



Regionalverband
Südlicher Oberrhein

DS PIA 04/17

IM ZENTRUM DER TRINATIONALEN
METROPOLREGION
OBERRHEIN

Freiburg i. Br., 06.02.2017

Unser Zeichen: 53221.13

Planungsausschuss am 16.02.2017

TOP 2 (öffentlich)

Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel

hier: Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 8.1 Riegel – March

Referenten: - Roman Erler und Christoph Klenert, DB Netz AG

- Guido Kohnen, Kohnen Berater & Ingenieure GmbH &
Co. KG

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle

- 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.
- 1.2 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert parallel zur Planung der Güterverkehrsstrasse Riegel – March auch die Planung des notwendigen sechsstreifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 5 in Angriff zu nehmen.
- 1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt, dass die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen dem vom Projektbeirat beschlossenen Schutzziel des Vollschutzes weitgehend entsprechen. Die DB Netz AG wird gebeten, noch bestehende geringfügige Abweichungen zum Projektbeiratsbeschluss vom 04.03.2013 im laufenden Planfeststellungsverfahren zugunsten eines vollumfänglichen Vollschutzes umzusetzen.

- 1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bittet das Regierungspräsidium Freiburg und die DB Netz AG, frühzeitig zu prüfen, ob die im Rahmen des vorliegenden Neubaufvorhabens 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.

2. Anlass

Mit Schreiben vom 25.01.2017 hat das Regierungspräsidium das Planfeststellungsverfahren zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn im Abschnitt 8.1 Riegel – March eingeleitet und den Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit eingeräumt, innerhalb von zwei Monaten zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen.

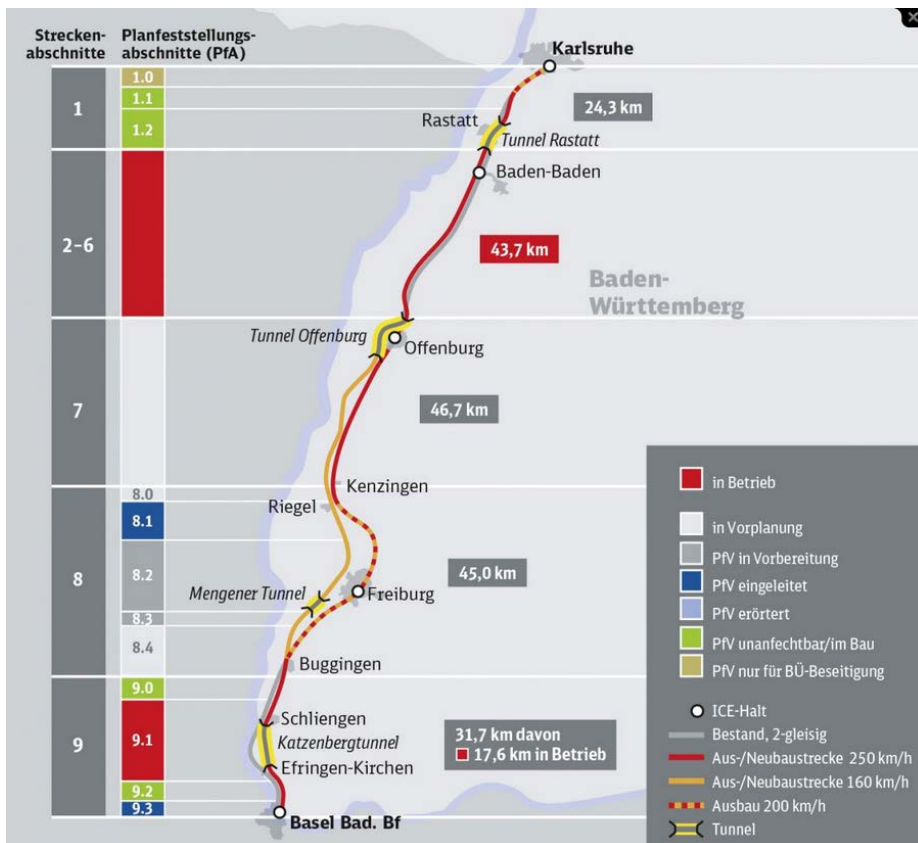
Im Jahr 2009 wurde für den Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.1 bereits ein Planfeststellungsverfahren einschließlich eines Anhörungsverfahrens durchgeführt. Aufgrund des massiven Widerstands aus der Region – auch der Regionalverband hatte die Planung damals abgelehnt (vgl. DS PIA 01/09) – wurde das Planfeststellungsverfahren ausgesetzt und ein Projektbeirat zur Findung akzeptabler Lösungen eingerichtet.

DS PIA 01/09

Der Projektbeirat hatte in seiner 8. Sitzung am 04.03.2013 über die Forderungen der Region beraten und für die Güterzugumfahrung Freiburg einen wesentlich verbesserten Schallschutz sowie einer Trassierungsänderung im Bereich der Deponie Reute beschlossen. Die Deutsche Bahn hatte daraufhin die Planungen zum vorliegenden Abschnitt überarbeitet. Diese sind nun Gegenstand der Anhörung.

3. Beschreibung des Gesamtvorhabens

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat sich seit 2005 intensiv mit den regionalbedeutsamen Aspekten des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn beschäftigt. Bezüglich des bisherigen Sachstands und der Beschlusslage wird auf die umfangreiche Zusammenstellung unter www.rvso.de/de/regionalentwicklung/rheintalbahn/20150706_Chronologie_Rheintalbahn.php verwiesen. Die aktuellen Planungsstände ergeben sich aus nachfolgender Karte der DB Netz AG.

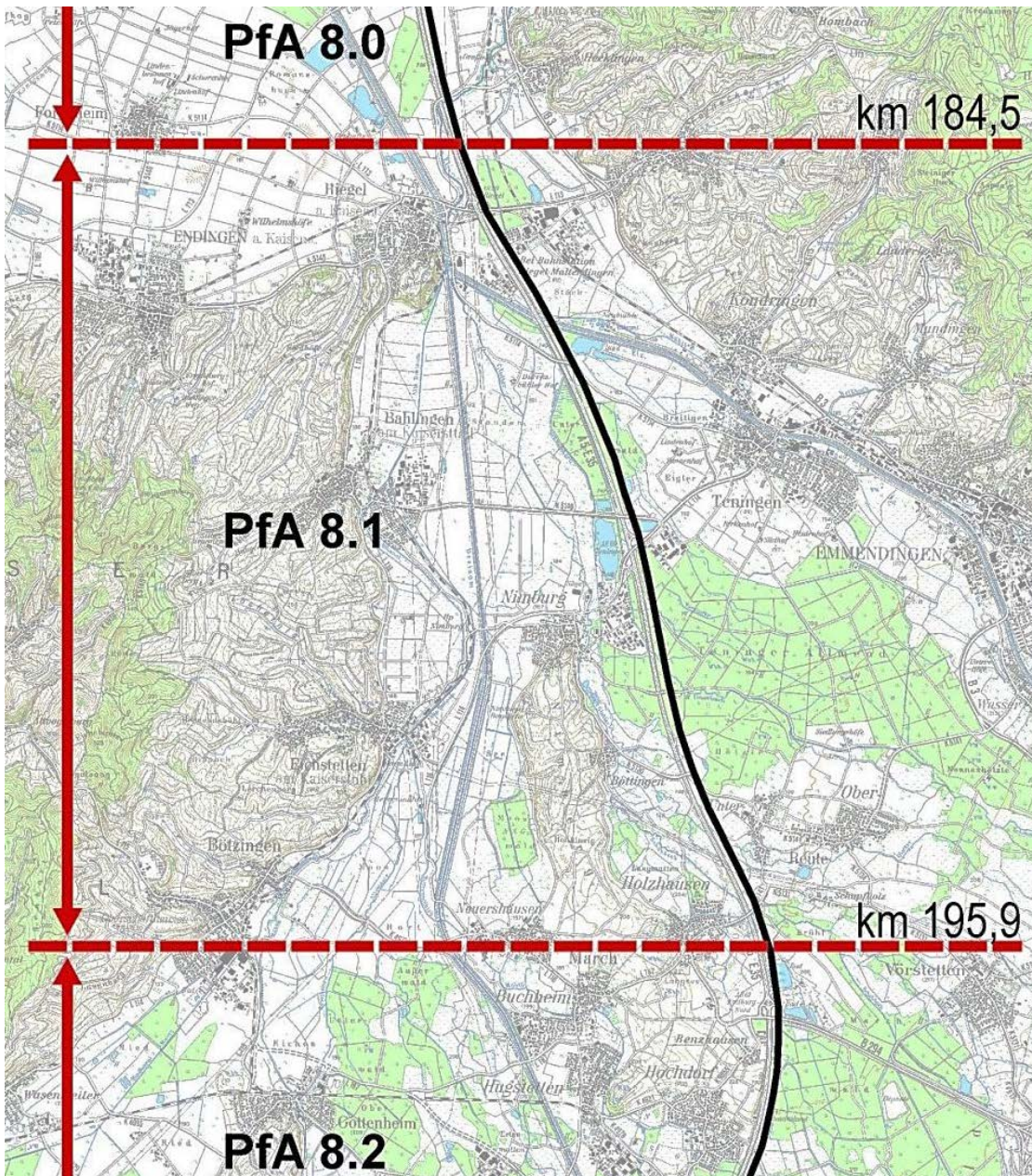


Zur besseren Veranschaulichung des Gesamtvorhabens und der Unterlagen zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 werden Herr Roman Eler und Herr Christoph Klenert als Vertreter der Vorhabenträgerin den aktuellen Planungsstand in der Sitzung des Planungsausschusses vorstellen und erläutern.

4. Beschreibung des Projekts im Planfeststellungsabschnitt 8.1

Der PfA 8.1 umfasst den nördlichen Teil der autobahnparallelen Güterumfahrung in der Freiburger Bucht. Er erstreckt sich von der Gemeinde Riegel über die Gemeinden Malterdingen, Teningen, Reute und Vörstetten bis nach March. Die nördliche Grenze zum PfA 8.0 bildet die Gemeindegrenze zwischen Kenzingen und Riegel, die südliche Grenze zum PfA 8.2 liegt im Bereich der Gemeindegrenze zwischen der Gemeinde March und der Stadt Freiburg. Die Abschnittsbildung ist somit identisch mit der Planung 2009.

Übersichtskarte Planfeststellungsabschnitt 8.1



4.1 Trasseneigenschaften

Im vorliegenden Abschnitt wird für den Güterverkehr auf einer Streckenlänge von 11,4 km der Neubau von zwei Gleisen geplant. Die beiden Gleise der Neubaustrecke (NBS) dienen der Umfahrung der Siedlungsschwerpunkte im Nordteil der Freiburger Bucht und verlaufen räumlich getrennt von der bestehenden Rheintalbahn, in östlicher Parallellage zur Bundesautobahn A 5. Der konkrete Verlauf der Trasse definiert sich in Lage und Höhe nahezu vollständig durch die enge räumliche Bündelung mit der A 5 und dort vorhandene Zwangspunkte. Als Streckenhöchstgeschwindigkeit wird für die Güterverkehrsstrecke 160 km/h zugrunde gelegt.

Der festgelegte Mindestabstand der NBS zur Autobahn beträgt 18,5 m. Eine Ausnahme davon bildet ein 600 m langer Teilabschnitt im Bereich der Kartbahn Tenningen, mit einer Reduzierung auf 13,5 m. Das Abstandsmaß wurde insgesamt so gewählt, dass ein späterer sechsstreifiger Ausbau der A 5 gewährleistet bleibt. Um die Regelabstände der Bündelung auch im Bereich Reute/Vörstetten beizubehalten, soll eine dort vorhandene Deponie abgetragen und östlich parallel zur Neubaustrecke wieder aufgetragen werden.

Die Höhenlage der NBS orientiert sich weitgehend am Bestand der A 5, kann jedoch im Bereich von kreuzenden Verkehrswegen und Gewässern aufgrund unterschiedlicher Höhen bzw. Aufbaustärken abweichen. Dabei variieren die Höhenunterschiede zur Autobahn zwischen $-1,5$ m und $+2,5$ m.

4.2 Zugzahlen

Der vorliegenden Planung im PfA 8.1 liegen prognostizierte Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 für das Jahr 2025 zugrunde.

Zugzahlen (Prognose 2025 gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003)

	Ri. Basel		Ri. Karlsruhe		Beide Richtungen		
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	0-24 Uhr
Anzahl Güterzüge	89	78	73	77	162	155	317

Ausgehend von der Prognose ergibt sich eine Anzahl von 317 Güterzugbewegungen auf der Neubaustrecke. In Nord-Süd-Richtung würde dies 167 Güterzüge (davon 89 am Tag, 78 bei Nacht) und in Süd-Nord-Richtung 150 Güterzüge (davon 73 am Tag, 77 bei Nacht) bedeuten. Für die Tag- und Nachtverteilung ergeben sich in Summe 162 Güterzüge tagsüber sowie 155 Güterzüge im Nachtzeitraum. Es ist vorgesehen, mit Ausnahme von zwei bzw. drei Güterzugpaaren nach Freiburg, den gesamten planmäßigen Güterverkehr über die NBS abzuwickeln. Die bestehenden zwei Gleise der Rheintalbahn stünden somit zwischen Kenzingen und Buggingen fast ausschließlich dem Personenverkehr (und zur Verbesserung des Nah- und Fernverkehrsangebots auf der Schiene) zur Verfügung.

4.3 Schallschutz: Ausgangslage

Als Vorsorgemaßnahmen gegen den von der NBS ausgehenden Schienenverkehrslärm werden Schallschutzmaßnahmen notwendig. Die Grundlage für die Beurteilung der Schallschutzmaßnahmen bei Neubau oder Vornahme von wesentlichen Änderungen an Verkehrswegen ist die Verkehrslärmschutzverordnung in der Fassung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).

Gemäß der 16. BImSchV ist bei Bau oder wesentlichen Änderungen von Eisenbahnen zur Lärmvorsorge sicherzustellen, dass die Verkehrsgeräusche die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Die Höhe der Immissionsgrenzwerte ist dabei von der Art der Gebietsnutzung und der jeweiligen Tageszeit abhängig und ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Immissionsgrenzwerte

Anlagen und Gebiete	Immissionsgrenzwerte [dB(A)]	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser Schulen Kurheime Altenheime	57	47
Reine Wohngebiete Allgemeine Wohngebiete Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete Dorfgebiete Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Über das den Planungen zum PfA 8.1 zugrunde liegende Schutzniveau hat der Projektbeirat in seiner 8. Sitzung am 04.03.2013 folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

Die Kernforderung 3 (Güterumfahrung Freiburg) ist in Form der Variante VIa der Matrix (Stand 12.02.2012) mit den zugesagten 84 Mio. Euro Mehrkosten (Kostenstand 12.02.2012) zu realisieren. Der Projektbeirat sieht die aufgezeigten Einsparpotenziale. Aufgrund der derzeitigen Planungstiefe werden im Verlauf der Detailplanung im Rahmen des Budgets Verbesserungen beim Lärmschutz im Einzelfall möglich sein.

Mit seinem Beschluss hat der Projektbeirat einen über das gesetzliche Maß hinausgehenden aktiven Schallschutz festgelegt. Um die Anforderungen des dem Beschluss zugrunde gelegten Schutzniveaus zu erfüllen, sollen die in o. g. Tabelle aufgeführten gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

- ausschließlich durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (insb. 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) eingehalten werden (sog. „Vollschutz“).

Zum besseren Verständnis wird Herr Guido Kohnen die Projektbeiratsbeschlüsse sowie die daraus resultierenden Schallschutzmaßnahmen im PfA 8.1 in der Sitzung des Planungsausschusses erläutern.

4.4 Vorgesehene Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 8.1

Um den o. g. „Vollschutz“ zu gewährleisten, sollen gemäß den Planfeststellungsunterlagen nachfolgend dargestellte aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden, Galeriebauwerken, Schienenstegdämpfern und Überschottermatten auf Brücken vorgesehen werden.

Geplante Schallschutzwände und Galerien im PfA 8.1 östlich der NBS

Ortslage	Schallschutz	von NBS-km	bis NBS-km	Länge [m]	Höhe [m]
Hecklingen (PfA 8.0)	Wand	184,500	184,600	100	3,0
	–	184,600	185,100	500	–
	Wand	185,100	185,430	330	6,5
Waldsiedlung Riegel	Galerie	185,430	185,770	340	6,9
	Galerie	185,770	186,370	600	6,9
	Galerie	186,370	187,070	700	6,9
	Wand	187,070	187,160	90	6,5
	–	187,160	188,640	1.480	–
	Wand	188,640	188,840	200	3,5
Teningen	Wand	188,840	190,100	1.260	3,0
	Wand	190,100	190,200	100	2,5
	Wand	190,200	190,430	230	4,0
Gewerbegebiet Rohrlache	Wand	190,430	190,490	60	2,5
	Wand	190,490	190,860	370	2,0
	–	190,860	193,450	2.590	–
	Wand	193,450	194,120	670	6,0
Unterreute	Galerie	194,120	194,720	600	6,9
	Wand	194,720	195,520	800	6,0
Schupfholz	Wand	195,520	195,600	80	4,0
	Wand	195,600	195,889	289	2,5
Gesamtlänge , davon mit				11.389	
Lärmschutzwand				4.579	
Lärmschutzgalerie				2.240	

Geplante Schallschutzwände und Galerien im PFA 8.1 westlich der NBS

Ortslage	Schallschutz	von NBS-km	bis NBS-km	Länge [m]	Höh [m]
Riegel	Wand	184,500	184,800	300	4,0
	Wand	184,800	184,900	100	5,5
	Wand	184,900	185,900	1.000	5,0
	Wand	185,900	186,420	520	6,0
	Wand	186,420	186,840	420	5,0
Nimburg	–	186,840	190,300	3.460	–
	Wand	190,300	191,840	1.540	5,0
Bottingen	Wand	191,840	192,550	710	3,5
	Wand	192,550	192,850	300	4,5
	Wand	192,850	193,050	200	4,0
	Wand	193,050	193,450	400	3,5
	Wand	193,450	193,850	400	2,5
Holzhausen	Wand	193,850	194,350	500	3,5
	Wand	194,350	194,940	590	6,0
	Galerie	194,940	195,300	360	6,9
	Wand	195,300	195,600	300	6,0
	Wand	195,600	195,710	110	5,0
	Wand	195,710	195,889	179	6,0
Gesamtlänge , davon mit Lärmschutzwand Lärmschutzgalerie				11.389 7.569 360	

In den besonders von Schienenlärm betroffenen Ortslagen reicht die Abschirmung durch Schallschutzwände nicht aus, um den „Vollschutz“ zu gewährleisten. Daher sollen auf einer Streckenlänge von rund 2,2 km (nach Osten) bzw. 360 m (nach Westen) Galeriebauwerke mit Auskragungen von 3 m, im Einzelfall von 6 m Tiefe und entsprechend höherer Schalldämmung errichtet werden. Auf einer Strecke von rund 4,6 km (nach Osten) bzw. 3,5 km (nach Westen) sieht die Planung keine Lärmschutzwände oder -galerien vor.

Schienenstegdämpfer und Unterschottermatten

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahmen sind Unterschottermatten auf Brücken und der Einbau von Schienenstegdämpfern für den gesamten Planfeststellungsabschnitt geplant. Bei den Schienenstegdämpfern handelt es sich um kunststoffummantelte Resonanzkörper, die in kurzen Abständen direkt an beiden Seiten des Schienenstegs montiert werden, um das abgestrahlte Rollgeräusch zu reduzieren und den subjektiv wahrgenommenen Lärm zu vermindern.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Dem in den Antragsunterlagen enthaltenen Schallschutzkonzept ist zu entnehmen, dass mit den beschriebenen Maßnahmen für alle Ortslagen und nahezu alle Einwirkungsbereiche der vom Projektbeirat beschlossene „Vollschutz“ erreicht wird. Die Ausnahme stellen der Dürrenbühler Hof und die Wohngebäude beim Klärwerk Teningen dar. Zur Gewährleistung des Vollschutzes auch in diesen beiden Bereichen durch aktive Schallschutzmaßnahmen wäre jeweils der Bau einer 4 m hohen Lärmschutzwand auf einer Streckenlänge von 510 m bzw. 700 m erforderlich. Die hierdurch entstehenden Kosten von 1,6 bzw. 1,3 Mio. Euro stehen den vorliegenden Planunterlagen nach „in keinem Verhältnis zum Schutzzweck“. Aufgrund dessen sind hier nur passive Lärmschutzmaßnahmen geplant.

5. Bewertung

Für den Regionalverband stehen bei seiner Bewertung sowie den darauf aufbauenden Forderungen die regionalbedeutsamen Aspekte der Planung im Vordergrund.

5.1 Begründung zu Beschlussziff. 1.1

Im Jahr 2009 wurde für den PfA 8.1 bereits ein Planfeststellungsverfahren einschließlich Anhörungsverfahren durchgeführt. Der Regionalverband hatte die Planung damals aufgrund unzureichender Lärmschutzmaßnahmen abgelehnt (vgl. DS PIA 01/09).

DS PIA 01/09

Aufgrund des massiven Widerstands der Region gegen die Gesamtplanung (vgl. u.a. Beschluss der VVS vom 09.10.2008 – DS VVS 07/08) setzten Ministerpräsident Günter Oettinger und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Juli 2009 einen Projektbeirat zur Findung allgemeiner akzeptablen Lösungen ein. Nach den unzureichenden Planungen aus dem Jahr 2009 war eine umfassende Neuplanung erforderlich. Das Planfeststellungsverfahren wurde ausgesetzt.

Aus Sicht der Region Südlicher Oberrhein ist es grundsätzlich begrüßenswert, dass diese Neuplanung nun vorgelegt wurde und das Verfahren zum viergleisigen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn damit fortgesetzt werden kann. Das Vorhaben entspricht den im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Regionalplans beschlossenen Grundsätzen und Vorschlägen zur Weiterentwicklung und zum Ausbau des (Schienen-) Verkehrsnetzes (vgl. Regionalplan i. d. F. des Satzungsbeschlusses vom 08.12.2016, PS 4.1.0 und 4.1.1). Es liegt im regionalen Interesse, dass mit dem autobahnparallelen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn zeitnah

- die Kapazitäten für den Güterzugverkehr auf der international bedeutsamen Achse Rotterdam – Genau (sog. „Rhein-Alpen-Korridor“) erhöht werden,
- Möglichkeiten zum Ausbau und zur Geschwindigkeitserhöhung des Schienenpersonennah- und -fernverkehrsangebots in der Region erzielt werden und
- die Lärmbelastung für die Anwohner der Bestandsstrecke vermindert wird.

Gegenüber der Planung 2009 sind erhebliche Verbesserungen hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Lärm (s. Ziff. 4.3 f.) und hinsichtlich der Trassierung (Verlegung der Deponie in Reute) erreicht worden.

5.2 Begründung zu Beschlussziff. 1.2

Der Ausbau der Autobahn A 5 zwischen den Anschlussstellen Offenburg und Freiburg-Mitte auf sechs Fahrstreifen ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der häufigen Staugefahr erforderlich (vgl. DS PIA 04/13, DS PIA 07/16). Im Bundesverkehrswegeplan vom 03.08.2016 ist dieses Vorhaben in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten (vgl. DS PIA 13/16). Wenngleich der Ausbau dieses Autobahnabschnitts damit in die Zukunft verschoben wurde, kann und wird das Regierungspräsidium Freiburg die Planung dafür weiterführen.

DS PIA 04/13,
DS PIA 07/16,
DS PIA 13/16

Für die Abschnitte *nördlich von Riegel bis Offenburg* (PfA 7.1 bis 8.0) haben das Eisenbahn-Bundesamt und das Regierungspräsidium Freiburg mit Schreiben vom

16.01. bzw. 17.01.2017 mitgeteilt, die Scoping-Verfahren zur Ermittlung des Inhalts und des Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfungen für den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 5 und den autobahnparallelen Neubau einer Güterzugtrasse (zumindest) zeitlich parallel durchzuführen. Damit kommen die verfahrensführenden Behörden einer Forderung des Regionalverbands aus dem Jahr 2015 nach (vgl. DS VVS 01/15, DS VVS 06/15).

DS VVS 01/15,
DS VVS 06/15

Zur Optimierung der Schallschutzmaßnahmen, Sonderbauwerke und Querungsmöglichkeiten (auch im Hinblick auf den Biotopverbund, vgl. Ziff. 5.5) ist es sinnvoll und erforderlich, die Planungen von Rheintalbahn und Autobahn auch in den Abschnitten *südlich von Riegel bis Mengen* (PfA 8.1 und 8.2) miteinander zu verzahnen.

5.3 Begründung zu Beschlussziff. 1.3

Das für den PfA 8.1 geplante Schallschutzkonzept setzt die Beschlüsse des Projektbeirats vom 04.03.2013 weitgehend um. Der Verzicht auf aktive Schallschutzmaßnahmen für den Dürrenbühler Hof sowie die Wohngebäude beim Klärwerk Teningen wird mit den unverhältnismäßig hohen Kosten begründet.

Die Planung widerspricht in diesen Bereichen dem Beschluss des Projektbeirats, für alle schutzbedürftigen Nutzungen ausschließlich aktive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Jedoch hatte auch der Projektbeirat in seinem Beschluss vom 04.03.2013 mögliche Einsparpotenziale gesehen, diese aber nicht abschließend benannt. Es ist vor diesen Hintergrund erforderlich, die DB Netz AG aufzufordern, zu prüfen, ob das Schutzziel des vollständigen Vollschutzes auch am Dürrenbühler Hof und beim Klärwerk Teningen erreicht werden kann. Eine solche Prüfung liegt auch im Interesse der DB Netz AG, um die Akzeptanz des Neubauprojekts (einschließlich der Belastungen während der Bauzeit) in der Bevölkerung sowie bei den Städten und Gemeinden zu erhöhen.

Die betroffenen Gemeinden sind aufgefordert, im laufenden Anhörungsverfahren zu prüfen, ob den Planfeststellungsunterlagen der DB Netz AG die jeweils aktuellsten Planungsstände zugrunde liegen.

5.4 Begründung zu Beschlussziff. 1.4

Die Planunterlagen lassen erkennen, dass neben der eigentlichen Neubaustrecke der Rheintalbahn zahlreiche Wirtschafts- und Rettungswege, Brücken und Unterführungen neu errichtet werden müssen. Daneben sind allein im PfA 8.1 den vorliegenden Unterlagen nach entlang der Neubaustrecke 32 Baustelleneinrichtungsflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 42 ha vorgesehen. Die zur Baustellenerschließung benötigten Baustraßen sollen rund zur Hälfte renaturiert und zur Hälfte wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückgebaut werden.

Es liegt im örtlichen wie im regionalen Interesse, sämtliche dieser Straßen und Wege dahingehend zu prüfen, ob und wie sie in das vorhandene Verkehrsnetz integriert werden können und sie ggf. für weiteren Mobilitätsbedarfe nutzbar zu machen. Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht sollten die Vorhabenträgerin und das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde in enger Zusammenarbeit prüfen, ob ein Teil der erforderlichen Baustraßen unter Berücksichtigung

der Belange von Natur und Landschaft langfristig für andere Mobilitätszwecke genutzt werden kann anstatt diese zurückzubauen. Auch beim Ersatzneubau von (heutigen autobahnquerenden) Brücken sind (neben der Überspannung der Güterzugtrasse sowie der potenziell sechsstreifigen Autobahn) die Anforderungen des querenden Fuß-, Rad- und Autoverkehrs zu berücksichtigen. Auf die vom Planungsausschuss am 25.01.2017 beschlossene Ausschreibung von Machbarkeitsstudien für vier Radschnellwege wird verwiesen (DS PIA 02/17).

DS PIA 02/17

5.5 Betroffenheit regionalbedeutsamer Freiraumbelange

Die vorgelegte Planung der Güterzugtrasse im PfA 8.1 umfasst eine Fläche von rund 53 ha (einschließlich neu anzulegender trassenbegleitender Wirtschaftswege und Böschungen). Hinzukommen vorübergehend im Zuge der Bauausführung genutzte Flächen von insgesamt rund 31 ha. Zur Minderung der Inanspruchnahme von Freiflächen wurde der erforderliche Abstand zwischen Autobahn und Güterzugtrasse im Vergleich zu anderen autobahnparallelen Neubauvorhaben der DB AG reduziert. Dennoch gehen, wie der Erläuterungsbericht zur Planung feststellt, trotz der Vorbelastung durch die Autobahn „hoch- und sehr hochwertige Strukturen wie Lebensräume von Tieren, Vegetationsstrukturen, Böden, Grundwasserneubildungsflächen und Klimafunktionsräume verloren“. Darüber hinaus tangiert die Trasse mehrere Bereiche, die für den Biotopverbund von besonderer Bedeutung sind. Gemäß § 22 Abs. 3 NatSchG ist „der Biotopverbund [...] im Rahmen der Regionalpläne und der Flächennutzungspläne soweit erforderlich und geeignet jeweils planungsrechtlich zu sichern“.

Mit Ausnahme von drei Abschnitten,

- in Höhe der Waldsiedlung Riegel (ca. 400 m),
- beim Industriegebiet Rohrlache (Teningen, ca. 700 m) sowie
- der Waldgebiete Teningen Allmend und Nimburger Wald (FFH-Gebiet „Glötter und nördlicher Mooswald“, ca. 1,9 km),

ist der von der 11,4 km langen Trasse beanspruchte Raum im Regionalplan (i. d. F. des Satzungsbeschlusses vom 08.12.2016) vollständig als Regionaler Grünzug festgelegt. Diese stehen dem Planvorhaben nicht entgegen. (Gleiches gilt für die im derzeit noch rechtskräftigen Regionalplan 1995 festgelegten Regionalen Grünzüge.)

Auf rund 2 km Länge verläuft die vorgesehene Trasse darüber hinaus auf Flächen, die in dem 2016 gesamtfortgeschriebenen Regionalplan als Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege festgelegt sind. (Weitere gebietskonkrete Festlegungen des Regionalplans sind nicht betroffen.)

Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege	Gemeinde/-n	Betroffene	
		Länge	Fläche
Nr. 93 Offenlandkomplex Stockfeld	Riegel	840 m	3,9 ha
Nr. 95 Offenlandkomplex Flüt	Riegel, Teningen	530 m	2,5 ha
Nr. 102 Fuchsmatten	Teningen, Reute	690 m	3,2 ha

In den Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege sind nach PS 3.2 Abs. 1 raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen ausgeschlossen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Vorkommen naturschutzfachlich wertgebender Arten, der Lebensraumausstattung oder der Funktion des Gebiets für den Biotopverbund führen können. Allerdings sieht PS 3.2 Abs. 2 ausdrücklich vor, dass der Aus- und Neubau von überörtlichen Verkehrsinfrastrukturen in den Vorranggebieten ausnahmsweise zulässig ist, soweit die etwaige Funktion der Gebiete für den Biotopverbund gewahrt bleibt. Von den o. g. durch die Planung räumlich tangierten Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege besitzen die beiden längs der Elz gelegenen Gebiete eine besondere Bedeutung für den Biotopverbund in West-Ost-Richtung (siehe hierzu auch Raumanalyse des Landschaftsrahmenplans 2013):

- Vorranggebiet Nr. 93: Teil eines Wildtierkorridors des Generalwildwegeplans Baden-Württemberg (besonders klassifiziert als „Engpassbereich aus landesweiter Sicht“),
- Vorranggebiet Nr. 95: Teil eines Waldkorridors sowie von Kern- und Entwicklungsgebieten für den Biotopverbund feuchter Offenlandlebensräume gemäß Regionaler Biotopverbundkonzeption.

Darüber hinaus wird in PS 3.0.6 Abs. 5 die allgemeine Maßgabe formuliert, dass bei Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zusätzliche Beeinträchtigungen des Biotopverbunds vermieden und bestehende Lebensraumzerschneidungen durch Verkehrsstrassen in Schwerpunktbereichen mittels baulicher Maßnahmen vermindert werden sollen. Davon unabhängig sind nach § 22 Abs. 1 NatSchG die Belange des Biotopverbunds von allen öffentlichen Planungsträgern bei ihren Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. In § 46 Abs. 3 JWVG wird zudem geregelt, dass die Inhalte des Generalwildwegeplans Baden-Württemberg von öffentlichen Stellen als Informations-, Planungs- sowie Abwägungsgrundlage bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sowie Entscheidungen über deren Zulässigkeit zu berücksichtigen sind.

Durch die im PfA 8.1 konsequent autobahnparallele Führung der Trasse wird eine Neuzerschneidung bislang unzerschnittener Landschaftsteile und Lebensräume vermieden. Allerdings ist trotz der Vorbelastung durch die Autobahn zu erwarten, dass durch den Bau der Lärmschutzwände und -galerien, die weitgehende Einzäunung sowie den Betrieb der Bahnstrecke zusätzliche Beeinträchtigungen des international bedeutsamen Biotopverbunds zwischen Schwarzwald, Kaiserstuhl und Rheinauen entstehen. So kommt auch die Umweltverträglichkeitsstudie zum Ergebnis, dass es durch das Vorhaben zu einer Verstärkung der durch die Autobahn bestehenden Trennwirkung kommen kann.

Zur Minderung der räumlich-funktionalen Trennwirkungen der geplanten Trasse bzw. zum Erhalt der überregionalen Wanderkorridore von Säugetieren (hier insb. der Wildkatze) sind gemäß der vorliegenden Antragsunterlagen unter anderem folgende Maßnahmen geplant – diese erstrecken sich jeweils auch auf die Querung der Autobahn:

- Verbreiterung der Feuerbach-Unterführung in der Teninger Allmend,
- Anlage einer kombinierten Wirtschaftsweg-/Grünbrücke an der Überführung Waldstraße im Bereich der Teninger Allmend,
- Verbreiterung des Brückenbauwerks der K 5140 nördlich der Anschlussstelle Teningen mit einem Grünstreifen mit Heckencharakter.

Nach Einschätzung der Umweltverträglichkeitsstudie kann bei Realisierung der Planung durch die vorgesehenen Maßnahmen ein weitgehender Erhalt der Austauschbeziehungen über die geplante Trasse hinweg erreicht werden. Auch bei einer regionalplanerischen Betrachtung ist derzeit kein grundlegender Konflikt der Planung mit den freiraumschützenden Festlegungen des Regionalplans einschließlich des Biotopverbundes erkennbar. Dies gilt insbesondere auch im Bereich der o. g. räumlich tangierten Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege Nr. 93 und 95. Eine fachliche Einschätzung der Naturschutzbehörden liegt hierzu allerdings bislang nicht vor.

Dessen ungeachtet ist unter Bezugnahme auf die o. g. Maßgaben des PS 3.0.6. Abs. 5 darauf hinzuwirken, dass zur Optimierung baulicher Entschneidungsmaßnahmen für den Biotopverbund die Planungen von Rheintalbahn und des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn A 5 auch in den Abschnitten südlich von Riegel aufeinander abgestimmt bzw. miteinander verzahnt werden (vgl. Ziff. 1.2 und 5.2). Dabei ist auch zu prüfen, inwieweit im Rahmen der Bahnplanung bereits im Vorgriff auf den sechsstreifigen Ausbau der A 5 eine Optimierung von Gewässer- und Wegequerungen im Bereich der Autobahntrasse möglich ist.

6. Fazit

Mit der geplanten Güterumfahrung sind z. T. erhebliche Entlastungen von Schienenverkehrslärm entlang der bestehenden Rheintalbahn verbunden. Durch den Beschluss des Projektbeirats erhalten die von der vorliegenden Planung betroffenen Anwohner einen weit über das gesetzliche Maß hinausgehenden Lärmschutz.