
Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel



Planfeststellungsabschnitt 8.1 Riegel – March

Nur zur Information

Anhang 5

Ergebnisse aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

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

Streckenummer/Strecke: 4280 Karlsruhe – Basel

Planungsabschnitt: Planfeststellungsabschnitt 8.1

Bau-km (NBS) 184,500 – 195,889 (Strecke 4280)

Im Auftrag der DB Netz AG:

DB ProjektBau GmbH

**Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe**

Karlsruhe, im Dezember 2014

Bearbeitet im Auftrag der

DB ProjektBau GmbH:

Ingenieurgemeinschaft

Schüßler-Plan / Grontmij BGS

c/o Grontmij GmbH

Hanauer Landstraße 135 - 137

60314 Frankfurt

Karlsruhe, im Dezember 2014

Inhaltsverzeichnis zu den Ergebnissen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung PfA 8.1 Riegel - March

1	Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe-Basel - PfA 8.1	3
2	Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.1	3
3	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	4
3.1	Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Informationsveranstaltung vom 16.10.2014	5
3.2	Schriftlich formulierte Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	18
3.3	Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Unterarbeitsgruppensitzung Kernforderung 3 zum Cluster 2 vom 28.10.2014	19
3.4	Sonstige Themenpunkte	23
4	Fazit der frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	24

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

1 Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe-Basel - PfA 8.1

Die DB ProjektBau GmbH plant und realisiert im Auftrag der DB Netz AG das Vorhaben Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe Basel (durchgängiger 4-gleisiger Aus- und Neubau zwischen Karlsruhe und Basel), welches der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung (§ 18 AEG) unterliegt und für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens in mehrere Planfeststellungsabschnitte unterteilt wurde. Gegenstand der vorliegend durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Planfeststellungsabschnitt 8.1, der sich auf einer Länge von rund 11,4 Kilometern von Riegel über Teningen, Reute und Vörstetten bis nach March erstreckt und dabei den nördlichen Bündelungsbereich mit der BAB A5 zur Umfahrung der Freiburger Bucht umfasst. Die nördliche Grenze des Abschnitts liegt im Bereich der Gemarkungsgrenze des Kenzinger Stadtteils Hecklingen und der Gemeinde Riegel, die südliche Grenze bildet die Gemarkungsgrenze zwischen der Gemeinde March und der Stadt Freiburg.

Während im nördlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt 8.0 die Gleise der Neubaustrecke parallel zu den bestehenden Gleisen der Rheintalbahn verlaufen und nach dem südlichen Überwerfungsbauwerk in Richtung Bundesautobahn A5 verschwenken, beginnt im vorliegenden Abschnitt 8.1 die Bündelung der Güterumfahrung mit der Bundesautobahn A5.

2 Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.1

In § 25 Abs. 3 des Verfahrensverwaltungsgesetzes (VwVfG) hat der Bundesgesetzgeber eine Regelung zur Durchführung einer sog. frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingeführt. Diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt noch vor Einleitung des förmlichen Planfeststellungsverfahrens und dient dazu, das Vorhaben der Öffentlichkeit so frühzeitig bekannt zu machen, dass Einwände und Anregungen aus der Bevölkerung, von Trägern öffentlicher Belange, Naturschutzverbänden etc. vom Vorhabenträger in seiner Planung noch vor der förmlichen Einleitung des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden können.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist von der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des anschließenden Planfeststellungsverfahrens zu unterscheiden und ersetzt diese nicht. Stellungnahmen und Beiträge, die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert wurden, müssen erneut im Planfeststellungsverfahren form- und fristgerecht eingereicht werden, da sie andernfalls in diesem Verfahren ausgeschlossen sind.

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung konnten die maßgeblichen Projektinformationen insbesondere über die Ziele des Vorhabens, seine voraussichtlichen Auswirkungen und eine allgemeine Beschreibung des Vorhabens bei der DB ProjektBau in der Zeit vom 16.09.2014 bis 15.10.2014 eingesehen werden. Außerdem wurden die Unterlagen im Internet auf der Homepage des Projektes unter www.karlsruhe-basel.de seit dem 16.09.2014 zum Download zur Verfügung gestellt.

Im Anschluss an die im Zuge der Unterrichtung der Öffentlichkeit vorgenommene Auslegung der Unterlagen erfolgte am 16.10.2014 eine Informationsveranstaltung, innerhalb derer die Planung nochmals vorgestellt wurde und es des Weiteren möglich war, Fragen zu stellen sowie Anmerkungen und Anregungen zu äußern. Außerdem bestand die Möglichkeit, sich schriftlich zu der Planung zu äußern.

Die Ergebnisse der durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden in der vorliegenden Unterlage dargestellt. Neben der Darstellung innerhalb der Planfeststellungsunterlage erfolgt die Veröffentlichung dieses Berichtes auch im Internet und beim Landratsamt Emmendingen.

Unter Berücksichtigung der hier dargestellten Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Planung nunmehr fertig gestellt.

3 Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind verschiedene Fragestellungen, Anregungen und Forderungen an die Vorhabenträgerin zu den Planungen im PfA 8.1 herangetragen worden.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

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

- Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Informationsveranstaltung vom 16.10.2014 (Kapitel 3.1)
- Schriftlich formulierte Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Kapitel 3.2)
- Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Unterarbeitsgruppensitzung Kernforderung 3 zum Cluster 2 vom 28.10.2014 (Kapitel 3.3)
- Sonstiges (Kapitel 3.4)

3.1 Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Informationsveranstaltung vom 16.10.2014

Schalltechnische Fragestellung zur Berücksichtigung von Wettereinflüssen, hier insbesondere Wind

Es bestand Erläuterungsbedarf zur Form der Berücksichtigung der besonderen Wetterbedingungen (Südwestwind) innerhalb der schalltechnischen Berechnungen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die klimatischen Besonderheiten der Region mit 80 % bis 90 % S-W-Wind drehend auf Ost hingewiesen. Da zwischen der Elzbrücke bei Riegel und der Anschlussstelle Nimburg kein Schallschutz vorgesehen sei, hier jedoch kalte Fallwinde auftreten würden, werden die Ergebnisse der Rechenwerte für den Tag- und Nachtzeitraum hinterfragt und die Bitte geäußert, die Wetterbedingungen (Windverhältnisse) entsprechend zu berücksichtigen oder ggf. eine Schallschutzwand vorzusehen. Zudem würden Schallreflexionen Richtung Nimburg erwartet, da die Trasse höher sei als die BAB A5.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Hierzu wird seitens der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass das in den schalltechnischen Untersuchungen zu Grunde gelegte Berechnungsverfahren Schall 03 (gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV) eine leichte Mitwindsituation von der Quelle zum Immissionsort und eine immissionsverstärkende Temperaturinversion bereits berücksichtigt. Bei anderen Windrich-

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

tungen oder Temperaturschichtungen können – insbesondere in großen Entfernungen von der Quelle – auch erheblich niedrigere Beurteilungspegel auftreten. Im Jahresmittel überschätzen die in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen Beurteilungspegel daher die tatsächliche Situation.

Die Berechnungsmodelle gehen somit bereits von einer ungünstigen Situation aus, die die tatsächlichen Gegebenheiten in der Regel überschätzt. Eine Veränderung der beschriebenen Witterungsbedingungen ist weder im Berechnungsverfahren selbst vorgesehen noch in den anerkannten Berechnungsprogrammen technisch möglich.

Hinsichtlich der Höhenlage der NBS ist anzumerken, dass diese in etwa immer dieselbe Höhenlage aufweist wie die BAB, um die kreuzenden Verkehrswege analog der BAB queren zu können.

Überprüfung des Rechenmodells

Es bestand Informationsbedarf zu den Möglichkeiten einer Überprüfung des Rechenmodells bzw. der Anwendung einer vergleichenden Berechnungsmethode.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Maßgebend für die immissionsschutzrechtliche Bewertung bzw. Berechnung von Planvorhaben sind die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Letztere basiert auf dem Regelwerk Schall 03 bzw. verweist auf dieses. Dieses Verfahren ist somit grundsätzlich anzuwenden. Hierbei werden verschiedene Einflüsse wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions- und Beugungseffekte und Mitwindinflüsse berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Berechnungsverfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen, in denen zwar die baulichen und ggf. verkehrlichen Randbedingungen dem zukünftigen Zustand entsprechen, alle weiteren Einflüsse jedoch konstant und damit vergleichbar gehalten werden. An-

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

dere bzw. vergleichende Berechnungsmethoden sind daher aufgrund der bestehenden Vorgaben und Eingangsgrößen nicht sinnvoll anwendbar.

Abweichungen vom Schallschutzkonzept nach Inbetriebnahme

Es bestand Erläuterungsbedarf, welche Folgen es hat, wenn die nach Inbetriebnahme der Strecke sich einstellende Schallschutzsituation vom Schallschutzkonzept abweicht.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass – falls sich im Nachhinein erhebliche nicht vorhersehbare Abweichungen von dem zugrunde gelegten Schallschutzkonzept ergeben sollten – das Gesetz in § 75 Abs. 2 Satz 2-4 VwVfG einen Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen vorsieht. Im Übrigen sind die Betroffenen angehalten, im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung form- und fristgerecht entsprechende Einwendungen zu erheben, sofern sie z.B. feststellen, dass ihr Grundstück/Gebäude fehlerhaft nicht ordnungsgemäß von den Schalltechnischen Untersuchungen erfasst wurde, da sie hiermit im Verfahren andernfalls ausgeschlossen sind.

Maßnahmen des passiven Schallschutzes

Es wurde gefragt, wie der passive Schallschutz im Sommer funktionieren könne, wenn nachts die Fenster geöffnet seien.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Hierzu wurde festgestellt, dass passiver Schallschutz Maßnahmen an den Außenbauteilen, Fenster und Lüftungselemente umfasst, so dass die Lüftungsanlagen nachts geschlossene Fenster ermöglichen.

Anwendung der neuen Schall 03 für die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen

Zu der Fragestellung, inwieweit die neue Schall 03 als Regelwerk für die Berechnung des erforderlichen Schallschutzes zu berücksichtigen ist und wel-

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

che Änderungen sich hieraus auf die geplanten Schallschutzmaßnahmen ergeben könnten, teilt die Vorhabenträgerin mit, dass nach dem 01.01.2015 die neue Schall 03 anzuwenden ist. Es gibt allerdings derzeit noch keine zugelassene Software hierfür. Mit der neuen Schall 03 kann es zu gewissen Abweichungen an den Schallschutzmaßnahmen kommen. Diese können aber derzeit nicht konkret benannt werden.

Ausbildung der Schallschutzwände

Es wurde auf früher gemachte Äußerungen hingewiesen, wonach die Schallschutzwände auch auf der BAB zugewandten Seite hochabsorbierend ausgeführt und somit Reflexionen vermieden werden sollen. Im Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Seite 20) stehe jedoch, dass keine hoch absorbierenden Wände geplant seien. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, diese Aussage zu prüfen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der entsprechende Satz im Erläuterungsbericht lautet wie folgt: „*Die Schallschutzwände werden auf der Bahn zugewandten Seite hochabsorbierend ausgebildet, um eine Reflexion des auf die Wand einwirkenden Schalls zu vermeiden bzw. zu minimieren.*“ Eine Aussage zu der hochabsorbierenden Ausgestaltung auf der BAB zugewandten Seite ist somit nicht erfolgt.

Seitens der Vorhabenträgerin wird bestätigt, dass bei maßgeblich Reflexionen auf entsprechende Bebauungen auch die Außenwände zur BAB A5 hin hochabsorbierend ausgestaltet werden können.

Schallschutz bei parallelen Verkehrswegen

Es wurde die Frage gestellt, welche Auswirkungen die Bündelung der Verkehrswege auf den Schallschutz hat.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Dimensionierung des Schallschutzes erfolgt für jeden Verkehrsweg getrennt. Deshalb beziehen sich die Schallschutzmaßnahmen ausschließlich auf die hier neu zu errichtende NBS. Zur Beurteilung der Betroffenheit der

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

verschiedenen Schutzgüter beinhaltet die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aber als Anlage auch eine Gesamtlärmbetrachtung, die die schalltechnischen Auswirkungen der maßgebenden Verkehrswege gesamthaft darstellt.

Zu unterstellendes bzw. zu erwartendes Zugmaterial zum Inbetriebnahmezeitpunkt

Es wurde angezweifelt, dass im Jahr 2020 überwiegend leises Wagenmaterial im Güterverkehr eingesetzt wird. In diesem Zusammenhang wird auf altes osteuropäisches Wagenmaterial verwiesen. Momentan sei nur das Vertrauen in die Schweiz begründet, da dort die Vorgaben streng kontrolliert werden und zum Stichtag im Jahr 2020 nur noch leises Wagenmaterial verkehren dürfte.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin bestätigt die Anforderungen aus der Schweiz und weist darauf hin, dass der Großteil der Güterzüge, die im Bereich des PfA 8.1 fahren, weiter in die Schweiz verkehrt. Insofern ist davon auszugehen, dass der Anteil des leisen Wagenmaterials zum Inbetriebnahmezeitpunkt über 90% liegen wird. Des Weiteren wird es im Jahr 2020 auch auf deutscher Seite ein Bonus-/Malussystem für den Einsatz von leisem/lautem Wagenmaterial geben.

In diesem Zusammenhang weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die schalltechnischen Berechnungen im PfA 8.1 aufgrund der festgelegten Randbedingungen durch den Projektbeirat ohnehin zu 100% auf altem Wagenmaterial basieren und der Inbetriebnahmezeitpunkt zudem auch noch deutlich nach 2020 liegen wird.

Zugzahlen und Zuglängen

Bezüglich der angesprochenen Zugzahlen und Zuglängen führt die Vorhabenträgerin aus, dass in der Prognose für den Zeithorizont 2025 320 Züge (davon 316 Züge über die NBS und 4 über die Rheintalbahn) prognostiziert und damit den schalltechnischen Unterlagen zugrunde zu legen sind.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Für die Zuglängen werden Güterzüge mit einer Länge von 600 m unterstellt, die damit die durchschnittliche Zugkonfiguration unter Berücksichtigung einer maximalen Zuglänge von 750 m abbilden.

Grundsätzliche Fragestellungen zum Schallschutzkonzept und zu den Galerien

Es wurde die Frage aufgeworfen, inwieweit vergleichbare Schallschutzkonzepte im Hinblick auf Galerien und Auswirkungen von Reflektionen durch andere Verkehrsträger bei anderen Projekten bereits berücksichtigt wurden und welche Berechnungsmethodik im Zusammenhang mit der Innovation der Galeriebauwerke angewandt wird (Vergleichsprojekte in Deutschland und/oder Europa).

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das für den Bereich der Kernforderung 3 festgelegte Schallschutzniveau wurde so bei anderen Projekten bisher nicht erreicht und ist auch nicht übertragbar. Grundsätzlich bilden auch weiterhin die gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien die Grundlage zur Dimensionierung des Schallschutzes.

Schalltechnische Berechnungen erfolgen auf Basis des Vorschriftenwerkes Schall 03 auf Basis der 16. BImSchV. Für die Galeriebauwerke, die durch die veränderten Beugungskanten ein wesentlich höheres Schutzniveau einhalten, wurden die Rechenregel entsprechend übernommen und zugrunde gelegt. Die bauliche Umsetzung der Galerien stellt unter Berücksichtigung der besonderen Situation der dynamischen Kräfte eine ingenieurtechnische Innovation dar.

Die Galerien weisen eine lichte Höhe von 6,90 m bzw. 70 cm mehr in Abspannbereichen der Oberleitung auf.

Instandhaltung der Schienenstegdämpfung

Es wurde des Weiteren die Frage gestellt, wie lange das Schienenstegdämpfungssystem funktionstüchtig ist und in welchen Abständen es erneuert werden soll.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Schienen und Schienenstegdämpfung haben eine gewisse Abnutzung im Rahmen ihrer Lebensdauer. Hinsichtlich der Erneuerung der Schienenstegdämpfung aufgrund reduzierter Wirksamkeit muss man zunächst Erfahrungen sammeln, welche Instandhaltungsintervalle sinnvoller Weise angewandt werden, da es sich bei der Schienenstegdämpfung um ein neues System handelt.

Schallschutz im Bereich des Gewerbegebiets Teningen-Rohrlache

Es wurde kritisiert, dass im Bereich des Gewerbegebiets Teningen-Rohrlache keine Schallschutzwände vorgesehen werden. Von mehreren Seiten wurde vorgetragen, dass die Verpflichtung bestehen würde, aktiven Schallschutz vorzusehen, auch im Gewerbegebiet.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin vertritt die Auffassung, dass im Bereich Rohrlache der Schallschutz mit passiven Schallschutzmaßnahmen ausreichend gewährleistet werden kann. Die Kosten für aktiven Schallschutz liegen bei über 100 T€ pro ausgewiesener Wohneinheit, so dass dies nicht mehr als verhältnismäßig beurteilt wird. Der Projektbeirat hat ausdrücklich auf die Einhaltung der Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf Optimierungsmaßnahmen abgezielt.

Abweichend hiervon wird die Anzahl der Wohneinheiten seitens der Gemeinde Teningen mit rund 40 angegeben. Insofern wäre auch die Verhältnismäßigkeit für eine Schallschutzwand gewahrt. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Reflektionen des dortigen Gewerbebaus in Richtung Nimburaus hingewiesen.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Reflektion an den Gebäuden im Modell enthalten ist. Reflektionen wirken sich jedoch nicht auf Nimburaus aus.

Weiterhin wurde eingeworfen, dass die Belastung in den Außenbereichen im Gewerbegebiet Rohrlache zu hoch sei. Hierzu führt die Vorhabenträgerin aus, dass sich die Grenzwerte der 16. BImSchV auf Innenräume beziehen.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Zudem ist bei dem hier in Rede stehenden Nachtzeitraum kein Aufenthalt im Freien zu unterstellen.

Im Rahmen der Arbeitssitzung zur Kernforderung 3 am 28.10.2014 wurde beschlossen, nochmals zu prüfen, inwieweit aktiver Schallschutz auch für das Gewerbegebiet Rohrlache vorgesehen werden kann und dann ggf. in das Planfeststellungsverfahren einfließt.

Anwendung der Schallschutzwände im Bereich Holzhausen

Es wurde vorgetragen, dass die Lage der Galerie für Holzhausen als ungünstig eingeschätzt wird. Insoweit wurde die Verschiebung bzw. Verlängerung der Galerie nach Süden bis in die Höhe des Tunisees gefordert. Als Grund für diese Einschätzung wurde angegeben, dass die überwiegende Windsituation in Verbindung mit der örtlichen Topographie entsprechende Maßnahmen erfordern könnte. Im nördlichen Bereich werde zudem ein unbebautes Gebiet (Ackerland) geschützt, während im südlichen Bereich die Galerie nicht bis zur Grenze der Wohnbebauung reiche. Bezogen auf Letzteres hat die Vorhabenträgerin eine nochmalige Prüfung zugesagt.

Antwort/Stellungnahme Vorhabenträgerin:

Die Galerie wurde entsprechend den hohen Anforderungen des Schallschutzniveaus VIa entwickelt und im Rahmen der Berechnungen wurde auch eine hierfür zu unterstellende Mitwindsituation bereits berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der angesprochene südliche Bereich von Holzhausen aufgrund der südlich anschließenden Schallschutzwand für die Ortschaft Benzhausen selbst unter Berücksichtigung des Schutzniveaus VIa einen deutlich besseren Schallschutz erhält als dies zugesagt wurde. Im nördlichen Bereich von Holzhausen ist der Schallschutz so dimensioniert, dass die Grenzwerte von 49 dB(A) im Wohngebiet durch die Galerie eingehalten werden und eine Verschiebung der Galerie nach Süden eine rechnerische Überschreitung dieses Grenzwertes zur Folge hätte. Insofern kann nach nochmaliger Prüfung des Sachverhaltes festgestellt werden, dass eine Verschiebung bzw. Verlängerung der Schallschutzwand nicht möglich bzw. nicht erforderlich ist.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Technische Fragestellung zur Trassierung

Aufgrund der Links-Rechtsneigung der Trasse – was als Überhöhung oder Querneigung der Trasse bezeichnet wird – wurden Befürchtungen geäußert, dass zusätzliche Verwindungsgeräusche und in diesem Zusammenhang besondere Beanspruchungen auftreten könnten.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Hierzu ist anzumerken, dass die Überhöhung bzw. die Querneigung der Gleise den gradeauswirkenden Kräften bei einer Bogenfahrt des Zuges entgegenwirken und somit die Beanspruchung der Gleise in einer Kurve minimieren. Aufgrund der im Streckenabschnitt 8 verwandten großen Radien entsprechend der parallel verlaufenden BAB A5 hat dieser Aspekt weder schalltechnische noch beanspruchungs- oder sicherheitsrelevante Bedeutung.

Abstand von NBS und BAB A5

Es wurde die Frage nach vergleichbaren Gleisführungen parallel zur Autobahn in Deutschland/Europa aufgeworfen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Hinsichtlich der Parallelführungen von Straßen- und Schienenverkehrswegen gibt es bereits vergleichbare Situationen. Der Unterschied liegt hier in der Enge der Bündelung zur Reduzierung des Flächenverbrauchs. Die genauen Erläuterungen hierzu können dem Erläuterungsbericht in den Kapitel 7.4.1 und 7.4.2 entnommen werden.

Ausgestaltung der Querungen der Anschlussstellen an der BAB A5

Es wurde Erläuterungsbedarf hinsichtlich der oben liegenden NBS bei Querung der Anschlussstelle Riegel gesehen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Rampen der Anschlussstellen werden immer dann die NBS unterqueren, wenn der Autobahnzubringer ebenfalls unter der BAB A5 im Bestand sowie

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

der NBS hindurchgeführt wird. Überquert der Autobahnzubringer die BAB im Bestand sowie die NBS werden die Rampen über die NBS geführt. Die NBS befindet sich dabei immer in der Höhenlage der BAB A5. Somit ergibt sich in Riegel die Situation, dass die Rampen der Anschlussstelle die NBS unterqueren, während es bei der Anschlussstelle Teningen genau umgekehrt ist.

Berücksichtigung des 6-spurigen Ausbaus der BAB A5

Innerhalb des im Rahmen der Informationsveranstaltung abgespielten Films zur Visualisierung des PfA 8.1 sind nur 2 Spuren der BAB A5 je Fahrtrichtung eingezeichnet. Es wurde hinterfragt, warum der 6-spurige Ausbau hier nicht zu berücksichtigen sei.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Hierzu ist anzumerken, dass die Visualisierung den Inbetriebnahmezeitpunkt der NBS darstellt und zu diesem Zeitpunkt der 6-spurige Ausbau voraussichtlich noch nicht im Bestand vorhanden sein wird. Gleichzeitig berücksichtigt die Neubaustrecke aber den Platzbedarf für den 6-spurigen Ausbau. Einzelheiten hierzu können dem Erläuterungsbericht zur Planfeststellung in den Kapiteln 7.4.1 und 7.4.2 entnommen werden.

Ladungsabwurfsicherung im Bereich der Anschlussstelle Teningen

Es wurde die Frage aufgeworfen, weshalb im Bereich der Anschlussstelle Teningen eine Ladungsabwurfsicherung geplant sei und ob in diesem Zusammenhang mit besonderen Gefahren zu rechnen sei.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Aufgrund der beengten Situation im Bereich Kartbahn Teningen, K 5140, Silbersee, L114 und Gewerbegebiet Rohrlache rückt die Trasse in diesem Bereich etwas näher an die BAB. Daher wird in diesem Bereich neben den Sichtschutzeinrichtungen zusätzlich eine Abwurfsicherung als Schutz der Bahntrasse vor LKW-Ladungen vorgesehen.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Weiterführung der Gleisanlagen in Richtung Norden (PfA 8.0)

Zur Weiterführung der Trasse in Richtung Norden ist Erläuterungsbedarf hinsichtlich der vorgesehenen Lage, einer Zerschneidung der Gemarkung Riegel sowie hinsichtlich des bei der BAB-Parallelen-Führung entstehenden Flächenverbrauchs geäußert worden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der PfA 8.1 lässt sowohl die Führung entsprechend der Antragstrasse entlang der Rheintalbahn als auch die BAB-parallele Trassenlage zu. Die konkreten Betroffenheiten sind jedoch Gegenstand des Verfahrens PfA 8.0 und werden dort behandelt.

Berücksichtigung der Variante Bf Riegel („Blaue Trasse“ bei Riegel)

Zum Sachstand der Variante Bf Riegel (sogenannte blaue Variante) wurde von mehreren Seiten Informationsbedarf gesehen. Teilweise wurde die Auffassung geäußert, dass diese Variante nicht aus naturschutzrechtlichen Gründen als ausgeschlossen angesehen werde.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Variante Bf Riegel wurde in den vergangenen Jahren – zuletzt innerhalb der Kernforderung 2 im Rahmen des Projektbeirats ausführlich untersucht. Insbesondere aufgrund der Eingriffe im Bereich der Alten Elz (Natura-2000-Gebiet) konnte eine Vorzugswürdigkeit dieser Variante nicht festgestellt werden.

Einzelheiten hierzu können dem Erläuterungsbericht zur Planfeststellung in den Kapiteln 7.3.2 und 7.3.3 entnommen werden. In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass für Riegel das Ergebnis des Schallschutzniveaus VIa der Kernforderung 3 ebenfalls angewandt wird. Hierdurch wird für die Gemeinde Riegel zusätzlicher Schallschutz in Höhe von ca. 21 Mio. € vorgesehen.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889Neues Planfeststellungsverfahren versus Planänderungsverfahren

Es wurde die Frage gestellt, ob der jetzige Streckenverlauf identisch zur früheren Trassenführung ist und ob sich die Änderungen nur auf die Schallschutzmaßnahmen beziehen würden. Insoweit wurde die Notwendigkeit eines neuen Planfeststellungsverfahrens in Frage gestellt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Außer im Bereich der Deponie Reute, bei der die ursprüngliche Lage der Trassenführung mit der Lage der Deponie getauscht wurde, sowie einer Lageänderung nördlich der Anschlussstelle Riegel zur Vermeidung der Eingriffe im nördlich anschließenden Querungsbereich mit der Elz ist die Trassierung unverändert.

Man hätte hierfür auch nur ein Planänderungsverfahren durchführen können. Da ein Großteil der im Rahmen des ersten Verfahrens gemachten Einwendungen aufgrund des geänderten Schallschutzkonzeptes entfällt und unter Berücksichtigung der bisherigen zeitlichen Verfahrensdauer, kann durch ein neues Verfahren aus Sicht der Vorhabenträgerin ein transparenterer Verfahrensverlauf erzielt werden, als dies im Rahmen eines Planänderungsverfahrens der Fall gewesen wäre.

Nutzung der Güterverkehrsstrecke durch den Nahverkehr

Es wurde ausgeführt, dass die NBS-Trasse sehr nah an Wohnbebauungen sowie Industriegebieten vorbeiführen würde. Insofern würde die Nutzung der NBS-Trasse auch für den Personennahverkehr naheliegend sein. Insoweit wurde die Anregung gemacht, eine Anbindung an die Breisgau S-Bahn zu realisieren, so dass für die Anliegergemeinden eine schnellere Verbindung zum Freiburger Hbf realisiert werden könne.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Vorschlag wurde geprüft. Es wurde festgestellt, dass das Netzkonzept der S-Bahn Freiburg keinen entsprechenden Ansatz aufweist und der Güterverkehr bereits eine hohe Auslastung der Strecke verursacht.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Es wird sich darauf verständigt, dass der Vorschlag nochmals schriftlich bei der DB ProjektBau eingereicht und gesondert geprüft wird (siehe Kapitel 2.2).

Auswirkungen der NBS auf den Weiterbetrieb der Bestandsstrecke (Rheintalbahnhof)

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass die bestehende Rheintalbahnhof nach Inbetriebnahme der NBS teilweise eingleisig zurückbaut bzw. nur eingeschränkt instandgehalten werde.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Auch die Rheintalbahnhof wird instandgehalten. Der Nah- und Fernverkehr wird weiterhin über die Bestandsstrecke (Rheintalbahnhof) geführt und lediglich der Güterverkehr wird auf der neuen Trasse verkehren. Aufgrund der geringeren Belastung der Rheintalbahnhof kann der Instandhaltungsumfang ggf. etwas reduziert werden. Es wird aber keine Veränderung an der vollständigen Instandhaltung an sich geben.

Zeitpunkte Baubeginn und Inbetriebnahme

Bezogen auf die Fragen zu den Zeitpunkten des Baubeginns und der Inbetriebnahme ist auszuführen, dass die Dauer des am Jahresende einzuleitenden Planfeststellungsverfahrens 8.1 schwer abzuschätzen ist, erfahrungsgemäß aber zwischen 4 und 6 Jahren beträgt. In der Zwischenzeit sowie in der Folge werden unter anderem bauvorbereitende Maßnahmen, Einarbeitung der Verfahrensaufgaben und CEF-Maßnahmen umgesetzt. Von heute ab in etwa 8 bis 10 Jahren ist der Baubeginn vorgesehen. Vor einer Entscheidung zu dem nördlichen Trassenverlauf Richtung Offenburg kann ein Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der Strecke nicht belastbar genannt werden, jedoch ist dies frühestens in der 2. Hälfte des nächsten Jahrzehnts möglich.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

3.2 Schriftlich formulierte Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Nutzung der Güterverkehrsstrecke durch den Nahverkehr

Formulierte Anregung:

Im Rahmen der NBS/ABS Karlsruhe-Basel ist der Bau einer zweigleisigen, elektrifizierten Bahnstrecke mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h zur Umfahrung Freiburgs entlang der Bundesautobahn 5 vorgesehen. Bisher wird diese hauptsächlich unter dem Aspekt möglicher Lärmbelastungen für die autobahnnahen Orte (Hochdorf, Holzhausen, Reute) betrachtet. Durch den Bau einer Verbindungskurve bei Landwasser könnte diese aber auch zur Anbindung derselben Orte an die Breisgau S-Bahn genutzt werden.

Dies wäre eine relativ kostengünstige Möglichkeit, Hochdorf, Reute und Holzhausen an die Breisgau S-Bahn und damit an schnellen Schienenpersonennahverkehr anzubinden. Für Holzhausen beispielsweise wäre dies eine ca. 30 Minuten schnellere Verbindung zu Hauptbahnhof und Innenstadt als das wegen zu hoher Kosten der Autobahnquerung aufgegebene Stadtbahnvorhaben. Abgesehen von der Nutzung für die Breisgau S-Bahn würde eine solche Verbindungskurve auch Umleitungen Freiburg und Kenzingen ermöglichen; die Streckenlänge über diese Verbindungskurve wäre etwa dieselbe wie auf der bestehenden Rheintalbahn über Denzlingen. Dies wäre im Verspätungsfalle nützlich, sowie bei Streckensperrungen. Dadurch würden die Züge auf der Rheintalbahn zuverlässiger und weniger verspätungsanfällig.

Aufgrund des großen Potentials, wird empfohlen, die Möglichkeit einer solchen Verbindungskurve zu untersuchen, und auch zu untersuchen, welche Bauvorleistungen im Hinblick auf eine künftige Realisierung der Verbindungskurve sinnvoll wären.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Vorfeld zum Projekt wurden zahlreiche Varianten der möglichen Streckenführungen untersucht. Die angesprochene Anbindung der Strecke 4310 an den Streckenabschnitt 8 der ABS/NBS Karlsruhe - Basel wurde dabei nicht betrachtet, da die Strecke ausschließlich als Güterverkehrsstrecke konzipiert ist. Daher kann im Rahmen der Planfeststellung 8.1 nicht abschließend beurteilt werden, ob eine solche Streckenführung machbar und verkehrlich sinnvoll ist. Federführend bei den Untersuchungen zur Breisgau-S-Bahn ist der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg. Dieser hat die Vorüberlegungen, Machbarkeitsstudien und auch die Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu den jetzt zu realisierenden Maßnahmenteilen initiiert und begleitet. Die Güterverkehrsstrecke stellt in diesen Konzepten keine Rolle dar. Vielmehr dient die NBS indirekt als Voraussetzung für die S-Bahnplanungen, da die bestehende Rheintalbahn vom Güterverkehr durch die Realisierung der NBS entlastet wird.

Die in der Anregung dargestellte Fahrzeitverkürzung von ca. 30 Minuten zwischen Holzhausen und Freiburg kann in diesem Umfang nicht nachvollzogen werden, da die ÖPNV-Verbindungen in dieser Relation nur eine Gesamtreisezeit zwischen 18 und 35 Minuten aufweisen.

Darüber hinaus würde die vorgeschlagene Verbindungsspanne zu weiteren massiven Eingriffen in das Vogelschutzgebiet 7912-441 „Mooswälder bei Freiburg“ sowie in das Flora-Fauna-Habitat 7912-341 „Glötter und nördlicher Mooswald“ führen.

3.3 Aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Unterarbeitsgruppensitzung Kernforderung 3 zum Cluster 2 vom 28.10.2014

Im Anschluss an die erfolgte Öffentlichkeitsbeteiligung hat die Unterarbeitsgruppe zur Kernforderung 3 folgende Forderungen aufgestellt:

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

FORDERUNG 1

Die 2012 im Projektbeirat beschlossenen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Güterbahnlärm werden ohne Abstriche eingehalten. Insbesondere die Optimierungen haben im Rahmen der Beschlusslage zu liegen.

Diese Forderung zielt auf den Vollschutz entsprechend dem Schallschutzniveau VIa auch in den Gewerbegebieten ab. Dies betrifft im PfA 8.1 das Gewerbegebiet Rohrlache.

Hierzu wurde beschlossen, nochmals zu prüfen, inwieweit aktiver Schallschutz auch für das Gewerbegebiet Rohrlache vorgesehen werden kann und dann ggf. in das Planfeststellungsverfahren einfließt.

FORDERUNG 2

Die Fertigstellung der Teilstrecke Offenburg bis Weil am Rhein wird nicht vor 2030 erfolgen. Der Prognosehorizont für die Anzahl der Güterzüge pro Tag, der sich auf eine Fertigstellung im Jahr 2025 für diesen Abschnitt der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel bezieht, ist anzupassen.

Aufgrund der Gültigkeit des Bundesverkehrswegeplans 2003 mit Fortschreibung der Zugzahlen mit Prognosehorizont 2025 sind die hieraus resultierenden Zugzahlen den derzeitigen Planungen zugrunde zu legen. Sollten sich aufgrund des Bundesverkehrswegeplans in 2015 oder 2016 Änderungen hinsichtlich des zu unterstellenden Prognosehorizontes ergeben, wären die Zugzahlen zu überprüfen und ggf. anzupassen, soweit dies im Rahmen der Rechtslage erforderlich ist.

FORDERUNG 3

Die Mittel, die vom Land Baden-Württemberg und dem Bund für zusätzlichen Schallschutz im Abschnitt der Kernforderung 3 in Höhe von 84 Mio. Euro zugesagt wurden, werden innerhalb des Abschnittes verwendet. Einsparungen durch Optimierungen werden für aktive Schallschutzmaßnahmen an anderer Stelle innerhalb der Kernforderung 3 verwendet.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Grundsätzlich wurde die Herstellung eines bestimmten Schallschutzniveaus unter Berücksichtigung von Optimierungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit zugesagt. Sollten die hierfür zugesagten Mittel nicht ausgeschöpft werden müssen, zieht dies nicht nach sich, dass diese Mittel trotzdem innerhalb der Kernforderung 3 für weitere Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung stehen würden. Dies gebietet schon der sorgsame Umgang mit den zur Verfügung gestellten Finanzierungsmitteln.

FORDERUNG 4

Die Trasse des Planfeststellungsabschnitts 8.1, die sich auf dem Gebiet der Gemeinde Riegel befindet, gehört nicht zum Bereich der Kernforderung 3. Dortige Schallschutzmaßnahmen werden nicht aus den Mitteln finanziert, die vom Land Baden-Württemberg und dem Bund für zusätzlichen Schallschutz in der Kernforderung 3 vorgesehen sind.

Dies ist auch nicht so vorgesehen, so dass diese Forderung bestätigt werden kann.

FORDERUNG 5

Die Seite der Schallschutz-Bauwerke, die der BAB 5 zugewandt sind, werden hochabsorbierend ausgeführt.

Die Forderung wird insoweit bestätigt, dass bei maßgeblichen Reflexionen auf entsprechende Bebauungen auch die Außenwände zur BAB A5 hin hochabsorbierend ausgestaltet werden können.

FORDERUNG 6

Im Bereich der Kernforderung 3 findet generell keine Nacharbeit von 22.00 bis 06.30 Uhr statt.

Der Materialtransport soll zu keiner Zeit durch Ortschaften oder Wohngebiete geführt werden.

An Stellen, an denen sich eine Anschlussnutzung für Baustraßen anbietet, sind diese entsprechend anzulegen.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889**

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass sie innerhalb der Maßgaben der AVV-Baulärm ihre Bauzeiten ohne weitere Einschränkungen festlegen kann. Arbeiten während des Nachtzeitraums können nicht ausgeschlossen werden, werden aber auf das erforderliche Minimum begrenzt und im Einzelfall bei der zuständigen Behörde beantragt.

Um die Beeinträchtigungen in den Siedlungsflächen zu vermindern, werden die Baustellenverkehre möglichst außerhalb der Siedlungen geführt. Details zur Durchführung des Baustellenverkehrs können erst nach Vergabe der Maßnahme an die Baufirmen festgelegt werden, wenn deren Bauablaufplan feststeht. Ein generelles Durchfahrtsverbot für den Baustellenverkehr in den Straßen des öffentlichen Verkehrs ist nicht vorgesehen.

Grundsätzlich besteht außerhalb des Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit, parallel zur NBS vorgesehene Baustraßen nach Fertigstellung der Baumaßnahme nicht zurückzubauen, sondern als Wirtschaftswege aufrechtzuerhalten. Dies kann in der Summe jedoch zu weiterem Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche führen.

FORDERUNG 7

Die Schallschutzwand Gewerbegebiet Rohrlache wird realisiert.

⇒ siehe hierzu Forderung 1

Das Gebäude der Firma Graf bei Streckenkilometer 190,5 ist vor Erschütterungen zu sichern.

Die erforderlichen Maßnahmen zum Erschütterungsschutz können den Erschütterungstechnischen Untersuchungen Ordner 9, Band 3 entnommen werden.

FORDERUNG 8

Die "Galerie Holzhausen", zwischen Km 194,359 und Km 195,600, schützt neben dem Ortskern Holzhausen auch den nördlichen Abschnitt ohne Wohnbebauung. Dagegen wird der südliche Ortsbereich von Holzhausen nicht derart geschützt.

Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March, Ergebnisse Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,500 – 195,889

Sollte sich eine effektivere Position der Galerie an anderer Stelle ergeben, soll die Galerie entsprechend verschoben werden bei Beibehaltung der Summe der Schallschutz-Bauwerke.

Hierzu ist festzustellen, dass die Galerie entsprechend den hohen Anforderungen des Schallschutzniveaus VIa zugesagt und im Rahmen der Berechnungen auch eine hierfür zu unterstellende Mitwindsituation bereits berücksichtigt wurde. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der angesprochene südliche Bereich von Holzhausen aufgrund der südlich anschließenden Schallschutzwand für die Ortschaft Benzhausen selbst unter Berücksichtigung des Schutzniveaus VIa einen deutlich besseren Schallschutz erhält als dies zugesagt wurde. Im nördlichen Bereich von Holzhausen ist der Schallschutz so dimensioniert, dass die Grenzwerte von 49 dB(A) im Wohngebiet durch die Galerie eingehalten werden und eine Verschiebung der Galerie nach Süden eine rechnerische Überschreitung dieses Grenzwertes zur Folge hätte. Insofern kann nach nochmaliger Prüfung des Sachverhaltes festgestellt werden, dass eine Verschiebung bzw. Verlängerung der Schallschutzwand nicht erforderlich ist.

3.4 Sonstige Themenpunkte

Verlängerung der Schallschutzwand in Riegel zum Schutz des Wohngebietes im Bereich der ehemaligen Brauerei

Es konnte im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund eines Hinweises der Gemeinde Riegel festgestellt werden, dass ein Wohngebiet im Bereich der ehemaligen Brauerei nicht zutreffend ausgewiesen war. Die korrekte Berücksichtigung hat zu einer Verlängerung der geplanten Schallschutzwand auf einer Länge von 200 m mit einer Höhe von 4,00 m geführt. Dies ist in die Planfeststellungsunterlagen zwischenzeitlich eingearbeitet worden.

4 Fazit der frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 8.1 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 Anregungen nochmals geprüft und führte insbesondere zu folgenden Ergebnissen:

- Der Schallschutz für Riegel konnte aufgrund der vorgebrachten Richtigstellung der Ausweisung von Wohngebieten entsprechend korrigiert werden.
- Aufgrund der Anregungen aus Teningen wurde beschlossen, nochmals zu prüfen, inwieweit aktiver Schallschutz auch für das Gewerbegebiet Rohrlache vorgesehen werden kann und dann ggf. in das Planfeststellungsverfahren einfließt.

Aufgrund der vorangegangenen bereits erfolgten Planungsprozesse – insbesondere der Zusagen aus den Entscheidungen des Projektbeirats und dem vorausgegangenem angefangenen Planfeststellungsverfahren – und der in diesem Zusammenhang bereits geklärten Konfliktpunkte war der Klärungsbedarf dabei sicher nicht so hoch, wie dies bei einem Verfahren der Fall gewesen wäre, das zum ersten Mal im Fokus der Öffentlichkeitsbeteiligung gestanden hätte.