Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschuss vom 16.02.2017

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 2
Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel
hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 8.1 Riegel – March
Referenten: - Christoph Klenert, DB Netz AG
- Guido Kohnen, Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG
- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, CH. Klenert (DB Netz AG), Verbandsdirektor Dr. Karlin, Dipl.-Ing. G. Kohnen (Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG), VM Kieber, Fraktionsvorsitzender Doll, Fraktionsvorsitzender Mungenast, VM Klabundt, VM Schrempp, VM Zimmermann, Fraktionsvorsitzender Sandfort, VM Schwarz-Marstaller, Fraktionsvorsitzender Baas, VM Prof. Dr. Dr. Essmann

Verbandsvorsitzender Neideck begrüßt den Referenten der DB Netz AG, **Herrn Klenert,** der über den Sachstand zum Gesamtprojekt bezogen auf die Streckenabschnitte 1, 7, 8 und 9 mit dem Schwerpunkt Planfeststellungsabschnitt 8.1 referiert (PowerPoint-Präsentation siehe **Anlage** 1 zu dieser Niederschrift).

Man berate heute zum zweiten Mal im Rahmen des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn Planfeststellungsunterlagen in einem Offenlageverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 8.1, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin.** 2009 sei das politische Gremium der Überzeugung gewesen, dass die damals vorgelegten Planfeststellungsunterlagen – vor allem im Hinblick auf den seinerzeit nicht zeitgemäßen Lärmschutz – abgelehnt und gleichzeitig die laufenden Planfeststellungsverfahren ausgesetzt werden sollten. Gemeinsam mit den anderen Gebietskörperschaften und den Bürgerinitiativen habe man damals erreicht, dass die Landes- und Bundespolitik auf die Forderungen eingegangen sei. Der Projektbeirat habe im Laufe der verschiedenen Sitzungen zu den aufgestellten Kernforderungen diverse Beschlüsse gefasst. In der Zwischenzeit seien alle diese Beschlüsse im Bundesverkehrswegeplan 2016 berücksichtigt worden. Neben den haushalterischen Beschlüssen von Landtag und Bundestag sei dies ganz wichtig, weil man bei allen Projektbeiratsbeschlüssen immer gewusst habe, dass politische Beschlüsse mit den vorhandenen normativen Rahmenbedingungen nicht ohne weiteres in Übereinstimmung gebracht werden können. Hier spreche er ganz bewusst den besprochenen Lärmvollschutz an, den man im Projektbeirat im Prinzip für alle Planfeststellungsabschnitte beschlossen habe. Das normative Regelwerk der Bundesrepublik Deutschland für Eisenbahnneubauplanungen sehe eine differenzierte Betrachtung zwischen Vollschutz (aktiver Lärmschutz) und passivem Lärmschutz vor. Die Beschlüsse des Projektbeirats bezögen sich jedoch ausschließlich auf Vollschutz. Die europäische Eisenbahnmagistrale solle über

aktiven Lärmschutz realisiert werden. Vor dem Hintergrund schwieriger technischer und rechtlicher Überlegungen sei es wichtig gewesen, von Anfang an hohe Fachkompetenz in diesen Planungsprozess mit einzubringen. Er sei deshalb dankbar, dass man mit Herrn Kohnen schon seit 2008 einen der renommiertesten Lärmschutzexperten in Deutschland habe gewinnen können. Dieser habe im Rahmen eines iterativen Planungsprozesses, sprich eines Prozesses zwischen Experten des Vorhabenträgers DB Netz AG und der Region, gemeinsam fachliche Setzungen erarbeitet, um die Transformation der politischen Beschlüsse des Projektbeirats in das normative Regelwerk umzusetzen. Alle Beschlüsse des Projektbeirats müssten in entsprechende Rechtstitel, d.h. Planfeststellungsbeschlüsse einmünden. Herr Kohnen habe in diesem langjährigen Prozess mit den Bahnplanern Vertrauen erarbeiten können und dies, obwohl die Bahnplaner von ihren ursprünglichen Planungen hätten Abstand nehmen müssen. Beim Planfeststellungsabschnitt 8.1 sei Herr Kohnen bei der Erarbeitung des Schallschutzkonzeptes nicht vollumfänglich involviert gewesen. Dies sei erst in den letzten Wochen der Fall gewesen. Nach Durchsicht der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen habe Herr Kohnen zusammen mit ihm ein erstes Resümee ziehen können. Die Schutzziele, wie sie in den Planfeststellungsunterlagen enthalten seien, würden weitgehend den Projektbeiratsbeschlüssen entsprechen. Äußerungen in den letzten Tagen in der Öffentlichkeit, wonach es im Bereich Holzhausen noch gravierende Lärmschutzprobleme gebe, seien völlig unangemessen. Herr Kohnen werde dies in seinem Vortrag ausführen. Gleichwohl gebe es nach wie vor noch geringfügige Abweichungen. Wenn das Gremium der Verbandsgeschäftsstelle heute den Auftrag erteile, werde man unter Zuhilfenahme von Herrn Kohnen mit dem Regierungspräsidium, der DB Netz AG und den Bürgerinitiativen gerne weiter an einem Kompromiss arbeiten, damit man vor Ort eine gewisse Befriedung bekomme. In Beschlussziffer 1.2 stehe die bereits im Norden zwischen Offenburg und Riegel aufgestellte Forderung, die Planung und Realisierung der Eisenbahnstrecke im Planfeststellungsabschnitt zwischen Riegel und March ebenfalls mit einem sechsstreifigen Ausbau der BAB 5 zu verbinden. Dies stehe auch als „weiterer Bedarf“ mit Planungsrecht bis Freiburg-Mitte im Bundesverkehrswegeplan. Man sei der Auffassung, dass man so schnell als möglich auch mit dem Ausbau der A 5 südlich von Riegel beginnen sollte, um die Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans zu nutzen. Dies wäre hilfreich, damit am Ende der zwanziger Jahre auch tatsächlich ein rechtskräftiger Titel für den sechsstreifigen Ausbau der A 5 geschaffen, in der dann fortgeschriebenen Fassung des Bundesverkehrswegeplans der vordringliche Bedarf festgestellt und damit auch die finanziellen Mittel für die Realisierung zur Verfügung gestellt werden könnten.

Es folgt der fachliche Vortrag von Herrn Kohnen zum Planfeststellungsabschnitt 8.1. Die entsprechende PowerPoint-Präsentation ist dieser Niederschrift als **Anlage 2** beigefügt.

Ihn interessiere die Einschätzung von Herrn Kohnen zu den kritischen Positionen, so **VM Kieber**. Herr Kohnen habe sich bereits schriftlich zu der noch verbliebenen Lärmüberschreitung von 0,6/ 0,7 dB(A) bei Holzhausen geäußert. Er wolle wissen, wie Herr Kohnen diese Überschreitungen infolge der geringeren Ausbauten der Galerien bewerte, nachdem er bereits geäußert habe, dass diese durch die geringeren Abstandsflächen und aufgrund der Baulichkeiten vor Ort begründbar seien.

Herr Kohnen führt aus, dass nach Durchführung des Schutzkonzeptes mit den Wänden und Galerien mit Ausnahme der Wohngebäude beim Klärwerk Teningen und dem Dürrenbühler Hof keine Überschreitungen der zulässigen Werte verbleiben würden.

Wenn er die Gegenüberstellung von Herrn Kohnen richtig verstanden habe, so **Fraktionsvorsitzender Doll**, habe man zwischenzeitlich eher weniger und weniger hohe Lärmschutzwände. Angesichts der Tatsache, dass der Schienenbonus weggefallen sei, verwundere ihn dies. Ihn interessiere, wie dies sein könne.

Der Projektbeirat habe 2012/2013 mit bestem Wissen und Gewissen den Wegfall des Schienenbonus prognostiziert, so **Herr Kohnen**. Diese Voraussetzung sei immer mit einberechnet worden. Damals sei jedoch nicht erkennbar gewesen, wie eine neue Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) aussehe. 1990 sei die „Schall 03“ eine relativ einfache Berechnungsvorschrift gewesen. Zwischenzeitlich berechne man genauer. Durch die neue Berechnungsvorschrift – gerade bei gewissen Entfernungen – werde es nach dem Regelwerk etwas leiser. Dies habe nichts mit dem Schienenbonus zu tun. Dieser sei sowohl damals als auch heute bei den Berechnungen nicht in Ansatz gebracht worden. Die Schwierigkeit bestehe darin, dass man eine Galerie bzw. Wand mit dem heutigen Regelwerk rechtskonform begründen können müsse. Dies bedeute nicht, dass politische Beschlüsse aufgegeben werden müssten. Vollschutz und entsprechende Berechnungsparameter seien erreicht. Die Schwierigkeit bestehe darin, den damaligen politischen Beschluss weitgehend mit einem neuen Rechenwerk abzubilden, so dass möglichst wenig von den damals genannten Maßnahmen verloren gehen würden. Mit den neuen Berechnungen könne man genau die Maßnahmen bestätigen, wie sie heute vorgestellt worden seien. Die Frage sei nun, ob man von diesen allgemeinen Entwurfsprinzipien abweichen könne, obwohl das Schutzziel erreicht sei oder nicht. Dies sei jedoch eine politische Bewertung. Aus fachlicher Sicht habe er dargestellt, unter welchen Maßgaben die Berechnung zustande komme.

Auf Nachfrage von **Fraktionsvorsitzenden Mungenast** erläutert **Herr Kohnen**, dass zunächst mit Schallschutzwänden gerechnet worden sei. Dann sei festgestellt worden, wo Wände nicht ausreichend seien. Diese Stellen habe man näher betrachtet. Im Bereich Waldsiedlung seien Wände beispielsweise nicht ausreichend. Angesichts einer Überschreitung von 4 bis 6 dB(A) habe man deshalb das Prinzip „Galerie“ mit einem Abstand von 1,5 m geprüft. Dieser Abstand habe ebenfalls nicht gereicht um die Werte einzuhalten, weshalb man auf einen Abstand von 3 bis 4 m gegangen sei. Im Bereich Holzhausen habe man mit Wänden eine Überschreitung von 0,6 dB(A). Aufgrund der großen Abstände sei die Überschreitung deutlich geringer. Die Bahn habe dann ermittelt, wie lang eine Galerie sein müsste, um diese relativ geringe Überschreitung zu vermindern und den Vollschutz zu erreichen.

Beim Schallschutz „Schall 03“, Stand 1990, habe man für all diejenigen Dinge, die man nicht habe berechnen können, Konstanten angenommen, so **Herr Klenert**. Eine Konstante, d.h. ein fester Wert, werde immer dann angenommen, wenn man etwas nicht genau berechnen könne. Mit der neuen „Schall 03“ habe man vor dem Hintergrund entsprechender Rechnerleistung ganz viele Konstanten durch Berechnungsalgorithmen ersetzt. Dies führe dazu, dass man Reflexionen berücksichtigen und Einzelpunkte viel genauer betrachten könne. Wo man früher Mittelwerte und einen Aufschlag angenommen habe, um auf der sicheren Seite

zu sein, könne man heute Bögen und Einzelpunkte berechnen. Dies und eine Katasteraktualisierung hätten dazu geführt, dass die Schallschutzmaßnahmen scheinbar geringer werden. Mit den neuen Berechnungen habe man jedoch lediglich einen geringeren „Überschutz".

Auf Nachfrage von **Fraktionsvorsitzenden Mungenast** bestätigt **Herr Kohnen**, dass sich die von der Verbandsverwaltung in ihrem Beschlussvorschlag unter Ziff. 1.3 genannten noch bestehenden geringfügigen Abweichungen nur auf den Dürrenbühler Hof auf Gemarkung Riegel und die Wohngebäude am Klärwerk Teningen beziehen. Für Holzhausen habe man nach den Berechnungen aufgrund des normativen Regelwerks einen Vollschutz. Die allgemeinen Grundsätze, wie Überstandslängen definiert werden, erreiche man aus begründeten Ansätzen an dieser Stelle jedoch nicht.

Auf Nachfrage von **Verbandsvorsitzenden Neideck** erläutert **Herr Kohnen**, dass wenn man seinerzeit mit dem jetzt geltenden Regelwerk gerechnet hätte, die Schallschutzmaßnahmen bereits geringer ausgefallen wären. Damals habe man in Anwendung des seinerzeit gültigen Regelwerkes Schätzungen vorgenommen. Allerdings sei dies nicht mit der Genauigkeit der Dimensionierung der Maßnahmen im Detail möglich gewesen. Zum Beispiel habe man, um auf der sicheren Seite zu sein, teilweise Galerien eingeplant, dies sei u.a. auch deshalb geschehen, um die Kosten nicht zu unterschätzen.

VM Klabundt möchte wissen, wann welche Abschnitte der Gesamtstrecke tatsächlich genutzt werden können und wie viele von den ca. 230 prognostizierten Güterzügen pro Tag im Jahr 2025 überhaupt fahren werden.

Der Bundesverkehrswegeplan 2025 mit seinen Zielzahlen gehe davon aus, dass die Maßnahmen bis dahin realisiert seien, so **Herr Klenert**. 2031 gehe nach den Plänen der DB Netz AG die Güterumfahrung von Riegel bis Buggingen-Müllheim in Betrieb. Dann fahre, wenn es sie bis dahin noch gebe, die „rollende Landstraße" über den Freiburger Güterbahnhof. Damit würden 30.000 bis 40.000 Güterzüge pro Jahr weniger durch die Freiburger Innenstadt fahren. Allerdings sei damit der Abschnitt von Offenburg bis Riegel noch nicht fertig. Von Süden her betrachtet habe man allenfalls den „Flaschenhals" verkürzt, wenn man in Mülheim-Auggen weiterkomme. Die DB Netz AG gehe deshalb davon aus, dass auch im Jahr 2031 hier noch keine wesentliche Verbesserung bei den Güterzügen stattfinde. Die Strecke sei voll. Die Region kämpfe jährlich mit dem Land Baden-Württemberg, um weitere Nahverkehrszüge auf der Strecke zu bekommen. Wenn man die Züge aus der Freiburger Bucht nicht herausbekomme, werde es aber auch keinen wesentlichen zusätzlichen Nahverkehr geben. Die Aufstockung jedes einzelnen Zuges sei hier ein Erfolg. Das Gleiche gelte auch für den nördlichen Abschnitt.

Auf Nachfrage von **Verbandsvorsitzenden Neideck** bestätigt **Herr Klenert**, dass die Planfeststellungsabschnitte 8.0, 8.1, 8.2, 8.3 und 8.4 bis 2031 fertiggestellt sein sollen.

VM Schrempp führt aus, dass die Ergebnisse und Schlussfolgerungen von Herrn Kohnen aufgrund der zwingenden Anwendung der Schall 03 entstanden seien. Es gelte aber zu beachten, dass mit einem Mittelungspegel gerechnet werde. Der tatsächlich am Ohr der Holzhausener Bürger ankommende Lärm sei ein völlig anderer. Dies könne auch jeder Schallschutzgutachter bestätigen. Die

Bürgerinitiative IGEL, der sie angehöre, wisse, dass es in Holzhausen gravierende Unterschiede zu früheren Berechnungen gebe. Wenn man sich hier in Sicherheit wiege, dass der Vollschutz erreicht sei, entspreche dies einfach nicht den Tatsachen. Die Bürgerinitiative könne die wirklich dramatische Verkürzung der Galerie um mehr als 70 % so nicht akzeptieren. Man sei bereits einen großen Kompromiss eingegangen, in dem man die neuen Berechnungsmodelle akzeptiere. Jeder hier im Raum müsse jedoch wissen, dass es bei der Diskussion hier nicht um 0,6 oder 0,7 dB(A) gehe. Der am Ohr ankommende Spitzenpegel sei etwas völlig anderes als der Mittelungspegel, mit dem hier gerechnet werde.

Verbandsvorsitzender Neideck stellt fest, dass die politisch geforderten Schutzziele auf der Grundlage einer vorgegebenen Berechnungsmethode eingehalten werden. Die Frage sei deshalb, wie die Aussage von Frau Schrempp hinsichtlich der Spitzenpegel zu bewerten sei und ob eine Verlängerung der Galerien um jeweils 300 m diese Problematik lösen würde.

Herr Kohnen bestätigt, dass das Phänomen Spitzenpegel, so sei, wie von Frau Schrempp beschrieben. Dennoch müsse man das Regelwerk anwenden, das auf den Mittelungspegel abziele. Mit bestimmten Ansätzen, wie beispielsweise dem Altwagenmaterial, habe man gewisse Dinge mit in die Betrachtung einbezogen, die perspektivisch besser würden. Die Galerie an dieser Stelle führe nicht zu einem Quantensprung bei der Qualität. Der Effekt, den man sich durch die Galerie erhoffe, werde nicht so groß sein, da die Wände bereits sehr hoch seien. Vielleicht verbessere sich die Lärmsituation um 0,6 oder 0,7 oder 1 dB(A). Man habe angrenzend an dieser Stelle bereits 6 m hohe Wände. Galerien würden zwar zu einer Verbesserung, jedoch zu keiner grundsätzlichen Qualitätsverbesserung der Geräuschsituation führen. Dies müsse man mit bedenken. Er versuche die Phänomene zu beschreiben, eine Wertung sei schwierig, weil diese immer subjektiv wäre. Er könne und wolle keine Aussage darüber treffen, ob man die Forderung nach einer Galerie an dieser Stelle stellen sollte oder nicht.

Herr Klenert erklärt, dass das Thema des Vorbeifahrpegels und des Maximalpegels kein Phänomen sei, das man nur in Holzhausen habe. Man spreche hier von Grundannahmen, die auf der gesamten Strecke gelten würden. Wenn man an dieser Stelle mit dem Spitzenpegel oder gegen den Mittelungspegel argumentiere, müsse man dies für den gesamten Abschnitt tun. Sonst habe man an dieser Stelle wieder eine Ungleichbehandlung. Damit würde man sich auch weg von dem bewegen, was der Projektbeirat beschlossen habe. Hier sehe er kein zielführendes Argument. Wenn gute Argumente vorliegen, könne man im Rahmen des Verfahrens gerne darüber sprechen. Bei den jetzigen Ausführungen müsse er entgegenhalten, dass alle Schallgutachten deutschlandweit gleich berechnet würden. Hierfür gebe es einen bestimmten Stand der Technik und Grundlagen, weshalb man das so tue, die weder er noch Herr Kohnen sich ausgedacht hätten. An diesen könne man nicht ohne weiteres vorbei.

Er überlege sich die ganze Zeit, ob man sich hier nicht gerade die Arbeit der Planfeststellungsbehörde mache, so **Fraktionsvorsitzender Mungenast**. Man wolle unter Beschlussziffer 1.3 heute nur beschließen, dass genau das, was der Projektbeirat beschlossen habe und was bei diesem Planfeststellungsabschnitt offensichtlich nicht vollumfänglich berücksichtigt wurde, umgesetzt werde.

VM Zimmermann hinterfragt, wie die Lärmberechnungen aussehen würden, wenn man bei der Geschwindigkeit der Züge von 250 km/h auf 200 km/h herunter

ginge und wie sich dies bahntechnisch auswirken würde. Es gebe einige Bahnabschnitte, zum Beispiel Buggingen, wo dieses Thema massiv diskutiert werde. Insbesondere die Schallschutzwände würden massiv kritisiert.

In dem Bereich, über den man gerade spreche, würden nur Güterzüge mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h, in wenigen Bereichen mit 120 km/h verkehren, so **Herr Klenert**. Deshalb spreche man auch von einer Güterzugumfahrung. Das Thema 250 km/h bringe im Abschnitt Buggingen-Müllheim-Auggen nichts, da dort vier Gleise parallel verlaufen und die Güterzüge ebenfalls verkehren würden. Güterzüge würden die schalltechnische Wirkung der schnellen Fernverkehrszüge derart „überstrahlen", dass man diese zwar in der Berechnung aufführe, diese jedoch hinsichtlich der Wanddimensionierung nicht relevant seien. Die Geschwindigkeit werde eher ein Thema im Norden im Abschnitt Offenburg-Riegel, wenn die Bestandsstrecke für 250 km/h für den Fernverkehr ausgebaut werde. Hier wolle er jedoch nichts prognostizieren. Zunächst müsse man sich die Planung anschauen und dann auf Basis vorliegender Fakten eine Entscheidung treffen. Es gebe jedoch Grundsatzaussagen. Sofern Fernverkehrszüge mit ihrer Geschwindigkeit relevant seien (keine Lärmüberstrahlung durch Güterverkehrszüge), würden diese mit 200 km/h leiser fahren als mit 250 km/h. Die Geschwindigkeit von 250 km/h fahre man allerdings nicht zum Spaß. Damit verfolge man gewisse verkehrliche Ziele, um auf dem Abschnitt mehrere Minuten an Zeit einzusparen. Erst recht mache es keinen Sinn, den Ausbau für eine niedrigere Geschwindigkeit vorzusehen, wenn dadurch keine Kosten eingespart werden können. Aus Sicht der DB Netz AG würden absurde und völlig haltlose Zahlen in den Raum gestellt, wie viele 100 Millionen, gespart werden könnten, wenn man die Streckenertüchtigung 20 km/h langsamer auslege.

Zu der gestellten Frage, wie viel der angesprochene Galeriebau in Holzhausen kosten würde, ergänzt **VM Schrempp**, dass man ermittelt habe, dass die Mehrkosten pro 300 m gegenüber der Wand bei rund 650.000 € liegen würden.

Die CDU-Fraktion könne mit den Beschlussvorschlägen der Verbandsgeschäftsstelle in Beschlussziffer 1.1 zu 100 % mitgehen, so **VM Kieber**. Man freue sich, dass, wie von Herrn Klenert ausgeführt, heute nicht mehr von der Kernforderung des Projektbeirats die Rede sei, da diese bereits integraler Bestandteil der Planung seien. Dies sei natürlich dem großen Engagement der Bürgerschaft aus der Region und den Bürgerinitiativen zu verdanken. Er wolle sich hier auch bei der DB Netz AG bedanken, dass dieser Stand habe erreicht werden können. Der Regionalverband fordere in Beschlussziffer 1.2 des Beschlussvorschlags, dass die Autobahn im Bereich der A 5 mit in die Planung aufgenommen werde. Die Trassenbreite in diesem Bereich sei ausreichend, um den sechsstreifigen Ausbau zwischen Bahnlinie und der Autobahn unterzubringen. Dies unterstütze man voll. Man wolle jedoch – wohl wissend, dass der Bundesverkehrswegeplan derzeit den Ausbau der A 5 im erweiterten Bedarf mit Planungsrecht von Offenburg bis Freiburg-Mitte beinhalte – hier noch ergänzen, dass bei künftigen Planungen der Ausbau der A 5 weiter bis zur Anschlussstelle Neuenburg berücksichtigt werden sollte. Die CDU-Fraktion beantrage hierzu die Aufnahme einer zusätzlichen Beschlussziffer oder eine entsprechende Ergänzung der Beschlussziffer 1.2. Die Formulierung in Beschlussziffer 1.3 sei zunächst einleuchtend gewesen. Man schlage jedoch statt einer Bitte an die DB Netz AG folgende Formulierung vor: „Der Regionalverband erwartet von der DB Netz AG noch bestehende geringfügige Abweichungen zum Projektbeiratsbeschluss vom 04.03.2013 im laufenden Planfeststellungsverfahren zugunsten eines voll-

umfänglichen Vollschutzes umzusetzen“. Eine solche Formulierung beinhalte seines Erachtens die bislang gemachten Ausführungen und den Antrag der FDP. Außerdem wolle man die Beschlussziffer 1.3 gerne noch um die zwei Örtlichkeiten, die keinen aktiven Lärmschutz erhalten, sprich den Dürrenbühler Hof auf Gemarkung Riegel und die Wohngebäude beim Klärwerk Teningen erweitern und somit für beide die Umsetzung des Projektbeiratsbeschlusses einbringen. Man gehe davon aus, dass auch dort aktiver Lärmschutz stattfinde. Eine Zustimmung zu Beschlussziffer 1.4 sei selbstverständlich. Vor dem Rückbau von Baustraßen müsse geprüft werden, ob dies Sinn mache oder ob man diese für andere Mobilitäts- oder Entwicklungsachsen nutzen könne. Den Antrag der FDP-Fraktion sehe man jetzt aufgrund der Ausführungen von Herrn Kohnen mit dieser ergänzten Formulierung berücksichtigt.

Es sei interessant zu sehen, so **Fraktionsvorsitzender Sandfort,** wie die Beschlüsse des Projektbeirats in fachliche Bewertungen des Lärms umgesetzt wurden und wie eine Verbesserung der Arithmetik manchmal auch zu einer Ernüchterung hinsichtlich der Ergebnisse führe. Wenn man feststelle, dass man bei Berechnungsverfahren besser geworden sei, eine Optimierung allerdings ein anderes Ergebnis bringe als erwartet, müsse man dies billigend in Kauf nehmen. Man könne dies guten Gewissens akzeptieren, da man einen Gutachter habe, der den Blick von einer anderen Seite als die DB Netz AG auf die Fakten werfe, unabhängig davon, ob damit die Interessen der Region gestützt werden könnten oder nicht. Das Interesse der Region liege in einem Vollschutz. Die Forderung der CDU-Fraktion, dass die DB Netz AG die geringfügigen Abweichungen überprüfen solle, sei sicher richtig. Insofern könne man dies mittragen. Bezüglich der Beschlussziffer 1.2 bitte er um eine getrennte Abstimmung. Hierzu gebe es unterschiedliche Auffassungen. Zu Beschlussziffer 1.4 wolle er noch anmerken, dass man hinsichtlich der Radschnellwege, gerade Machbarkeitsstudien in Auftrag gebe. Diese Gutachten würden Auskunft darüber geben, wo ggf. Radschnellwege in Verbindung mit Baustraßen näher zu überprüfen seien.

Die Fraktion der Freien Wähler wolle in Beschlussziffer 1.3 die Aussagen des Projektbeirates übernehmen, so **Fraktionsvorsitzender Doll**. Er habe heute vernommen, dass die Bedingungen in Holzhausen erfüllt seien. Lediglich beim Dürrenbühler Hof auf Gemarkung Riegel und den Wohngebäuden beim Klärwerk Teningen gebe es Überschreitungen. Wenn man beim ersten Planfeststellungsverfahren gleich Abweichungen gegenüber dem Projektbeiratsbeschluss fordere, wisse er nicht, wo man schlussendlich hinkomme. Bezugnehmend auf Beschlussziffer 1.4 wisse er, dass beispielsweise im Bereich Achern zum Teil Baustraßen zurück gebaut wurden, heute wäre dies eine hervorragende Trasse für eine Umgehungsstraße. Politisch sei dies seinerzeit jedoch anders gesehen worden. Deshalb sollte man im vorliegenden Fall eine Nachnutzung bereits heute in Betracht ziehen. Genau wie VM Kieber sei er der Meinung, dass die A 5 irgendwann so ausgelastet sein werde, dass man auch südlich von Freiburg über einen sechsspurigen Ausbau nachdenken werde. Seine Fraktion stimme entsprechend zu. Allerdings werde man konsequenterweise den Antrag der FDP-Fraktion nicht unterstützen, da an besagter Stelle laut Herrn Kohnen der Vollschutz bereits erreicht sei.

Beschlussziffer 1.1 werde konfliktfrei gesehen, so **VM Schwarz-Marstaller**. Das oberste Ziel müsse eine zügige Umsetzung des Ausbaus der Rheintalbahn sein. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wünsche ebenfalls eine getrennte Abstimmung bezüglich der Beschlussziffer 1.2, die den Ausbau der A 5 zum Inhalt

habe. Jeder wisse, wie schädlich Verkehr sei. Feinstaub sei ein erhebliches Problem in den Städten. Nach Aussagen des VCD sei ein Fünftel des in Deutschland produzierten CO_2-Ausstoßes dem Verkehr zuzuschreiben. 84 % würden direkt aus dem Auspuff von PKW, LKW und Motorrädern stammen. Ziel des Ausbaus der Rheintalbahn sei es gerade, die LKWs auf die Schiene zu bringen. Vordringlich sollten deshalb andere Wege gefunden werden um die Straße zu entlasten. Hierzu zähle zum Beispiel, den ÖPNV oder Park & Ride Plätze weiter auszubauen oder Fahrgemeinschaften und intelligente Vernetzungen zu fördern. Das Radschnellwegekonzept sei eine supergute und zukunftsfähige Maßnahme. Ansonsten lande der Verkehr mit der angesprochenen Feinstaubproblematik in den Städten. Die Umsetzung des Projektbeirats-beschlusses unter Beschlussziffer 1.3 sollte umgesetzt werden. Irgendwo müsse man die Kirche im Dorf lassen. Man vertraue hier auf das Planfest-stellungsverfahren. Bezugnehmend auf Beschlussziffer 1.4 könne es problematisch werden, wenn für das Radschnellwegesystem wieder neue Straßen und Flächen gebraucht würden. Die rechtzeitige Einplanung einer Folgenutzung sei jedoch vorausschauend und werde daher seitens ihrer Fraktion unterstützt. Die formale Beauftragung der Verbandsgeschäftsstelle zur Abgabe einer entsprechenden Stellungnahme unter Beschlussziffer 1.5 sei selbstver-ständlich.

Man habe heute vernommen, dass die Lärmschutzmaßnahmen – ganz besonders in Holzhausen –, „auf Kante gerechnet“ worden seien, so **VM Schrempp**. Sie wolle nochmals daran erinnern, dass der tatsächlich ankommende Lärm nicht einem Vollschutz entsprechen werde. Sie wolle wirklich darum bitten, dass die Flanken der dortigen Galerie erweitert werden, so wie man dies heute seitens der FDP-Fraktion beantrage. Sowohl die Regionalräte als auch die Bürgerinitiativen würden sich für eine baldige Verwirklichung dieser Strecke aussprechen. So, wie dies jetzt in Holzhausen geplant werde, könne man dies jedoch nicht mittragen. Man bedaure, dass es dann wieder zu entsprechenden Einwendungen kommen werde. Dies werde den Ausbau zweifellos verzögern und absolut nicht im Sinne der Region sein, weshalb man bitte, den Antrag der FDP-Fraktion zu berücksichtigen.

Verbandsdirektor Dr. Karlin führt aus, dass die Beschlussziffer 1.3 genauso formuliert sei, wie sie mit dem Projektbeiratsbeschluss und den Ergebnissen aus fachlicher Sicht in Einklang zu bringen sei. Bei der Kernforderung 3 habe der Projektbeirat damals einen wohlbedachten Satz eingefügt, wonach der Projektbeirat aufgezeigte Einsparpotenziale sehe. Man könne der DB Netz AG nicht den Vorwurf machen, dass sie irgendwo das Konzept auf der Basis des Projektbeiratsbeschlusses durchlöchert habe. Der weitere Prozess müsse zeigen, ob die etwaigen Einsparpotenziale beim Dürrenbühlerhof sowie den Wohngebäuden beim Klärwerk Teningen durchgesetzt werden oder nicht. In der Sitzungsvorlage sei man auf den entsprechenden – nach Auffassung von ihm und Herrn Kohnen offensichtlichen – Sachverhalt eingegangen. Eine andere Frage sei es, wie man mit Holzhausen umgehe, bzw. welches politische Selbstverständnis das Gremium hier habe. Man sollte sich, so wie Herr Kohnen dies getan habe, zunächst am technischen Regelwerk und an der Rechtslage im Hinblick auf den Projektbeiratsbeschluss orientieren. Gleichwohl vernehme er seit geraumer Zeit, dass es gerade in Holzhausen Sorgen gebe. Dem Regionalverband als kommunalverfasster Körperschaft des öffentlichen Rechts mit politischen Gremien stehe es gut an, mit der eigenen Stellungnahme im förmlichen Beteiligungsverfahren politische Signale in Richtung Anhörungsbehörde zu

geben, damit sich diese mit den Sorgen in Holzhausen befasse. Die Anhörungsbehörde und der Vorhabensträger wären gehalten, spätestens im Erörterungstermin zu erklären, was in Holzhausen planfeststellungsfähig möglich sei oder eben auch nicht. Deshalb bleibe er bei seiner schriftlich vorgelegten Empfehlung, den Antrag der FDP-Fraktion ausdrücklich in der Beschlussfassung aufzunehmen. Ferner wolle er die Situation auf Gemarkung Riegel ansprechen. Riegel liege mit seiner Gemarkung sowohl im Bereich der Kernforderung 2 als auch der Kernforderung 3. Bürgermeister Jablonski habe immer wieder darauf hingewiesen, dass manche Beschlüsse hinsichtlich der Kernforderung 2 bzw. 3 nicht 100-prozentig für die Gemeinde Riegel kompatibel seien. Herr Kohnen habe geprüft, ob der Lärmschutz der Kernforderung 2 bzw. 3 für die Gemarkung Riegel korrekt umgesetzt wurde. Im Ergebnis habe er herausgefunden, dass wenn in Teningen die Vollschutzmaßnahmen umgesetzt würden, auch weitestgehend für Riegel der dort erwartete Vollschutz realisiert werde. Er würde deshalb – auch wenn man dies heute nicht angesprochen habe – bei der Stellungnahme des Regionalverbandes die entsprechenden Sorgen von Riegel mit aufnehmen.

Wenn er Herrn Kohnen von der fachlichen Einschätzung her richtig verstanden habe, so **VM Klabundt**, werde man in Holzhausen vielleicht 1 dB(A) leiser werden durch eine entsprechende Galerielösung. Den Unterschied von einem dB(A) höre kein Mensch.

Die FDP-Fraktion stimme dem erweiterten Antrag zu, so **Fraktionsvorsitzender Baas**. Intention sei es gewesen, die Verbandsgeschäftsstelle zu beauftragen, das weiter zu verfolgen. Insofern werde das Anliegen der Holzhausener Bürger geprüft. Seitens des Regionalverbandes habe man damit alles was möglich sei getan. Man bitte um eine Mehrheit.

Bei Beschlussziffer 1.3 habe die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen das Gefühl, dass die Verhältnismäßigkeit etwas verloren gehe, so **VM Schwarz-Marstaller**. Man habe jedoch nichts gegen eine Klärung im Planfeststellungsverfahren und werde sich dementsprechend bei dieser Beschlussziffer enthalten.

Die Prüfung hinsichtlich der Beschlussziffer 1.4 finde nicht im luftleeren Raum statt, so **VM Prof. Dr. Dr. Essmann**, sondern erfolge auf der Grundlage von Studien, wo zum Beispiel überregionale Rad- oder Radschnellwege sinnvoll seien. So wie der Beschluss derzeit laute, müssten praktisch sämtliche Bautrassen geprüft werden. Deshalb sollte man diesen Beschluss an die entsprechenden Behörden herantragen, sobald die Untersuchungen vorliegen.

In der Beschlussziffer werde formuliert, dass Baustraßen langfristig für Mobilitätszwecke genutzt werden sollen, so **Verbandsvorsitzender Neideck**. Dies könnten sowohl Radschnellwege, Fußwege oder im einen oder anderen Fall auch Umgehungsstraßen sein. Seitens des Regionalverbandes wolle man nur eine Machbarkeitsstudie für Radschnellwege in Auftrag geben. Mit der gewählten Formulierung lasse man sich alle Möglichkeiten offen. Das Regierungspräsidium und die DB Netz AG sollten prüfen, welche Möglichkeiten diese Baustraßen für die Region eröffnen. Auch die DB Netz AG habe aller Wahrscheinlichkeit nach ein Interesse an einer Folgenutzung, da die Baustraßen dann nicht zurück gebaut werden müssten und dies voraussichtlich preisgünstiger sei.

Herr Klenert erklärt, dass er diesbezüglich nichts Konkretes in Aussicht stellen könne, aber es schon vorgekommen sein soll, dass Baustraßen liegen geblieben

seien, weil sie einer Folgenutzung hätten zugeführt werden können. Auch gehe er im Moment davon aus, dass noch kein ausgereiftes Radwegekonzept bis 2031 vorliege. In den Planfeststellungsunterlagen habe man seitens der DB Netz AG beschrieben, welche Wege man benötige. Ob dies genauso komme, werde sich im Laufe der Zeit zeigen. Sicherlich sei es eine gute Idee, hier ein Radwegekonzept zu unterlegen.

Die Beschlussziffer 1.4 sei generell für weitere Mobilitätszwecke sehr weit gefasst, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**. Radschnellwege würden nur beispielhaft darunter fallen. Es handle sich um eine Bitte an das Regierungspräsidium und die DB Netz AG, dies rechtzeitig zu bedenken. Er hoffe sehr, dass er dem Gremium im Mai 2017 einen Vorschlag für die Vergabe der Machbarkeitsstudien Radschnellwege vorlegen könne. Spätestens ein Jahr später würden alle Machbarkeitsstudien für die dann untersuchten Korridore vorliegen. Sehr wahrscheinlich werde der Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 8.1 Riegel – March frühestens im ersten Halbjahr 2018 stattfinden. Spätestens bis zu diesen Zeitpunkt werde man konkrete Ergebnisse der Machbarkeitsstudien Radschnellwege haben. Deshalb brauche man heute einen ganz weit gefassten Beschluss, zum einen zum Thema Radschnellverbindungen, aber auch in Richtung Regierungspräsidium, konkret in Richtung der dortigen Straßenbauabteilung. Es gebe keine Behörde im Regierungsbezirk, die einen besseren und größeren Überblick über potentielle Straßenbau- und sonstige Verkehrsmaßnahmen habe. Diese Abteilung sei der Adressat der Forderung.

Beschluss des Planungsausschusses:

1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und fordert weiterhin eine zügige Realisierung des Gesamtprojekts.
(4 Enthaltungen)

1.2 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert parallel zur Planung der Güterverkehrstrasse Riegel – March auch die Planung des notwendigen sechsstreifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 5 in Angriff zu nehmen.
(7 Nein-Stimmen)

1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt, dass die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen dem vom Projektbeirat beschlossenen Schutzziel des Vollschutzes weitgehend entsprechen. Von der DB Netz AG wird erwartet, dass noch bestehende geringfügige Abweichungen zum Projektbeiratsbeschluss vom 04.03.2013 am Dürrenbühler Hof auf Gemarkung Riegel und bei den Wohngebäuden am Klärwerk Teningen im laufenden Planfeststellungsverfahren zugunsten eines vollumfänglichen Vollschutzes umgesetzt werden. Ferner sollen die abgespeckten Galerien beim Ortsteil March-Holzhausen jeweils um 300 m nördlich und südlich verlängert werden.

1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bittet das Regierungspräsidium Freiburg und die DB Netz AG, frühzeitig zu prüfen, ob die im Rahmen des vorliegenden Neubauvorhabens erforderlichen Baustraßen langfristig für weitere Mobilitätszwecke – beispielsweise für Radschnellwege – erhalten werden können.

1.5 Die Verbandsgeschäftsstelle wird beauftragt, im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange eine der Beschlusslage entsprechende Stellungnahme zur vorliegenden Planung im Abschnitt 8.1 Riegel – March abzugeben.

(4 Enthaltungen)

1.6 Die Planungsträger werden gebeten, bei ihren weiteren Planungen den sechsstreifigen Ausbau der A 5 bis einschließlich Neuenburg zu berücksichtigen.

(4 Nein-Stimmen)

Beglaubigte Abschrift:

Freiburg, den 15.03.2017

.....
Unterschrift/Siegel

ll. z.d.A. .....

Anlage 1

ABS/NBS Karlsruhe–Basel

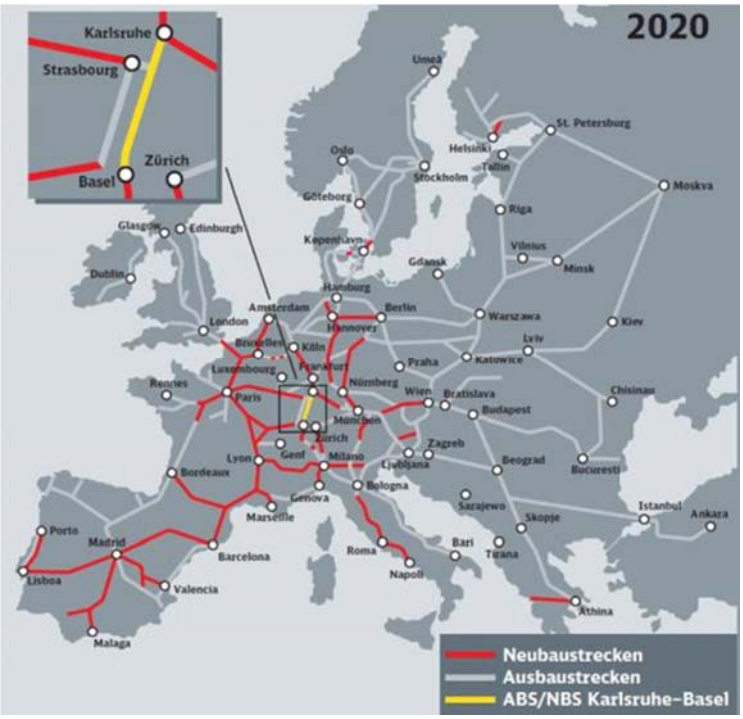
Vorstellung der Planung PfA 8.1
Regionalverband Südlicher Oberrhein
Planungsausschuss

DB Netz AG | 16.02.2016

Agenda

1. Sachstand Gesamtprojekt und Streckenabschnitte 1, 7 und 9
2. Sachstand Streckenabschnitt 8 (Güterumfahrung Freiburg)
3. Schwerpunkt: Vorstellung des Planfeststellungsabschnitts 8.1

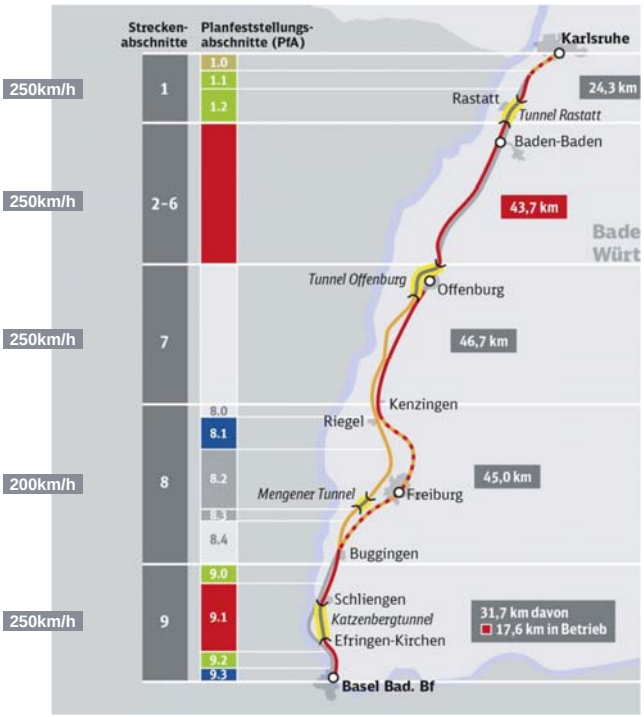
ABS/NBS Karlsruhe–Basel
Einbindung in das internationale Streckennetz



Die nationalen und internationalen Rahmenbedingungen werden im Projekt Karlsruhe-Basel umgesetzt

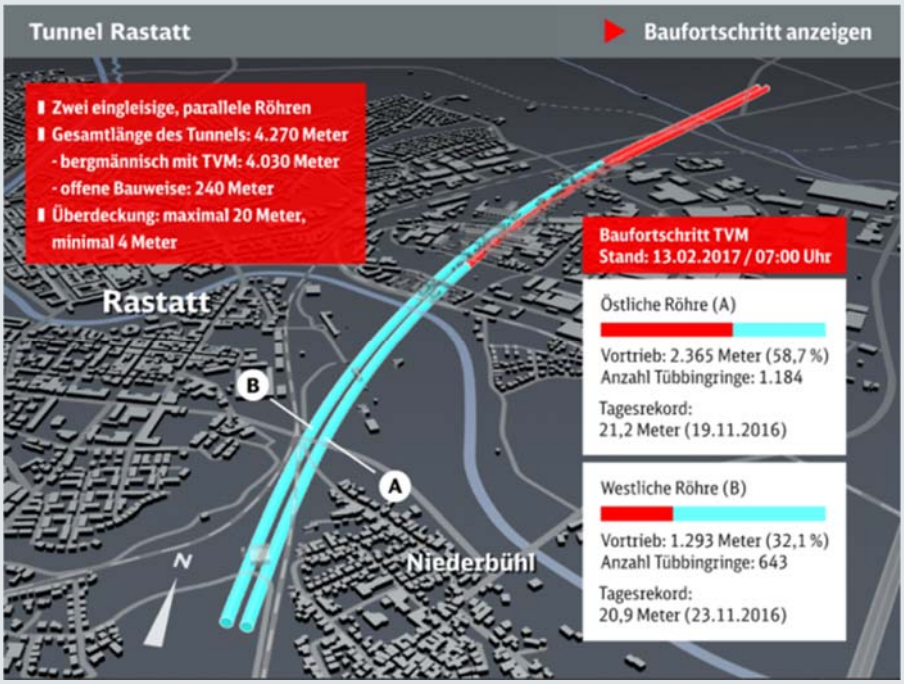
Die Vorgaben des BVWP finden sich in den Projektzielen wieder

- **Erhöhung der Güterverkehrskapazität**
  - Viergleisiger Ausbau StA 1-6
  - Tunnel Offenburg
  - BAB-Parallele im StA 7 und 8
  - Viergleisiger Ausbau StA 9
  - Katzenbergtunnel
  - Knoten Basel
- **Verkürzung der Reisezeit im Fernverkehr und Anschluss an das europäische Fernverkehrsnetz**
  - Erreichen der ITF**-Knoten Mannheim/Karlsruhe/Basel durch Erhöhung der Vmax auf 250km/h bzw. 200km/h in der Freiburger Bucht (Riegel-Freiburg-Heitersheim)
- **Schaffung von Kapazitäten zur Erweiterung des Nahverkehrs**
  - Überholabschnitte auf der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel
- **Weitere Ziele (gem. Beschluss Projektbeirat und Dt. Bundestag)**
  - Übergesetzlicher Lärmschutz



**ITF=Integraler Taktfahrplan

ABS/NBS Karlsruhe Basel - Projektstatus
Aktueller Baufortschritt (Vortrieb) im Tunnel Rastatt



Der Tunnel Offenburg schließt im Süden an die Neubaustrecke entlang der Autobahn A5 an

Der Planfeststellungsabschnitt 7.1 geht zeitgleich mit der Neubaustrecke in Betrieb

Sachstand PfA 7.1:

- Anschluss Tunnel im Süden mit Variante B und im Norden auf der Gemarkung Appenweier
- Vergabe der Planungsleistungen LPH 1-2 durch DB nach EU-weiter Ausschreibung in 12/2016 erfolgt
- Einbindung der TÖB in das Scoping - Verfahren ab 01/2017
- Vermessungsleistungen Ende 03/2017 abgeschlossen, Schaffung eines Festpunktenetzes nach DB Standard als Grundlage der Planung
- Erstellung Bohrkonzept für Tunnel abgeschlossen
- Durchführung Bohrprogramm ab 2. HJ 2017, aktuell Einholen der Wasserrechtlichen Genehmigung und nachfolgend Ausschreibung
- Information der Anwohner und betroffenen Grundstückseigentümer entlang der Tunneltrasse in Offenburg in 11/2016
- Durchführung regionales Projektbegleitgremium

Die Planfeststellungsabschnitte der NBS und ABS werden in einem gemeinsamen Verfahren behandelt

DB NETZE

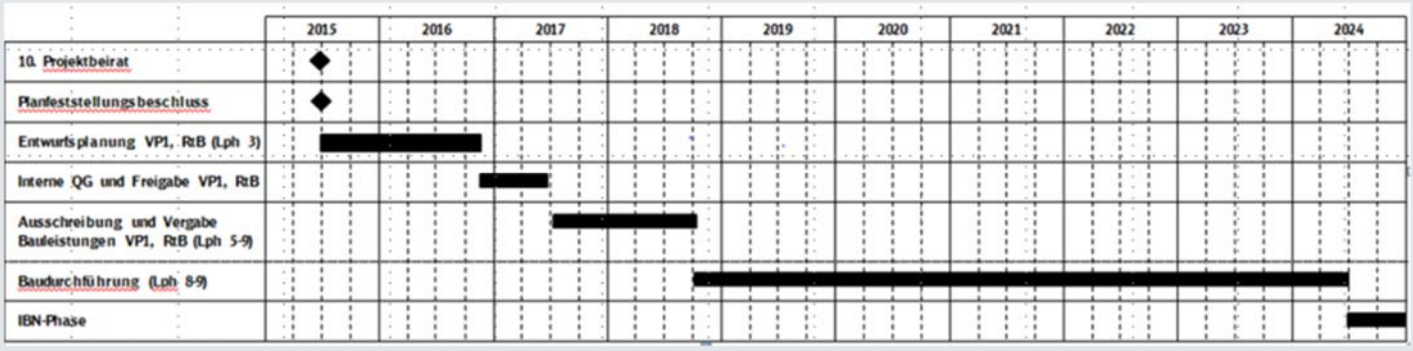
Die Neubaustrecke wird vor dem Ausbau der Rheintalbahn in Betrieb genommen

- Neubau Gütertrasse entlang der Autobahn A5 mit v_e = 160 km/h und Ertüchtigung der Rheintalbahn auf v_e = 250 km/h mit abschnittsweisem viergleisigen Ausbau
- Vergabe der Planungsleistungen LPH 1-2 durch DB nach EU-weiter Ausschreibung für 03/2017 geplant, aktuell Bietergespräche
- Einbindung der TÖB in das Scoping - Verfahren ab 01/2017
- Vermessung Ende 03/2017 abgeschlossen, Schaffung eines Festpunktenetzes nach DB Standard als Grundlage der Planung
- Erstellung Bohrkonzept bis 02/2017, im Anschluss Einholen der Wasserrechtlichen Genehmigung und nachfolgend Ausschreibung
- Durchführung Bohrprogramm im Winter 2017/18 geplant
- Durchführung regionales Projektbegleitgremium

Im Bereich Müllheim-Auggen erschweren Klagen und Widerstand den planerischen Fortschritt trotz PBR-Entscheid

DB NETZE

Rahmenterminplan PfA 9.0



Aktueller Sachstand

- Visualisierung von LS-Maßnahmen vorgestellt
- Bislang keine Einigung beim Schallschutz erzielt aufgrund Spannungsfeld Wirkung <-> Optik der Schallschutzwände
- Lokaler Widerstand erschwert die Zusammenarbeit
- Klageverfahren sind nach wie vor anhängig

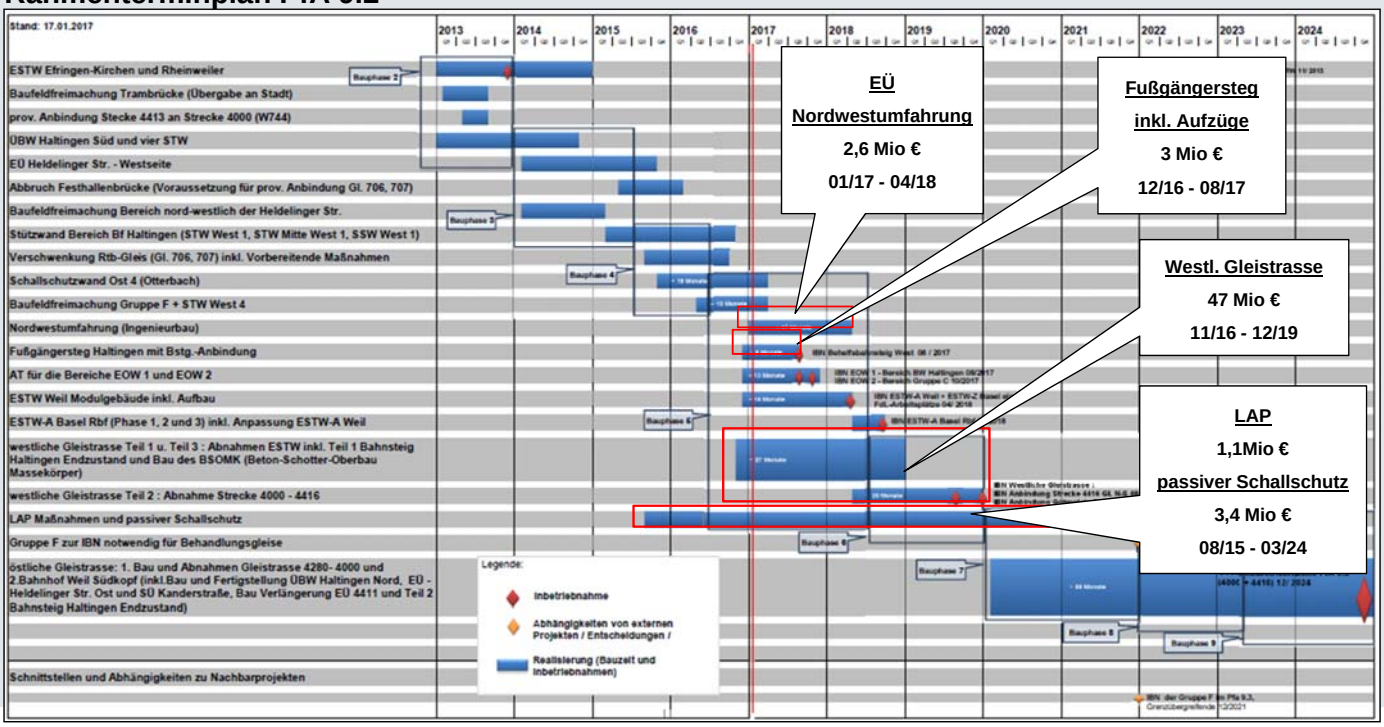
Weiteres Vorgehen

- Erstellung neues Schallgutachten
- Weitere Einigungsversuche
- Planänderungsverfahren für neues Schallschutzkonzept
- **Planerische Abstimmung wird durch fehlende Kooperation massiv erschwert. Zeitgerechte Bauumsetzung und Inbetriebnahme sind gefährdet**

Die Bautätigkeit im PfA 9.2 ist in vollem Gange

DB NETZE

Rahmenterminplan PfA 9.2



Im Raum Haltingen/Weil Basel ist die Bautätigkeit in vollem Gange

DB NETZE

Neubau Fußgängersteg Haltingen

Schallschutzwand West 1
Bauende Oktober 2016
- Frühzeitiger Lärmschutz für Anwohner -

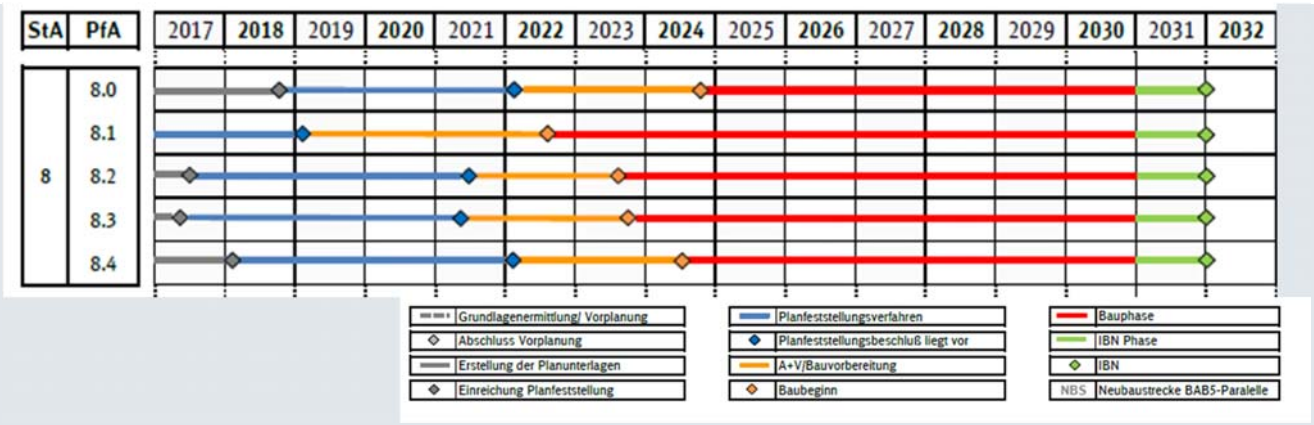
Agenda

1. Sachstand Gesamtprojekt und Streckenabschnitte 1, 7 und 9
2. Sachstand Streckenabschnitt 8 (Güterumfahrung Freiburg)
3. Schwerpunkt: Vorstellung des Planfeststellungsabschnitts 8.1

Die Güterumfahrung Freiburg erzeugt auf der bestehenden Rtb durch das Stadtgebiet Kapazität für mehr Nahverkehr

Maßnahmen	Wirkung
Bau einer zweigleisigen Bahnstrecke von Riegel bis Hügelheim	Entlastung der bestehenden Bahnstrecke, Schaffung von Mehrkapazitäten
(Wieder-)Herstellung der kreuzenden Straßen/ Gewässerverbindungen	Kein Nachteil für den Straßenverkehr
Schallschutzmaßnahmen gemäß Beschluss Projektbeirat	Übergesetzlicher Schallschutz
Ökologische Ausgleichsmaßnahmen	Schutz von Natur und Landschaft

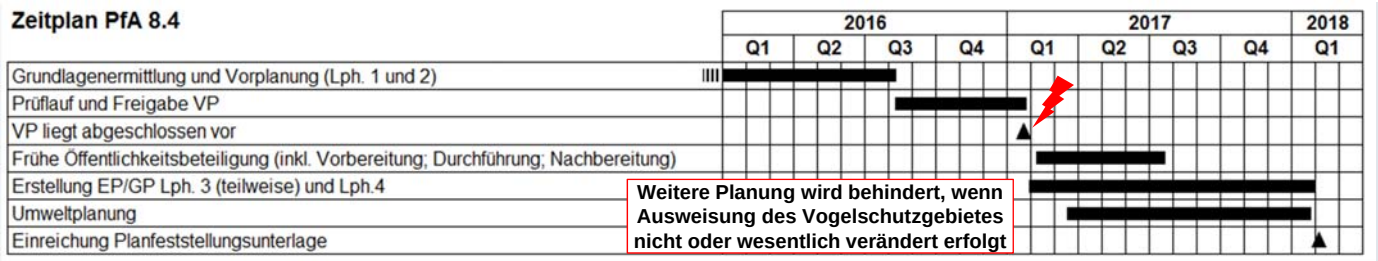
Die Gesamtinbetriebnahme des StA 8 (Güterumfahrung Freiburg) ist für 12/2031 geplant



Sachstand Streckenabschnitt 8

- PfA 8.0: Vorplanung wird durchgeführt
- PfA 8.1: Offenlage der Planfeststellungsunterlagen (bis Ende März 2017)
- PfA 8.2: Einigung über Schallschutzkonzept; Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung Ende 2017
- PfA 8.3: Planfeststellungsunterlagen einreichungsreif
- PfA 8.4: Vorplanung ist abgeschlossen
- Regionale Begleitgremien haben ihre Arbeit aufgenommen

Die nicht erfolgte Ausweisung des Vogelschutz-gebietes behindert die weitere Planung im PfA 8.4



Sachstand PfA 8.4 Eschbach-Hügelheim

- Vorplanung ist abgeschlossen
- Ausweisung der Vogelschutzgebietserweiterung (VSG) Bremgarten verzögert sich weiterhin (letzte Zusage RP v. Juli 2016: Dezember 2016/Januar 2017)
- Hochwasserschutz Gewässer 2. Ordnung ist ungeklärt

Ohne verbindliche Benennung der Schutzziele und Gebietsabgrenzung kann die Umweltplanung nicht begonnen werden. Die Ausweisung des VSG ist seit 2014 avisiert und muss schnellstmöglich erfolgen.

Die Gebietsausweisung des VSG Bremgarten ist zwingend notwendige Planungsgrundlage im PfA 8.4

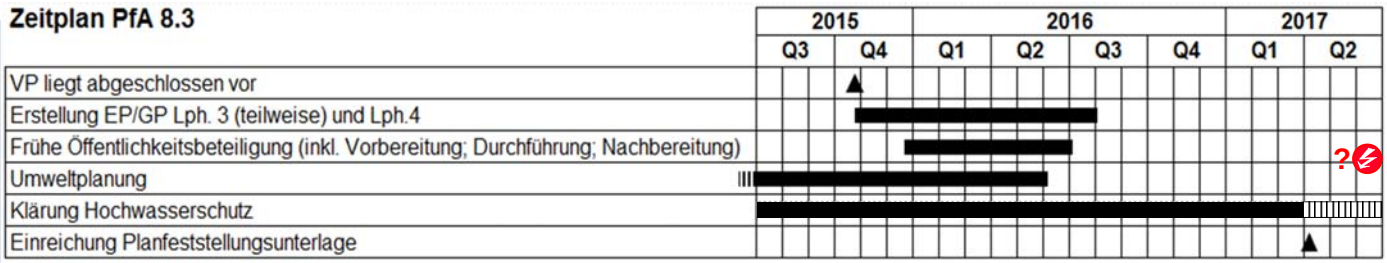
DB NETZE

Trassenlage in der Erweiterungsfläche Vogelschutzgebiet Bremgarten

VSG Bremgarten: Erweiterungsfläche ca. 1200ha
Erweiterungsfläche wurde in 2013 nachgemeldet, Grund hierfür war der Fund des Vogels Triel in 2011. Die Durchfahrung des VSG stellt nach Ansicht der DB einen erheblichen baulichen Eingriff dar, der nur mit einer Ausnahmegenehmigung erfolgen darf. Die DB schätzt die dafür notwendige Variantenprüfung weiterhin kritisch ein.

Die ausstehende Klärung der Hochwasserfreilegung behindert die Planfeststellung im PfA 8.3

DB NETZE



Sachstand PfA 8.3 Bad Krozingen

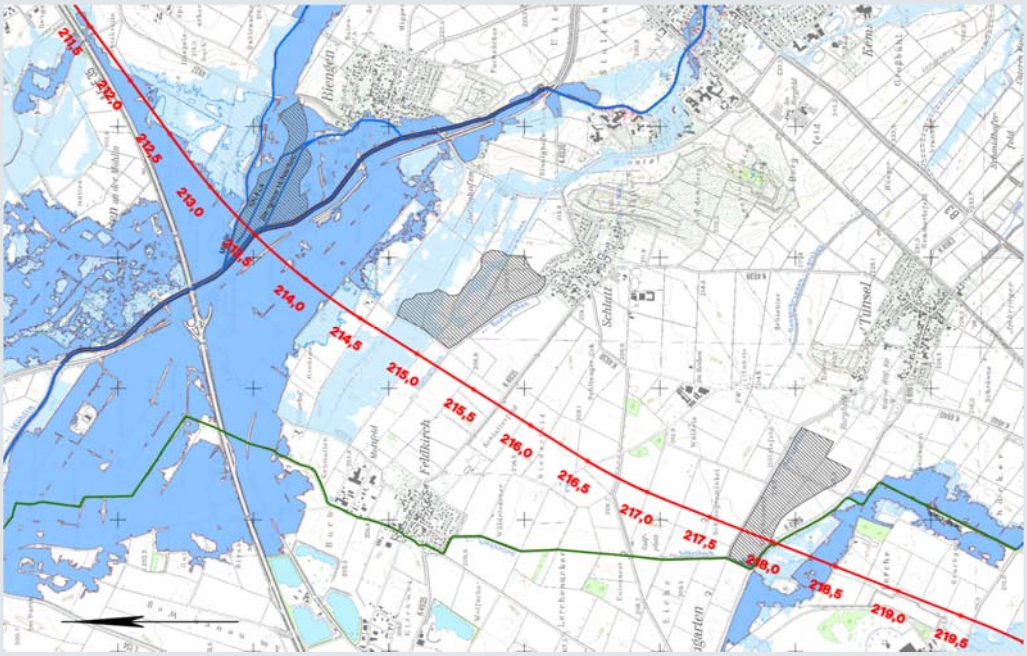
- Vorplanung ist abgeschlossen und geprüft
- Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FrÖB) ist abgeschlossen
- Abschlussbericht einsehbar auf der Webseite des Großprojektes www.karlsruhe-basel.de
- Genehmigungsplanung liegt einreichungsreif vor

- Eine Klärung der Finanzierung des trassenfernen Hochwasserschutzes für die G II O konnte vom Land B-W bislang nicht herbeigeführt werden.

Behinderung/Projektverzug, da PfU ohne schlüssiges (Finanzierungs-)Konzept zum Schutz der Trasse vor Hochwasser nicht einreichungs- und genehmigungsfähig

Durch die neuen Hochwassergefahrenkarten hat sich die Ausbreitung der Hochwasserflächen im PfA 8.3 vergrößert

Bereich Mengen, südlich des Mengener Tunnel, Flussläufe Neumagen und Möhlin



Vorläufige Ergebnisse hydraulische Berechnungen, Stand 04/2013

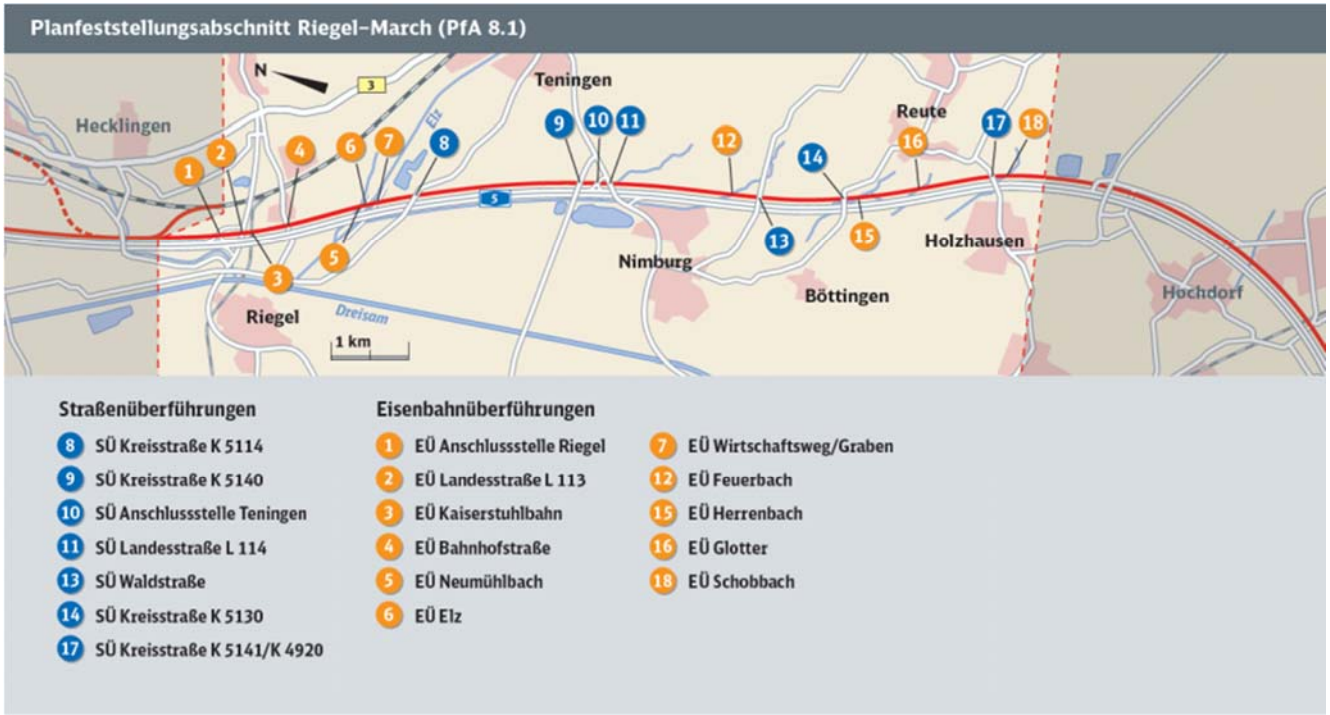
Legende

- HQ100
- HQextrem
- überschwemmte Gebiete „Alt“

Agenda

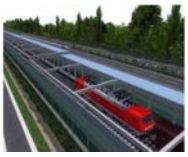
1. Sachstand Gesamtprojekt und Streckenabschnitte 1, 7 und 9
2. Sachstand Streckenabschnitt 8 (Güterumfahrung Freiburg)
3. Schwerpunkt: Vorstellung des Planfeststellungsabschnitts 8.1

Übersicht über den Planfeststellungsabschnitt 8.1



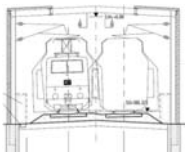
PfA 8.1 – Eckdaten

Allgemeines



- Gesamtlänge: 11,389 km (von km 184,500 bis km 195,889)
- Brücken: 12 EÜ und 10 SÜ
- Lärmschutzwände: 7.569 m westlich und 4.579 m östlich der Trasse, in 2,00 bis 6,50 m Höhe

Lärmschutzgalerien

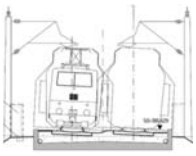


- einseitige Galerien westlich: 360 m
- einseitige Galerien östlich: 2.240 m
- davon als beidseitige Galerie: 0 m

Besonderheiten

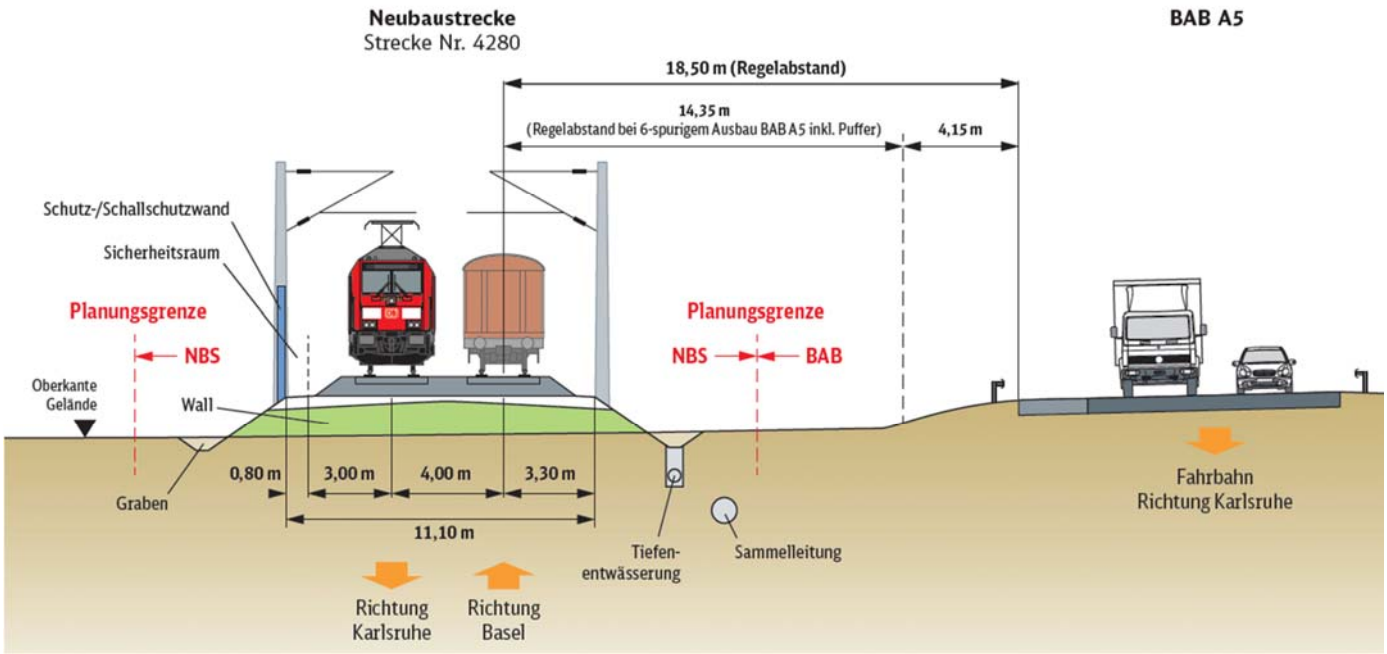
- Schienenstegdämpfung: 11.389 m (gesamte Strecke)
- Querung der Kaiserstuhlbahn: bei km 185,634

Trogbauwerke und Stützwände



- Trogbauwerk: 670 m Länge, Kappenhöhe 1,30 m
- Stützwände an der AS Teningen: 391 m
- Fangedamm: 215 m

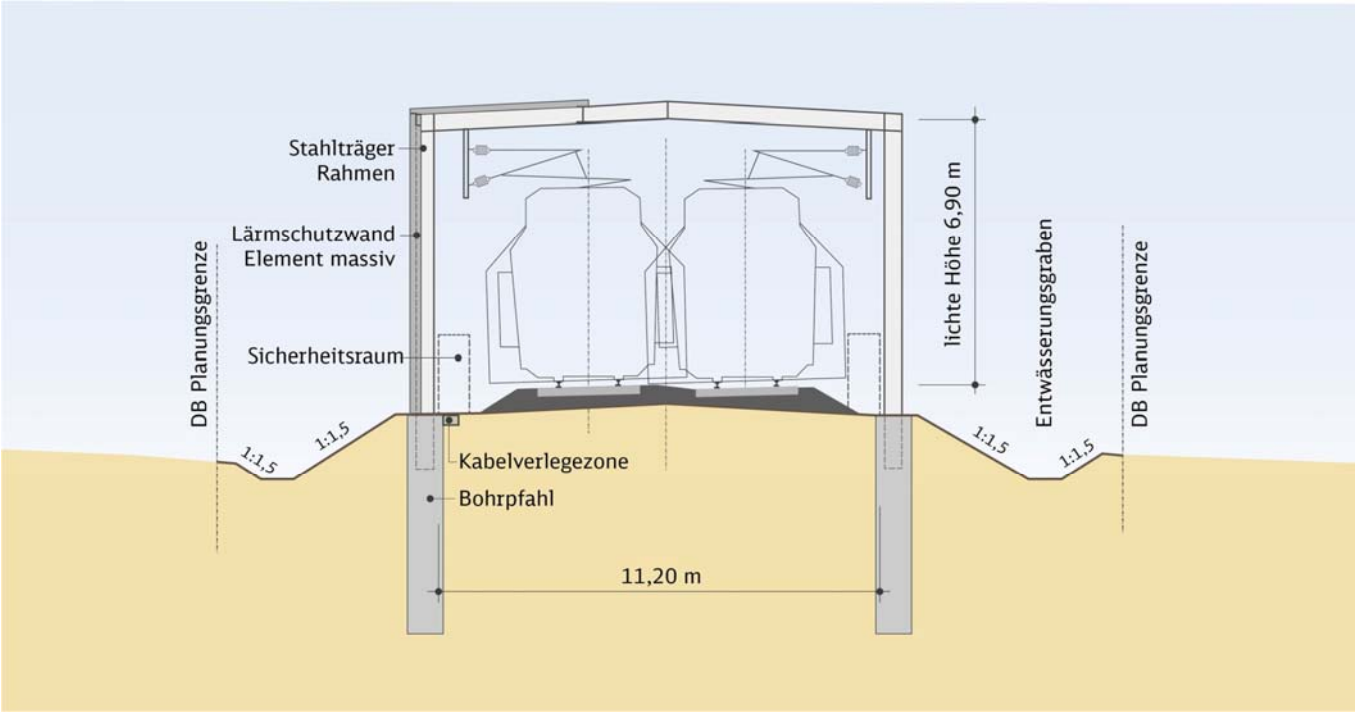
Regelabstand zwischen NBS und BAB A5



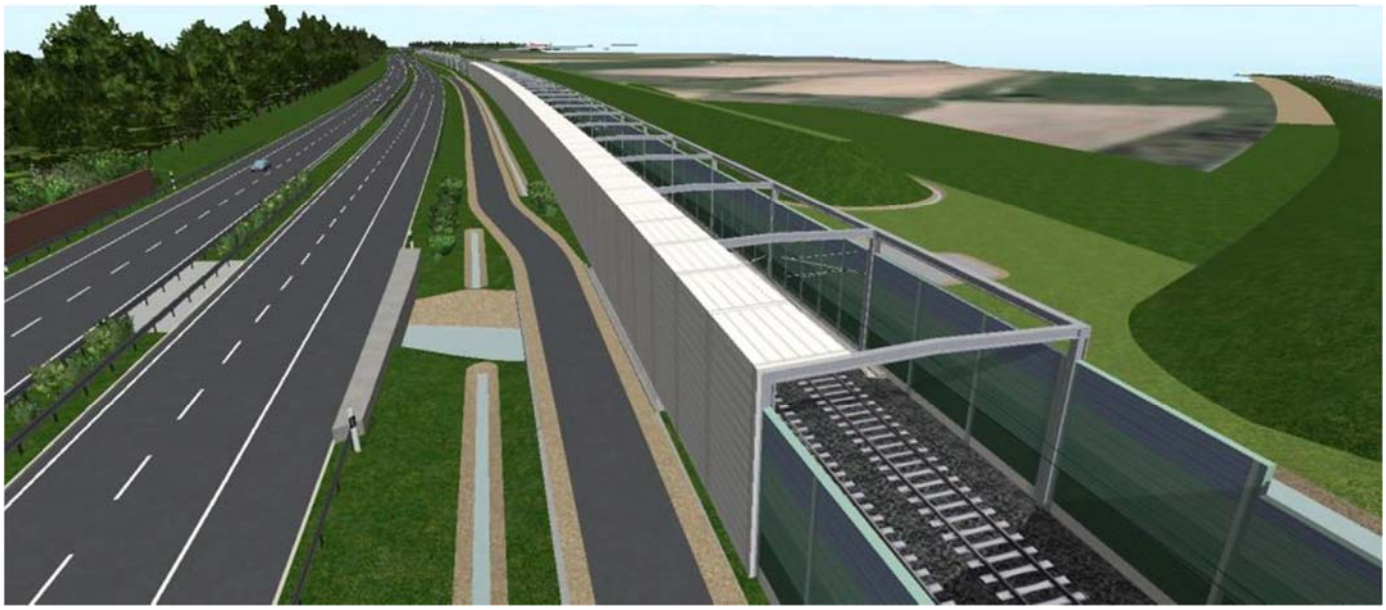
Visualisierung der bestehenden Anschlussstelle Riegel

Visualisierung der geplanten Anschlussstelle Riegel

Querschnitt Galerie, einseitig



Visualisierung des Galeriebauwerkes Holzhausen



Der PfA 8.1 erhält im Einklang mit dem Projektbeiratsbeschluss zur Kernforderung 3 Vollschutz

Wichtige Meilensteine auf dem Weg zum Vollschutz

Planungsfortschritt

- **Planungsstopp 2009**
- **Projektbeirat 2009 - 2015**
- **Beschlüsse zur Finanzierung**
- **Beschluss zur KF 3 (2012)**
- Prüfung und Abstimmung der Schallschutzplanung
- **Vollschutz**
- Schallberechnung **gesetzlich**
- Schätzung **Vollschutz**
- Berechnung **Vollschutz alt**
- Berechnung **Vollschutz neu**
- **Neue Planfeststellung**

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung 09/2014

Gesetzeslage Berechnung

Wegfall Schienenbonus
Verbesserte Berechnungsmethodik

- **Schall 03 (1990)**
- **neue Schall 03 (12/2014)**
- **Bundesverkehrs-wegeplan 2003**
- **Überprüfung Bedarfspläne 2010**
- **Zugzahlen 2025**
- ***Bundesverkehrs-wegeplan 2030****

Derzeit laufendes Gesetzgebungsverfahren

*und Ausbaugesetze

Gegenüber der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden mehr Gebiete aktiv geschützt

DB NETZE

Grundsätze für die Anwendung von Schallschutzmaßnahmen

- Die Einhaltung der Grenzwerte im Schallschutz wird grundsätzlich mit aktiven Maßnahmen erreicht:
  - Schallschutzwände und –galerien
  - Schienenstegdämpfer

- Schallschutz gemäß Optimierungsgrundsatz aus dem Projektbeiratsbeschluss nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bei z. B. Gewerbegebiete/Aussiedlerhöfe:
  - Wenn die Kosten pro gelösten Schutzfall den Verkehrswert des Wohngebäudes erheblich übersteigen

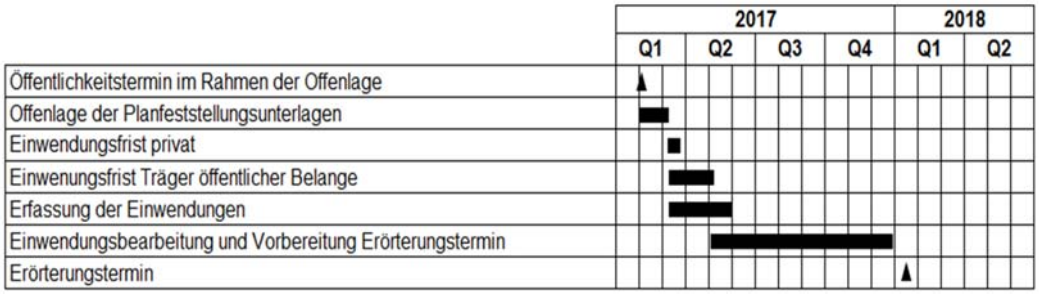
Passive Schallschutzmaßnahmen in Gewerbegebieten und an Einzelbebauungen

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	**➔ Stand der Planfeststellungsunterlage**
– Industriegebiet Brühl - Oberwald (zu Riegel)	**➔ aktiver Schallschutz**
– Gewerbegebiet Rohrlache (zu Teningen)	**➔ aktiver Schallschutz**
– Dürrenbühler Hof (zu Riegel)	**➔ weiterhin passiver Schallschutz**
– Klärwerk / Neumühle (zu Teningen)	**➔ passiver Schallschutz (neu)**

Terminplan Offenlage

DB NETZE

Zeitplan für die Offenlage des PfA 8.1



Weiterer Grobterminplan

Planfeststellungsbeschluss 2019	Bauausführung: 5-6 Jahre zwischen 2022 2030	Inbetriebnahme gesamter Abschnitt 8 2031

Anlage 2

KOHNEN
BERATER & INGENIEURE

PROJEKT
AUSBAU- UND NEUBAUSTRECKE KARLSRUHE – BASEL
PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT 8.1

STELLUNGNAHME ZUR ÜBEREINSTIMMUNG DES SCHALLSCHUTZKONZEPTS FÜR DEN PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT 8.1 MIT DEM BESCHLUSS DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS AM 04.03.2013

VERANSTALTUNG

REGIONALVERBAND SÜDLICHER OBERRHEIN

SITZUNG DES PLANUNGSAUSSCHUSSES
16.02.2017, 14.00 UHR

GLIEDERUNG

1 AUFGABENSTELLUNG UND ITERATIVER PROZESS
2 BESCHLUSS DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS VOM 04.03.2013
3 UMSETZUNG DES BESCHLUSSES DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS VOM 04.03.2013
4 ERSATZ DER BERECHNUNGSVORSCHRIFT SCHALL 03 (1990) DURCH SCHALL 03 (2012) VOM 18.12.2014
5 ZUGZAHLEN PROGNOSE-PLANFALL 2025
6 SCHUTZBEDÜRFTIGE NUTZUNGEN
7 SCHALLSCHUTZKONZEPT PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGE 2016
8 VERGLEICH DES SCHALLSCHUTZKONZEPTS PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGE 2016 ZU SCHALLSCHUTZKONZEPT FRÜHE BÜRGERBETEILIGUNG 2014

1 AUFGABENSTELLUNG UND ITERATIVER PROZESS

- Prüfung der

  Schalltechnischen Untersuchung, Vorhaben:
  Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel, Abschnitt: Planfeststellungs-abschnitt 8.1, Bericht-Nr. 01811-VVS-5 vom 09.12.2016, Fritz GmbH,

  auf Übereinstimmung mit dem Beschluss der 8. Sitzung des Projektbeirats vom 04.03.2013 hinsichtlich des Vollschutzes
- Iterativer Abstimmungsprozess mit der DB Netz AG, der Fritz GmbH und der SWECO GmbH
- Inhaltliche Einbindung der WSW & Partner GmbH (schalltechnische Gutachterin Frau Ute Lehnertz) im Auftrag der Gemeinden im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 8.1

2 BESCHLUSS DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS VOM 04.03.2013

Einhaltung der gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

- durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Schallschutzwände und wo erforderlich Galerien)
  - ohne die Berücksichtigung des Schienenbonus
  - ohne den Einsatz des besonders überwachten Gleises
  - ohne passive Maßnahmen an den schutzbedürftigen Gebäuden
  - mit innovativen Schallminderungsmaßnahmen
  - mit altem Wagenmaterial der Güterzüge (100 % Grauguss-Klotzbremsen der Güterwagen)

Die Einhaltung der gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unter Berücksichtigung der vorgenannten Bedingungen wird nachfolgend als Vollschutz bezeichnet.

3 UMSETZUNG DES BESCHLUSSES DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS

3.1 IMMISSIONSGRENZWERTE DER 16. BIMSCHV

- Berücksichtigung nur der beiden geplanten neuen Gleise entlang der BAB A5
- Einhaltung der nachfolgenden gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV
  1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen

     57/47 dB(A) Tag/Nacht
  2. in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten

     59/49 dB(A) Tag/Nacht
  3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten (Wohnnutzungen im Außenbereich)

     64/54 dB(A) Tag/Nacht
  4. in Gewerbegebieten (Industriegebieten)

     69/59 dB(A) Tag/Nacht

3 UMSETZUNG DES BESCHLUSSES DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS

3.2 KEIN SCHIENENBONUS

- Zum Zeitpunkt der 8. Sitzung berücksichtigte das BImSchG und die Schall 03 (1990) noch einen Schienenbonus von 5 dB(A).
- Nicht zuletzt durch die Diskussion im Zuge der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel und die Anstrengungen der regionalen Akteure wurde das BImSchG im Jahr 2013 dahingehend geändert, dass der Schienenbonus von 5 dB(A) ab dem 01.01.2015 für Schienenwege der Deutschen Bahn nicht mehr anzuwenden ist.
- Der Projektbeirat hat somit mit seinem Beschluss vom 04.03.2013 die Änderung der Gesetzeslage vorweggenommen.
- Die Schall 03 (2012), die seit dem 01.01.2015 gültig ist, berücksichtigt keinen Schienenbonus mehr.
- Die Schall 03 (2012) liegt den schalltechnischen Berechnungen im Planfeststellungsabschnitt 8.1 zugrunde.

3 UMSETZUNG DES BESCHLUSSES DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS

3.3 ALTES WAGENMATERIAL

- Hinsichtlich der Bremsen von Güterwagen wird keine Umrüstung der Grauguss-Klotzbremsen auf Verbundstoff-Klotzbremsen berücksichtigt. Es ist zu 100 % altes Wagenmaterial zu unterstellen.
- Hierdurch wird gewährleistet, dass ein robustes Schallschutzkonzept erarbeitet wird.
- Das schalltechnische Gutachten zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 berücksichtigt zu 100 % das alte Wagenmaterial der Güterwagen mit den Grauguss-Klotzbremsen.

3 UMSETZUNG DES BESCHLUSSES DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS

3.4 KEIN BESONDERS ÜBERWACHTES GLEIS

- Von der Region, insbesondere den Bürgerinitiativen, wurde die dauerhafte Wirksamkeit des besonders überwachten Gleises in Frage gestellt.
- Das Schallschutzkonzept des schalltechnischen Gutachtens zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 berücksichtigt kein besonders überwachtes Gleis.

3 UMSETZUNG DES BESCHLUSSES DER 8. SITZUNG DES PROJEKTBEIRATS

3.5 INNOVATIVE SCHALLSCHUTZMASSNAHMEN (SCHIENENSTEGDÄMPFER)

- Mit der Änderung der 16. BImSchV und der Erarbeitung der Schall 03 (2012) wurde als Schallminderungstechnik am Gleis der Einbau von Schienenstegdämpfern als mögliche Schallschutzmaßnahme ins Regelwerk eingeführt.
- Das im Zuge des schalltechnischen Gutachtens zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 erarbeitete Schallschutzkonzept berücksichtigt im gesamten Planfeststellungsabschnitt 8.1 den Einbau von Schienenstegdämpfern.

4 ERSATZ DER SCHALL 03 (1990) DURCH SCHALL 03 (2012) VOM 18.12.2014

- Zwingende Anwendung der seit dem 01.01.2015 geltenden Schall 03 (2012)
- Ergebnisse nach Schall 03 (2012) sind mit den Ergebnissen zum Zeitpunkt der 8. Sitzung des Projektbeirats auf Basis der Schall 03 (1990) nicht zu 100 % identisch.
- Die Abweichungen sind bezogen auf die den Schienenwegen nächstgelegene Bebauung jedoch eher gering.
- Größere Abweichungen treten im Bebauungszusammenhang auf, da die Schall 03 (2012), anders als die Schall 03 (1990), alle zum Zeitpunkt der Berechnung vorhandenen baulichen Anlagen berücksichtigt. Bei den Berechnungen nach Schall 03 (1990) wurde nur die jeweils nächstgelegene Bebauungszeile berücksichtigt.
- Da gemäß des Beschlusses des Projektbeirats ein Vollschutz zu erreichen ist, d. h. an den nächstgelegenen Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten sind, sind die Unterschiede der Berechnungsverfahren von nicht so großer Bedeutung. Dennoch haben sie Auswirkungen auf das Schallschutzkonzept.

5 ZUGZAHLEN PROGNOSE-PLANFALL 2025

ZUGART	RICHTUNG BASEL		RICHTUNG KARLSRUHE		BEIDE RICHTUNGEN	
	TAG (06-22 UHR)	NACHT (22-06 UHR)	TAG (06-22 UHR)	NACHT (22-06 UHR)	TAG (06-22 UHR)	NACHT (22-06 UHR)
Güterzug (GZ-E) 100 km/h	66	63	54	62	120	125
Güterzug (GZ-E) 120 km/h	23	15	19	15	42	30
Zwischen-summe	**167**		**150**		**162**	**155**
Summe	**317**				**317**	

Länge beider Güterzüge ca. 700 m

Quelle: Schalltechnische Untersuchung, Bericht-Nr. 01811_VVS-5, vom 09.12.2016, Fritz GmbH

6 SCHUTZBEDÜRFTIGE NUTZUNGEN

- Die schutzbedürftigen Nutzungen wurden vom schalltechnischen Gutachter der Bahn wie folgt berücksichtigt:
  - Lage zu den geplanten Gleisen der Neubaustrecke
  - Gebietsart bzw. Schutzbedürftigkeit
  - Geschossigkeit
- Prüfung der im Gutachten getroffenen Festlegungen zu den schutzbedürftigen Nutzungen durch die betroffenen Gemeinden.
- Bedeutende Erkenntnisse:
  - Wohnungen im Bereich des Klärwerks Teningen
  - Wohngebiet Köndringen
- Zusammenfassende Stellungnahme der WSW & Partner GmbH
- Die in dieser Stellungnahme formulierten Anmerkungen wurden im schalltechnischen Gutachten zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 vollständig übernommen.

7 SCHALLSCHUTZKONZEPT PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGE 2016

7.1 BESTANDTEILE

- Schienenstegdämpfer im gesamten Planfeststellungsabschnitt 8.1
- Unterschottermatten im Bereich der Brücken
- Schallschutzwände
- Galerien
  - Überstandslänge in der Regel das 1,5-fache des Abstands zwischen kritischem Immissionsort und neuen Gleisen bei sehr nahe gelegenen Ortslagen, z. B. Waldsiedlung Riegel
  - Ausnahme bei deutlich weiter entfernt liegenden Ortslagen und geringen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte durch Schallschutzmaßnahme der Stufe 1, z. B. Holzhausen

7 SCHALLSCHUTZKONZEPT PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGE 2016

7.2 SCHALLSCHUTZWÄNDE UND GALERIEN WESTLICH DER NEUBAUSTRECKE

Ortslage	Art	von [km]	bis [km]	Länge [m]	Höhe / Auskrag. [m]	*R_w
Riegel	Wand	184,500	184,800	300	4,0	Standard
	Wand	184,800	184,900	100	5,5	Standard
	Wand	184,900	185,900	1.000	5,0	Standard
	Wand	185,900	186,420	520	6,0	Standard
	Wand	186,420	186,840	420	5	Standard
Nimburg	Wand	190,300	191,840	1.540	5,0	Standard
Bottingen	Wand	191,840	192,550	710	3,5	Standard
	Wand	192,550	192,850	300	4,5	Standard
	Wand	192,850	193,050	200	4	Standard
	Wand	193,050	193,450	400	3,5	Standard
Holzhausen	Wand	193,450	193,850	400	2,5	Standard
	Wand	193,850	194,350	500	3,5	Standard
	Wand	194,350	194,940	590	6,0	Standard
	Galerie	194,940	195,300	360	6,9 / 3,0	erhöht
	Wand	195,300	195,600	300	6,0	Standard
	Wand	195,600	195,710	110	5,0	Standard
	Wand	195,710	195,889[2]	179[2]	6,0	Standard
Gesamt				**7.929**		

[2] Fortführung im PfA 8.2
*Rw = bewertetes Schalldämm-Maß der Lärmschutzwand

Quelle: Schalltechnische Untersuchung, Bericht-Nr. 01811_VVS-5, vom 09.12.2016, Fritz GmbH

7 SCHALLSCHUTZKONZEPT PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGE 2016

7.3 SCHALLSCHUTZWÄNDE UND GALERIEN ÖSTLICH DER NEUBAUSTRECKE

Ortslage	Art	von [km]	bis [km]	Länge [m]	Höhe / Auskraq. [m]	*R_w
Hecklingen (PfA 8.0)	Wand	184,500[1]	184,600	100[1]	3,0	Standard
Waldsiedlung Riegel	Wand	185,100	185,430	330	6,5	Standard
	Galerie	185,430	185,770	340	6,9 / 3,0	erhöht
	Galerie	185,770	186,370	600	6,9 / 6,0	erhöht
	Galerie	186,370	187,070	700	6,9 / 3,0	erhöht
	Wand	187,070	187,160	90	6,5	Standard
Teningen	Wand	188,640	188,840	200	3,5	Standard
	Wand	188,840	190,100	1.260	3	Standard
	Wand	190,100	190,200	100	2,5	Standard
GE Rohrlache	Wand	190,200	190,430	230	4,0	Standard
	Wand	190,430	190,490	60	2,5	Standard
	Wand	190,490	190,860	370	2,0	Standard
Unter- / Ober-reute	Wand	193,450	194,120	670	6,0	Standard
	Galerie	194,120	194,720	600	6,9 / 3,0	erhöht
	Wand	194,720	195,520	800	6,0	Standard
	Wand	195,520	195,600	80	4,0	Standard
Schupfholz	Wand	195,600	195,889[2]	289[2]	2,5	Standard
Gesamt				**6.819**		

[1] Fortführung im PfA 8.0
[2] Fortführung im PfA 8.2
*Rw = bewertetes Schalldämm-Maß der Lärmschutzwand

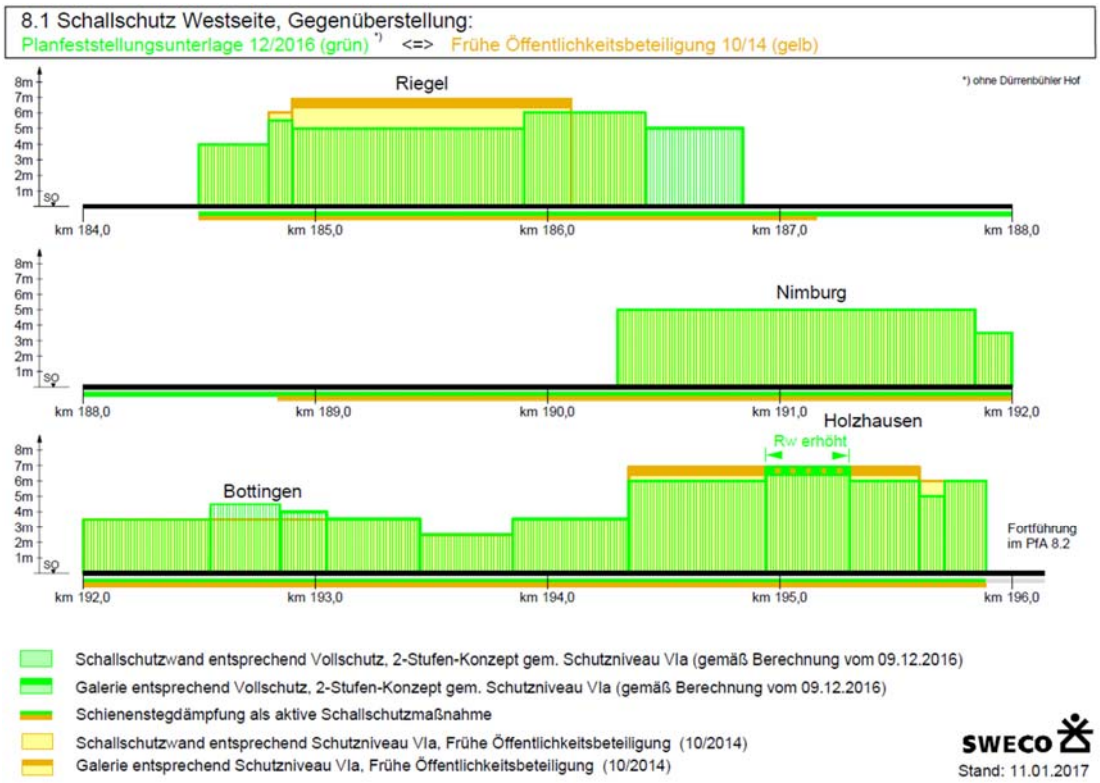
Quelle: Schalltechnische Untersuchung, Bericht-Nr. 01811_VVS-5, vom 09.12.2016, Fritz GmbH

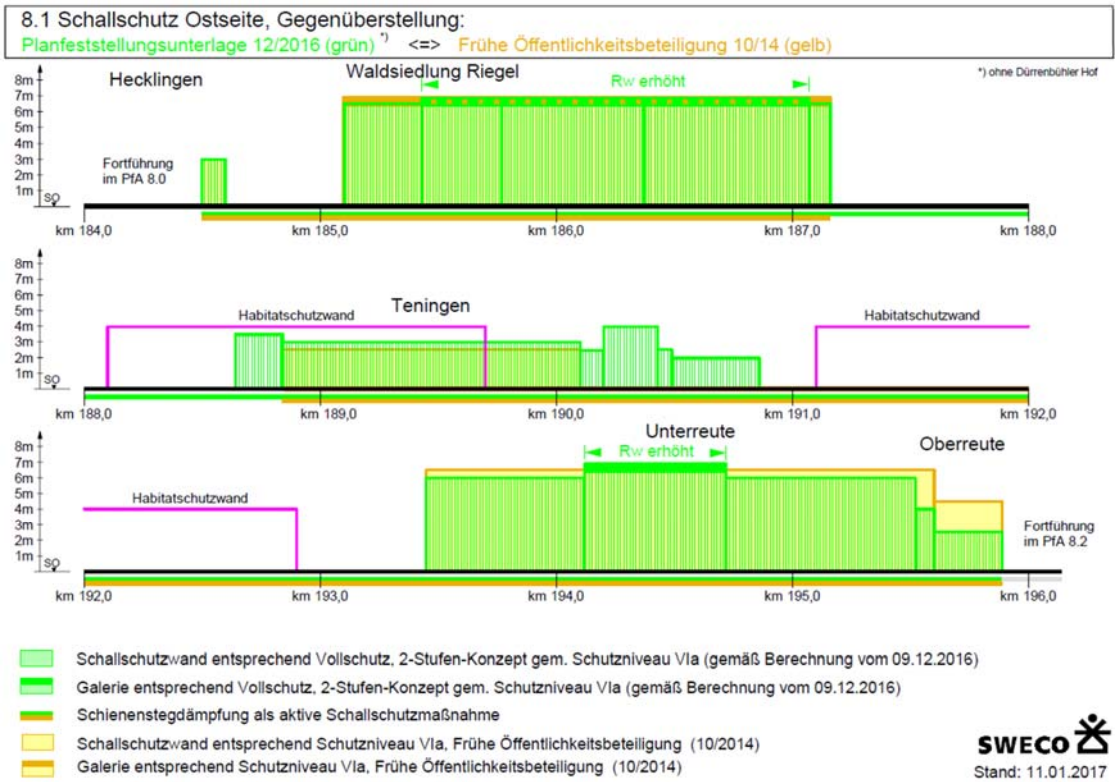
7 SCHALLSCHUTZKONZEPT PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGE 2016

7.4 FAZIT

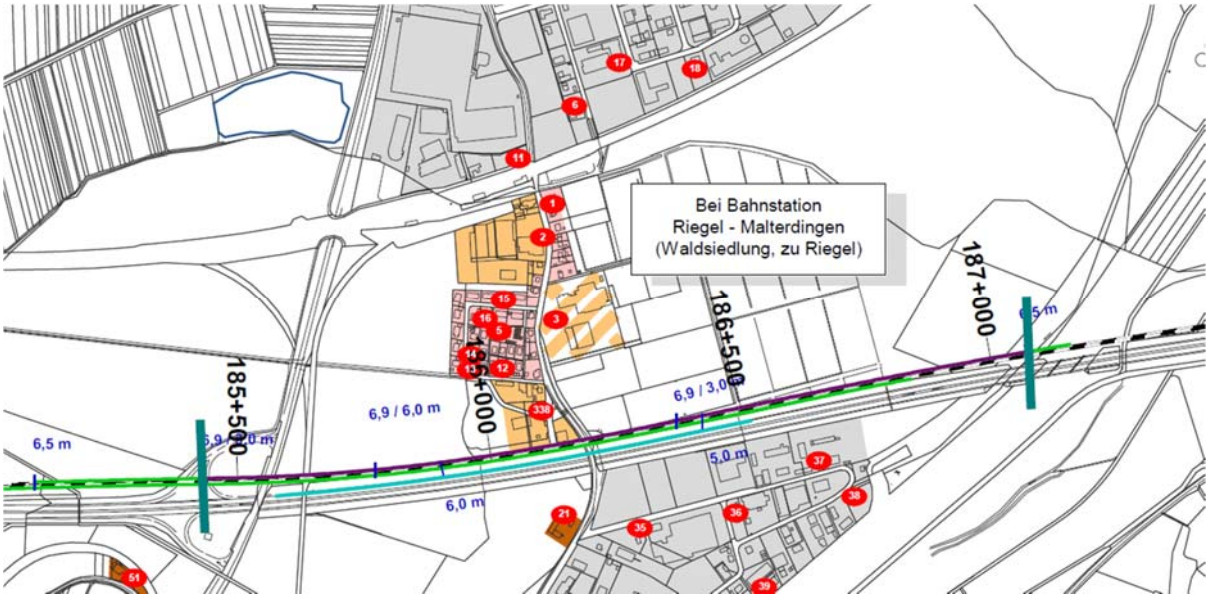
- Vollschutz gemäß Beschluss des Projektbeirats vom 04.03.2013 mit Ausnahme
  - 1 Wohnung im Bereich des Dürrenbühlerhofs
  - 6 Wohnungen im Bereich Teningen Neumühle (Klärwerk Teningen)

8 VERGLEICH DES SCHALLSCHUTZKONZEPTS PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGE 2016 ZU SCHALLSCHUTZKONZEPT FRÜHE BÜRGERBETEILIGUNG 2014



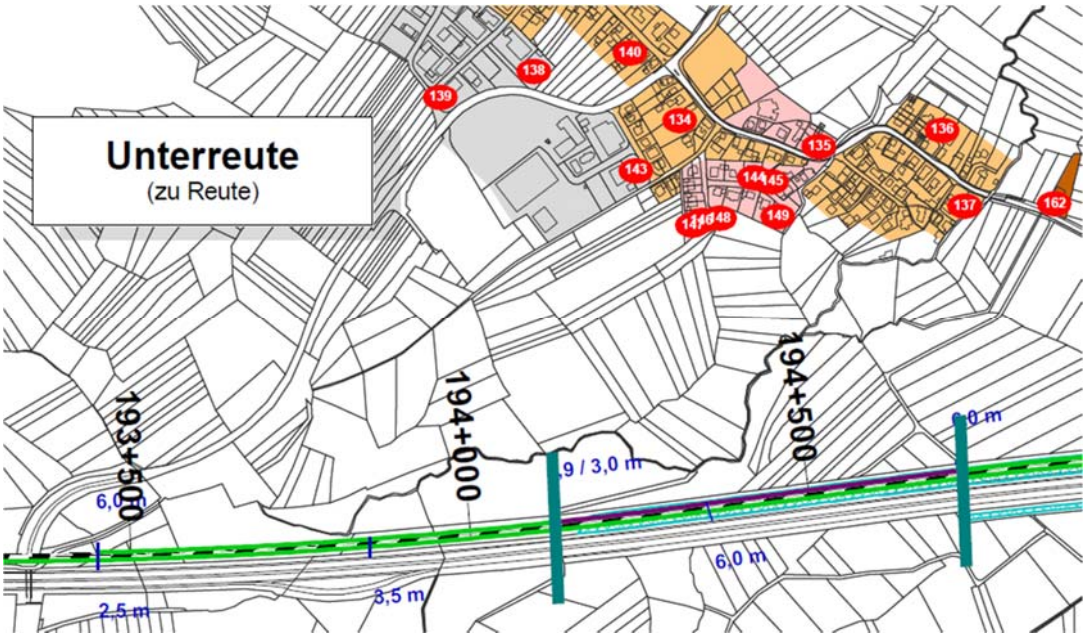


GALERIE WALDSIEDLUNG RIEGEL



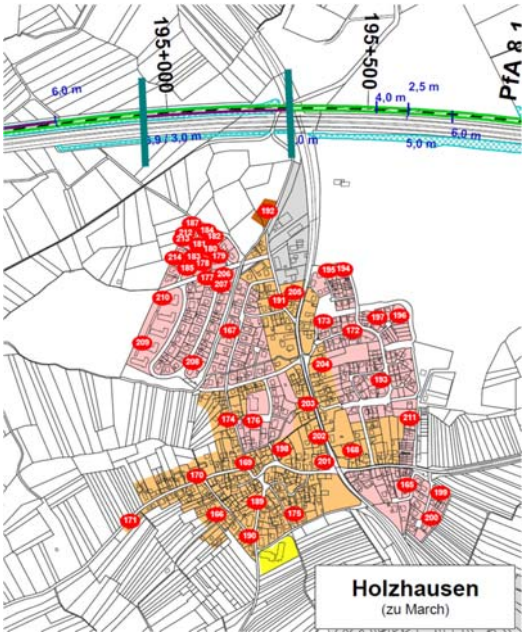
Quelle: Schalltechnische Untersuchung, Bericht-Nr. 01811_VVS-5, vom 09.12.2016, Fritz GmbH

GALERIE UNTERREUTE



Quelle: Schalltechnische Untersuchung, Bericht-Nr. 01811_VVS-5, vom 09.12.2016, Fritz GmbH

GALERIE HOLZHAUSEN



Quelle: Schalltechnische Untersuchung, Bericht-Nr. 01811_VVS-5, vom 09.12.2016, Fritz GmbH