
Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel



Planfeststellungsabschnitt 8.3 Bad Krozingen

Nur zur Information

Anhang 5

Ergebnisse aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Abschlussbericht

Vorhabensbezeichnung: **Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe – Basel**
Streckennummer/Strecke: 4280 Karlsruhe – Basel

Planungsabschnitt: Planfeststellungsabschnitt 8.3
NBS-km (NBS): 212,875 – 216,897 (Strecke 4280)

DB Netz AG

**Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe**

Karlsruhe, im Juni 2016

**Bearbeitet im Auftrag der
DB Netz AG:
Ingenieurgesellschaft
Schüßler-Plan / Sweco
c/o Sweco GmbH
Hanauer Landstraße 135 - 137
60314 Frankfurt**

Karlsruhe, im Juni 2016

Inhaltsverzeichnis zu den Ergebnissen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung PfA 8.3 Bad Krozingen

1	Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.3	3
2	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	4
2.1	Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Informationsveranstaltung vom 10.05.2016	5
2.2	Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Einzelpersonen	16
2.3	Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Ortsverwaltung Hausen	17
2.4	Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Bürgerinitiative MUT	23
2.5	Nachträglich schriftlich formulierte Stellungnahmen des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes e.V. (BLHV)	37
2.6	Sonstige Themenpunkte	41
3	Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	41

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

1 Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.3

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 hinwirken soll, 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 frühen Öffentlichkeitsbeteiligung stehen seit April 2016 im Internet zur Verfügung. Bei dem Baudezernat Bad Krozingen konnten die Unterlagen zudem einen Monat lang eingesehen werden.

Im Anschluss an die im Zuge der Unterrichtung der Öffentlichkeit vorgenommene Auslegung der Unterlagen erfolgte am 10.05.2016 eine öffentliche Informationsveranstaltung, innerhalb derer die Planung vorgestellt wurde und es des Weiteren möglich war, Fragen zu stellen sowie Anmerkungen und Anregungen zu äußern.

Die Ergebnisse der durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden für die betroffene Öffentlichkeit in der vorliegenden Unterlage zusammengefasst. Neben der Darstellung innerhalb der Planfeststellungsunterlage erfolgt die Veröffentlichung dieses Berichtes auch im Internet (<http://www.karlsruhe-basel.de>) und beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald.

Unter Berücksichtigung der hier dargestellten Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Planung fertig gestellt 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

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

die Planungen zu erheben. Stellungnahmen und Beiträge, die im Stadium der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert werden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren einzureichen. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt dies nicht.

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 (ggf.) bei den Planungen zum PfA 8.3 zu berücksichtigen und deshalb in den Planfestungsunterlagen mit aufzunehmen.

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

- Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Informationsveranstaltung vom 10.05.2016 (Kapitel 2.1)
- Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Einzelpersonen (Kapitel 2.2)
- Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Ortsverwaltung Hausen (Kapitel 2.3)
- Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Bürgerinitiative MUT (Kapitel 2.4)
- Sonstiges (Kapitel 2.5)

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

2.1 Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Informationsveranstaltung vom 10.05.2016Baustelleneinrichtung, vorübergehende Flächeninanspruchnahme

Es besteht Erläuterungsbedarf zu der Flächeninanspruchnahme während der Baumaßnahme insgesamt und im PfA 8.3 im Speziellen.

Hierzu wird seitens der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass während der Baumaßnahme ein erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf insbesondere 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 Planfeststellungsunterlagen ist der Umfang der Baufeldflächen in den Lageplänen entsprechend gekennzeichnet. Die Baufeldbreite beträgt in etwa 80-150 m. Dies beinhaltet auch die Zwischenlagerflächen für den Aushub. Nachdem die Bauwerke der Tieflage errichtet wurden, werden diese rückseitig wiederverfüllt, verbleibende Massen 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.

Umgang mit Oberboden bzw. Humus

Hinsichtlich der Fragestellung wie mit der obersten Bodenschicht Humus umgegangen wird, weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass der Oberboden bzw. Humus grundsätzlich separat gelagert und einer Wiederverwendung zugeführt wird. Es besteht die Möglichkeit das Bodenmaterial entweder direkt vor Ort bei Rekultivierungsmaßnahmen wieder einzubauen oder an anderer Stelle einer Nutzung zuzuführen. Dabei ist ein Bodengutachter eingeschaltet, der das Bodenmaterial bezüglich eventuell vorhandener geogener Vorbelastungen entsprechend untersucht.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen durch die baulichen Anlagen der NBS

Seitens eines landwirtschaftlichen Vertreters wird die Sorge geäußert, dass die erforderlichen Flächen der Bahn zur Verfügung gestellt werden müssen und ab dem Moment, in dem die Bahn die Flurneuordnung anordnet und es keinen Widerspruch gibt, der Besitz den Landwirten entzogen wäre. Kein Landwirt könnte dann klagen, weil die Fläche entzogen ist. Das müsste vor der Planfeststellung geklärt sein, so dass alle damit einverstanden sind. In der Planfeststellung müssten alle Punkte so geregelt werden, dass den Landwirten keine unzumutbaren Nachteile entstehen. Auch die notwendige Grundstücksinanspruchnahme sollte im Vorab geregelt werden.

Hierzu ist anzumerken, dass die konkrete Flächeninanspruchnahme der baulichen Anlage den Lageplänen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung entnommen werden kann. Innerhalb der Planfeststellungsunterlagen wird in den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis die Betroffenheiten für jedes Grundstück einzeln aufgeführt. Dies bildet dann auch die Basis für das Flurneuordnungsverfahren, dessen Inhalt und Ziel gerade die Vermeidung bzw. Minimierung landwirtschaftlicher Nachteile ist. Eine Vorabregelung ist aufgrund des auch rechtlich vorgegebenen Prozesses nicht möglich, was jedoch nicht heißt, dass die landwirtschaftlichen Belange nicht berücksichtigt würden. Fakt ist, dass letztendlich die Infrastrukturmaßnahme NBS einen Flächenverbrauch aufweist, der insbesondere auch landwirtschaftliche Flächen betrifft.

Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen durch Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen

Es wird Informationsbedarf zu der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch landschaftspflegerische Ausgleichs- sowie zu Kompensationsmaßnahmen gesehen.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass der Umweltplaner darauf sensibilisiert ist, landwirtschaftliche Flächen bei der Inanspruchnahme von landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen auf das notwendige Maß zu reduzieren. Aufgrund seiner Tätigkeit im bisherigen Planfeststellungsabschnitt 8.3

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

ist ihm die Situation bereits bekannt. Es besteht dabei aber auch die Verpflichtung die Eingriffe in den Naturraum zum Teil direkt vor Ort auszugleichen, wodurch eine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch LBP-Maßnahmen trassennah nicht vermieden werden kann. Konkretere Informationen liegen erst im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen vor, da sich die Umweltplanung derzeit noch in Bearbeitung befindet und erst unmittelbar vor Einreichung der Planfeststellungsunterlagen fertiggestellt sein wird.

Umfang und Lage der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen

Bezüglich der Frage zu Umfang und Lage landschaftspflegerischer Ausgleichsmaßnahmen muss seitens der Vorhabenträgerin auf die noch laufende Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans verwiesen werden. Ergänzend wird hierzu erläutert, dass auch sogenannte trassenferne Maßnahmen in Bereichen, an denen ohnehin naturfachlicher Verbesserungsbedarf gesehen wird, oder Maßnahmen an Gewässern berücksichtigt und geplant werden, so dass die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen reduziert werden kann. Ein Beispiel für solche trassenfernen Maßnahmen ist die Aufwertung eines Gewässersystems durch Gestaltung von Gewässerrandstreifen oder/und die Verbesserung der Gewässerdurchgängigkeit im Bereich von Rohrdurchlässen, wobei das Gewässersystem innerhalb der betroffenen Region aber nicht unmittelbar im Trassenbereich liegt.

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 Zufuhr ggf. auf anderem Wege sichergestellt sein. Die Zufuhr sollte nicht auf der ganzen Strecke gesperrt werden.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

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

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass es auch für die Bauzeit entsprechende Abstimmung geben wird, um die Beeinträchtigung zu minimieren und die Funktionalität der Bewässerungssysteme aufrecht zu erhalten. Wenn die Aufteilung der Bauphasenplanung feststeht, können weitere Konkretisierungen vorgenommen werden. Dies wird dann auch Gegenstand des Arbeitskreises Landwirtschaft sein. In diesem Zusammenhang werden auch das Erfordernis von Berechnungen des Beregnungsnetzes erörtert werden.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das veränderte Beregnungsnetz nicht planfestgestellt wird, jedoch in der Planfeststellungsunterlage als zu berücksichtigende Bestandsanlage dargestellt ist. Es ist ausreichend Zeit dieses Thema zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren innerhalb des Arbeitskreises Landwirtschaft zu erörtern. Die Bahn geht im StA 8 davon aus, dass je Verfahren/Abschnitt vier Jahre (Erfahrungswert) ab Einreichung beim EBA bis zum Planfeststellungsbeschluss anzusetzen sind.

Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Feldwegenetzes

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

Im Rahmen des geplanten Flurneuordnungsverfahrens werden auch erforderliche Anpassungen des Feldwegenetzes geklärt. Während der Bauzeit wird bezüglich der querenden Wege darauf geachtet, dass zu keinem Zeitpunkt alle auf einmal gesperrt werden, so dass immer eine Querung genutzt werden kann. Öffentliche Verkehrswege werden soweit möglich aufrecht erhalten. Die L120 wird im Zuge der Baumaßnahme temporär verlegt.

Einrichtung bzw. Wiederaufnahme des Arbeitskreises Landwirtschaft

Auf die Fragestellung zu welchem Zeitpunkt der Arbeitskreis Landwirtschaft die Abstimmungen wieder aufnimmt, wird seitens der Vorhabenträgerin er-

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897**

läutert, dass der Arbeitskreis Landwirtschaft (AK Landwirtschaft) parallel zum weiteren Planungsprozess wieder aktiviert wird.

Durchführung des geplanten Flurneuordnungsverfahrens

Es wird vorgetragen, dass die Thematik der Flurneuordnung (geplantes Flurneuordnungsverfahren) möglichst kurzfristig angegangen werden sollte.

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 FlurbG angesehen werden muss. Mit der Durchführung der Flurneuordnung 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 8.3 entstehen, zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin strebt an, im Flurneuordnungsgebiet ausreichend Land zu erwerben, damit die wertgleiche Abfindung mit Ersatzland in der Flurneuordnung sichergestellt wird. Die Anordnung der Flurbereinigung obliegt dem Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 - Landesamt für Flurneuordnung. Das Landesamt für Flurneuordnung 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 Flurneuordnung wird dabei auch über die abschnittsweise Durchführung sowie den zeitlichen Ablauf eines solchen Verfahrens entschieden.

Entschädigungen für landwirtschaftliche Flächen

Zu der Fragestellung der Entschädigung für landwirtschaftliche Flächen wird erläutert, dass 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

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Flächentausch minimiert werden. Für darüber hinausgehende Entschädigungen wird die Vorhabenträgerin auf die Betroffenen zukommen. Es gilt dabei der Grundsatz der Gleichbehandlung. Eine konkrete Aussage zu Grundstückspreisen kann hier in diesem Rahmen nicht erfolgen, da es hierbei auch auf die spezifischen Eigenschaften der jeweiligen Fläche ankommt.

Der Landschaftserhaltungsverband weist darauf hin, dass grundsätzlich die Eigentümer und nicht die Pächter entschädigungsberechtigt sind. In diesem Zusammenhang bietet der Landschaftserhaltungsverband im Hinblick auf die Ausgleichsflächen seine Zusammenarbeit mit der Vorhabenträgerin an.

Anfall von Erdmassen und Transportwege

Es besteht Informationsbedarf zu den anfallenden Mengen an Aushub. Für den Fall, dass die Transporte per LKW vorgesehen sind, ergibt sich die Fragestellung wie viele LKW über die Feldwege und durch Schlatt fahren werden.

Hierzu wird von der Vorhabenträgerin dargestellt, dass für die gesamte Tief- lage südlich des Mengener Tunnels in den PfA 8.2 bis 8.4 voraussichtlich ein Massenüberschuss in der Größenordnung von ca. 1-2 Mio. Kubikmeter anfällt. Zusätzlich wird eine Wiederverwertung von Massen vor Ort ohne große Transportwege möglich sein. Regelungen hierzu werden im die Planfeststellungsabschnitte übergreifenden Bodenverwertungskonzept festgelegt. Erste Abstimmungstermine mit den zuständigen Behörden wurden hierzu bereits geführt. Die LKW, die die abzutransportierenden Massen befördern, werden nicht durch die Ortschaften geführt, sondern daran vorbei. Die Fahrroute hängt dabei von der Richtung der Massenverbringung ab. Die Verkehrsführung wird auf der L120 und auf Kreisstraßen so erfolgen, dass Ortsdurchfahrten nach Möglichkeit vermieden werden. Eine detaillierte Angabe, wie viele LKW auf welchen Wegen fahren werden, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Zur Erreichung des Baufeldes ist in besonderen Situationen, z.B. Transport von Baugeräten in den Bereich zwischen Neumagen und Möhlin, auch Baustellenverkehr in geringem Umfang zeitlich punktuell durch Ortschaften erforderlich. In den Planfeststellungsunterlagen werden

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

aber auch diese Wege – auch wenn dort keine Massentransporte stattfinden – als Baustraßen ausgewiesen.

Schalltechnische Randbedingungen zum Schallschutzkonzept und Zuggeschwindigkeiten im PfA 8.3

Es wird seitens der BI MUT die Frage aufgeworfen, welche Parameter bei der Berechnung der Schallauswirkungen eingeflossen sind (z.B. Verzicht auf BÜG, Verzicht auf Schienenbonus, Schienenstegdämpfer).

Der BI MUT liegt ein Schallgutachten des Ingenieurbüros Fritz vor, in dem das BÜG, Schienenstegdämpfer, etc. enthalten seien. Für Buggingen, Hügelheim und Heitersheim sei nun aber ohne Schienenstegdämpfer gerechnet worden. Sollte das BÜG und Schienenstegdämpfer und Schienenbonus in Hügelheim auch nicht angesetzt werden, würde dies höhere Lärmschutzwände erfordern. Außerdem seien die PfA 8.3 und 8.4 gleich zu behandeln, was die Themen BÜG und Schienenstegdämpfer angeht.

Des Weiteren schließen sich Fragen zur Geschwindigkeit der Güterzüge sowie zum Betriebskonzept für Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr an.

Seitens der Vorhabenträgerin wird ausgeführt, dass alle Güterzüge zwischen Karlsruhe und Basel mit maximalen Geschwindigkeiten von 100 km/h bzw. 120 km/h verkehren werden. Höhere Geschwindigkeiten für Güterzüge sind auf absehbare Zeit langfristig aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar. Im Hinblick auf die Lebensdauer einer Infrastrukturanlage wie der Neubaustrecke von ca. 150 Jahren in Verbindung mit einer heute nicht näher beschreibbaren möglichen Verkehrsentwicklung beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit $V=160\text{km/h}$.

Im PfA 8.3 ist entsprechend dem Betriebskonzept ausschließlich Güterverkehr vorgesehen.

Aufgrund der im Projektbeirat getroffenen Festlegung, den PfA 8.3 in einer Tieflage mit 2 Landschaftsbrücken zu errichten, ergibt sich in Kombination mit absorbierenden Wandauskleidungen in bestimmten Bereichen des Trogs eine deutliche Schallreduzierung gegenüber der ursprünglichen Planung im

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

PfA 8.3. Die Übernahme der Schallschutzfunktion durch die bauliche Ausbildung der Tieflage vermeidet das Erfordernis von Schallschutzwänden oberhalb des Geländes, so dass auch das Ziel des Schutzes des Landschaftsbildes erreicht wird.

Entsprechend der Variante IVb der Kernforderung 4, die die Grundlage für die Entscheidung des Projektbeirats bildete, wurden folgende Parameter zu Grunde gelegt:

- Keine Anwendung des besonders überwachten Gleises (BüG)
- Vollschutz (keine passiven Schallschutzmaßnahmen)

Aufgrund der zwischenzeitlich anzuwendenden neuen Schall 03 ist in den schalltechnischen Untersuchungen zum PfA 8.3 der Schienenbonus entfallen. Der Anteil gussklotzgebremsten Wagenmaterials beträgt 20% (Berücksichtigung Anteil alten Wagenmaterials).

Zur Erreichung der vorgenannten Anforderungen werden als aktive Schallschutzmaßnahme folgende Wandbereiche des Trogs absorbierend ausgeführt:

- km 212,875 bis km 213,296 421 m westliche Seite
(Planfeststellungsgrenze bis 1. Landschaftsbrücke
wird in PfA 8.2 nach Norden fortgesetzt)
- km 213,950 bis km 214,580 630 m westliche Seite

Weitere aktive Schallschutzmaßnahmen sind innerhalb des Schallschutzkonzeptes für den PfA 8.3 nicht erforderlich.

Passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Schalltechnische Randbedingungen zum Schallschutzkonzept im PfA 8.3

Seitens der BI MUT wird die Notwendigkeit von Messstellen erfragt. Grund hierfür ist der Wunsch nach einer Kontrolle des Schallschutzes nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der NBS und Überprüfung der Bauwerke in Bezug auf den Schallschutz nach Fertigstellung.

Die Vorhabenträgerin nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Die objektive Feststellung des erforderlichen Schallschutzes ist die Berechnung auf Basis der gültigen Berechnungsmodelle und dazugehörigen Parameter. Sowohl die Zugzahlen als auch die Zugparameter haben hierauf Einfluss.

Der Gesetzgeber schreibt der Vorhabenträgerin verbindlich vor, dass die Dimensionierung des Schallschutzes grundsätzlich über Berechnungen zu erfolgen hat. Messungen sind nicht geeignet und auch nicht vorgesehen. Durch die Berechnung der Schallimmissionen wird eine objektive, von individuellen Einflüssen unabhängige Beurteilung ermöglicht. Etwaige Abweichungen von der zugrunde gelegten Prognose sind im Rahmen des § 75 Abs. 2 Satz 2-4 VwVfG zu berücksichtigen.

Zudem wird durch das Eisenbahn-Bundesamt überprüft, ob die baulichen Maßnahmen so wie geplant und genehmigt umgesetzt wurden.

Berücksichtigung von Überschwemmungsgebieten (Bereiche HQ 100)

Es wird seitens der Gemeinde Bad Krozingen die Situation zu den neuen Hochwassergefahrenkarten und den Umgang hiermit angesprochen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die geplante Freispiegelerhöhung von Neumagen/Möhlin in 2017/18 hingewiesen.

Hierzu führt die Vorhabenträgerin aus, dass die Klärung der Hochwasserschutzmaßnahmen sich nach wie vor in der Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg bzw. dem Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald bzw. dem Land Baden-Württemberg befindet. Dabei ist offen, ob die entsprechenden Sicherungsmaßnahmen trassenfern an den Gewässern oder trassennah an der Trasse selbst erfolgen müssen.

Mögliche Beeinträchtigungen des Grundwassers sowie der Brunnen für die Beregnungsnetze

Zu der Fragestellung der Beeinträchtigung von Grundwasser wird seitens der Vorhabenträgerin erläutert, dass im Bereich Mengener Tunnel sowie Hausen bis Schlatt die Strecke zum Teil im Grundwasser zu liegen kommt. Dies ist auch der Grund für die Errichtung von Trogbauwerken im Bereich

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

der Tieflage. Der Bodengutachter hat keine negativen Beeinträchtigungen feststellen können. Es sind nach gegenwärtigem Planungsstand keine dauerhaften Beeinträchtigungen für den Grundwasserstand zu erwarten.

Wie mit den Höchstwasserständen während der Bauphase umzugehen ist, wird derzeit von den Bauwerksplanern betrachtet. In diesem Zusammenhang sind im weiteren Planungsverlauf auch Abstimmungen mit dem Versorger für die Grundwassergewinnungsanlagen Hausen erforderlich, da auch das hierzu gehörige Wasserschutzgebiet betroffen ist.

Zwischenzeitlich hat sich im Nachgang an die Informationsveranstaltung am 10.05.2016 geklärt, dass die Trogbauwerke mit Unterwasserbeton hergestellt werden. Insofern sind Auswirkungen auf die Brunnen bzw. Pumpen der Beregnungsnetze durch partielle Grundwasserabsenkung nicht zu befürchten. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass bei der Planung auch Einflüsse auf Oberflächengewässer sowohl technisch als auch naturschutzfachlich berücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang lädt die Vorhabenträgerin dazu ein, das Info-Center in Rastatt (Tunnel Rastatt mit Trog Nord/Süd) zu besuchen. Hier wird über den Bau eines Trogbauwerkes informiert, so dass man sich - auch wenn keine 100%ige Vergleichbarkeit zum PfA 8.3 vorliegt – einen Überblick über eine derartige Baumaßnahme verschaffen kann.

Berücksichtigung kreuzender Abwasserleitungen des Abwasserzweckverbandes Staufener Bucht

Ein Vertreter des Abwasserzweckverbandes Staufener Bucht weist auf seine im Bereich des PfA 8.2 und 8.3 verlaufenden Abwasserkanäle hin und bittet um frühzeitige Einbindung/Abstimmung zwecks Art und Weise der Anpassung dieser Leitungen.

Beide Leitungen sind aus den bisherigen Planfeststellungsverfahren PfA 8.2 und 8.3 bekannt. Im PfA 8.2 kann der dortige Kanal in Lage und Höhen unverändert beibehalten werden, da die NBS noch nicht in Tieflage verläuft. Im Bereich der Landschaftsbrücke Neumagen/Möhlin gibt es bereits Lösungsvorschläge zur Führung des dortigen Kanalbauwerks. Hierzu wird die Vor-

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897**

habenträgerin auf den Abwasserzweckverband zugehen um eine Lösung zu finden. Ein Fachplaner für Leitungskreuzungen ist bereits hinzugezogen und die Planungen sind schon entsprechend fortgeschritten.

Berücksichtigung von Radwegeverbindungen im Bereich des PfA 8.3

Es wird seitens der Gemeinde Bad Krozingen die Situation zu den Radwegeverbindungen in den Relationen Schlatt - Feldkirch sowie Schlatt – Bremgarten angesprochen.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass, wenn die Trasse Verkehrsverbindungen mit Radwegen kreuzt, diese auch entsprechend überführt werden. Wie sich das im Einzelnen verhält, wenn ein Radweg bisher nur geplant ist, muss man genauer betrachten.

Hierzu wird die Gemeinde Bad Krozingen die Planung des Radweges Schlatt – Bremgarten der Vorhabenträgerin zur weiteren Abstimmung vorlegen.

Des Weiteren entsteht die Frage, ob durch die Unterbrechung der Gemeindeverbindungsstraße Tunsel – Feldkirch (Neue Führung über die Verbindungskurve Schlatt) auch die Radwegeverbindung Tunsel - Feldkirch unterbrochen wird.

Seitens der Vorhabenträgerin wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Radfahrerführung Tunsel – Feldkirch mit Hilfe der Verbindung über die Straßenüberführung der K 4935 über die NBS erhalten bleibt.

Rettungskonzept der Neubaustrecke

Es wird seitens der Gemeinde Bad Krozingen nach dem Rettungskonzept bei den Landschaftsbrücken gefragt. Diese Unterführungen haben eine Länge von weniger als 500 m, wobei ein Tunnel definitionsgemäß entsprechend dem zuständigen Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes erst ab 500 m beginnt. Dies wird von der Gemeinde Bad Krozingen für die Feuerwehr als problematisch eingeschätzt.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass entsprechende Gespräche mit der Feuerwehr stattfinden werden, wobei Verhältnismäßigkeit und Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen zu betrachten sind. Ein entsprechendes Rettungskonzept wird entwickelt.

2.2 Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Einzelpersonen**Verknüpfungen zwischen Neubaustrecke und Rheintalbahn**Formulierte Anregung:

Es ist sehr bedenklich, dass die Verknüpfung zwischen Bestandsstrecke und Neubaustrecke in Riegel nach der Bauphase zurückgebaut werden soll, d.h. dass zwischen Schliengen und Offenburg keine Umleitung möglich ist

- bei Streckensperrungen (fast wöchentlich)
- bei Bauarbeiten

Es fehlt dadurch die Flexibilität, die bei der Bahn leider auch schon heute Mangelware ist.

Stellungnahme hierzu:

Die Anregung ist nachvollziehbar, es ergibt sich jedoch aus den betrieblichen und verkehrlichen Belangen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Notwendigkeit diese Verbindungsspanne dauerhaft aufrecht zu erhalten. Betriebliche Unregelmäßigkeiten können in der Regel durch Gleiswechselbetrieb flexibel gehandhabt werden. Hierzu werden in regelmäßigen Abständen Weichenverbindungen zwischen den beiden Gleisen vorgesehen.

Grundsätzlich betrifft diese Thematik nicht den PfA 8.3 sondern den PfA 8.0. Insofern wird auf das ausstehende Planfeststellungsverfahren im PfA 8.0 bzw. die dazu im Vorlauf ebenfalls stattfindende frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

2.3 Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Ortsverwaltung HausenFormulierte Anregung / Forderung:

Beim Bau der Bürgertrasse fallen erhebliche abgetragene Erdmassen an, über deren sinnvolle Verwendung es zahlreiche Optionen gibt. Im Interesse der Raumschaft ist eine ortsnahe Wiederverwertung sinnvoll, um die Zahl evtl. erforderlicher LKW-Fahrten für die Zu- und Abfahrt des Materials zu minimieren.

Stellungnahme hierzu:

Für die gesamte Tieflage fällt südlich des Mengener Tunnels in den PfA 8.2 bis 8.4 ein Massenüberschuss in der Größenordnung von ca. 1-2 Mio. Kubikmeter an. Zusätzlich wird eine Wiederverwertung von Massen vor Ort ohne große Transportwege möglich sein. Regelungen hierzu werden im die Planfeststellungsabschnitte übergreifenden Bodenverwertungskonzept festgelegt. Erste Abstimmungstermine mit den zuständigen Behörden wurden hierzu bereits geführt. Die LKW, die die abzutransportierenden Massen befördern, werden nicht durch die Ortschaften geführt, sondern daran vorbei. Die Fahrroute hängt dabei von der Richtung der Massenverbringung ab. Die Verkehrsführung wird auf der L120 und auf Kreisstraßen so erfolgen, dass Ortsdurchfahrten nach Möglichkeit vermieden werden. Eine detaillierte Angabe, wie viele LKW auf welchen Wegen fahren werden, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Zur Erreichung des Baufeldes ist in besonderen Situationen, z.B. Transport von Baugeräten in den Bereich zwischen Neumagen und Möhlin, auch Baustellenverkehr in geringem Umfang zeitlich punktuell durch Ortschaften erforderlich. In den Planfeststellungsunterlagen werden aber auch diese Wege – auch wenn dort keine Massentransporte stattfinden – als Baustraßen ausgewiesen.

Formulierte Anregung / Forderung:

Die An- und Abfahrt von Baustellenfahrzeugen muss so geregelt werden, dass diese Zuwegung auf keinen Fall durch Ortschaften führen. Zum Wohle

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

unserer Bürger darf es dadurch nicht zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung durch Abgase, Lärm oder Feinstaub kommen. Es ist davon abzusehen, dass der Baustellenverkehr durch unsere Ortschaft Hausen geführt wird. Die Straßen führen größtenteils durch Wohngebiete, deren Anwohner nicht zusätzlich belastet werden dürfen, z.B. „Falkensteinerstraße“ oder „Tunibergstraße“, als Verlängerung des Kanalweges. Die Straße „Am Mengener Weg“ führt direkt an unserer Halle und am Sportgelände vorbei, dort halten sich viele Kinder auf um den Freizeitmöglichkeiten nach zu gehen.

Stellungnahme hierzu:

Die LKW, die die abzutransportierenden Massen befördern, werden nicht durch die Ortschaften geführt, sondern daran vorbei. Die Fahrrou-te hängt dabei von der Richtung der Massenverbringung ab. Die Ver-kehrsführung wird auf der L120 und auf Kreisstraßen so erfolgen, dass Ortsdurchfahrten nach Möglichkeit generell vermieden werden. Eine detaillierte Angabe, wie viele LKW auf welchen Wegen fahren werden, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Dies ist u.a. abhängig vom Bauphasenkonzept des späteren Bauunternehmers, der die Bau-maßnahme umsetzt. Zur Erreichung des Baufeldes ist in besonderen Situationen, z.B. Transport von Baugeräten in den Bereich zwischen Neumagen und Möhlin, auch Baustellenverkehr in (sehr) geringem Um-fang zeitlich punktuell durch Ortschaften erforderlich. In den Planfest-stellungsunterlagen werden aber auch diese Wege – auch wenn dort keine Massentransporte stattfinden – als Baustraßen ausgewiesen.

Die besonders sensible Situation im Bereich Falkensteiner Straße und Tunibergstraße im Ortsteil Hausen wird zur Kenntnis genommen und in den weiteren Überlegungen zum Baustraßenkonzept berücksichtigt. Die Nutzung der Straße „Am Mengener Weg“ für Baustellenverkehre kann ausgeschlossen werden.

Formulierte Anregung / Forderung:

Die Baumaßnahmen müssen zu den üblichen Tageszeiten stattfinden, zu den Nachtzeiten sind die üblichen Lärmschutzrichtlinien zu berücksichtigen.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Stellungnahme hierzu:

Die Anforderung bzw. Forderung ist sinnvoll und wird entsprechend berücksichtigt. Grundsätzlich sind die gesetzlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz, insbesondere die AVV-Baulärm und die 32. BIm-SchV einzuhalten. Die Vorhabenträgerin wird den ausführenden Unternehmen die Einhaltung dieser Bestimmungen im Vertrag auferlegen. Wie weit sich hieraus im konkreten Einzelfall bestimmte Maßnahmen an der Baustelle ergeben, ist im Zuge der Baudurchführung zu klären. Die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften der AVV-Baulärm ist eine allgemeine Verwaltungsaufgabe der zuständigen Behörden und wird von diesen wahrgenommen.

Sollten Arbeiten während des Nachtzeitraums im Einzelfall erforderlich werden, würden diese im Einzelfall bei der zuständigen Behörde beantragt.

Formulierte Anregung / Forderung:

Im Vorfeld ist ein Baustelleneinrichtungskonzept zu entwickeln, welches den Baustellenverkehr außerhalb von bewohnten Ortschaften regelt.

Stellungnahme hierzu:

An dieser Stelle wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen, in dem dargestellt wurde, dass insbesondere Massentransporte ortsfern erfolgen.

Ergänzend ist hier anzumerken, dass Details zur Durchführung des Baustellenverkehrs erst nach Vergabe der Maßnahme an die Baufirmen festgelegt werden können, wenn deren Bauablaufplan feststeht.

Formulierte Anregung / Forderung:

Ebenso ist im Vorfeld eine Bestandsaufnahme der bestehenden Straßen / landwirtschaftlichen Wege anzufertigen.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Stellungnahme hierzu:

Die Anregung wird aufgegriffen. Es ist vorgesehen, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dabei werden die im Einwirkungsbereich der Bautätigkeiten liegenden Anlagen erfasst und der jeweilige bautechnische Zustand dokumentiert. So kann auf Veränderungen und Beeinträchtigungen 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. Soweit von der Durchführung der Baumaßnahmen Einrichtungen der Gemeinde betroffen sind, wird diese rechtzeitig informiert. Etwaige Auswirkungen auf den Gemeingebrauch der öffentlichen Straßen wird die Vorhabenträgerin rechtzeitig mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abstimmen.

Formulierte Anregung / Forderung:

Die Zwischenlagerung von Erdmassen sollte nur kurzzeitig erforderlich sein, für eine langfristige Deponierung müssen Lagerorte zur Verfügung stehen, die landwirtschaftlich nicht genutzt werden. Wertvolle landwirtschaftliche Flächen sind auch in der Bauphase unbedingt zu schützen, nur die unbedingte Bereitstellungsfläche ist zu nutzen.

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. Die Baufeldbreite beträgt in etwa 80-150 m. Dies beinhaltet auch die Zwischenlagerflächen für den Aushub. Nachdem die Bauwerke der Tieflage errichtet worden sind, werden diese rückseitig wiederverfüllt, verbleibende Massen werden abtransportiert. Dabei können diese zum Teil an anderer Stelle für das Projekt wiederverwendet oder

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

veräußert werden. Für die Aushubmassen, die nicht zu verwenden sind, werden im Rahmen des Bodenverwertungskonzeptes ebenfalls entsprechende Lösungen erarbeitet.

Formulierte Anregung / Forderung:

Für den Transport von Erdmassen ist auch die Installation von Förderanlagen ins Auge zu fassen.

Stellungnahme hierzu:

Die Anregung/Forderung den Einsatz von Förderanlagen vorzusehen, wird im Rahmen des Bodenverwertungs- bzw. des Baulogistikkonzeptes geprüft werden, das abschnittsübergreifend gesamthaft für die Tief- lage der NBS vom Mengener Tunnel bis Hülgelheim erstellt wird. Ob ein derartiger Einsatz sinnvoll ist, ist abhängig von den konkreten Transportwegen und den Anforderung der Massenbewegungen.

Formulierte Anregung / Forderung:

Baustraßenkonzept und Aushubdeponierung sind auch mit den Landwirten zu diskutieren und abzustimmen.

Stellungnahme hierzu:

Der Anregung / Forderung wird insoweit nachgekommen, dass es auch für die Bauzeit entsprechende Abstimmung geben wird, um die Beeinträchtigung zu minimieren und die Funktionalität der Landwirtschaft aufrecht zu erhalten. Wenn die Aufteilung der Bauphasenplanung feststeht, können weitere Konkretisierungen vorgenommen werden. Dies wird dann auch Gegenstand des Arbeitskreises Landwirtschaft zu einem späteren Zeitpunkt sein.

Formulierte Anregung / Forderung:

Im Vorfeld müssen Fragen der Flurneueordnung sowie des landwirtschaftlichen Wege- und Beregnungsnetzes geklärt werden.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Stellungnahme hierzu:

In Ergänzung zum Planfeststellungsverfahren soll ein Flurbereinigungsverfahren nach § 87 Flurbereinigungs-gesetz (FlurbG) durchgeführt werden. Es liegt ein Flächenbedarf vor, der als eine Inanspruchnahme ländlicher Grundstücke in großem Umfang im Sinn des § 87 Abs. 1 FlurbG angesehen werden muss. Mit der Durchführung der Flurneuordnung 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 8.3 entstehen, zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin strebt an, im Flurneuordnungsgebiet ausreichend Land zu erwerben, damit die wertgleiche Abfindung mit Ersatzland in der Flurneuordnung sichergestellt wird. Die Anordnung der Flurbereinigung obliegt dem Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 - Landesamt für Flurneuordnung. Das Landesamt für Flurneuordnung 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 Flurneuordnung wird dabei auch über die abschnittsweise Durchführung sowie den zeitlichen Ablauf eines solchen Verfahrens entschieden.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das veränderte Beregnungsnetz nicht planfestgestellt wird, jedoch in der Planfeststellungsunterlage als zu berücksichtigende Bestandsanlage dargestellt ist. Es ist vorgesehen, dieses Thema zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren innerhalb des Arbeitskreises Landwirtschaft zu erörtern.

Formulierte Anregung / Forderung:

Auch während den Baumaßnahmen muss eine sichere Verkehrsanbindung von Hausen nach Biengen und Bad Krozingen gewährleistet sein. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch für Fahrradfahrer und Fußgänger. Viele Schüler/innen nutzen das Fahrrad um nach Bad Krozingen zur

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Schule zu fahren, ein sicherer Fahrradweg ohne größere Umwege ist dazu unumgänglich. Die Verbindung nach Bad Krozingen ist auch zum Erreichen des Bahnhofes, des Arbeitsplatzes und der Einkaufsmöglichkeiten in Bad Krozingen unumgänglich.

Stellungnahme hierzu:

Die formulierte Anregung/Forderung wird im Rahmen der Bauphasenplanung- bzw. des Baulogistikkonzeptes berücksichtigt.

Formulierte Anregung / Forderung:

In Bezug auf die Möhlin und den Neumagen darf es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation für Bad Krozingen Hausen geben. Aufgrund der Baumaßnahmen und des Neubaus von Gleis 3 und 4 ist eine Verschlechterung der Hochwassersituation in Hausen nicht akzeptabel, dies muss mit geplant und evtl. Maßnahmen frühzeitig umgesetzt werden.

Stellungnahme hierzu:

Hinsichtlich der formulierten Anforderung ist festzustellen, dass die Klärung der Hochwasserschutzmaßnahmen sich nach wie vor in der Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg bzw. dem Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald bzw. dem Land Baden-Württemberg befindet.

Für die Möhlin als Gewässer I. Ordnung im Bereich Hausen liegt der Hochwasserschutz im Verantwortungsbereich des Regierungspräsidiums Freiburg. Dort werden die Planungen zum Hochwasserschutz im Bereich Neumagen / Möhlin entsprechend durchgeführt.

2.4 Schriftlich formulierte Stellungnahmen / Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Bürgerinitiative MUTFormulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 1 des Erläuterungsberichtes:

Nicht zuletzt auf Betreiben der Bürgerinitiativen wurde jüngst bei der Planung großer Infrastrukturprojekte die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB)

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

gesetzlich festgeschrieben. Absicht ist, dem Vorhabenträger die Pflicht aufzuerlegen, vor dem Einstieg in die Fachplanung die betroffene Öffentlichkeit über die Eckpunkte des Projekts zu informieren. Die Öffentlichkeit hat das Recht, die beabsichtigte Planung mit dem Vorhabenträger zu diskutieren und die Auswirkungen des Vorhabens zu erörtern.

Dazu teilt die Vorhabenträgerin DB Netz mit: „Das Ergebnis der durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird für die betroffene Öffentlichkeit vor beziehungsweise spätestens mit der Antragstellung bei der Planfeststellungsbehörde im Internet veröffentlicht und wird Bestandteil der Verfahrensunterlagen. Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Planung fertig gestellt und 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 werden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren einzureichen. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt dies nicht“.

Die FÖB stärkt die Rechte der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, ihre Anliegen in den Vorhabenprozess einzubringen. Es ist also ratsam für die DB Netz, 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.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 2 des Erläuterungsberichtes:

Der durchgehende viergleisige Ausbau der Rheintalbahn (Rtb) soll dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung dienen. Zu hinterfragen ist, in welcher Hinsicht die Qualität verbessert werden soll. Beim Perso-

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

nenverkehr haben Pünktlichkeit und guter Service mit die höchste Priorität. Wie werden sie gewährleistet?

Noch immer wird von der Vorhabenträgerin behauptet, 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! Diese Sichtweise ist überholt und durch das Gesamialternativkonzept BADEN 21 widerlegt: Die beiden vorhandenen Rtb-Gleise sind dem Personenverkehr vorbehalten. 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.

Die neuen Gleise für den Betrieb des Schienenpersonenfernverkehrs „werden für eine Höchstgeschwindigkeit von $v = 250$ km/h geplant“. Die Sinnhaftigkeit dieser Höchstgeschwindigkeit wird hinterfragt, da sie aufgrund der Streckenführung praktisch kaum gefahren werden kann und angesichts des von der DB beschafften neuen Wagenmaterials (ICE 4) auch gar nicht gefahren werden soll. Eine Höchstgeschwindigkeit von $v = 230$ km/h, die auf der Strecke Karlsruhe-Basel zu einer Fahrzeiterhöhung von lediglich einer Minute (1 min) führt (DB-Aussage), ist eher realistisch, völlig ausreichend und mit deutlich geringeren Ausbaurkosten verbunden. Die Region wird zu dieser Frage ein neutrales Gutachten beauftragen.

Hinsichtlich der „qualitativen Verbesserung des Streckenkorridors“ sieht die Vorhabenträgerin in „der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit einen besonderen Stellenwert“ als „Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels“, wodurch „die Attraktivität der Fernreisezüge in diesem Korridor gesteigert“ werde. Leider wird der wohl wichtigste Aspekt einer qualitativen Verbesserung, nämlich die Pünktlichkeit, überhaupt nicht thematisiert. Wichtiger als die Reisezeit ist für den Bahnfahrer die Pünktlichkeit. Der Kampf um die Minuten setzt den Fahrplan unter erheblichen Stress, zeitliche Entspannung wäre wichtiger. Gibt es eine Untersuchung, wie viele Fahrgäste dem ICE neu erschlossen werden, wenn die Reisegeschwindigkeit wie beabsichtigt erhöht

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

wird? Eher sind Verspätungen vorprogrammiert und die Verärgerung der Reisenden ebenfalls.

„Das Vorhandensein quantitativ ausreichend bemessener Verkehrsanlagen ist insoweit auch ein Qualitätsmerkmal, als damit Verspätungen vermindert werden können“, führt die Vorhabenträgerin aus. Nur „ausreichende“ Bemessung ist nicht ehrgeizig genug, der Steuerzahler fordert mehr als Schulnote 4! Verspätungen sollen nicht „vermindert“ werden, sondern der Vergangenheit angehören. Unpünktlichkeit im Personenfernverkehr, die höchst unangenehm auf den Personennahverkehr durchschlägt, muss der Vergangenheit angehören. „Erweiterte und hochwertige Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln“ haben wohl den getakteten Schienenpersonennahverkehr im Blick. Gerade hier erwartet der DB-Kunde einen zuverlässigen und vor allem pünktlichen Verkehr.

Stellungnahme hierzu:

Die Hinweise betreffen weniger den PfA 8.3 als vielmehr Aussagen zum Gesamtvorhaben ABS/NBS Karlsruhe - Basel. Hier ist zusammenfassend folgendes festzuhalten:

➤ Entmischung langsamer und schneller Verkehre:

Eine Entmischung langsamer und schneller Verkehre erhöht grundsätzlich die Leistungsfähigkeit der hiervon betroffenen Strecken unabhängig davon, in welchem Umfang dies in den Streckenabschnitten 7 bis 9 tatsächlich umgesetzt wird. Für den Abschnitt Karlsruhe – Offenburg und die Überholabschnitte im StA 7 wird dieses Konzept weiterhin verfolgt und nur dort verlassen, wo es aus anderen Gründen nicht umgesetzt werden kann. Insofern ist die entsprechende Aussage im Erläuterungsbericht weiterhin gültig.

➤ Maximale Geschwindigkeit für den Personenfernverkehr und Pünktlichkeit:

Eine Reduzierung der maximalen Entwurfsgeschwindigkeit bei gleichem Betriebskonzept und gleichen erforderlichen Reisezeiten führt zur Verschlechterung der Pünktlichkeit durch Reduzierung der sonst möglichen Pufferzeiten und läuft somit dem hier formu-

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

lierten Ansinnen nach einer Verbesserung des Pünktlichkeitsniveaus entgegen.

Es wird davon ausgegangen, dass die vorgetragenen Aspekte in den davon konkreter betroffenen Planfeststellungsabschnitten erörtert werden.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes:

Der Projektbeirat Rheintalbahn hat nicht versucht, „Konsens über bzw. Akzeptanz für die geplante Trassenführung herzustellen“. Hier unterliegt die Vorhabenträgerin einem Missverständnis. Ziel der Region und Motivation für die Einrichtung des Projektbeirats war eine Entscheidung für ihre sechs Kernforderungen unter Ablehnung der Antragsplanung. Das gilt auch für die Kernforderung 4 Bürgertrasse. Hier ist die Anzahl der Landschaftsbrücken und ihre Längen, insbesondere unter dem Aspekt des Hochwasserschutzes, noch nicht abschließend entschieden, ebenso wenig wie über die Geländemodellierung im Anschluss an das Südportal des Mengener Tunnels. In dem Zwickel zwischen BAB5-Trasse und Bahntrasse, der kaum landwirtschaftlich zu nutzen ist, ist auch eine kostengünstigere Lösung als die Polsterwandausführung denkbar. Unter ortsnaher Verwertung von Aushubmassen ließe sich eine Geländemodellierung auch als landschaftspflegerische Begleitmaßnahme verstehen mit der Möglichkeit der Anlage eines Isotops, wodurch sich auch einige Hektar an Ausgleichsfläche böten. Diese Fragestellungen sind nicht Planungsgegenstand im PfA 8.3, sondern im PfA 8.2, zu dem eine Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung noch aussteht.

Stellungnahme hierzu:

Entsprechend dem letzten Hinweis wird zu diesem Punkt auf die entsprechenden Planfeststellungsabschnitte 8.2 und 8.4 verwiesen, da dies nicht Gegenstand des Planfeststellungsabschnittes 8.3 ist.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.4 des Erläuterungsberichtes:

Beim Bau der Bürgertrasse fallen erhebliche abgetragene Erdmassen an, über deren sinnvolle Verwendung es zahlreiche Optionen gibt. Im Interesse

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

der Raumschaft ist eine ortsnahe Wiederverwertung, um die Zahl evtl. erforderlicher LKW-Fahrten zu minimieren. Die Verwendung eines Teils zum „Hinterfüllen des Trogbauwerkes“ und „zur Modellierung des dortigen Geländes“ bietet sich an. Die Möglichkeit der Verwertung für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen ist intensiv zu untersuchen. Entsprechende Aufmerksamkeit gilt dem Konzept der Bodenverwertung (besser Aushubverwertung), das noch nicht vorliegt. Zwischenlagerung von Erdmassen sollte nur kurzzeitig erforderlich sei, für längerzeitliche Deponierung stehen Lagerorte zur Verfügung, die landwirtschaftlich nicht genutzt werden. Für den Transport von Erdmassen ist auch die Installation von Förderanlagen ins Auge zu fassen.

Baustraßenkonzept und Aushubdeponierung sind insbesondere mit den Landwirten intensiv zu diskutieren und abzustimmen, ebenso wie Fragen der Flurneuordnung sowie des landwirtschaftlichen Wege- und Beregnungsnetzes. Dazu ist ein Arbeitskreis zu etablieren bzw. zu reaktivieren.

Stellungnahme hierzu:

Hierzu ist festzustellen, dass während der Baumaßnahme ein erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf insbesondere 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 Planfeststellungsunterlagen ist der Umfang der Baufeldflächen in den Lageplänen entsprechend gekennzeichnet. Die Baufeldbreite beträgt in etwa 80-150 m. Dies beinhaltet auch die Zwischenlagerflächen für den Aushub. Nachdem die Bauwerke der Tieflage errichtet worden sind, werden diese rückseitig wiederverfüllt, verbleibende Massen 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.

Die Anregung/Forderung den Einsatz von Förderanlagen vorzusehen, wird im Rahmen des Bodenverwertungs- bzw. des Baulogistikkonzeptes geprüft werden. Ob ein derartiger Einsatz sinnvoll ist, ist abhängig

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897**

von den konkreten Transportwegen und den Anforderung der Massenbewegungen.

Der bereits früher bestehende Arbeitskreis Landwirtschaft (AK Landwirtschaft) wird parallel zum weiteren Planungsprozess wieder aktiviert werden, um unter anderem die hier aufgeworfenen Themenbereiche zu erörtern und Lösungen zuzuführen.

In Ergänzung zum Planfeststellungsverfahren soll 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 FlurbG angesehen werden muss. Mit der Durchführung der Flurneuordnung 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 8.3 entstehen, zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin strebt an, im Flurneuordnungsgebiet ausreichend Land zu erwerben, damit die wertgleiche Abfindung mit Ersatzland in der Flurneuordnung sichergestellt wird. Die Anordnung der Flurbereinigung obliegt dem Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 - Landesamt für Flurneuordnung. Das Landesamt für Flurneuordnung 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 Flurneuordnung wird dabei auch über die abschnittsweise Durchführung sowie den zeitlichen Ablauf eines solchen Verfahrens entschieden.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das veränderte Berechnungsnetz nicht planfestgestellt wird, jedoch in der Planfeststellungsunterlage als zu berücksichtigende Bestandsanlage dargestellt ist. Es ist vorgesehen, dieses Thema zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren innerhalb des Arbeitskreises Landwirtschaft zu erörtern.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.6.1 des Erläuterungsberichtes:

Die Untersuchungen zum Schall- und Erschütterungsschutz machen die diesbezügliche Überlegenheit der Bürgertrasse deutlich. Hilfsmaßnahmen wie das besonders überwachte Gleis (BüG), Schienenstegdämpfer und passiver Schallschutz sind nicht erforderlich. Vollschutz lässt sich aufgrund der Natur der Bürgertrasse in aller Regel ohne weiteren Aufwand erreichen, örtlich ist allenfalls die absorbierende Auskleidung der Trogwände erforderlich.

Zur bauzeitlichen Lärmbelastung: Das Bundes-Immissionsschutzgesetz sagt in §3 Begriffsbestimmungen

(5) Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind

1. Betriebsstätten und sonstige ortsfeste Einrichtungen
2. Maschinen, Geräte und sonstige ortsveränderliche technische Einrichtungen sowie Fahrzeuge, soweit sie nicht der Vorschrift des § 38 unterliegen, und
3. Grundstücke, auf denen Stoffe gelagert oder abgelagert oder Arbeiten durchgeführt werden, die Emissionen verursachen können, ausgenommen öffentliche Verkehrswege.

nichts über Genehmigungsbedürftigkeit solcher Anlagen aus. Wie dem auch sei, auch nicht genehmigungsbedürftige Anlagen sind so zu errichten und zu betreiben, dass (u.a.)

1. schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind,
2. nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Hinsichtlich der Lärmimmissionen ist die AVV Baulärm zu beachten, andere schädliche Umwelteinwirkungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Solche Möglichkeiten gilt es zu identifizieren. Hinsichtlich der Lärmimmissionen kann der Bauzeit relativ entspannt entgegengesehen werden, da die „hier durchzuführenden Arbeiten ausschließlich im Tagzeitraum stattfinden“.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Stellungnahme hierzu:

Die Ausführungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Formulierte Anregung / Forderung zu Kapitel 4.8.2 und 4.8.3 des Erläuterungsberichtes:

Bei der Einrichtung von Baustellenflächen sind die örtlichen Landwirte zu konsultieren. Zu klären ist, ob 9 verschiedene Flächen mit insgesamt ca. 4,2 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 26 mit über 10 ha Gesamtfläche (mehr als 10 Fußballfelder!) 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 ebenfalls die Landwirte zu Rate zu ziehen.

Stellungnahme hierzu:

In Ergänzung zu den obigen Erläuterungen zu Kapitel 4.4 wird an dieser Stelle nochmals auf den Arbeitskreis Landwirtschaft hingewiesen, innerhalb dessen entsprechende Punkte erläutert und erörtert werden.

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 Schäden zu minimieren. Daher legt MUT e.V. in Wahrnehmung der Interes-

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897**

sen der in der Landwirtschaft aktiven Mitglieder Wert auf folgende Gegebenheiten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens:

1. Die Flurneuordnung muss vor Baubeginn klar sein, um die effiziente Bewirtschaftung kleinteiliger Strukturen im Streubesitz sicherzustellen.
2. Das Berechnungssystem muss neu angelegt werden – vorrangig ist eine Lösung anzustreben mit getrennten Systemen rechts und links der Bahntrasse; Querung mag notwendig sein, sollte aber nicht die Regel sein.
3. Zum Abgleich ist ein Plan vorzulegen, der das Berechnungssystem heute darstellt; diesem ist 1:1 der Plan für das künftige Berechnungssystem gegenüberzustellen. Es ist also vorher festlegen, wie der Plan des künftigen Berechnungssystems nach Vollzug der Baumaßnahme aussehen soll; die Vorhabenträgerin beauftragt dafür ein entsprechendes Gutachten und finanziert es.
4. Die Festschreibung neuer Berechnungsstrukturen muss Teil der Planfeststellung sein.
5. Deponierung von Aushub auf landwirtschaftlicher Nutzfläche ist unerwünscht – der Aushub ist zügig abzutransportieren; das muss Teil des Aushubverwertungskonzeptes sein.
6. Kein Feinstaub-Absatz auf Beerenfrucht – daher im Regelbetrieb kein Abtransport durch Lkw, sondern durch Förderband.
7. Kein Lkw-Verkehr durch Ortschaften – dies muss Teil des Baustellen- und Erdmassentransportkonzeptes sein.
8. MUT unterstützt den Vorschlag der DB Netz AG, einen Arbeitskreis mit den Landwirten zu Fragen der Flurneuordnung sowie des landwirtschaftlichen Wege- und Berechnungsnetzes, des Baustraßenkonzeptes und der Aushubdeponierung zu etablieren. Dies sollte im Rahmen des Regionalen Begleitgremiums Bürgertrasse geschehen. Mitglieder des „Arbeitskreises Landwirtschaft“, rekrutieren sich aus betroffenen Landwirten sowie Vertretern des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes (BLHV), der Bürgerinitiative MUT und der Vorhabenträgerin. Der Arbeitskreis behandelt alle landwirtschaftsspezifischen Fragestellungen und trifft Entscheidungen einvernehmlich.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Stellungnahme hierzu:

Hinsichtlich Flurneuordnung, Berechnungsnetze, Umgang mit Massen, Baustellenlogistik und Transportwege sowie die Einrichtung des Arbeitskreises Landwirtschaft wird auf die in den vorigen Kapitel dargestellten Ausführungen verwiesen.

Ergänzend hierzu wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass das veränderte Berechnungsnetz nicht planfestgestellt wird, jedoch in der Planfeststellungsunterlage als zu berücksichtigende Bestandsanlage dargestellt ist. Es ist ausreichend Zeit dieses Thema zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren innerhalb des Arbeitskreises Landwirtschaft zu erörtern und Lösungen zuzuführen. Ggf. sinnvoll ist die Festschreibung neuer Berechnungsstrukturen nur im Rahmen der Flurneuordnung und somit ist dies auch Thema der Flurneuordnung.

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 Zukunftsfähigkeit 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.

Im PfA 8.3 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 großen Flächeninanspruchnahmen für die Zwischenlagerung von Bodenmaterial zu rechnen. Der PfA 8.3 liegt überdies vollflächig im abgegrenzten Belastungs-

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

gebiet des historischen Bergbaus und weist demzufolge erhöhte Schwermetallgehalte in den Böden auf. Dies erhöht die Anforderungen an den Umgang mit Bodenmaterial.

Gemäß Erläuterungsbericht der DB Netz AG laufen die Arbeiten zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB) parallel zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, was bedeutet, dass sie derzeit bereits stattfinden.

Hinsichtlich der Berücksichtigung des Schutzguts Boden bei Planung und Umsetzung der Bürgertrasse im PfA 8.3 (ebenso sicherlich auch im PfA 8.2 und 8.4, worauf wir vorsorglich hinweisen) 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

(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 Kap. 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 wissen wir, 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.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

- 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.
- Bei den Massenbilanzen ist im Rahmen des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes (BoVEK), wie es derzeit entwickelt wird, i.d.R. keine differenzierte Erfassung von Ober- und kulturfähigem Unterboden vorgesehen, was aber zwingend notwendig ist.
- Vorgaben zu Rekultivierungen sind i.d.R. ungenügend beschrieben.

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.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

- 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
- 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:

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

Eine Bodenkundliche Baubegleitung ist im Rahmen der Projektrealisierung (beispielsweise im Rahmen der Beweissicherung, der Entschädigungsermittlung und der Kontrolle etc.) in Betracht zu ziehen. 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 zur Eingriff-Ausgleichsbilanzierung nicht vorgesehen. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung kann hier jedoch Empfehlungen geben, die im Bodenverwertungskonzept und im Arbeitskreis Landwirtschaft konkretisiert werden könnten. Derzeit ist nicht bekannt, inwiefern z.B. die Bodenmelioration von Ortslandwirten tatsächlich gewünscht ist.

2.5 Nachträglich schriftlich formulierte Stellungnahmen des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes e.V. (BLHV)

Im Nachgang zur durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ging die Stellungnahme des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbandes (BLHV) ein. Zu verschiedenen vom BLHV angesprochenen Aspekten wurde in den vorangegangenen Kapiteln bereits ausführlich Stellung genommen. Hierzu ergeben sich von Seiten der Vorhabenträgerin folgende ergänzenden Erläuterungen:

- Einrichtung bzw. Wiederaufnahme des Arbeitskreis Landwirtschaft:
Hierzu ist ergänzend anzumerken, dass die vom BLHV angeregt Einrichtung weiterer planfeststellungsabschnittsspezifischer Arbeitskreise neben dem vereinbarten übergeordneten Arbeitskreis Landwirtschaft dann zu prüfen wäre, wenn innerhalb des übergeordneten Arbeitskreises von allen Beteiligten festgestellt würde, dass dies zwingend erforderlich wäre. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Arbeitskreis Landwirtschaft bereits eine ergänzende Einrichtung zu den Planfeststellungsverfahren darstellt, deren eigentliche Aufgabe selbst schon darin besteht einen Ausgleich zwischen dem geplanten Vorhaben und den Belangen der hiervon Betroffenen herzustellen.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

- **Konzept Feldwegenetz**
Das künftige Feldwegenetz wird Gegenstand des geplanten Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 Flurbereinigungs-gesetz (FlurbG) sein. Bei Nutzung von bestehenden Feldwegen als Baustraßen wird nicht ausgeschlossen, dass diese auch während der Bauphase für den landwirtschaftlichen Verkehr und die Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen zur Verfügung stehen. Details zu den Auswirkungen auf das Feldwegenetz während der Bauzeit werden auch Gegenstand des Arbeitskreises Landwirtschaft sein.
- **Konzept Beregnungsnetz und Beregnungsorganisationen**
Auf Basis der bereits bestehenden Machbarkeitsstudie zu den Beregnungsanlagen in den PfA 8.3 und 8.4 wird die weitere Abstimmung zu den Beregnungsnetzen innerhalb des Arbeitskreises Landwirtschaft erfolgen. Die vom BLHV angesprochenen Punkte werden dort in den Abstimmungsprozess mit einfließen.
In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass das veränderte Beregnungsnetz nicht planfestgestellt wird, jedoch in der Planfeststellungsunterlage als zu berücksichtigende Bestandsanlage mit Darstellung der jeweiligen Beregnungsorganisationen dargestellt ist.
- **Konzept Saatmais**
Die Hinweise zu den Anforderungen an Saatmais-anbaugelände werden zur Kenntnis genommen. Dies wird Gegenstand des Arbeitskreises Landwirtschaft sein.
- **Konzept Hochwasserschutz**
Die Klärung der Hochwasserschutzmaßnahmen befindet sich nach wie vor in der Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg bzw. dem Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald bzw. dem Land Baden-Württemberg.
Für die Möhlin als Gewässer I. Ordnung im Bereich Hausen liegt der Hochwasserschutz im Verantwortungsbereich des Regierungspräsidiums Freiburg. Dort werden die Planungen zum Hochwasserschutz im Bereich Neumagen / Möhlin entsprechend durchgeführt.

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

- Neuzuteilung von Bewirtschaftungsflächen
In Ergänzung zum Planfeststellungsverfahren soll ein Flurbereinigungsverfahren nach § 87 Flurbereinigungs-gesetz (FlurbG) durchgeführt werden, das auch die Neuaufteilung von Bewirtschaftungsflächen .zum Gegenstand hat. Die Vorhabenträgerin strebt an, im Flurneuordnungsgebiet ausreichend Land zu erwerben, damit die wertgleiche Abfindung mit Ersatzland in der Flurneuordnung sichergestellt wird. Die Anordnung der Flurbereinigung obliegt dem Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 - Landesamt für Flurneuordnung. Das Landesamt für Flurneuordnung 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 Flurneuordnung wird dabei auch über die abschnittsweise Durchführung sowie den zeitlichen Ablauf eines solchen Verfahrens entschieden.
- Flächensparen
Während der Baumaßnahme wird ein erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf insbesondere landwirtschaftlicher Flächen erforderlich, wie dies 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. Die Baufeldbreite beträgt in etwa 80-150 m. Dies beinhaltet auch die Zwischenlagerflächen für den Aushub. Nachdem die Bauwerke der Tieflage errichtet wurden, werden diese rückseitig wiederverfüllt, verbleibende Massen werden abtransportiert. Die Anordnung der Zwischenlagerflächen erfolgt dabei trassennah parallel zur Trassenführung. Somit können die Transportbewegungen in dem räumlichen Bereich minimiert werden, was wiederum zu einem geringeren Staubeintrag der Umgebung führt. Regelungen hierzu werden im die Planfeststellungsabschnitte übergreifenden Bodenverwertungskonzept festgelegt. Erste Abstimmungstermine mit den zuständigen Behörden wurden hierzu bereits geführt.
Die Anordnung der Nebenanlagen wie Versickerungsbecken wird entsprechend der technischen Erfordernisse in unmittelbarer Nähe zur Trassen-

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

se angeordnet. Die entsprechenden baulichen Anlagen konnten den Unterlagen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung konkret entnommen werden.

- Natur- und bodenschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Gemäß der derzeitigen Festlegungen zur Ausgleichsbemessung gibt es keinen Bedarf an Ackerflächen für den Bodenausgleich.

Hinsichtlich der angesprochenen Baumpflanzungen ist festzuhalten, dass nach aktueller Planung nur sehr vereinzelt Baumpflanzungen vorgesehen sind. Baumreihen sind nicht geplant. Bei der Auswahl der Pflanzorte wird auf die landwirtschaftlichen Belange Rücksicht genommen.

Die Beteiligung der zuständigen Landwirtschaftsbehörde wird zu gegebenem Zeitpunkt erfolgen. Weitere Abstimmungen erfolgen innerhalb des vereinbarten Arbeitskreises Landwirtschaft.

- Querungen

Neben den auch für die Landwirtschaft nutzbaren Straßenquerungen werden entsprechende Wirtschaftswegequerungen für die Landwirtschaft auf den Landschaftsbrücken geplant.

- Bauflächen mit Schwermetallbelastung

Die Verwehung von schwermetallhaltigem Bodensubstrat ist zu vermeiden. In Abhängigkeit des Substrats (Bodenart, Oberboden bzw. Unterboden) können statt Beregnung ggf. auch Begrünung oder Abdeckung geeignete Vermeidungsmethoden sein.

Die Anforderungen an den Wiedereinbau von Bodenmaterial ergeben sich in Abhängigkeit der kleinräumig vorhandenen Bodensituation bzw. Bodenbelastung. Dies wird entsprechend berücksichtigt.

- Landwirtschaftliche Baubegleitung

Es ist vorgesehen, dass ein einschlägig sachkundiger Mitarbeiter der Vorhabenträgerin auch für die landwirtschaftlichen Belange als Ansprechpartner während der Bauzeit zur Verfügung steht, um entsprechende Anliegen seitens der Landwirtschaft kurzfristig klären zu können. Eine gesonderte Schlichtungsstelle ist nicht vorgesehen.

- Beweissicherung

Es wird ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Dabei werden die im Einwirkungsbereich der Bautätigkeiten liegenden Anlagen erfasst und

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

der jeweilige bautechnische Zustand dokumentiert. So kann auf Veränderungen und Beeinträchtigungen 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.

- **Landwirtschaftliche Kompensation**

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. darüber hinausgehende Entschädigungen wird die Vorhabenträgerin auf die Betroffenen zukommen. Es gilt dabei der Grundsatz der Gleichbehandlung.

2.6 Sonstige Themenpunkte

- entfällt -

3 Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 8.3 konnte aus Sicht der Vorhabenträgerin das Verständnis in der Öffentlichkeit für die geplante bauliche Maßnahme maßgeblich gefördert werden. Gleichzeitig wurde die Planung bezüglich der vorgebrachten Anre-

Planfeststellungsabschnitt 8.3, Bad Krozingen, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 212,875 – 216,897

gungen nochmals geprüft und führte insbesondere zu folgenden Ergebnissen:

- Hauptanliegen im PfA 8.3 ist der sorgsame Umgang mit den landwirtschaftlichen Betroffenheiten (u.a. Deponie-/Ausgleichsflächen soweit möglich nicht auf landwirtschaftlichen Flächen). Es liegen hier sehr hochwertige Böden vor,
- Aufrechterhaltung der Wege-/Querungsbeziehungen während und nach der Bauzeit
- Sicherstellung bzw. Aufrechterhaltung des Beregnungsnetzes für die landwirtschaftliche Nutzung
- Baustraßen- und Aushubmassenkonzept mit geringst möglichen Eingriffen auf Mensch und Landwirtschaft
- Bedarf der Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG)

Hierzu wird, sobald die erforderliche Datenlage für erste Gespräche geschaffen wurde, die Arbeit des Arbeitskreises Landwirtschaft aus dem früheren Planfeststellungsverfahren parallel zum Planfeststellungsverfahren wieder aufgenommen.

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