h)  
 Schallschutzbauten in Position, Länge und Höhe (PFA 8.4 u. 9.0)  
 Müllheim SSW 6,9 m, Auggen Galerien bis 7,9 m, USOK (10,4 m über Gelände)

**Regio- und Güterzuggleise** (V<sub>max</sub> = 120/160 km/h)  
 Hügellheim 2 x SSW 6,0 m / 4,0 m, Müllheim SSW 6,9 m, Auggen Galerie 7,9 m

**Westliche Strecke 3./4. Gleis (NBS)**  
 Vor Hügellheim (Knoten) sind 7 Gleise, PV in Tieflage

**So nicht!**  
 Länge 8,2 km

**DESHALB: TIEFLAGE**

**Somit sind die Lärmgutachten falsch!**  
 Die hier dargest. SSW's, müssen um mind. 6 m erhöht werden!

Die Schallschutzbauten werden nach dem errechneten Lärm-Beurteilungspegel festgelegt. Dabei werden vom errechneten Mittelungspegel drei Boni als DB Rabatte [GZ-Umrüstung 3,8 dB(A), 80% GZ-Anteil; BuG 3 dB(A) und SSD 2 dB(A)] abgezogen. Da dies in den Bahnhöfen fälschlicherweise für den SSD gemacht wurde, erhöhen sich hier die Schallschutzbauten um mindestens 2 m. Gemäß RVSO Gutachten vom Jan. 2017 (Prof. Hecht, TU Berlin) wird es durch das BuG nicht leiser, sondern um ca. 11 dB(A) lauter d.h. noch höhere SSW's.

**Quelle: DB Netze: Höhe und Länge der SSW, BüG und SSD; Erläuterungen in Bild und Schrift: Bürgerinitiative BBM**

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

**Aus Stellungnahme der Bürgerinitiative MUT e.V.:**

Quelle: DB Netze, Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, April 2018, Seite 33:  
 ++++++

Ort	Schallschutz	von [km]	bis [km]	Länge [m]	Höhe <sup>1</sup> [m]
Rtb/ABS: Außenwand westlich PNV Richtung Süden					
Buggingen	Wand	231,395	231,731	336	4,0
	Wand	231,731	231,776	45	6,5
	Wand	231,875	232,015	140	6,5
NBS: Außenwand westlich GV Richtung Süden					
Buggingen	Wand	233,280	233,565	285	2,0
Rtb/ABS: Östlich PFV Richtung Norden					
Hügelheim	Wand	233,925	235,205	1.280	3,0
NBS: Östlich GV Richtung Norden					
Hügelheim	Wand	234,365	235,030	665	2,5

<sup>1</sup> über Schienenoberkante

Schallschutzgalerien

In Buggingen reicht die Abschirmung durch herkömmliche Schallschutzwände nicht aus, um die Einhaltung der Vorgaben aus der Kernforderung 6 zu gewährleisten. Daher sieht die aktuelle Planung auf einer Länge von knapp 100 m ein Galeriebauwerk mit einer Mindestüberdeckung (Kragarm) von 6,0 m vor. Analog zu den Schallschutzwänden wird das Galeriebauwerk auf der Bahn zugewandten Seite hochabsorbierend ausgebildet. Eine Reflexion des auf die Wand einwirkenden Schalls wird somit vermieden bzw. minimiert. Folgende Schallschutzgalerien sind im PfA 8.4 vorgesehen:

+++++

**Höhe Schallschutzwände Hügelheim jetzt nur noch 2,5 bis 3,0 m! Ohne BüG, mit SSD!**

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

**Aus Stellungnahme der Bürgerinitiative MUT e.V.:**

Quelle: DB Netze, Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, April 2018, Seite 35:

+++++  
 rechts erzielt. Die Schienenstegdämpfung wird konkret in folgenden Abschnitten vorgesehen:

Abschnitt	von [km]	bis [km]	Länge [m]
Rtb/ ABS – Strecke 4000:			
Buggingen bis Müllheim	231,395	235,780	4.385
NBS – Strecke 4280:			
Buggingen bis Hügellheim	233,175	234,830	1.655

Gesamtverkehrslärmbelastung

Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, PfA 8.4, Bad Krozingen – Müllheim, wird zur Bewertung der Einwirkungen auf das Schutzgut Mensch die Gesamtverkehrslärmbelastung vor und nach Realisierung des Planvorhabens ermittelt und orientierend mit den Anforderungen aus dem Schallschutz im Städtebau verglichen. Grundlage der Beurteilung sind hierbei die zuvor beschriebenen Schallschutzmaßnahmen. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Nach Umsetzung des Planvorhabens wird sich in den, der Neubaustrecke zugewandten Siedlungsbereichen, nur eine geringe Zusatzbelastung durch Schienenverkehrslärm ergeben (s. Anlage 6).
- Durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke entsteht für die unmittelbar entlang der Rheintalbahn gelegenen Ortslagen eine erhebliche Entlastung von Schienenverkehrslärm, insbesondere innerhalb des Nachtzeitraumes.
- Durch die Realisierung des Vorhabens ist eine Gesundheitsgefährdung der betroffenen Anwohner nicht zu erwarten, da sich hinsichtlich

+++++  
**Lärmschutzparadoxon im Hügellheimer Knoten, Vollschutz:**

DB-Angaben März 2015: SS-Wände mit einer Höhe bis 6m, mit BÜG und SSD  
 DB-Angaben April 2018: SS-Wände nur bis zu einer Höhe von 3 m, mit SSD, ohne BÜG  
 (das entspricht einer SS-Wandhöhe bei der oKF6; DB-Angabe März 2015)

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

**Aus Stellungnahme der Bürgerinitiative MUT e.V.:**

**Schallschutz und Verkehrsprognose**

**Zitat Erläuterungsbericht der DB Netze zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.4 vom April 2018, Seite 4:**

+++++

Die wachsenden Verkehre auf der Schiene in der Nord-Süd-Relation sowie die Nahverkehrsentwicklungen in den Großräumen Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und Basel haben die Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecke erschöpft. Das Projekt ABS/NBS Karlsruhe - Basel umfasst daher den durchgehenden viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung.

+++++

**Der Schienengüterverkehr nimmt zu, Kapazität wird erweitert, dennoch nimmt gemäß Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) die Zugzahl ab!**

**Parameter für Emissionsermittlung:**

Zugzahl, Zuglänge, Zuggeschwindigkeit  
 Zahl der Betriebstage pro Jahr  
 technische Ausstattung - Bremssohlen  
 Gleiszustand - BüG, SSD

**Verkehrsprognosen**

**2025**

317 Gz/Tag  
 600 m lang  
 V=100 km/h

**2030**

264 Gz/Tag (vorl.)  
 750 m lang  
 V=100 km/h

**Gesamtvorbeifahrlänge an einem Immissionsort**

317 x 600 m = 190.200 m  
 190,2 km/Tag

264 x 750 m = 198.000 m  
 198,0 km/Tag

**Zunahme um 4%**

190,2 km/Tag x 255 Betriebstage  
 48.501 Tageskm pro Jahr

198,0 km/Tag x 285 Betriebstage  
 56.430 Tageskm pro Jahr

**Zunahme um 16%**

**"Zunahme der Verkehre auf der Schiene" in Einklang mit Zitat oben**

- Umrüstung auf Komposit-Bremssohle - ca. 8 dB(A) Pegelabnahme
- Kompensation durch Wegfall Schienenbonus 5 dB(A) und Anwendung BüG 3 dB(A)
- verbleibt noch die umstrittene Schienenstegdämpfung SSD mit ca. 1-2 dB(A) Minderung

**Der Güterverkehr auf der Schiene nimmt zu. Wie wird die drastische Reduzierung von Schallschutzmaßnahmen rechtfertigt? An der SSD kann es ja wohl nicht liegen!**

“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Die Schutzmaßnahmen im Bereich der Kalisierung von Buggingen resultieren primär aus Güterzügen, die im Nachtzeitraum nach bzw. von Freiburg verkehren, und nicht von ICE-Zügen. Bauliche Veränderungen an ICE-Zügen zur Reduzierung des durch die Fahrzeuge emittierten Schalls sind zudem nicht Gegenstand der Planfeststellung der hier in Rede stehenden baulichen stationären Bahnanlage.

Die für den Vollschutz geringeren erforderlichen Schallschutzmaßnahmen des Schallschutzkonzeptes der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gegenüber den Abschätzungen aus 2015 resultieren primär aus

- den geänderten, vorläufigen Zugzahlen aufgrund des nunmehr zu unterstellenden Prognosehorizonts 2030 (in 2015 galt 2025),
- der Zugrundelegung von 100 % leisen Wagenmaterials mit dem Prognosehorizont 2030 gegenüber 80 % für das Prognosejahr 2025 sowie
- Ungenauigkeiten aufgrund von (ungefähren) Abschätzungen in 2015 und genauen Berechnungen in 2018 zur Dimensionierung des Schallschutzes.

Das Besonders überwachte Gleis (BüG: Reduzierung der Schallemissionen des Schienenverkehrs schon an der Quelle seines Entstehens durch regelmäßiges Schleifen der Schienen zur Vermeidung der schallerzeugenden Riffelbildung) und die Schienenstegdämpfung (SSD: Gummielemente im Schienensteg zur Reduzierung der Schwingungen und damit der Schallentwicklung unmittelbar am Gleis) wurden dabei in den schalltechnischen Untersuchungen sowohl 2015 als auch 2018 berücksichtigt.

Das Kriterium Vollschutz als empfohlenes Planungsziel im Projektbeirat zur vollständigen Bewältigung der schalltechnischen Konflikte mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen bleibt in jedem Fall erfüllt. Sowohl die Angaben aus dem Jahr 2015 als auch die aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind somit plausibel.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.6.8 des Erläuterungsberichtes:  
„Feinstäube“

„Ein Feinstaubproblem wird nicht so sehr mit der Eisenbahnstrecke an sich gesehen, sondern aus Sicht der Landwirtschaft ist besonders der erhöhten bauzeitlichen

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Staub- und Abgasemissionen höchste Beachtung zu widmen. Ein Feinstaub-Absatz auf Beerenfrucht muss vermieden werden, Fahrzeuge sind mit Partikelfiltern auszustatten. Es ist daher der Massentransport durch Förderband als Alternative zum LKW ernsthaft in Betracht zu ziehen.“

Stellungnahme hierzu:

Belastungen durch bauzeitlichen Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe (Abgase, Staub) sind im Zuge der Baumaßnahme unvermeidbar.

Darüber hinaus werden die bauausführenden Firmen zur Verminderung der Staubbelastungen vertraglich verpflichtet, erforderliche Maßnahmen zur Staubbekämpfung wie z.B. die Befeuchtung einzelner Baustraßenabschnitte durchzuführen.

Festlegungen - z.B. die Ausrüstung der eingesetzten Fahrzeuge (LKW, Bagger etc.) mit Partikelfiltern, die Reinigung der Fahrwege, die Befeuchtung des Materials bei der Verarbeitung von Schüttgütern - sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.8.1 des Erläuterungsberichtes: „Bauzeit und Bauablauf, Allgemeines“

„Die vage Aussage, dass „die Durchfahrung geschlossener Ortschaften für den Massentransport nach Möglichkeit vermieden“ wird, reicht für eine substantielle Bürgerbeteiligung nicht aus. **Die ausführliche Darstellung von Logistikkonzepten ist erforderlich**, wie dies sichergestellt werden kann. Abschnitt 3 dieser Stellungnahme geht darauf noch näher ein.“

Stellungnahme hierzu:

Zur Vertiefung der Planung von Logistikkonzepten wurde ein Arbeitskreis Deponie und Entsorgung eingerichtet. Innerhalb der Planfeststellungsunterlagen werden die wichtigsten Sachverhalte und Aspekte zu der Baustellenlogistik dargestellt, so dass verifiziert ist, dass die Errichtung der Maßnahme rechtlich gesichert und baulich durchführbar ist. Die Flächeninanspruchnahme für die Durchführung der baulichen Maßnahmen ist in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen. Die Erstellung eines detaillierten Konzeptes über den konkreten Bauablauf ist schließlich Gegenstand der Ausführungsplanung und daher nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.8.2 des Erläuterungsberichtes:  
„Baustelleneinrichtung und Bereitstellungsflächen“

**Zu 4.8.2, Seiten 44/45:**

„Die Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen in unmittelbarer Nähe zu Kreuzungsbauwerken erscheint sinnvoll. Bei der Einrichtung sind die örtlichen Landwirte zu konsultieren. **Ob allerdings 38 (!) Baustelleneinrichtungsflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 3,5 ha erforderlich sind, muss eingehend geprüft werden. Völlig inakzeptabel sind 65 (!) Bereitstellungsflächen mit insgesamt ca. 48 ha für die Zwischenlagerung von Erdmassen.** Angemahnt wird ein Entsorgungskonzept, das diese Bereitstellungsflächen auf ein Mindestmaß reduziert.“

Stellungnahme hierzu:

Bei den Angaben zu den Baustelleneinrichtungs- und den Bereitstellungsflächen handelt es sich um die Aufteilung der innerhalb der ausgewiesenen Baufeldgrenze liegenden Flächen, die nicht im Endzustand benötigt werden. Die Baustellenrichtungsflächen werden im Bereich der Bauwerke erforderlich. Bei den Bereitstellungsflächen handelt es sich jeweils um eine zusammenhängende seitliche Ablagerungsfläche. Die genannte Anzahl von 65 Bereitstellungsflächen resultiert aus den im Verlauf der Strecke auftretenden Parzellierungen dieser Flächen, beispielsweise durch querende Straße oder Gewässer.

Die Bereitstellungsflächen für Erdmassen können dabei maximal einen Erdaushub in der Größenordnung von ca. 15 % des zu bewegenden Materials aufnehmen. Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauleistungslogischer Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Die vorliegende Planung optimiert die Anordnung von Baustellen- und Zwischenlagerflächen. Diese wird in einem Bauleistungslogikkonzept ausgearbeitet, bei dem die unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, Fremdverwendung oder Deponierung berücksichtigt und zusammengeführt werden. Im Zuge der Planfeststellung wird die Vorgehensweise hierzu erläutert. Die Ausarbeitung des Bodenverwertungs- und des Baustellenlogistikkonzepts ist ein kontinuierlicher Prozess, der im Planfeststellungsverfahren und im weiteren Verlauf im Rahmen der Ausführungsplanung stufenweise konkretisiert wird.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.8.4 des Erläuterungsberichtes: „Bauablauf“

„**Zum konkreten Bauablauf** als dem nahezu wichtigsten Aspekt der Neubaumaßnahme mit Blick auf die Ackerflächen für die landwirtschaftliche Produktion finden sich **im Erläuterungsbericht keinerlei Angaben**. In diesem Punkt wird die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung geradezu konterkariert. Damit die damit verbundene Problematik für die Landwirtschaft nicht unterschätzt wird, geht Abschnitt 3 ausführlich darauf ein.“

Stellungnahme hierzu:

Der methodische Ansatz des Bauablaufs wird im Kapitel 4.8.4 sowohl für die Tieflage als auch für den Knoten Hügellheim erläutert. Entsprechend der im vorgenannten Punkt dargestellten Aspekte steht der Bauablauf in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Baustellenlogistikkonzept. Dies ist ein kontinuierlicher Prozess, der im Planfeststellungsverfahren und im weiteren Verlauf im Rahmen der Ausführungsplanung stufenweise konkretisiert wird. Hierzu wurde ein Arbeitskreis Deponie und Entsorgung eingerichtet.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.8.4 des Erläuterungsberichtes: „Bauablauf“

„Gemäß Planung der Vorhabenträgerin wird der **Knoten Hügellheim mit 7 Gleisen infrastrukturell stark überfrachtet und dadurch teuer**. Durch Reduktion von ICE-Vmax auf 230 km/h können die östlichen Neubaugleise für den ICE entfallen und Punktüberholungen im Bahnhof Müllheim erfolgen. Die Güterzuggleise können dann aus den Bahnhofsbereichen Müllheim und Auggen herausgenommen werden, was am einfachsten zu bewerkstelligen, indem die nördlich herangeführte Bürgertrasse verlängert und der Knoten Hügellheim südlich von Auggen an den Rand des PfA 9.0 verschoben und mit 4 (allenfalls 5) Gleisen gebaut wird.“

Stellungnahme hierzu:

Bei den vorgenannten Ausführungen handelt es sich nicht um Aussagen zum Bauablauf, sondern zum Konzept der umzusetzenden Infrastrukturanlage. Die vorgenannten Punkte beziehen sich auf das Konzept „BADEN 21“. Es wird auf die Stellungnahme der Bürgerinitiative MUT e.V. zu Kapitel 2 verwiesen.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Unabhängig hiervon wird darauf hingewiesen, dass die Anordnung der Gleisanlagen im Knoten Hügelheim gewährleistet, dass die Leistungsfähigkeit des 4-gleisigen Querschnitts der Rheintalbahn und der NBS/ABS dadurch gewahrt bleibt, dass unabhängig davon in welcher Relation ein Zug verkehrt, stets die zweite dann mögliche Verkehrsrelation in gleicher Richtung und alle Verbindungen der Gegenrichtungen zeitgleich ermöglicht werden. Dies ist sinnvoll nur durch diese Gleisanordnung möglich und ist auch im Bereich Auggen so nicht anders realisierbar.

Formulierte Anregung / Forderung zu:

3. Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange in der Planfeststellung:

„Die Raumschaft im Grenzbereich Breisgau/Markgräflerland ist in großen Teilen durch landwirtschaftliche Strukturen geprägt. Rund 10.000 ha wertvollen fruchtbaren Ackerlandes bei klimatischer Begünstigung, davon ca. 4.000 ha unter Beregnung, bilden die Existenzgrundlage vieler bäuerlicher Familien. **Die hochproduktive Feldflur wird von einer zweigleisigen Güterzugtrasse durchschnitten. Dies bedeutet einen sehr schweren Eingriff in das gesamte landwirtschaftliche Gefüge der Raumschaft. Die Auswirkungen dieses Eingriffs müssen im Detail spezifiziert werden, um die damit verbundenen Beeinträchtigungen in der Summe zu erfassen mit dem Ziel, Strategien und Konzepte zur nachhaltigen Schadensminimierung zu entwickeln.** In der Vergangenheit waren diesbezügliche Bemühungen der Vorhabenträgerin spärlich, mit der ungenutzten Zeit haben die Akzeptanzprobleme zugenommen. Im Folgenden werden die identifizierten Problemkreise angesprochen, die seitens der Vorhabenträgerin akzeptablen Lösungen zuzuführen sind. Offene Fragen sind in Zusammenarbeit mit den Fachkräften der Region zügig anzugehen, die die Konzeptentwicklungen durch den Arbeitskreis Landwirtschaft begleitet und unterstützt.

Unter Pkt. 4.7 auf Seite 43 des Erläuterungsberichts ist zu lesen: „Es ist das Ziel der Vorhabenträgerin, den Flächenverbrauch für die Durchführung der Baumaßnahme so gering wie möglich zu halten“. Wie dies geschehen soll, wird allerdings nicht näher ausgeführt. Für die Landwirtschaft ist das Ausmaß des durch die Baumaßnahme verursachten dauerhaften und temporären Flächenverbrauchs in Verbindung mit dem Aspekt der Feldberegnung essenziell.“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist, wie bereits beschrieben, aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauplanerischer Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Die vorliegende Planung optimiert die Anordnung von Baustellen- und Zwischenlagerflächen. Diese wird in einem Bauplanerikkonzept ausgearbeitet, bei dem die unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, Fremdverwendung oder Deponierung berücksichtigt und zusammengeführt werden. Im Zuge der Planfeststellung wird die Vorgehensweise hierzu erläutert. Die Ausarbeitung des Bodenverwertungs- und des Baustellenlogistikkonzepts ist ein kontinuierlicher, iterativer Prozess, der im Planfeststellungsverfahren und im weiteren Verlauf im Rahmen der Ausführungsplanung stufenweise konkretisiert wird. Hierzu wurde ein Arbeitskreis Deponie und Entsorgung eingerichtet.

Der Umfang der für die Durchführung der Baumaßnahme erforderlichen Flächeninanspruchnahme ist bereits in den Plänen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung als Baufeldgrenze ausgewiesen und wird so auch weitestgehend unverändert in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens beinhaltet sein. Ebenfalls wird die vorübergehende Inanspruchnahme gekennzeichnet sein. Für die Landwirtschaft ist das Ausmaß des durch die Baumaßnahme verursachten Flächenverbrauchs somit bereits in den Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung erkennbar.

Formulierte Anregung / Forderung zu  
3.1 Landwirtschaftliche Feldberegnung

„In den Planfeststellungsabschnitten 8.3 und 8.4 zum Ausbau der Rheintalbahn südlich von Freiburg greift die geplante neue Bahntrasse in besonderem Maße in eine prosperierende Agrarstruktur und vorhandene Beregnungsnetze ein. Dieses Gebiet ist geprägt durch das bundesweit größte abgegrenzte Saatmaiserzeugungsgebiet und den Anbau weiterer hochwertiger Sonderkulturen wie Spargeln, Erdbeeren und Frühkartoffeln. Hier werden zahlreiche Tiefbrunnen und großflächig Beregnungsanlagen auf ca. 4.000 ha genutzt. Insgesamt werden Netze von 10 Beregnungsorganisationen durchschnitten. Die Bahntrasse betrifft teilweise Brunnenstandorte oder schneidet Beregnungsfläche von den Brunnenstandorten westlich der geplanten Trasse ab. Viele Beregnern planen eine Erweiterung oder wollen

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

auf jeden Fall einen Ersatz an Beregnungsfläche für den Flächenverlust durch die Bahntrasse. Diese Flächen liegen tendenziell in Gebieten mit ungünstigeren hydrologischen Voraussetzungen.

Aufgrund des massiven Eingriffs der Bahn stellt sich die Frage, ob durch die Schaffung größerer Beregnungsstrukturen sowohl hinsichtlich des Leitungsnetzes als auch der Verbandsorganisation einerseits die Eingriffe in die Landwirtschaft minimiert als auch andererseits der Aufwand der Bahn hinsichtlich Aufrechterhaltung der Beregnung optimiert werden können. Insbesondere ist zu prüfen, ob es **wasserbautechnisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll ist, dass östlich und westlich der Trasse zwei große leistungsfähige Netze gebildet werden**, um die Anzahl der Querungen der sich künftig in Troglage befindlichen Trasse sowohl in der Bauphase als auch im Ausbauzustand zu minimieren. Dies würde die Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit sowohl der Beregnung als auch des Bahnbaus und Bahnbetriebs gewährleisten. **Während der Bauphase für die neuen Gleise in Troglage wird eine Bauschneise in die Feldflur geschlagen, deren Abmessung möglichst flächenschonend zu dimensionieren ist.** Im Endausbau ist die Trasse mit den beidseitigen Wirtschaftswegen 40 m breit.

### **Machbarkeitsstudie**

Nach diversen Gesprächen mit Landwirten, die auf die Beregnung ihrer Felder angewiesen sind und die die örtlichen Gegebenheiten genau kennen, und den Vorsitzenden der diversen Beregnungsverbände, ferner nach einem Sondiergespräch zum Thema Beregnung beim BLHV mit Vertretern der Wasserbehörde und des geologischen Landesamts zu hydrogeologischen Fragestellungen, **liegt nunmehr eine Menge an Information einschließlich einschlägigen Kartenmaterials vor**, so dass das gesamte Material zusammengeführt werden kann. **Eine Machbarkeitsstudie durch ein einschlägig tätiges Ingenieurbüro, beauftragt und finanziert durch die Vorhabenträgerin, wird als zwingend erforderlich angesehen. Der BLHV hat in Zusammenarbeit mit den Fachleuten der BI MUT Ende Februar 2018 dazu bereits einen Vorschlag für ein Pflichtenheft unterbreitet. Vorrangig geht es um**

- **Erhalt der Beregnungsfähigkeit von Flächen**
- **Umgestaltung bestehender Beregnungssysteme**
- **Ersatz für verlorengelassene Beregnungsanlagen**
- **Funktionalität während der Bauzeit**
- **Schadensersatzregulierungen**

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Ziel ist auch, durch eine verbesserte Informationslage größere Strukturen zu erhalten, etwa im Sinne eines „Wasserverbands Markgräflerland“ auf der Basis eines Generalberechnungsplans für die betroffene Region. **Die Machbarkeitsstudie ist als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen zu dokumentieren.**

**Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie und der damit verbundenen Systemanalyse folgt eine detaillierte Konzepterstellung für ein neues Berechnungsnetz, falls machbar gemäß Ergebnis zwei unabhängige Netze westlich und östlich der Bahntrasse,** Lokalisierung von Standorten für ergiebige neue Tiefbrunnen, Erweiterungspotenzial berechnungsfähiger Flächen, technische Fragestellungen (Ringleitungen, Stichleitungen), Dimensionierung der Rohrsysteme, Energiebedarf, etc.

**Konzeptionierung und Umsetzung neuer Berechnungsstrukturen sollten unverzüglich in Angriff genommen werden, um die Berechnungsfähigkeit der Felder während der Bauphase sicherzustellen und den Trassenbau möglichst unbehindert voranzutreiben. Bei der Flurneuordnung sind die neuen Berechnungsstrukturen zu berücksichtigen.“**

Stellungnahme hierzu:

Im Rahmen des Arbeitskreises Landwirtschaft wurde vereinbart, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, die Vorschläge für den Umgang und die Umgestaltung der Berechnungsnetze erarbeiten wird. Zielsetzung der inzwischen beauftragten Studie ist hierbei die Funktionsfähigkeit des Berechnungsnetzes sowohl temporär während der Bauzeit, als auch dauerhaft zu erhalten. Es werden Möglichkeiten untersucht bereits vor der Baumaßnahme die Berechnungsanlagen für einen dauerhaften Betrieb anzupassen, so dass im Bau Feld keine Berechnungsanlagen mehr zu berücksichtigen wären.

Im Vorgriff auf diese Machbarkeitsstudie bestehen bisher erste Überlegungen, wie beispielsweise eine Neuordnung der Netze. Es ist aber letztendlich Aufgabe der Machbarkeitsstudie, Lösungsvorschläge zu erarbeiten und dann auch Kriterien, wie die hier vorgetragenen, in die Überlegungen miteinfließen zu lassen.

Sollte dies so nicht vollständig umsetzbar sein, wird es für die Bauzeit entsprechende Abstimmungen geben, um die Beeinträchtigung zu minimieren und die Funktionalität der Bewässerungssysteme aufrecht zu erhalten.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Die Inhalte der Machbarkeitsstudie werden weitgehend die von der Bürgerinitiative MUT e.V. aufgeworfenen Aspekte beinhalten. Dabei sind die Interessen der einzelnen Beregnungsverbände mit zu berücksichtigen. Es ist bereits jetzt erkennbar, dass die Interessenslagen dabei durchaus unterschiedlich sein können und beispielsweise ein jeweils gesamthaftes westliches und östliches Beregnungsnetz nicht mit der Interessenslage aller Beregnungsverbände korreliert.

Solange kein einvernehmliches Abstimmungsergebnis im Arbeitskreis Landwirtschaft vorliegt, werden notwendige Anpassungsmaßnahmen an den Beregnungsanlagen in den Planunterlagen dem Grunde nach bezeichnet werden. Die Anpassungsmaßnahmen werden auf das unumgänglich Notwendige begrenzt und entweder planfestgestellt oder einer späteren Entscheidung vorbehalten.

Formulierte Anregung / Forderung zu:

3.2 Umgang mit dem Schutzgut Boden

„Bei der Realisierung der Bürgertrasse in den Streckenabschnitten 8.2, 8.3 und 8.4 vom Südportal des Tunnels Mengen bis zum Knoten Hülhelheim spielt das Schutzgut Boden eine herausragende Rolle, quasi auch als Alleinstellungsmerkmal, denn nirgendwo sonst verläuft die neue DB-Trasse praktisch ausschließlich durch landwirtschaftlich intensiv genutztes Gebiet, das zudem noch in großen Teilen beregnet wird. Deshalb dringt die MUT-BLHV-Gruppe im Interesse der Landwirte darauf, dass bei Bau und Betrieb der neuen Bahntrasse die Landwirtschaft geringstmöglich beeinträchtigt wird.

Im PfA 8.4 ist das Schutzgut Boden vom Neubau der Bahntrasse aufgrund überwiegend natürlicher Flächen unter landwirtschaftlicher Nutzung überproportional stark betroffen. Infolge der Bauausführung in Tieflage ist von einem massiven Eingriff in den gewachsenen Boden und somit von großen Massenbewegungen auszugehen. Bauzeitlich ist dadurch auch mit der Inanspruchnahme ackerbaulicher Flächen für die Zwischenlagerung von Bodenmaterial zu rechnen. Der PfA 8.4 liegt überdies in Teilen im Belastungsgebiet des historischen Bergbaus und weist demzufolge erhöhte Schwermetallgehalte in den Böden auf. Dies erhöht die Anforderungen an den Umgang mit Bodenmaterial. Diskussionsbedarf besteht in der Frage der Behandlung der mit Schwermetallen belasteten Böden. Die Möglichkeit, belastete Böden in die Polsterwand einzubauen, ist zu prüfen.

Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

**Über Aufbau und Zusammensetzung der Böden in der Markgräfler Rheinebene liegen umfangreiche Informationen samt Kartenmaterial vor.** Die DB hat durch zahlreiche Probebohrungen Schichtprofile ermittelt. Anstehend sind brauner Auenboden und Parabraunerde mit Schluff-, Lehm- und Sandanteilen, die bis 2 m mächtig sein können. Darunter folgt praktisch ausschließlich Kies. **Über dem Kies ist aus Sicht landwirtschaftlicher Nutzung zwischen humosem Mutterboden (Oberboden) und schwach humosem Unterboden zu unterscheiden, die beide im Zuge der Bauausführung differenziert zu lagern und bei der Rekultivierung wieder aufzubringen sind.**“

Stellungnahme hierzu:

Allgemein hingewiesen sei auf die Regelung in § 202 des Baugesetzbuches (BauGB), die den Schutz des Mutterbodens (oberer Oberboden, i.d.R. humushaltig) anspricht: „Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.“ Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang ferner das BBodSchG, die BBodSchV, das Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz Baden-Württembergs und die DIN 19731.

Insbesondere das Aufbringen von Böden auf landwirtschaftlich genutzte Grundstücke unterliegt weitergehenden Anforderungen und erfordert Fach- und Sachkenntnis. Das Aufbringen des Bodens darf hier nicht nur keine schädlichen Bodenveränderungen hervorrufen (§ 7 Satz 2 BBodSchG, § 12 Abs. 2 Satz 1 BBodSchV) (sondern muss auch der „guten fachlichen Praxis in der Landwirtschaft“ entsprechen (§ 7 i.V.m. § 17 BBodSchG). Gemäß § 12 Abs. 5 BBodSchV ist die Ertragsfähigkeit des Bodens beim Aufbringen von Bodenmaterial auf landwirtschaftlich genutzten Böden nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen und darf nicht dauerhaft verringert werden.

Die Bodenstruktur der aufgebrachten durchwurzelbaren Bodenschicht ist an die umgebenden Standortverhältnisse anzupassen. Fremdmassen, die Verwendung finden sollen, sind vorab bodenkundlich zu beschreiben und auf ihre Eignung an dem Standort anhand der DIN 19731 zu bewerten.

Im Folgenden wird auf die landwirtschaftliche Verwertung und die wichtigsten Regelungen von § 12 BBodSchV und DIN 19731 eingegangen:

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Ausbau des Ober- und Unterbodens:

- Grundsätzlich gilt: Ober- und Unterboden sowie Bodenschichten unterschiedlicher Eignung sind getrennt auszubauen.
- Um Verdichtungen zu vermeiden, müssen die Böden genügend abgetrocknet sein und eine ausreichende Festigkeit haben. Ebenso ist die trockene Witterung beim Bodenausbau zu beachten.
- Zwischenlagerung mit Bodenmieten:
  - Kann der ausgebaute Boden nicht unmittelbar aufgetragen werden, ist das Material getrennt in Bodenmieten zwischenzulagern.
  - Bei der Zwischenlagerung ist der Boden vor Verdichtung, Vernässung und Luftmangel zu schützen (Mieten nicht mit Radfahrzeugen befahren).
  - Die Mieten sollten profiliert und geglättet werden, damit Oberflächenwasser nach außen abfließt.
  - Bei längerer Lagerdauer ist eine Begrünung der Bodenmieten mit tiefwurzelnden, stark wasserzehrenden Pflanzen (Luzerne, Ölrettich) erforderlich.

Im baubedingt beanspruchten Bereich des PfA 8.4 sind die Böden z.T. gegogen mit Schwermetallen belastet. Die Grenzwerte überschreiten zum Teil geringfügig die Grenzwerte. Die Böden mit Überschreitung der Grenzwerte werden lokalisiert und bei fehlenden Voraussetzungen für den Wiedereinbau nicht wiederverwendet.

Dies wird auch Bestandteil des Bauleistungskonzept sein, bei dem die unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, Fremdverwendung oder Deponierung im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt und zusammengeführt werden.

### **Bodenkundliche Baubegleitung**

**„Gelegentlich wird der Aufwand, der für den Schutz der Ackerböden zu betreiben ist, unterschätzt.** Aus Sicht von MUT hat für die in der Raumschaft aktiven Landwirte daher eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) ganz besonderes Gewicht. Sie ist zur Sicherung der landwirtschaftlichen Produktivität und Zu-

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

kunfts-fähigkeit unverzichtbar und wird daher als **Teil der Planfeststellung zwingend eingefordert**. Zur Begründung verweisen wir auf das Merkblatt des Bundesverbands Boden (BVB, Band 2, Leitfaden für die Praxis). Aus Bodenschutzaspekten ist die Forderung nach einer BBB grundlegend. Sie ist mittlerweile vor allem bei Großprojekten gängiger Stand der Technik und unumgänglich. Beispielsweise wurde auch bei der NBS Stuttgart-Ulm eine Bodenkundliche Baubegleitung von Seiten der Fachbehörden eingefordert und durchgesetzt.

Hinsichtlich der Berücksichtigung des Schutzguts Boden bei Planung und Umsetzung der Bürgertrasse sind im Projektablauf nach unserem Kenntnisstand im Wesentlichen drei Phasen zu unterscheiden:

**(1) Planungsphase:** Erhebung, Bewertung der Bodenfunktionen, Ermittlung des Kompensationsbedarfs, Festlegung der Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

**(2) Ausschreibungsphase:** Berücksichtigung des Bodenschutzes in der Ausschreibung

**(3) Bauphase:** Schonender Umgang mit Oberboden und kulturfähigem Unterboden, Rekultivierung temporär in Anspruch genommener Flächen (weitere Anmerkungen dazu unter 3.3).

### **(1) Planungsphase**

Die Weichen für einen umfassenden Bodenschutz werden in der Planungsphase gestellt. Deshalb fordern wir, dass bereits bei der Planfeststellung eine Bodenkundliche Baubegleitung explizit festgeschrieben wird. Im Erläuterungsbericht der DB Netz AG wird dem Bodenschutz unter Pkt. 4.4 bereits in Ansätzen Rechnung getragen. Was tatsächlich vorgesehen ist und getan werden soll, kann erst bei Vorliegen der Planunterlagen bewertet werden. Aus anderen Planverfahren ist bekannt, dass Defizite erfahrungsgemäß in folgenden Punkten bestehen können:

- Der Kartier- bzw. Auswertungsmaßstab ist für den Boden mit dem M 1:25.000 oder 1:50.000 oft zu kleinmaßstäblich, der Kompensationsbedarf wird dadurch ggf. als zu gering ermittelt.
- Die Kompensation (Ausgleichsmaßnahmen) wird als schutzgutübergreifende Kompensierung des Eingriffs in den Boden pauschaliert, d.h. der Kompensationsbedarf für das Schutzgut Boden wird oft bei anderen Schutzgütern „mitkompensiert“, was unzureichend ist.

Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

- **Zwingend notwendig ist bei den Massenbilanzen im Rahmen des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes (BoVEK) eine differenzierte Erfassung von Ober- und kulturfähigem Unterboden vorzusehen.**
- **Vorgaben zu Rekultivierungen sind detailliert zu beschreiben.**

Folgende bodenspezifische Punkte sind zusätzlich zu fordern bzw. zu berücksichtigen:

- Kartier- Auswertungsmaßstab: anzustreben ist ein Maßstab von 1:5.000, dazu sind zusätzliche bodenkundliche Kartierungen notwendig (insbesondere auf landwirtschaftlichen Flächen), die dann auch als Grundlage für Ausführungsplanung und Rekultivierung dienen (Erhebung IST-Zustand)
- Kompensationsbedarf: differenzierte Ermittlung
- Kompensation (Ausgleichsmaßnahmen): schutzgutbezogene Ausgleichsmaßnahmen sind zwingend zu prüfen (z.B. Bodenmelioration mit unbelastetem Boden auf schwermetall-belasteten Flächen, ggf. unter Verwendung von schadstofffreiem Bodenmaterial aus anderen PfAs, d.h. im LPB sind konkrete Maßnahmen zu prüfen, ggf. durch bodenkundliche Fachgutachter)
- **Massenbilanzen: Bodenverwertungskonzept (BoVEK) muss auch eine differenzierte Erfassung von Ober- und kulturfähigem Unterboden enthalten, Erstellung von Massenbilanzen (qualitativ und quantitativ) sind erforderlich.**
- **Erstellung eines konkreten Bodenschutzkonzeptes als Grundlage für die Ausschreibung spätestens bei der Ausführungs- bzw. Genehmigungsplanung.**
- Fragen des Bodenschutzes sind im „Arbeitskreis Landwirtschaft“ auf detaillierten bodenkundlichen Grundlagen zu behandeln. Die Beteiligung eines bodenkundlichen Fachgutachters wird empfohlen.

## **(2) Ausschreibungsphase**

Bodenschutz kann aus unserer Sicht nur dann wirksam umgesetzt werden, wenn die Bodenschutzbelange in den Ausschreibungsunterlagen verankert sind. Hierfür nennen wir wichtige Eckpunkte:

- Für den Umgang mit Boden sind detaillierte Hinweise in den Allgemeinen Vertragsbedingungen (VOB Teil B) und Allgemeinen Technischen Vorbemerkungen (ATV, VOB Teil C) der Ausschreibungsunterlagen vorzusehen

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

- Notwendige Bodenschutzmaßnahmen sind in der Ausschreibung mit eigenen Leistungspositionen zu versehen.
- Eine Beteiligung eines bodenkundlichen Fachgutachters bei der Erstellung der Ausschreibung wird empfohlen.

### **(3) Bauphase**

Während der gesamten Bauphase ist eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) zwingend vorzuschreiben. Sie hat u.a. die Aufgabe, die Umsetzung der im Bodenschutzkonzept vorgegebenen Bodenschutzmaßnahmen zu überwachen und zu dokumentieren, ggf. sind auch Kontrolluntersuchungen notwendig. Die BBB erfolgt im Benehmen mit dem „Arbeitskreis Landwirtschaft“.

#### Stellungnahme hierzu:

Die Anregungen und Forderungen zum Bodenschutz werden dankend zu Kenntnis genommen und an den Umweltplaner weitergeleitet. Dort werden die einzelnen Punkte entsprechend geprüft und in Abhängigkeit des Prüfergebnisses entsprechend berücksichtigt. Ohne eine abschließende Festlegung zu treffen, können hierzu an dieser Stelle bereits folgende Anmerkungen gemacht werden:

Eine Bodenkundliche Baubegleitung wird im Rahmen der Projektrealisierung (beispielsweise im Rahmen der Beweissicherung, der Entschädigungsermittlung und der Kontrolle etc.) berücksichtigt und eingerichtet. Die Bodenkundliche Baubegleitung ist vorhabensbezogen und unabhängig vom Arbeitskreis Landwirtschaft. Ein gegenseitiger Informationsaustausch wird angestrebt.

In der UVS wird erläutert, dass die Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden festzulegen sind. Gleiches gilt auch für die erforderlichen Rekultivierungsmaßnahmen. Zur Dokumentation von Bodenveränderungen sollten Beweissicherungen durchgeführt werden.

Bodenkundliche Kartierungen sind für die UVS weniger relevant als für die Beweissicherung bauzeitlich beanspruchter Flächen sowie von Bereitstellungsflächen. Schutzgutbezogene Ausgleichsmaßnahmen für den Boden sind auf Grundlage der abgestimmten Vorgehensweise im Scoping zum PfA 8.4 zur Eingriff-Ausgleichsbilanzierung vorgesehen. Die Landschaftspflegerische Be-

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

gleitplanung sieht entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vor. Das verbleibende Defizit wird durch Schutzgut-übergreifende Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

Formulierte Anregung / Forderung zu:

3.3 Bauausführung

„Bei der Ausführung des Trassenbaus für die Bürgertrasse im PfA 8.4 ist im Interesse der Landwirtschaft auf sorgsamem und flächensparendem Umgang mit dem Schutzgut Boden zu achten. Durch den Flächenbedarf der Bahntrasse selbst gehen „netto“ bei einer Länge von ca. 16 km und einer Breite von ca. 40 m (einschließlich der Wirtschaftswege links und rechts der Trasse) der Landwirtschaft eine Produktionsfläche von ca. 64 ha dauerhaft verloren. **Inwieweit sie durch Flächentausch zu kompensieren sind, ist noch zu bilanzieren. Problematisch bleibt der Eigentümer-Bewirtschafter-Konflikt, denn Eigentümer werden für Flächenverlust entschädigt, Pächter verlieren Land ohne Entschädigung.** Nach Angaben der Vorhabenträgerin gehen ca. 75 ha durch die Trasse mit Steilböschungen und Wegebau dauerhaft verloren. Hier sehen wir ein Potenzial von 5-10 ha, die bei guter Planung der Landwirtschaft erhalten werden können.“

Stellungnahme hierzu:

Der Flächenverlust wird durch eine Entschädigung gegenüber dem Eigentümer wirtschaftlich ausgeglichen, soweit Pachtverträge vorzeitig gekündigt werden müssen, werden entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen gezahlt.

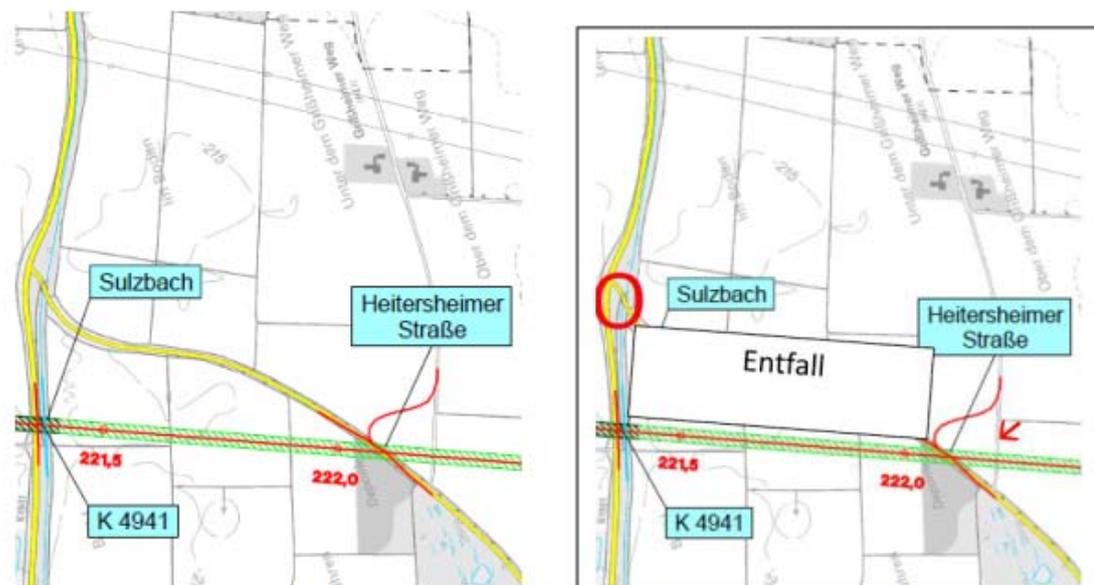
Die Höhe solcher Entschädigungen werden im Rahmen eines Entschädigungsfestsetzungsverfahrens bzw. auf vertraglicher Basis bilateral zwischen Vorhabenträgerin und betroffenen Eigentümern bzw. Pächtern geregelt. In diesem Zusammenhang werden von Seiten der DB Netz mit den betroffenen Landwirten entsprechende Gespräche über die individuellen Möglichkeiten bzw. die spezielle Situation geführt werden. Der Ansatz für die Reduzierung der Betroffenheiten wird so ausgestaltet, dass die Beeinträchtigungen durch sinnvollen Flächentausch minimiert werden. Für ggf. darüberhinausgehende Entschädigungen wird die Vorhabenträgerin auf die Betroffenen zukommen. Es gilt dabei der Grundsatz der Gleichbehandlung.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Die in der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgewiesene dauerhafte Flächeninanspruchnahme beschränkt sich bereits auf das notwendige Maß und kann deshalb auch nicht maßgeblich verringert werden.

Formulierte Anregung / Forderung zu:  
Fortsetzung zu 3.3 Bauausführung

„Ein **Flächengewinn für die Landwirtschaft** ließe sich wie folgt realisieren: Das Teilstück der Heitersheimer Straße, von Grißheim kommend von der Kreuzung mit der NBS bis zur K 4941, hinterlässt eine unförmige Restfläche. Diese ist so landwirtschaftlich kaum sinnvoll nutzbar. Ebenso ist die Anbindung des Grißheimer Weges mit einer S-Schleufe aus landwirtschaftlicher Sicht denkbar ungünstig (Planausschnitt a) unten). Wir schlagen daher vor (Planausschnitt b) unten): Der Grißheimer Weg überführt die NBS im rechten Winkel (Pfeil). Die Heitersheimer Straße wird parallel der NBS zur K 4941 geführt. Das obsolete Teilstück wird rückgebaut. Die bestehende Brücke (roter Kreis) am Sulzbach ist vermutlich ohnehin nicht geeignet, die Anforderungen für den Durchlass bei Hochwasser zu erfüllen.“



a) Trassenquerung Heitersheimer Straße      b) Trassenquerung Grißheimer Weg

Stellungnahme hierzu:

Eine Verlegung der Heitersheimer Straße wurde mit folgendem Ergebnis geprüft:

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
 Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

- Ein Verlegung der Heitersheimer Straße in eine westliche Parallellage zur NBS (siehe unten stehende Abbildung) würde in Verbindung mit dem dann senkrecht die NBS querenden Grißheimer Weg aufgrund der erforderlichen Trassierungsparameter und den damit verbundenen weiten Radien der Heitersheimer Straße zu einer neuen Zwickelfläche im Dreieck NBS – Grißheimer Weg – Heitersheimer Straße führen. Diese wären für die Landwirtschaft praktisch nicht nutzbar.



Abbildung: Skizzierte Straßenführung Verlegung Gemeindeverbindungsstraße in Magenta

- Unter Berücksichtigung der Trassierungsparameter müsste die Heitersheimer Straße auf der Länge von ca. 1 km umverlegt werden und ein neues Kreuzungsbauwerk über den Sulzbach erhalten. Dies führt zu einem zusätzlichen dauerhaften Eingriff – insbesondere im Bereich des Sulzbaches – und zu Mehrkosten.
- In Abhängigkeit der örtlichen Randbedingungen und Sichtverhältnisse muss die K 4941 im Einmündungsbereich der Heitersheimer Straße analog der heutigen Einmündungssituation verlegt oder Bereiche der Gewässerrandstreifen des Sulzbachs künftig zur Verbesserung der Sichtsituation freigehalten werden. Dies stellt einen weiteren Eingriff dar.
- Es würden sich schwierige Bauzustände ergeben, da die verlegte, im Baufeld liegende Heitersheimer Straße erst am Ende der NBS-Baumaßnahme umgesetzt werden könnte, jedoch gleichzeitig die durchgehende Führung auf der bisherigen Trassenlage wegen des dann fehlenden Kreuzungsbauwerks über die Tieflage der NBS nicht gewährleistet werden kann.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

- Entsprechend der Anlage 2, Blatt 7 der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung mündet der Grißheimer Weg nicht S-förmig auf der Heitersheimer Straße sondern senkrecht. Dies wird im Übersichtplan der Antragsunterlagen besser dargestellt werden.

Eine Verlegung der Heitersheimer Straße scheidet aufgrund der vorgenannten Prüfung aus. Dies ist auch das Ergebnis des Regionalen Begleitgremiums in der 7. Sitzung vom 16.10.2018.

Formulierte Anregung / Forderung zu:  
Fortsetzung zu 3.3 Bauausführung

„Kritisch zu hinterfragen ist der enorme temporäre Flächenbedarf, den die Vorhabenträgerin mit ca. 145 ha beziffert. Nach vorläufigen Angaben sind sie einem Baufenster von ca. 130 m Breite geschuldet, das auch Deponieflächen zur Zwischenlagerung von Erdmassen beinhaltet und an 10 Stellen entlang der Trasse angelegt werden soll. Begründet wird die Notwendigkeit der Baufensterbreite mit dem Bau der Steilböschungen von der westlichen und östlichen Trassenseite aus. Hier ist als alternative Bauweise ernsthaft zu prüfen, ob die Steilböschungen auch vom Trassengrund aus „als wanderndes Baufenster“ aufgebaut werden können. Möglich **könnte auch eine einseitige Realisierung der Steilböschung**, z.B. von Osten aus, was erlauben würde, bei der Geländerenaturierung auch einen **Hochwasserschutz zu integrieren**. Wegen des Kies-Untergrunds kann nach Abschieben von Mutter- und Unterboden **für die Anlage der Baustraßen vermutlich auf eine Asphaltierung verzichtet** werden.

Ein temporärer Flächenverlust von ca. 145 ha über die siebenjährige Bauzeit und die dreijährige Rekultivierungszeit bedeutet Verzicht auf umfangreiche Ackerflächen, die der landwirtschaftlichen Produktion entzogen werden. **Zu klären ist, wie die betroffenen Landwirte durch den etwa zehnjährigen Produktionsausfall, der durchaus existenzbedrohend sein kann, zu entschädigen sind. Was unbedingt zu vermeiden ist, ist eine weder vorübergehende noch langfristige Schädigung von Böden durch Bodenbewegungen und Bodenverdichtung. Hinsichtlich einer Bodenverdichtung durch die Bautätigkeit ist eine Beweissicherung durchzuführen.** Es ist sicherzustellen, dass sowohl Mutterboden als auch Unterboden nach Bautätigkeit wieder in ihren Urzustand versetzt werden.“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist, wie bereits oben beschrieben, aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauleistungslogistischer Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Die vorliegende Planung optimiert die Anordnung von Baustellen- und Zwischenlagerflächen. Diese wird in einem Bauleistungslogistik-Konzept ausgearbeitet, bei dem die unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, Fremdverwendung oder Deponierung berücksichtigt und zusammengeführt werden. Im Zuge der Planfeststellung wird die Vorgehensweise hierzu erläutert. Die Ausarbeitung des Bodenverwertungs- und des Bauleistungslogistik-Konzepts ist ein kontinuierlicher Prozess, der im Planfeststellungsverfahren und im weiteren Verlauf im Rahmen der Ausführungsplanung stufenweise konkretisiert wird.

Der Flächenverlust wird durch eine Entschädigung gegenüber dem Eigentümer wirtschaftlich ausgeglichen, soweit Pachtverträge vorzeitig gekündigt werden müssen, werden entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen gezahlt.

Die Höhe solcher Entschädigungen werden im Rahmen eines Entschädigungsfestsetzungsverfahrens bzw. auf vertraglicher Basis bilateral zwischen Vorhabenträgerin und betroffenen Eigentümern bzw. Pächtern geregelt. In diesem Zusammenhang werden von Seiten der DB Netz mit den betroffenen Landwirten entsprechende Gespräche über die individuellen Möglichkeiten bzw. die spezielle Situation geführt werden. Der Ansatz für die Reduzierung der Beeinträchtigungen wird so ausgestaltet, dass die Beeinträchtigungen durch sinnvollen Flächentausch minimiert werden. Für ggf. darüberhinausgehende Entschädigungen wird die Vorhabenträgerin auf die Betroffenen zukommen. Es gilt dabei der Grundsatz der Gleichbehandlung. Zur Vermeidung von möglichen Existenzgefährdungen werden gesonderte Abstimmungen und Untersuchungen erfolgen.

**BoVEK**

„Im Erläuterungsbericht sind Angaben über ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) sehr vage und wenig konkret. Hier ist seit der Frühen Öffent-

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

lichkeitsbeteiligung zum PfA 8.3 im Mai 2016 kein Fortschritt in der Konzeptentwicklung festzustellen. **Überschlagsmäßig werden etwa 4 Millionen Kubikmeter an Aushubmaterial anfallen, was einer Masse von ca. 8 Millionen Tonnen entspricht.** Über deren sinnvolle Verwendung gibt es zahlreiche Optionen. Im Interesse der Raumschaft ist eine ortsnahe Wiederverwertung, um die Zahl evtl. erforderlicher LKW-Fahrten zu minimieren. Die Verwendung eines Teils vor Ort (DB: zum Hinterfüllen der neuen Ingenieurbauwerke, bei der Böschungsprofilierung, den Geländemodellierungen sowie ggf. als Zusatzstoffe) bietet sich an. Die Möglichkeit der Verwertung für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen ist intensiv zu untersuchen. **Entsprechende Aufmerksamkeit gilt dem Konzept der Aushubverwertung, das insbesondere mit Blick auf die anfallenden enormen Kiesmengen noch nicht vorliegt. Dazu ist ein Kies-Logistik-Konzept erforderlich.** Eine Andienung als Fremdkies an die umliegenden vier Kieswerke ist problematisch, da diese verpflichtet sind, vorrangig die Kiesmengen aus der Umsetzung des Integrierten Rheinprogramms anzunehmen. Deren Annahmekapazität ist mit einer Million Tonnen pro Jahr erschöpft. Ernsthaft zu prüfen ist, ob für den Transport von Erdmassen als Alternative zum LKW auch die Installation von Förderanlagen in Frage kommt. Durch **Nutzung des Gleisanschlusses im Gewerbepark Breisgau** ist auch der **Transport von Erdmassen auf der Schiene** ins Auge zu fassen. **Die Möglichkeit des Abtransports per Binnenschiff auf dem Rhein ab Breisach** wäre ebenfalls eine untersuchungswürdige Option. **Jedenfalls darf eine Zwischenlagerung von Erdmassen nur kurzzeitig erfolgen, für längerzeitliche Deponierung sind Lagerungsorte (z.B. im angrenzenden Gewerbepark Breisgau) heranzuziehen, die landwirtschaftlich nicht genutzt werden.**

Zu klären ist, ob **38 verschiedene Flächen für die Baustelleneinrichtung mit insgesamt ca. 3,5 ha wirklich erforderlich** sind und wo sie am besten angelegt werden können. Gleiches gilt für die Bereitstellungsflächen. **Auch hier ist kritisch zu hinterfragen, ob eine Anzahl von 68 (Angabe in EB ist 65) mit ca. 48 ha Gesamtfläche tatsächlich vonnöten ist.** Landwirtschaftlich hochwertige Flächen sind zu schonen. Bezüglich des Massentransports sind Mensch und Umwelt schonende Verfahren anzuwenden. Abgase, Feinstaub, Bodenverdichtung und Verkehrsbehinderung sprechen gegen den LKW. Hinsichtlich der Nutzung landwirtschaftlicher Wege sind die Landwirte zu Rate zu ziehen.“

Stellungnahme hierzu:

Bei den Angaben zu den Baustelleneinrichtungs- und den Bereitstellungsflächen handelt es sich um die Aufteilung der innerhalb der ausgewiesenen Bau-  
feldgrenze liegenden Flächen, die nicht im Endzustand benötigt werden. Die

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Baustellenrichtungsflächen werden im Bereich der Bauwerke erforderlich. Bei den Bereitstellungsflächen handelt es sich jeweils um eine zusammenhängende seitliche Ablagerungsfläche. Die genannte Anzahl von 65 Bereitstellungsflächen resultiert aus den im Verlauf der Strecke auftretenden Parzellierungen dieser Flächen, beispielsweise durch querende Straße oder Gewässer.

Die Bereitstellungsflächen für Erdmassen können dabei maximal Erdaushub in der Größenordnung von ca. 15 % des zu bewegenden Materials aufnehmen. Die Flächeninanspruchnahme durch die Tieflage ist aufgrund der hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sehr umfangreich, lässt sich aber nicht maßgeblich verringern. Die Inanspruchnahme ist aus bauleistungslogistischer Sicht bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Die vorliegende Planung optimiert die Anordnung von Baustellen- und Zwischenlagerflächen. Diese wird in einem Bauleistungslogistikkonzeptausgearbeitet, bei dem die unterschiedlichen Aspekte des Bauablaufs und der Bodenbewegungen in Abhängigkeit der Wiederverwendung, Fremdverwendung oder Deponierung berücksichtigt und zusammengeführt werden. Im Zuge der Planfeststellung wird die Vorgehensweise hierzu erläutert. Die Ausarbeitung des Bodenverwertungs- und des Baustellenlogistikkonzepts ist ein kontinuierlicher, iterativer Prozess, der im Planfeststellungsverfahren und im weiteren Verlauf im Rahmen der Ausführungsplanung stufenweise konkretisiert wird. Hierzu gehören auch Untersuchungen zu

- einer ortsnahe und zeitnahe Wiederverwertung von Massen, um die Zahl erforderlicher LKW-Fahrten und die Zwischenlagerflächen zu minimieren,
- einer übergeordneten Wiederverwertung von Massen sowohl im Gesamtprojekt als auch projektfremd sowie
- den einzusetzenden Transportmitteln (Straße, Schiene, Schiff, Förderband)

Die Anregung, für Zwischenlagerungen weitere Flächen - beispielsweise im angrenzenden Gewerbepark Breisgau - hinzuzuziehen, die landwirtschaftlich nicht genutzt werden, wird in diesem Kontext ebenfalls geprüft. Hierzu wurde ein Arbeitskreis Deponie und Entsorgung eingerichtet.

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Formulierte Anregung / Forderung zu:

3.4 Flurneuordnung

„Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen im Abschnitt 3 dieser Stellungnahme dürfte die mit der Baumaßnahme ausgelöste und dadurch notwendige Flurneuordnung ein umfangreiches und komplexes Unterfangen sein. Es ist insbesondere mit den betroffenen Landwirten und den Fachkräften der Region intensiv zu beraten.“

Stellungnahme hierzu:

In Ergänzung zum Planfeststellungsverfahren wird ein Flurbereinigungsverfahren nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) durchgeführt werden. Es liegt ein Flächenbedarf vor, der als eine Inanspruchnahme ländlicher Grundstücke in großem Umfang im Sinn des § 87 Abs. 1 Satz 1 FlurbG angesehen werden muss. Mit der Durchführung der Flurbereinigung wird das Ziel verfolgt, erhebliche Nachteile (Zerschneidung landwirtschaftlicher Strukturen durch Streckenbau und Straßenverlegung) für die allgemeine Landeskultur, die durch den Bau der ABS/NBS Karlsruhe - Basel im Verfahrensgebiet PfA 8.4 entstehen, zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin strebt an, im Flurbereinigungsgebiet ausreichend Land zu erwerben, damit die wertgleiche Abfindung mit Ersatzland in der Flurneuordnung sichergestellt wird. Der Antrag zur Flurbereinigung obliegt nicht der Vorhabenträgerin sondern dem Regierungspräsidium Freiburg. Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung wird nach pflichtgemäßem Ermessen gemäß FlurbG die Entscheidung über den Umfang des Verfahrensgebietes treffen. Diese Entscheidung ist somit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG. Vom Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung wird dabei auch über die abschnittsweise Durchführung sowie den zeitlichen Ablauf eines solchen Verfahrens entschieden.

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die Flurbereinigungsbehörde die Flurbereinigung in enger Abstimmung mit den betroffenen Landwirten und den landwirtschaftlichen Behörden der Region durchführt.

Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

## 2.6 Schriftlich formulierte Stellungnahme des Ortschaftsrats Hügellheim (Hügellheimer Resolution zum Neu- und Ausbau der Rheintalbahn)

Formulierte Anregung / Forderung zu:

### 3.4 Flurneuordnung

„Wir, der Ortschaftsrat von Müllheim-Hügellheim, sehen uns der Fürsorge für die Bevölkerung und Umwelt unserer Raumschaft und auch dem Wohl der nachkommenden Generationen verpflichtet. Wir bedauern es sehr, dass auf den letzten 10 km des zur Debatte stehenden Ausbaus der Rheintalbahn den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung der Mut und die Courage ausgeht, eine menschen- und umweltorientierte Lösung bei diesem Jahrhundertbauwerk zu suchen.

Dieses Bauvorhaben bedroht mehr als alle anderen aktuellen Pläne in der Region unwiderruflich für mehr als 100 Jahre die Wohn- und Lebensqualität im Markgräflerland sowie die Landwirtschaft und den Tourismus. Kurzsichtige finanzielle Aspekte dürfen jedoch zum Schaden der nach uns kommenden Generationen nicht das allein Bestimmende werden.

1. Auch wir stehen für die Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene.“

#### Stellungnahme hierzu:

Die Vorhabenträgerin begrüßt die Unterstützung des Vorhabens an sich durch die Region.

2. „Wir fordern, die Geschwindigkeit der Züge auf den Gemarkungen Hügellheim, Müllheim und Auggen auf höchstens 200 Stundenkilometer zu begrenzen.
3. Wir fordern diese Geschwindigkeitsbegrenzung, um meterhohe und kilometerlange Lärmschutzwände, die die Landschaft ruinieren und das Kleinklima empfindlich stören, zu verhindern.“

#### Stellungnahme zu 2. und 3.:

Ursächlich für die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen auf den Gemarkungen Hügellheim, Müllheim und Auggen ist der Güterverkehr. Insofern würde eine Begrenzung der maximalen Geschwindigkeit auf  $V=200$  km/h, die ausschließlich den Personenfernverkehr betreffen würde, keine Änderung der Schallschutzmaßnahmen nach sich ziehen.

Um die Auswirkungen der Schallschutzwände auf die Umgebung verträglich zu gestalten, hat der Projektbeirat zur ABS/NBS Karlsruhe – Basel beschlossen, im Bereich zwischen Buggingen und Auggen 10 Mio. € für die Gestaltung

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

der Schallschutzwände aufzuwenden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit den Kommunen.

Mögliche Auswirkungen auf das Kleinklima und den Umgang hiermit werden für den Bereich Hügelheim den Planfeststellungsunterlagen zum PfA 8.4, der Umweltverträglichkeitsstudie, entnommen werden können.

4. „Wir fordern, dass im Planfeststellungsabschnitt 9.0 keine präjudizierenden Fakten geschaffen werden, die die Planung eines menschen- und umweltgerechten Hügelheimer Bahn-Knotens verhindern.“

Stellungnahme zu 4.:

Mit Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.04.2018 wurden die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss 9.0 abgewiesen. Somit besteht unanfechtbares und vollziehbares Baurecht, welches die Vorhabenträgerin auch umsetzen wird. Das Bundesverwaltungsgericht hat Rechtsklarheit zu der im Vorfeld unter Einbezug der Bürgerinitiativen und der betroffenen Kommunen intensiv geführten Diskussion gebracht. Die Anbindung an den Planfeststellungsabschnitt 8.4 wurde dabei ebenfalls berücksichtigt.

5. „Wir fordern die Tieflage des lärmintensiven Güterverkehrs sowie insbesondere der Gefahrguttransporte bis einschließlich der Gemarkung Auggen.“

Stellungnahme zu 5.:

Die Herstellung einer Tieflage im PfA 9.0 wurde planerisch untersucht und unter Berücksichtigung aller abwägungsrelevanten Aspekte verworfen.

6. Wir fordern eine umsichtige Planung, die zukunftsicher den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt.

Stellungnahme zu 6.:

Mit der vorgelegten Planung der Vorhabenträgerin ist diese Forderung bestmöglich umgesetzt.

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

## 2.7 Schriftlich formulierte Stellungnahme der Stadt Müllheim

### Formulierte Anregung / Forderung:

„Die Stadt Müllheim begrüßt die freiwillige frühe Beteiligung der Öffentlichkeit für das Vorhaben Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe-Basel, Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.4 vor dem eigentlichen formellen Verfahren grundsätzlich und bedankt sich für die Möglichkeit, Stellung nehmen zu können.

Aufgrund der Komplexität des Vorhabens bitten wir um Verständnis dafür, dass wir für eine genauere Betrachtung, welche ggfs. zusätzlichen Belange konkret betroffen sind, mehr Zeit und detailliertere Informationen benötigen. Gleiches gilt für den Zweckverband Wasserversorgung Weilertal und den Wasser- und Bodenverband „Hügelheimer Runs“, die ggfs. durch die Planung auf Müllheimer Gemarkung in ihren Interessen berührt sein könnten. Das prüft die Stadtverwaltung Müllheim im weiteren Verfahren mit.

Die Stadt Müllheim weist bereits jetzt darauf hin, dass im Zuge des Planfeststellungsverfahrens im Jahre 2005 700 Hügelheimer Bürgerinnen und Bürgern durch eine Unterschriftensammlung einen Haltepunkt in Hügelheim gefordert haben. Dies wurde durch einen einstimmigen Gemeinderatsbeschluss aufgegriffen und im Zuge der Stellungnahme der Stadt Müllheim ins Verfahren eingespeist. Wir gehen mit heutigem Stand davon aus, dass dieser einstimmige Gemeinderatsbeschluss für uns zunächst bindend ist und weisen Sie daher hiermit darauf hin.

Wir sehen daher klar, dass Interessen der Stadt Müllheim betroffen sind und würden es sehr begrüßen, wenn uns die zuständigen Projektingenieure insbesondere den Bereich des Hügelheimer Knotens in einer Technikerrunde vollständig und in der nötigen Tiefe erläutern könnten.

Wir würden nach heutigem Planungsstand im August eine solche Technikerrunde begrüßen, damit der Gemeinderat als Hauptorgan mit den für eine Stellungnahme nötigen Informationen versorgt werden kann. Wir sehen mit heutigem Stand auch eine Anhörung des Ortschaftsrates Hügelheim zur Planung vor.

Eine umfassende Stellungnahme der Stadt Müllheim mit Mandat des Gemeinderates als Hauptorgan unter vorheriger Anhörung des Ortschaftsrates kann so idealerweise noch vor Beginn des formellen Verfahrens erfolgen.

Die Stadt Müllheim wird sich auch weiterhin gemeinsam mit den Betroffenen und Bürgerinitiativen für eine menschen- und umweltverträgliche Planung einsetzen und das weitere Verfahren in diesem Planfeststellungsabschnitt 8.4 kritisch begleiten.“

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

Stellungnahme hierzu:

Die von der Stadt Müllheim angesprochenen Vorstellungen / Abstimmungen der Planungen werden begrüßt. Es ist im Interesse des Vorhabens eine für alle Beteiligten möglichst tragbare Lösung zu erhalten.

Die Planung oder Berücksichtigung einer Verkehrsstation Hülgelheim wurde von dem zuständigen Aufgabenträger des ÖPNV bisher nicht vorgetragen. Sie ist nicht Gegenstand des hier in Rede stehenden Vorhabens. Es liegen der Vorhabenträgerin diesbezüglich auch derzeit keine Unterlagen zu einer solchen Planung oder deren Finanzierung vor, so dass keine belastbare Grundlage besteht, einen Haltepunkt Hülgelheim berücksichtigen zu können.

**2.8 Schriftlich formulierte Stellungnahme des Gemeindeverwaltungsverbands Müllheim-Badenweiler**

Formulierte Anregung / Forderung:

„Der Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler begrüßt die freiwillige frühe Beteiligung der Öffentlichkeit für das Vorhaben Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe-Basel, Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.4 vor dem eigentlichen formellen Verfahren und bedankt sich für die Möglichkeit, Stellung nehmen zu können.

Der Gemeindeverwaltungsverband Müllheim - Badenweiler sieht als Träger der Straßenbaulast für die Gemeindeverbindungsstraßen seine Interessen durch das Vorhaben insbesondere im Bereich der Kreuzungsbauwerke auf den Gemarkungen Buggingen und Müllheim berührt.

Darüber hinaus sieht sich der Gemeindeverwaltungsverband auch verantwortlich für die Vertretung der Interessen seiner Mitgliedsgemeinden Auggen, Badenweiler, Buggingen, Müllheim und Sulzburg.

Aufgrund der Komplexität des Vorhabens bitten wir um Verständnis dafür, dass wir für eine genauere Betrachtung, welche ggfs. zusätzlichen Belange konkret betroffen sind, mehr Zeit und detaillierte Informationen benötigen.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn uns die zuständigen Projektingenieure der DB Netz AG die Kreuzungsbauwerke insbesondere im Bereich des Hülgelheimer Knotens in einer Technikerrunde vollständig und in der nötigen technischen Tiefe erläutern könnten. Wir würden nach heutigem Planungsstand im August eine sol-

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

che Technikerrunde begrüßen, damit die Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes als Hauptorgan mit den für eine Stellungnahme nötigen Informationen versorgt werden kann.

Idealerweise erfolgt dann eine umfassende Stellungnahme des Gemeindeverwaltungsverbandes Müllheim – Badenweiler - mit Mandat der Verbandsversammlung als Hauptorgan - noch vor Beginn des formellen Verfahrens.“

Stellungnahme hierzu:

Die Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler angesprochenen Vorstellungen / Abstimmungen der Planungen werden begrüßt. Es ist im Interesse des Vorhabens eine für alle Beteiligten möglichst tragbare Lösung zu erhalten.

## 2.9 Sonstige Themenpunkte

- entfällt -

## 3 Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Durchführung der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 8.4 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:

- Hauptanliegen im PfA 8.4 ist der sorgsame Umgang mit den Belangen der Landwirtschaft (u.a. Deponie-/Ausgleichsflächen soweit möglich nicht auf landwirtschaftlichen Flächen, Umfang der Flächeninanspruchnahme). Es liegen hier sehr hochwertige Böden vor. Es wird gewünscht, dass die diesbezügliche Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Landwirtschaft intensiv geführt wird.
- Aufrechterhaltung der Wege-/Querungsbeziehungen während und nach der Bauzeit
- Sicherstellung bzw. Aufrechterhaltung des Beregnungsnetzes für die landwirtschaftliche Nutzung
- Baustraßen- und Aushubmassenkonzept mit geringstmöglichen Eingriffen auf Mensch und Landwirtschaft

---

**Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen - Müllheim, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**  
Strecke 4280 NBS-km 216,897 – NBS-km 235,780, Strecke 4000 Rtb/ABS-km 231,200 – Rtb/ABS-km 235,780

- Bedarf der Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG)
- Dem von verschiedenen Seiten vorgetragenen Wunsch, den Umfang der Gleisanlagen im Knoten Hülbelheim zu verringern und den weiteren Streckenverlauf der beiden neuen ABS-Gleise bis Auggen in eine Tieflage zu bringen, kann nicht entsprochen werden. Hierzu gab es bereits im Rahmen des Projektbeirats umfangreiche Untersuchungen, die belastbar zu dem Ergebnis gekommen sind, dass die jetzt vorgelegten und zu beantragenden Planungen vorzugswürdig sind. Der Prozess hierzu wird innerhalb der Planfeststellungsunterlage im Kontext Variantenuntersuchungen erläuternd dargestellt werden.

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.