Regionalverband
Südlicher Oberrhein
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PlA 10/20
(2 Anlagen)

Freiburg i. Br., 07.07.2020

Unser Zeichen: 53221.8

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 23.07.2020

TOP 7 (öffentlich)
Aus- und Neubau der Rheintalbahn, PfA 8.2 Freiburg – Schallstadt
hier: Stellungnahme des Regionalverbands Südlicher Oberrhein

1 Beschlussvorschlag

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 die Autobahn GmbH des Bundes auf, die Planung des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn A 5 zwischen den Anschlussstellen Offenburg und Freiburg-Mitte umgehend weiterzuführen und dabei eine trassenübergreifende Betrachtung der beiden Verkehrsvorhaben des Bundes bei den Themen Schallschutz und Biotopverbund sicherzustellen.

1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt, dass die im Planfeststellungsabschnitt 8.2 vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen dem vom Projektbeirat beschlossenen Schutzziel („Vollschutz“) entsprechen.

1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die DB Netz AG auf, alle baulichen und technischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass sämtliche (d. h. gegenüber heute voraussichtlich längere und schwerere) Güterzüge die Neubaustrecke befahren können.

1.5 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hält auch bei der aktuellen Planung im Planfeststellungsabschnitt 8.2 eine verbesserte Berücksichtigung des Biotopverbunds für erforderlich. Er fordert die DB Netz AG deshalb auf, unter Wahrung des erreichten Schallschutzkonzepts bauliche Optimierungen an den geplanten Querungsbauwerken vorzunehmen, um die Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds im sensiblen Landschaftsraum der Freiburger Bucht sicherzustellen. Zur möglichst weitgehenden Minimierung der Zerschneidungswirkungen des Trassenbündels von Autobahn und Neubaustrecke sind hierbei vor allem weitere trassenübergreifende Bauwerksoptimierungen in die Bahnplanung aufzunehmen.

1.6 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein

a) begrüßt die Inaussichtstellung eines integrierten Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts und fordert, dieses umgehend vorzulegen;

b) fordert, bei der Erarbeitung und Umsetzung des integrierten Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts regionalbedeutsame Umweltbelange wie unter Ziff. 5.6 ausgeführt zu berücksichtigen;

c) erwartet vom Eisenbahnbundesamt als zuständiger Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde, alle rechtlichen und fachlichen Möglichkeiten zu nutzen, um die Umsetzung des integrierten Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts bei Ausschreibung und Bauausführung sicherzustellen.

1.7 Die Verbandsgeschäftsstelle wird beauftragt, im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange eine der Beschlusslage entsprechende Stellungnahme zu der vorliegenden Planung im Abschnitt 8.2 Freiburg – Schallstadt abzugeben. Sofern der Geschäftsstelle bei den noch laufenden Prüfungen und Abstimmungen weitere relevante raum- bzw. regionalbedeutsame Aspekte bekannt werden, sollen diese in der Stellungnahme aufgegriffen werden.

2 Anlass

Mit Schreiben vom 29.05.2020 hat das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde dem Regionalverband Südlicher Oberrhein als Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit gegeben, bis zum 28.08.2020 zu den Planfeststellungsunterlagen zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn im Abschnitt 8.2 Freiburg – Schallstadt Stellung zu nehmen.

Im Jahr 2009 wurde für den Abschnitt 8.2 bereits ein Anhörungsverfahren im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Aufgrund des massiven Widerstands aus der Region wurde dieses Planfeststellungsverfahren dann allerdings ausgesetzt. Im Rahmen der damaligen Anhörung der Träger öffentlicher Belange hat der Regionalverband Südlicher Oberrhein zu den Plänen der DB Netz AG am 27.11.2009 Stellung genommen. Die vorgelegte Planung wurde aufgrund des mangelhaften Schallschutzkonzepts sowie der deutlichen Mängel bei der Berücksichtigung des großräumigen Biotopverbunds abgelehnt (vgl. DS PIA 18/09). Insgesamt wurden damals rund 52.000 Einwendungen beim Regierungspräsidium Freiburg eingereicht. DS PIA 18/09

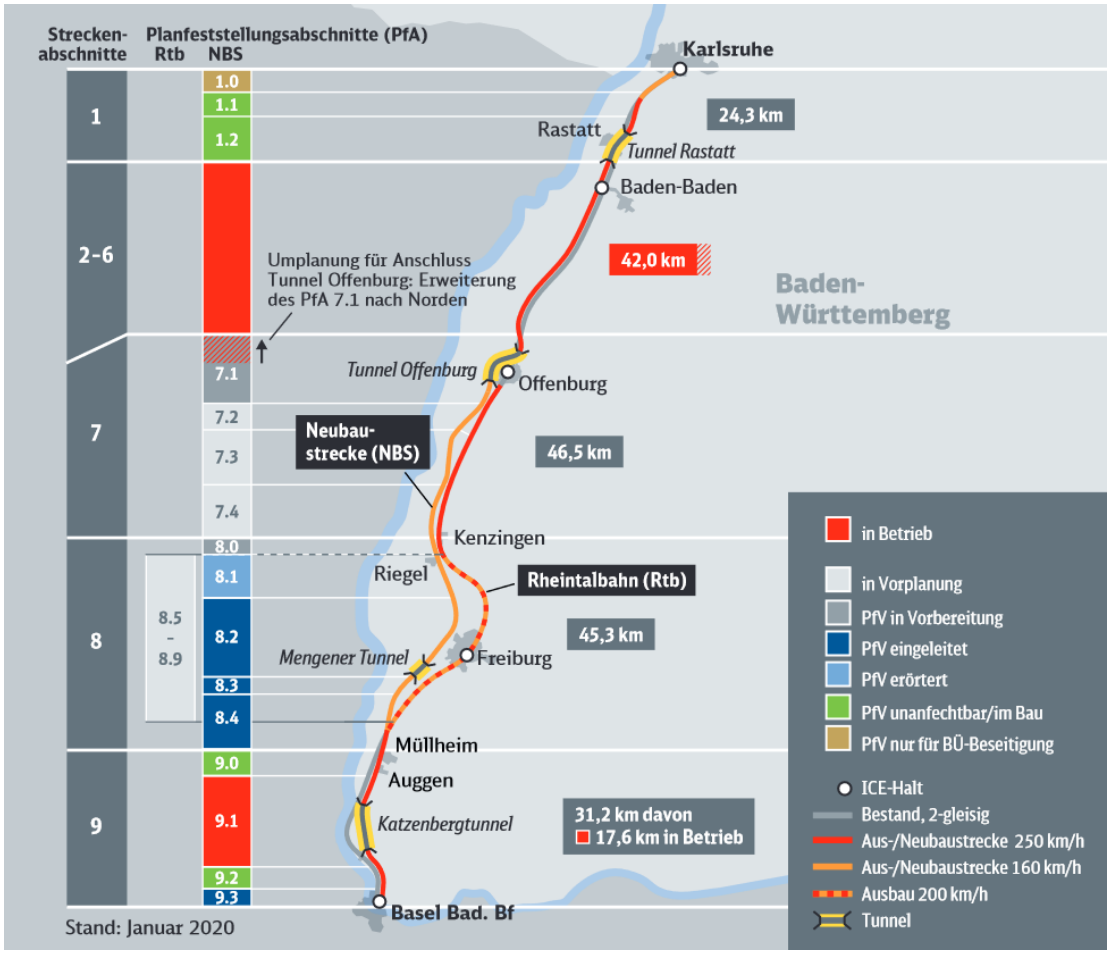
Der Widerstand und das gescheiterte Anhörungsverfahren haben dazu geführt, dass im Jahr 2009 ein aus Vertretern von Bund, Land, Region, DB Netz AG und Bürgerinitiativen bestehender „Projektbeirat Rheintalbahn“ eingerichtet wurde. Durch die gemeinsame, lösungsorientierte Arbeit aller Beteiligten konnten im Projektbeirat weitreichende Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung vereinbart werden. Die für den Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.2 wesentlichen Ergebnisse beim Thema Schallschutz wurden in der 7. Sitzung des Projektbeirats im Jahr 2012 in den Kernforderungen 3 und 4 zusammengefasst. Im Ergebnis werden Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Die Kosten für diesen „Vollschutz“ in Höhe von 250 Mio. Euro werden von Bund und Land zu gleichen Teilen übernommen. Davon entfallen 84 Mio. Euro auf den PfA 8.2.

Nachdem der „Vollschutz“ – durch die Kernforderungen – 2012 als Grundlage für die weiteren Planungen fixiert wurde, hat die DB Netz AG an der konkreten Umsetzung der Vorgaben gearbeitet. 2016 gelang der Durchbruch bei der konkreten baulichen Ausgestaltung der Vorgaben des Projektbeirats. Nach langjährigen Verhandlungen konnte ein von allen Beteiligten akzeptierter Kompromiss gefunden werden. Dazu gehören insbesondere ein überarbeitetes (zweistufiges) Lärmberechnungsverfahren, der Einsatz sog. Lärmschutzgalerien und der Verzicht auf ertüchtigte Schallschutzwände.

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 Darstellung der DB Netz AG.

Aktueller Planungs- und Realisierungstand (Quelle: DB Netz AG)



Das Gesamtvorhaben Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel umfasst eine Streckenlänge von etwa 200 km und gliedert sich in neun Streckenabschnitte. Die einzelnen Streckenabschnitte der Neubaustrecke sind in mehrere Planfeststellungsabschnitte (PfA) untergliedert. Auf die Region Südlicher Oberrhein entfallen die PfA 7.1 bis 7.4, 8.0 bis 8.4, 9.0 und 9.1.

Die Ertüchtigung und der Ausbau der Bestandsstrecke im Streckenabschnitt 8 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h wird in gesonderten Planfeststellungsverfahren erfolgen (PfA 8.5 bis 8.9 Teningen – Buggingen). Die Ertüchtigung und der Ausbau der bestehenden Rheintalbahn ist erst nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke für den Güterverkehr möglich.

4 Beschreibung und Bewertung des Projekts im PfA 8.2 Freiburg – Schallstadt

4.1 Trasseneigenschaften

Der PfA 8.2 Freiburg – Schallstadt hat eine Länge von ca. 17 km. Er umfasst den südlichen Bündelungsabschnitt mit der Autobahn A 5 und liegt auf dem Gebiet der Stadt Freiburg im Breisgau und der Gemeinde Schallstadt. Bestandteil der Planung ist auch der ca. 2.200 m lange Mengener Tunnel. Die nördliche Planfeststellungsgrenze liegt im Bereich der Gemeindegrenze zwischen March und Freiburg, die südliche Grenze liegt bei der Gemeindegrenze zwischen Schallstadt und Bad Krozingen (vgl. Übersichtskarte in Anlage 2).

Für den Güterverkehr in der Freiburger Bucht ist der Neubau zweier Gleise östlich der Autobahn geplant. Der Verlauf der Trasse ist nahezu vollständig durch die Bündelung mit der Autobahn und die dort vorhandenen Zwangspunkte bestimmt. Zur Autobahn wird ein Regelabstand von 18,5 m vorgesehen. Aufgrund verschiedener im Streckenverlauf vorhandener Zwangspunkte differiert der Abstand zwischen 10 m (z. B. im Bereich des Arlesheimer Sees) und 49 m (im Bereich der Anschlussstelle Freiburg-Mitte). Am südlichen Ende dieses Planfeststellungsabschnitts schwenkt die Trasse von der Autobahn in Richtung Osten ab und erreicht an der südlichen Abschnittsgrenze bereits einen Abstand von ca. 300 m zur Autobahn.

Die Höhenlage der Strecke entspricht weitgehend dem Bestand der Autobahn, welche ihrerseits an einigen Punkten mehrere Meter über der Geländeoberkante, d. h. in Dammlage verläuft. Aufgrund der Topografie sowie im Bereich kreuzender Verkehrswege und Gewässer weicht die Neubaustrecke davon ab. Gegenüber dem Gelände ergibt sich hieraus eine Dammlage von bis zu 7 m Höhe (Querung der Dreisam), aber auch Lagen in Einschnittsbereichen von bis zu 8 m Tiefe (z. B. im Bereich des „Lehener Bergles“ in Freiburg).

Die Strecke wird mit einer Längsneigungen kleiner 6 ‰ gebaut und ist damit als „Flachlandbahn“ charakterisiert. Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte im PfA 8.2 muss die Trasse an zwei Stellen von der charakteristischen Längsneigung von maximal 6 ‰ abweichen. Den Planunterlagen ist zu entnehmen, dass die Trasse in diesen zwei kurzen Teilbereichen (in Höhe der Anschlussstelle Freiburg-Nord und in Höhe Anschlussstelle Freiburg-Mitte) eine maximale Längsneigung von 11 ‰ aufweist.

Ab der Anschlussstelle Freiburg-Süd kann die Neubaustrecke dem Höhenverlauf der Autobahn aufgrund der maximalen zulässigen Steigung für eine Güterbahntrasse nicht mehr folgen. Aus diesem Grund ist im Bereich der Ortslagen Freiburg-Munzingen (westlich der Bahntrasse) und Schallstadt-Mengen (östlich der Trasse) auf einer Länge von knapp 2 km eine Streckenführung im Tunnel geplant (sog. „Mengener Tunnel“). Ab dem südlichen Tunnelausgang rückt die Trasse von der Autobahn ab und wird in einem Trogbauwerk weitergeführt.

Die Neubaustrecke innerhalb des PfA 8.2 ist auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt.

4.2 Zugzahlen

Der vorliegenden Planung im PfA 8.2 liegen prognostizierte Zugzahlen für das Jahr 2030 zugrunde.

Zugzahlen (Prognose 2030)

	Ri. Basel		**Ri. 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)	Summe
Anzahl Güterzüge	**78**	**63**	**61**	**65**	**139**	**128**	**267**

Ausgehend von der Prognose ergibt sich eine Anzahl von 267 Güterzugbewegungen auf der Neubaustrecke. In Nord-Süd-Richtung würde dies 141 Güterzüge und in Süd-Nord-Richtung 126 Güterzüge bedeuten. Für die Tag- und Nachtverteilung

ergeben sich in Summe 139 Güterzüge tagsüber sowie 128 Güterzüge im Nachtzeitraum. Es ist vorgesehen, mit Ausnahme von zwei bzw. drei Güterzugpaaren von/nach Freiburg, den gesamten planmäßigen Güterverkehr über die Neubaustrecke abzuwickeln.

4.3 Schallschutz

4.3.1 Ausgangslage

Als Vorsorgemaßnahmen gegen den von der Neubaustrecke ausgehenden Schienenverkehrslärm werden Schallschutzmaßnahmen notwendig. Die rechtliche Grundlage für die Beurteilung der Schallschutzmaßnahmen bei Neubau oder Vornahme von wesentlichen Änderungen an Verkehrswegen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (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 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Die Höhe der Immissionsgrenzwerte ist dabei von der jeweiligen Tageszeit und der Art der Gebietsnutzung (Festsetzungen in den Bebauungsplänen) abhängig.

Immissionsgrenzwerte

Anlagen und Gebiete	**Immissionsgrenzwerte in 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

Im Rahmen der Planungen für den Aus- und Neubau der Rheintalbahn wurde seitens des Projektbeirats für den Bereich der Güterumfahrung Freiburg (PfA 8.1 und 8.2) die Kernforderung 3 formuliert. Hiernach sollen ausschließlich Maßnahmen für den aktiven Schallschutz angewandt werden. Für den sich südlich anschließenden Bereich im Markgräflerland wurde seitens des Projektbeirats die Forderung der Region nach einer veränderten Trassenführung und Tieflage der Trasse aufgegriffen und durch die Kernforderung 4 fixiert. Der PfA 8.2 wird von der Kernforderung 4 am südlichen Ende auf einer Streckenlänge von ca. 4 km tangiert.

Mit seinem Beschluss – Kernforderungen 3 und 4 mit dem Schutzniveau VIa – hat der Projektbeirat einen über das gesetzliche Maß hinausgehenden aktiven Schallschutz festgelegt.

Um die Anforderungen des dem Beschluss zugrunde gelegten Schutzniveaus im Bereich der **Kernforderung 3** (von der nördlichen Abschnittsgrenze bis zum Mengener Tunnel) 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.

Im Bereich der **Kernforderung 4** (Mengener Tunnel bis zur südlichen Abschnittsgrenze) ist der Vollschutz unter folgenden Prämissen sicherzustellen:

- 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 neuem Wagenmaterial der Güterzüge (100 % Verbundstoff-Klotzbremsen).

Zur besseren Veranschaulichung wird auf die synoptische Darstellung aller Beschlüsse für den Streckenabschnitt 8 verwiesen (vgl. www.rvso.de/de/regionalentwicklung/rheintalbahn/Synopse-Abschnitt-8-gesamt.pdf).

4.3.2 Vorgesehene Schallschutzmaßnahmen im PfA 8.2

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 8.2 östlich der Neubaustrecke

Ortslage	**Schall-schutz**	**von NBS-km**	**bis NBS-km**	**Länge in m**	**Höhe in m (Kragarm)**
Tunisee	Wand	195,889	196,095	206	4,0
		196,095	196,210	115	6,0
	Galerie	196,210	196,745	535	6,9 (3,0)
	Wand	196,745	196,940	195	6,0
Gewerbegebiet Hochdorf	Wand	198,675	199,180	505	4,0
		199,180	199,875	695	5,0
Tierhygienisches Institut	Wand	199,875	200,240	365	5,5
Landwasser	Wand	200,240	200,725	485	5,0
Lehen	Wand	200,725	200,870	145	6,0

Ortslage	Schall-schutz	von NBS-km	bis NBS-km	Länge in m	Höhe in m (Kragarm)
	Galerie	200,870	200,920	50	6,9 (3,0)
	Wand	200,920	201,160	240	6,0
		201,160	201,645	485	5,5
		201,645	202,200	555	4,5
Mundenhof	Wand	202,200	202,245	45	6,0
	Galerie	202,245	202,615	370	6,9 (3,0)
		202,615	202,880	265	6,9 (6,0)
Rieselfeld	Wand	202,880	203,400	520	4,0
		203,400	203,730	330	2,5[1]
Mooswald	Wand	204,970	206,835	1.865	4,5
Mengen	Wand	211,028	211,305	277	5,5
		211,305	211,745	440	5,0
		211,745	211,945	200	4,0
Gesamtlänge, davon mit Lärmschutzwand Lärmschutzgalerie				**8.888** 7.668 1.220	

Geplante Schallschutzwände und Galerien im PfA 8.2 westlich der Neubaustrecke

Ortslage	Schall-schutz	von NBS-km	bis NBS-km	Länge in m	Höhe in m (Kragarm)
Holzhausen	Wand	195,889	196,050	161	6,0
		196,050	196,520	470	5,0
		169,520	196,820	300	3,0
Benzhausen	Wand	196,820	196,890	70	6,0
	Galerie	196,890	197,525	635	6,9 (3,0)
	Wand	197,525	197,850	325	6,0
Hochdorf	Galerie	197,850	199,025	1.175	6,9 (3,0)
	Wand	199,025	199,890	865	6,0
Forellenhof	Wand	200,625	202,160	1.535	6,0
Forellenhof Umkirch	Wand	202,160	202,800	640	5,0
Tiengen	Wand	207,065	207,485	420	3,5[2]
		207,485	208,810	1.325	4,0
Munzingen	Wand	211,028	211,460	432	4,0
		211,460	211,730	270	3,5
Gesamtlänge, davon mit Lärmschutzwand Lärmschutzgalerie				**8.623** 6.813 1.810	

[1] Ab NBS-km 203,664 Erhöhung auf 4,00 m aufgrund Habitatschutzwand (Artenschutzmaßnahme Fledermäuse).
[2] Von NBS-km 207,232 bis 207,257 Erhöhung auf 4,00 m aufgrund Habitatschutzwand.

In Summe sind in der vorliegenden Planung auf einer Länge von insgesamt 8,8 km (Ostseite) bzw. 8,6 km (Westseite) Schallschutzwände (einschließlich -galerien) mit Höhen von 2,50 bis 6,00 m vorgesehen. Die Schallschutzwände werden auf der der Innenseite zur Bahn hin hochabsorbierend ausgebildet, um die Reflexion des auf die Wand einwirkenden Schienenverkehrslärms zu minimieren. Im Bereich der Ortslagen westlich der Neubaustrecke wird auch die Außenseite, d. h. die zur Autobahn hin orientierte Seite der Schallschutzwände und -galerien hochabsorbierend ausgestattet werden. So können Reflexionen des Autobahnlärms in die Ortslagen vermieden werden.

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 1,2 km (auf der Ostseite) bzw. rund 1,8 km (auf der Westseite) Galeriebauwerke mit Auskragungen von 3 m, im Einzelfall von 6 m Tiefe und entsprechend höherer Schalldämmung errichtet werden. Diese Galeriebauwerke werden ebenfalls hochabsorbierend ausgebildet.

Die von der DB Netz AG veröffentlichte Visualisierung der Schallschutzwände und Schallschutzgalerien für den gesamten PfA 8.2 ist dieser Sitzungsvorlage als Anlage 1 beigefügt. Anlage 1

Schienenstegdämpfer und Unterschottermatten

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahmen sind Unterschottermatten auf Brücken und der Einbau von Schienenstegdämpfern im gesamten Planfeststellungsabschnitt vorgesehen. Bei den Schienenstegdämpfern handelt es sich um kunststoffummantelte Resonanzkörper, die in kurzen Abständen direkt an beiden Seiten der Schiene montiert werden, um das abgestrahlte Rollgeräusch zu reduzieren und den subjektiv wahrgenommenen Lärm zu vermindern. Bisher sind die hier zum Einbau vorgesehenen Schienenstegdämpfer nicht im technischen Regelwerk der DB AG enthalten. Das Zulassungsverfahren durch das Eisenbahnbundesamt läuft noch. Es ist nach Angaben der DB Netz allerdings davon auszugehen, dass die Schienenstegdämpfer die Zulassung bis zur Fertigstellung der Baumaßnahme erhalten werden.

Passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund Zunahme des Gesamtverkehrslärms

Dem in den Antragsunterlagen enthaltenen Schallschutzkonzept ist zu entnehmen, dass mit den beschriebenen Maßnahmen für Ortslagen und alle Einwirkungsbereiche der vom Projektbeirat beschlossene „Vollschutz" hinsichtlich des Schienenverkehrslärms ohne passive Lärmschutzmaßnahmen (also bspw. Einbau von Schallschutzfenster an Bestandsgebäuden) erreicht wird.

Lediglich an vier Immissionsorten (am Tunisee, in Benzhausen und in Hochdorf) werden bedenkliche Zusatzbelastungen des Gesamtverkehrslärms prognostiziert, die dazu führen, dass im Nachtzeitraum Beurteilungspegel oberhalb von 60 dB (A) erreicht werden. An einem weiteren Gebäude liegt der Beurteilungspegel bei über 65 dB (A). Für diese Gebäude ist als Vorschlag der DB Netz AG passiver Schallschutz gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) vorgesehen. Eine genaue Prüfung der einzelnen Immissionspunkte steht noch aus.

4.3.3 Bewertung des vorgeschlagenen Schallschutzkonzepts

Das vorgelegte Schallschutzkonzept entspricht dem „Vollschutz“ des regionalen Konsenses 2016 sowie den Kernforderungen 3 und 4 des Projektbeirats. Vorbehaltlich einer detaillierten Überprüfung einzelner punktueller Immissionsorte wird der „Vollschutz“ mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

4.4 Raumbedeutsame Umwelt- und Freiraumbelange, Biotopverbund

4.4.1 Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft

Der Neubau der Güterumfahrung in der Freiburger Bucht ist mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden. Im ca. 17 km langen PfA 8.2 kommt es durch den Bau der Trasse sowie der zahlreichen Nebenanlagen (einschließlich Unterhaltungswegen und Böschungen) zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von ca. 72 ha. Von Überbauung oder dauerhafter Veränderung sind dabei allein über 20 ha naturschutzfachlich hoch oder sehr hoch bedeutsamer Lebensraumtypen betroffen. Zusätzlich werden während der Bauzeit ca. 67 ha Fläche temporär in Anspruch genommen. Insgesamt gehen im wichtigen Naherholungs- und Natura-2000-Schutzgebiet Mooswald durch das Großvorhaben rund 35 ha Wald verloren, davon entfallen ca. 10 ha bauzeitlich. Im Bündelungsbereich mit der Autobahn A 5 erhöht sich die Gesamtbreite des trennenden Trassenbands von ca. 40 bis 50 m auf ca. 90 bis über 100 m. Im Trassenbereich ist der Neubau von zahlreichen Querungsbauwerken an tangierten Gewässern und Straßen erforderlich. Die vom Güterzugbetrieb ausgehenden Schallimmissionen führen außerhalb der Siedlungsbereiche vor allem in wichtigen stadtnahen Erholungsräumen westlich der Autobahn einschließlich des Erholungsschwerpunkts Opfinger See zu einer über die Vorbelastung durch die Autobahn hinausgehenden zusätzlichen Lärmbelastung von bis zu 3 dB (A) und zu einer Verbreiterung des stark lärmbelasteten Korridors im Tageszeitraum. Darüber hinaus werden die auf nahezu der gesamten oberirdischen Trassenlänge ein- bzw. beidseitig vorgesehenen, teilweise über 6 m hohen Schallschutzwände und -galerien das Orts- und Landschaftsbild gegenüber dem derzeitigen Zustand deutlich verändern und eine starke optische Trennwirkung hervorrufen.

Auch die den Planfeststellungsunterlagen beigefügte Umweltverträglichkeitsstudie geht trotz der Vorbelastungssituation von erheblichen zusätzlichen vorhabenbedingten Auswirkungen auf alle Umweltschutzgüter im Landschaftsraum der Freiburger Bucht aus.

Für das von der Trasse durchschnittene FFH- und Vogelschutzgebiet „Mooswälder bei Freiburg“ wird wegen der erheblichen Eingriffe in die Lebensstätten mehrerer europarechtlich geschützter Arten und Lebensraumtypen ein sogenanntes FFH-Ausnahmeverfahren gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG erforderlich. Darüber hinaus führen die auch durch flankierende Maßnahmen nicht ausreichend minimierbaren Gefährdungen der Vorkommen der waldbewohnenden Bechsteinfledermaus dazu, dass für das Vorhaben ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren nach § 45 Abs. 7 BNatSchG durchgeführt werden muss.

4.4.2 Betroffenheit des Biotopverbunds

Biotopverbund als raumordnerischer Belang

Neben dem Lärmschutz für die Bevölkerung bilden die Auswirkungen auf den Freiraum- und Biotopverbund ein wesentliches raumrelevantes Problemfeld beim Großvorhaben Aus- und Neubau der Rheintalbahn. Die Wahrung des Biotopverbunds stellt dabei nicht nur eine naturschutzrechtliche Anforderung an die Planung, sondern auch einen Belang der Raumordnung dar, der im Regionalplan Südlicher Oberrhein durch eigene Festlegungen planungsrechtlich verankert ist.

Bereits in der zum Beteiligungsverfahren 2009 zum PfA 8.2 vom Regionalverband Südlicher Oberrhein abgegebenen Stellungnahme (s. DS PIA 18/09) wurde das Thema Biotopverbund vertieft behandelt und vor dem Hintergrund der festgestellten unzureichenden planerischen Berücksichtigung unter anderem folgende Forderungen erhoben: DS PIA 18/09

- Umfassende Neubeurteilung der vom Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen des großräumigen Biotopverbunds und Erstellung eines schlüssigen Maßnahmenkonzepts zur Vermeidung und Minderung der Zerschneidungswirkungen.
- Trassenübergreifende Größerdimensionierung und Gestaltungsoptimierung von geplanten Gewässerunterführungen und Brückenbauwerken an der Neubaustrecke und der Autobahn im Rahmen der Bahnplanung.
- Prüfung der Notwendigkeit von weiteren trassenübergreifenden Querungsbauwerken.

Zu diesem Zeitpunkt existierte allerdings weder ein fortgeschriebener Regionalplan noch konnte auf landesweite oder regionale Fachkulissen des Biotopverbunds zurückgegriffen werden.

Auswirkungen des Vorhabens auf den Biotopverbund

Der Trassenverlauf der Güterzugumfahrung durchschneidet und tangiert im PfA 8.2 auf großer Länge Landschaftsräume mit besonderer Bedeutung für den großräumigen Biotopverbund (siehe Kartendarstellung in Anlage 2). Dies betrifft zum einen den Waldkomplex des Freiburger Mooswalds (FFH- und Vogelschutzgebiet), der gemäß Regionaler Biotopverbundkonzeption ein Kerngebiet für den Biotopverbund von Waldlebensräumen darstellt. Im Bereich des Arlesheimer Walds (Südlicher Mooswald) quert die Trasse einen Wildtierkorridor internationaler Bedeutung des Generalwildwegeplans Baden-Württemberg, der für den großräumigen Lebensraumverbund vom Schwarzwaldrand über Schönberg, Mooswald und Kaiserstuhl zur Rheinaue von besonderer Bedeutung ist. Diese Schlüsselstelle im Querungsbereich des Wildtierkorridors mit der Autobahn (ca. NBS-km 205,5 bis 206,5) ist im Bundesprogramm Wiedervernetzung als prioritärer Maßnahmenbereich für bauliche Wiedervernetzungsmaßnahmen vorgesehen. Darüber hinaus quert die Trasse südlich des Mooswalds die Mühlebachniederung (FFH-Gebiet, ca. NBS-km 208,3), die eine Bedeutung für den Biotopverbund von Offenlandlebensräumen besitzt. (Entwicklungsgebiete für den Biotopverbund von feuchten Offenlandlebensräumen gemäß Regionaler Biotopverbundkonzeption befinden sich zu beiden Seiten der Trasse.) Der Mühlebach selbst hat wie die Dreisam eine besondere Bedeutung für den Fließgewässerverbund (Programmstrecke für „Durchgängigkeit“ und „Gewässerstruktur“ gemäß Wasserrahmenrichtlinie). Anlage 2

Grundsätzlich ist positiv, dass die gewählte Trasse der Güterumfahrung Freiburg im gebündelten Verlauf mit der Autobahn und der Tunnellage im Bereich Mengen eine Neuzerschneidung von bislang unzerschnittenen Landschaftsräumen und Lebensräumen vermeidet. Dennoch ergeben sich durch das Vorhaben trotz der durch die Autobahn bestehenden Vorbelastungen nach Einschätzung der Fachbehörden – sowie auch der von der DB beauftragen Umweltgutachter – erhebliche zusätzlichen Beeinträchtigungen der räumlich-funktionalen Beziehungen durch

- eine quasi vollständige Reduzierung der verbliebenen Restdurchlässigkeit des Trassenbands für eine Vielzahl relevanter Arten (-gruppen) aufgrund seines erheblichen Breitenzuwachses sowie der Errichtung von bis zu 6 m hohen ein- oder beidseitigen Schallschutzbauwerken im nahezu gesamten Verlauf der oberirdischen Trassenführung,
- eine starke Funktionsminderung von Gewässer- und Wegequerungen für relevante Arten (-gruppen) durch eine erhebliche Zunahme der Bauwerkslängen,
- eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos durch den Zugbetrieb, z. B. für Fledermausarten.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass das gegenüber der Planung 2009 verbesserte Schallschutzkonzept zu einer signifikanten weiteren Erhöhung der Barrierewirkung des Trassenbands führt. Maßgeblich sind hierfür neben der erheblichen Verlängerung und Erhöhung der Schallschutzwände bzw. -galerien auch zusätzliche Nebenanlagen wie trassenbegleitende Unterhaltswege, die zu einer Längenerhöhung von Gewässerquerungen führen.

Betroffenheit von Festlegungen des Regionalplans zum Biotopverbund

Die geplante Trasse der Güterbahnstrecke verläuft auf rund einem Drittel innerhalb Regionaler Grünzüge. Dies betrifft v. a. den Bereich östlich Hochdorf, die Dreisamniederung mit Lehener Bergle sowie die Mühlebachniederung und Feldflur nördlich von Mengen. Die zentralen Bereiche des gequerten Mooswalds sind demgegenüber im Regionalplan trotz ihrer besonderen Bedeutung für zahlreiche Freiraumfunktionen aufgrund ihres fachrechtlichen Schutzstatus als Natura-2000-Gebiet nicht mit freiraumschützenden Festlegungen belegt. Die für den Biotopverbund wichtigen Bereiche sind somit nur teilweise durch regionalplanerische Gebietsfestlegungen raumordnerisch gesichert.

PS 3.1.1 Abs. 7 (G) bestimmt, dass bei Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen innerhalb von Regionalen Grünzügen dem Erhalt und der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds in besonderem Maße Rechnung getragen werden soll.

Unabhängig von konkreten Gebietsfestlegungen wird in PS 3.0.6 Abs. 5 (G) die allgemeine Maßgabe formuliert, dass bei Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zusätzliche Beeinträchtigungen des Biotopverbunds vermieden und bestehende Lebensraumzerschneidungen durch Verkehrstrassen in Schwerpunktbereichen mittels baulicher Maßnahmen vermindert werden sollen. Darüber hinaus wird in PS 4.1.0 Abs. 2 (G) festgelegt, dass bei der Ausgestaltung des Verkehrsnetzes eine weitere Zerschneidung der Landschaft vermieden und bestehende Zerschneidungen abgebaut werden sollen.

Diese Festlegungen des Regionalplans beinhalten somit neben der Maßgabe zur Vermeidung weiterer Beeinträchtigungen des Biotopverbunds auch die Aufforderung zum Abbau bestehender Lebensraumzerschneidungen. Sie sind als Grund-

sätze der Raumordnung im Rahmen der Abwägung auch bei diesem Bahnvorhaben zu berücksichtigen.

Zielfestlegungen des Regionalplans zum Biotopverbund sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Unabhängig von den regionalplanerischen Festlegungen 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 JWMG 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.

Berücksichtigung des Biotopverbunds im Rahmen der aktuellen Planung

Zwar wird in den Umweltplanungsbeiträgen dargelegt, dass das Vorhaben trotz der Vorbelastung durch die bestehende Autobahn in Bezug auf einzelne Arten (-gruppen) zu erheblichen zusätzlichen Zerschneidungs- und Barrierewirkungen führen kann. Gleichwohl ist – auch nach Ersteinschätzung der zuständigen Fachbehörden – festzustellen, dass die Analyse und Bewertung der Wirkungen des Vorhabens auf den Biotopverbund in den Planunterlagen nur unzureichend erfolgt, da

- die Betrachtung ausschließlich in Bezug auf einzelne artenschutzrechtlich definierte Arten erfolgt und nicht funktional auf ein breites Zielartenspektrum ausgerichtet wird,
- die Fachkulissen des Biotopverbunds einschließlich der Regionalen Biotopverbundkonzeption nur unvollständig Berücksichtigung finden,
- die Konfliktbeurteilung vor allem kleinräumig erfolgt, so dass großräumige funktionale Verbundbeziehungen weitgehend unbeachtet bleiben,
- eine trassenübergreifende Betrachtung von Neubaustrecke und Autobahn hinsichtlich Zerschneidungswirkungen und Minderungsmöglichkeiten weitgehend fehlt,
- keine inhaltliche Auseinandersetzung mit den o. g. gebietsbezogenen bzw. übergreifenden regionalplanerischen Festlegungen zum Biotopverbund (Grundsätze der Raumordnung) erfolgt.

Das aktuelle Plankonzept beinhaltet mehrere Maßnahmen, die – auch im Zusammenhang mit Erfordernissen aus dem Kontext des Artenschutzrechts sowie des Natura-2000-Gebietsschutzes – zu einer Minderung der räumlich-funktionalen Trennwirkung der geplanten Güterbahntrasse beitragen sollen und sich als trassenübergreifende Bauwerke auch über die bestehende Autobahn erstrecken. Hierbei handelt es sich um

- eine aufgeweitete Gewässerquerung (lichte Weite ca. 8 m) des Hanfreezbachs bei Hochdorf (ca. km 198,80),
- eine „begrünte Brücke“ (Bauwerksbreite ca. 15 m), direkt verbunden mit dem Brückenbauwerk der Opfinger Straße (K 9853; ca. NBS-km 205,2),
- eine „Grünbrücke“ (Bauwerksbreite ca. 74 m) nördlich des Arlesheimer Sees (ca. NBS-km 206,4).

Diese Einzelmaßnahmen waren – abgesehen von der Grünbrücke – bereits im Plankonzept 2009 enthalten. Nach Ersteinschätzung der Fachbehörden sind sie für den Erhalt der räumlichen Funktionsbeziehungen zwischen den durch das Trassenbündel getrennten Landschaftsräumen nicht ausreichend. Gerade die bereits in der 2009 abgegebenen Stellungnahme des Regionalverbands erhobene Forderung, durch weitere übergreifende Maßnahmen an Neubaustrecke und Autobahn eine Minderung der Zerschneidungswirkung des Trassenbands als Ganzes zu erreichen, findet in der aktuellen Planung nicht ausreichend Berücksichtigung. Im Einzelnen werden folgende Optimierungen der aktuellen Planung als besonders vordringlich erachtet:

- Die geplanten Gewässerquerungsbauwerke von Neubaustrecke und Autobahn über den Hanfreezbach müssen zur Gewährleistung einer vollen Funktionsfähigkeit größer dimensioniert werden. Ein Verzicht auf den trassenparallelen Unterhaltsweg im Querungsbereich des Gewässers ist zu prüfen.
- Bei der beide Trassen überspannenden Wirtschaftswegeüberführung Mundenhofer Straße sind für eine Nutzbarkeit durch Tiere begrünte Randstreifen vorzusehen sowie die Fahrbahn schmaler und möglichst mit wassergebundener Decke auszuführen.
- Die bei NBS-km 205,2 geplante, beide Trassen überspannende „begrünte Brücke“ muss zur Gewährleistung einer vollen Funktionsfähigkeit durch eine kleinräumige Verschiebung nach Süden vom Verlauf der Kreisstraße K 9853 abgerückt und ihre rückwärtige Anbindung verbessert werden.
- Die in zwei Bauwerken an einer Schlüsselstelle des Offenlandbiotopverbunds vorgesehene Überquerung des Mühlebachs und des benachbarten Wirtschaftswegs (ca. NBS-km 208,3) ist deutlich aufzuweiten und möglichst in einem Bauwerk zu bündeln. Entsprechend sind auch die bestehenden Unterführungsbauwerke der Autobahn im Zuge der Bahnplanung durch ein optimiertes Bauwerk zu ersetzen.
- Beim südlich des Mengener Tunnels vorgesehenen Brückenbauwerk über den Brunnengraben ist zu prüfen, inwieweit durch eine Veränderung der Sohllage des Gewässers die lichte Höhe vergrößert werden kann.
- Bei zahlreichen weiteren im Zuge der Neubaustrecke zu querenden kleinen Fließgewässern orientieren sich die Bauwerksdimensionen und -bauweisen an dem aus den 1960er Jahren stammenden Bestandsbauwerken an der Autobahn bzw. den hydraulischen Mindestanforderungen. Zur Gewährleistung der Lebensraumdurchgängigkeit für Gewässerorganismen sowie einer Mindestdurchlässigkeit der Trasse für weitere bodengebundene Arten auch außerhalb der Schwerpunktbereiche des Biotopverbunds, müssen diese Bauwerke generell größer dimensioniert und mit Randstreifen (Bermen) versehen werden, um eine von der Bahnplanung entkoppelte Optimierung der Bestandsbauwerke an der Autobahn durch die Straßenplanung nicht zu verunmöglichen. Um zeitnah eine wirksame Minderung der Zerschneidungswirkung des Trassenbands zu erreichen, muss zumindest für einen Teil von ihnen bereits im Bahnverfahren auch im Bereich der Autobahn eine entsprechende Optimierung erfolgen.
- Durch eine vollständige und funktionsfähige Zäunung des gesamten Trassenbündels – auch auf der Westseite der Autobahn –, die an besonders relevanten Stellen durch zusätzliche Habitat- und Kollisionsschutzwände ergänzt wird, muss das Kollisionsrisiko für Säugetiere deutlich minimiert sowie die Funktionsfähigkeit der Querungsbauwerke durch optimierte rückwärtige Leitstrukturen verbessert werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Themenfeld Biotopverbund und Zerschneidungswirkung in den Umweltplanungsbeiträgen insgesamt unzureichend aufgearbeitet wurde. Wesentliche vom Regionalverband bereits in seiner Stellungnahme 2009 zum Biotopverbund vorgebrachten Anregungen und Bedenken haben in der aktuellen Planung keine Berücksichtigung gefunden. Eine hinreichende planerische Auseinandersetzung mit den inzwischen rechtskräftigen regionalplanerischen Festlegungen zum Biotopverbund ist nicht erfolgt.

4.5 Bodenaushub/Massenbewegungen

Anfallender Aushub

Beim Aus- und Neubau der Rheintalbahn fallen erhebliche Massen an Bodenaushub an. Die Geschäftsstelle war mit anderen Behörden in zwei abschnittsübergreifende Arbeitskreise mit der DB eingebunden, um fachliche Einschätzungen zur Bewältigung des Massenmanagements auszutauschen.

Nach derzeitigem Stand und Darstellungen der Vertreter der DB in einem begleitenden Arbeitskreis fällt allein in den PfA 8.2 bis 8.4 Aushub in der Größenordnung von 7,2 Mio. m³ an. Davon kann ein Großteil innerhalb des Streckenabschnitts 8 wiedereingebaut werden. Nach aktuellen Schätzungen der Bahn wird jedoch in diesen Abschnitten eine Überschussmasse von ca. 2,9 Mio. m³ baustellenextern zu verwerten bzw. zu deponieren sein. Laut Antragsunterlagen zum PfA 8.1 besteht dort ein rechnerisches Massendefizit von etwa 0,17 Mio. m³, das die o. g. Überschussmasse rechnerisch auf 2,73 Mio. m³ reduzieren würde. Zusätzlich ist auch im Streckenabschnitt 7 zwischen Offenburg und Riegel mit weiteren Überschussmassen zu rechnen.

Allein im PfA 8.2, der Gegenstand des vorliegenden Beteiligungsverfahrens ist, fallen bei der Realisierung der Baumaßnahme ca. 1,8 Mio. m³ an Aushubmaterial an. Der bautechnische Bedarf beträgt ca. 1,4 Mio. m³, sodass im PfA 8.2 rechnerisch etwa 0,4 Mio. m³ Überschussmassen verbleiben. Bei einer angenommenen Dichte von 1,8 t pro m³ und etwa 25 t Zuladung je LKW resultieren daraus 28.800 Fahrten.

Die o. g. Massen müssen bewegt, zwischengelagert und verwertet oder deponiert werden. Damit sind voraussichtlich erhebliche raumbedeutsame Auswirkungen verbunden wie a) die induzierten Verkehrsmengen und -belastungen, b) die Erschöpfung von Deponiekapazitäten in der Region, c) ggf. zusätzliche Flächeninanspruchnahmen für Zwischenlagerungen oder Deponierungen und d) die jeweils damit verbundenen Eingriffswirkungen in Natur und Landschaft.

Die Qualität des anfallenden Aushubmaterials bestimmt seine Verwendbarkeit. Zum Teil wird es aus hochwertigen Sanden und Kiesen bestehen. Diese sind marktfähig und ihre Verwertung kann dazu beitragen, die Rohstoffvorkommen der Region als Ressource zu schonen. Weitere bedeutende Anteile des Aushubs werden geotechnisch verwertbar sein, d. h. für Baumaßnahmen verwendbar. Für Anteile, die weder hochwertige Kiese und Sande sind noch geotechnisch für Baumaßnahmen geeignet sind, deuten die Antragsunterlagen die Aufbringung auf landwirtschaftliche Flächen zur Bodenverbesserung als Möglichkeit zur Verwertung an. Alternativ wird angeführt, dieses Material zu deponieren. Angaben zum Umfang schadstoffbelastetem Aushubmaterials (mit Belastungswerten größer oder gleich „Z2“ gemäß VwV Boden), das anteilig ebenfalls deponierungspflichtig sein kann, wie auch zu etwaigen Überschüssen an Oberboden sind in den Antragsunterlagen

nicht enthalten. Schätzungen der Gesamtmenge des belasteten Aushubmaterials für die PfA 8.2 bis 8.4 liegen immerhin in der Größenordnung von 0,59 Mio. m^3.

Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK)

Zur Lösung der oben beschriebenen Problemstellung beabsichtigt die Bahn laut den Antragsunterlagen, ein integriertes Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) zu erarbeiten. Ein solches BoVEK entspricht grundsätzlich den Forderungen des PS 4.3 Abs. 2 (G) des Regionalplans Südlicher Oberrhein, wonach bei großen raumbedeutsamen Vorhaben frühzeitig die Vermeidung, nachhaltige Verwertung und Beseitigung von anfallendem Bodenaushub und Bauabfällen geplant und sichergestellt sowie erforderlichenfalls solche Konzepte erstellt werden sollen.

Nach Auskunft der Vertreter der DB soll das BoVEK selbst nicht rechtsverbindlich werden, sondern lediglich mögliche Entsorgungswege aufzeigen. Entscheidungen über die Verwertung oder Beseitigung des Aushubs sollen nach europaweiter Ausschreibung der Aufgabe jeweils durch die Marktteilnehmer erfolgen. (Dies wird in den Antragsunterlagen zum PfA 8.2 allerdings nicht dargestellt wird.)

Laut Antragsunterlagen soll das BoVEK-Grobkonzept der Bahn im weiteren Planungsverlauf zunehmend verfeinert werden und abschnittsübergreifende Aussagen beinhalten. Laut mündlichen Aussagen eines Vertreters der DB sollen die Darstellungen eines solchen „Fein-BoVEK“ (BoVEK 2. Stufe) bei der späteren Verwertung oder Beseitigung handlungsleitend oder -orientierend für die zukünftigen Auftragnehmer der Bahn werden.

Fehlende Informationen

Ein BoVEK ist den Planunterlagen zum PfA 8.2 nicht beigefügt. In den Antragsunterlagen wird lediglich auf ein BoVEK aus dem Jahr 2015 verwiesen. In diesem können jedoch die Ergebnisse der planungsbegleitenden Arbeitskreise, in dem auch der Regionalverband vertreten war, nicht enthalten sein. Zudem gibt es nach Darstellungen der DB selbst gegenüber dem BoVEK von 2015 Erkenntnisgewinne hinsichtlich der zu erwartenden anfallenden Aushubmassen und -qualitäten sowie dem geplanten Vorgehen.

So ist das grundsätzliche Bekenntnis in den Antragsunterlagen, mit dem Aushub nach der sog. Abfallhierarchie (Vermeidung, (…), Verwertung (…), Beseitigung, vgl. § 6 Abs. 1 KrWG und vgl. PS 4.3 Abs. 1 (G) Regionalplan Südlicher Oberrhein) verfahren zu wollen, zwar zu begrüßen. Allerdings handelt es sich dabei nur um die Bekräftigung, bestehendes Recht einzuhalten. Nachvollziehbare Angaben dazu, wie die DB diese Verpflichtung einhalten will, sind den Unterlagen jedoch nicht enthalten.

Eine sinnvolle übergreifende Gesamtbetrachtung über den gesamten Streckenabschnitt erfolgt mangels BoVEK in den Planunterlagen zum PfA 8.2 ebenfalls nicht. Die Aussagen zum Thema Bodenaushub sind zu knapp, teilweise veraltet und reichen für eine planerische Bewältigung der Problemstellung nicht aus. So wird in Bezug auf die Materialeigenschaften, welche essenziell für die Verwertungs- oder Beseitigungsoptionen sind, und den jeweiligen zu erwartenden Massen, in den Antragsunterlagen nichts ausgesagt. Entsprechend wenig nachvollziehbar sind teilweise die kurz angerissenen Verwertungs- oder Deponierungsoptionen.

In der Folge sind auch die in den Planunterlagen enthaltenen Aussagen zum Baulärm und zu weiteren bauzeitlichen Störungen in Teilen wenig aussagekräftig. So

sind beispielsweise die zur Abfuhr des Aushubmaterials aus Tunnel- und Trogbaustelle erforderlichen LKW-Fahrten bislang nicht dargestellt. Die baubedingten Auswirkungen (Lärm, Erschütterungen, Verkehrsbehinderungen u. a.) für die betroffenen Ortslagen können vor diesem Hintergrund derzeit nicht sachgerecht ermittelt und beurteilt werden.

Es ist anzuerkennen, dass eine abschließende planerische Bewältigung der Problemstellung im Vorfeld nicht möglich scheint, weil einige Erkenntnisse im Detail (z. B. tatsächliche Bodenkontaminationen) sowie das Marktagieren erst im Rahmen der Bauausführung zu Tage treten werden. Gleichwohl ist es erforderlich, auf der aktuellen Erkenntnisbasis bereits erkennbare Probleme zu benennen und mögliche, plausible Lösungswege aufzuzeigen.

Die in den Unterlagen getroffene Aussage, in Abhängigkeit vom angetroffenen Boden könnte für bautechnisch ungeeignetes Material alternativ auch der Einsatz zur Bodenverbesserung in Erwägung gezogen werden, wird nicht quantitativ untermauert. Nach derzeitigem Stand ist ungewiss, ob von Seiten der Landwirtschaft hierfür ein ausreichendes Interesse besteht und auf so großer Fläche die bodenschutzfachlichen und naturschutzrechtlichen Vorrausetzungen vorliegen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass voraussichtlich zusätzlich auch überschüssiger, nicht deponierungsfähiger Oberboden (Mutterboden) zur Verwertung als landwirtschaftliche Bodenverbesserung im Streckenabschnitt 8 anstehen wird.

Es ist ferner wenig schlüssig, dass im Erläuterungsbericht auf mögliche Erdaushubdeponien der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und Ortenaukreis verwiesen wird. Die genannten Deponien sind z. T. bereits endverfüllt oder verfügen über nur sehr geringe Kapazitäten für Großvorhaben. Zudem bleibt unerwähnt, dass zeitgleich aus weiteren Planfeststellungsabschnitten erhebliche Massen hinzukommen werden. Im Rahmen der kürzlich erfolgten Teilfortschreibung „Abfallwirtschaft“ des Regionalplans Südlicher Oberrhein traten die Knappheiten im Bereich des Deponievolumens für mineralische Abfälle in der Region deutlich zu Tage (vgl. DS PIA 10/18, DS VVS 11/18).

DS PIA 10/18,
DS VVS 11/18

Sehr allgemein ist die Aussage in den Unterlagen gehalten, dass innerhalb eines zukünftigen, zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren zu erstellenden Verwertungs- und Logistikkonzepts geprüft werde, „inwieweit weitere Verwertungsmöglichkeiten (z. B. vorhandene Kiesgruben) zur Verbringung von Überschussmassen geeignet“ sind und herangezogen werden können. Unklar bleibt, ob dieses Verwertungs- und Logistikkonzept identisch mit dem BoVEK der 2. Stufe ist, wann dieses Konzept vorgelegt wird, ob es veröffentlich und wer daran beteiligt werden wird.

Zudem wird in den Antragsunterlagen insgesamt kaum darauf eingegangen, wie die von der Bahn geplanten o. g. gutachterlichen und nichtöffentlichen Konzepte bei der Umsetzung des Bauvorhabens Verbindlichkeit erlangen sollen.

4.6 Betroffenheit sonstiger regionalplanerischer Belange

Die autobahnparallele Trassenführung der Güterumfahrung Freiburg entspricht dem in PS 4.1.1 Abs. 2 (V) des Regionalplans formulierten raumordnerischen Vorschlag und ist in der Raumnutzungskarte entsprechend nachrichtlich dargestellt. Im Hinblick auf die mit dem Vorhaben beabsichtigten Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, die sich ergebenden Perspektiven für den

Ausbau des Personennah- und fernverkehrs auf der Bestandsstrecke sowie das der aktuellen Planung zugrunde gelegte Lärmschutzkonzept trägt das Vorhaben auch den diesbezüglich im PS 4.1.0 Abs. 2 (G) und 3 (G) getroffenen Festlegungen Rechnung.

Die geplante Trasse verläuft durch ein „Vorranggebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz mit HQ_{100}-Ausnahmevorbehalt“ gemäß PS 3.4 Abs. 1 (Z). Dieser Bereich (Mühlebach) unterliegt als festgesetztes Überschwemmungsgebiet zugleich den Anforderungen des Wasserhaushaltsrechts. Die zuständige Untere Wasserbehörde fordert in Bezug auf dort vorgesehene temporäre Zwischenlager, Baustelleneinrichtungen sowie Notinfrastrukturen von der DB Netz AG weitere klärende Unterlagen. Sofern die offenen fachrechtlichen Vorbehalte ausgeräumt werden, steht das o. g. Ziel der Raumordnung dem Vorhaben nicht entgegen.

Dessen ungeachtet ist festzustellen, dass in den Planungsunterlagen keine systematische Darstellung und Auseinandersetzung mit den maßgeblichen, im Regionalplan und im Landesentwicklungsplan festgelegten Erfordernissen der Raumordnung erfolgt. Im Hinblick auf die Rechtssicherheit der Planung wird eine diesbezügliche Ergänzung der Planunterlagen empfohlen.

5 Zusammenfassende Bewertung der vorgelegten Planung

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

5.1 Begründung zu Beschlussziffer 1.1

Im Jahr 2009 wurde für den PfA 8.2 bereits ein Anhörungsverfahren im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Der Regionalverband hatte die Planung damals insbesondere aufgrund unzureichender Lärmschutzmaßnahmen abgelehnt (vgl. DS PIA 18/09). DS PIA 18/09

Aus Sicht der Region Südlicher Oberrhein ist es grundsätzlich begrüßenswert, dass diese Neuplanung nun vorgelegt wurde und das Verfahren zum viergleisigen Aus- und Neubau 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. 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 Güterverkehr auf der international bedeutsamen Achse Rotterdam – Genua (sog. „Rhein-Alpen-Korridor“) zu erhöhen,
- Möglichkeiten zur Ausweitung, Aufwertung und Beschleunigung des Nah- und Fernverkehrsangebots auf der Bestandsstrecke erzielt werden,
- die Lärmbelastung für die Anwohner der Bestandsstrecke vermindert wird da der lärmintensive Güterverkehr nicht mehr durch die Siedlungsräume geführt wird.

Im Übrigen sieht auch der am 12.05.2020 vom „Zukunftsbündnis Schiene“ beschlossene, am 30.06.2020 von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer mit Vertretern der Bahnwirtschaft vorgestellte „Masterplan Schienenverkehr“ die Aus- und

Neubaustrecke Karlsruhe – Basel als eines von zwölf „Prioritären Großvorhaben“ an. Der Aus- und Neubau der Rheintalbahn ist demnach „besonders dringlich zur Realisierung des Deutschlandtakts und zur Beseitigung von Engpässen mit netzweiter Wirkung“.

5.2 Begründung zu Beschlussziffer 1.2

Der Ausbau der Autobahn A 5 zwischen der Anschlussstelle Offenburg und der Anschlussstelle 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). Die Zuständigkeit für die Planung des Aus- und Neubaus von Autobahnen wird zum 01.01.2021 auf Autobahn-GmbH des Bundes übergehen (vgl. DS PIA 02/19).

DS PIA 04/13,
DS PIA 07/16,
DS PIA 13/16,
DS PIA 02/19

Eine verkehrsträger- und verfahrensübergreifende Betrachtung der Vorhabenwirkungen sowie eine enge inhaltliche Abstimmung der technischen Planungen sind vor diesem Hintergrund dringend geboten. Zentrales Handlungserfordernis stellt dabei aus überörtlicher Sicht neben dem Lärmschutz für die Bevölkerung die Minderung der Zerschneidungswirkung der Verkehrstrassen im Hinblick auf den Biotopverbund dar. Verkehrsträgerübergreifend abgestimmte und umgesetzte, wirksame Schallschutz- und Entschneidungsmaßnahmen sind wesentliche Voraussetzung für die Raumverträglichkeit der beiden Verkehrsvorhaben.

Zur trassenübergreifenden Optimierung insbesondere der Schallschutzmaßnahmen, Sonderbauwerke und Querungsmöglichkeiten (auch im Hinblick auf den Biotopverbund, vgl. Ziff. 4.4) ist es erforderlich, die Planungen von Rheintalbahn und Autobahn auch im Abschnitt Freiburg – Schallstadt (PfA 8.2) eng miteinander zu verzahnen.

5.3 Begründung zu Beschlussziffer 1.3

Durch die gemeinsame, lösungsorientierte Arbeit aller Beteiligten konnten im Projektbeirat weitreichende Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung vereinbart werden. Die Beschlüsse führen zu einem deutlich verbesserten Lärmschutz über den gesetzlichen Standard hinaus.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahren für den PfA 8.2 Freiburg – Schallstadt wurde seitens der DB Netz AG, basierend auf der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und den Forderungen des Projektbeirats zu den Kernforderungen 3 und 4 geprüft, wo und in welchen Maße Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Das Schallschutzkonzept, welches dem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt wird, entspricht den im Vorfeld getroffenen Vorgaben.

Eine genaue Prüfung einzelner Immissionsorte, für die gemäß der vorliegenden Planung (zusätzlich) passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind, steht noch aus.

5.4 Begründung zu Beschlussziffer 1.4

Für das Planfeststellungsverfahren wurde das prognostizierte Betriebsprogramm für das Jahr 2030 zugrunde gelegt (vgl. Ziff. 4.2). Mit Ausnahme von einzelnen Gü-

terzügen zur Andienung von Freiburg ist vorgesehen, künftig den gesamten planmäßigen Güterverkehr über die Neubaustrecke abzuwickeln, während die Rheintalbahn zwischen Kenzingen und Buggingen somit nahezu ausschließlich Personenzügen (Nah- und Fernverkehr) zur Verfügung steht.

Durch die Planung müssen die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, dass jeder Güterzug, unabhängig von seiner Länge und seines Gewichts, die Neubaustrecke, gemäß dem prognostizierten Betriebskonzepts befahren kann. Insbesondere für die Längsneigung der Strecke (abschnittsweise bis 11 ‰, vgl. Ziff. 4.1) muss ein entsprechender Nachweis erbracht werden.

5.5 Begründung zu Beschlussziffer 1.5

Der Neubau der Güterzugumfahrung in der Freiburger Bucht führt zu tiefgreifenden Wirkungen auf Mensch und Landschaft und wird die Raumstruktur für Generationen prägen. Trotz des weitgehend mit der Autobahn gebündelten Trassenverlaufs und der Tunnellage im Bereich Mengen führt die 17 km lange Neubaustrecke im PfA 8.2 über die bestehenden Vorbelastungen hinaus zu erheblichen Barrierewirkungen zwischen den Landschaftsräumen beidseits der Trasse. Die Wahrung der Funktionsfähigkeit des großräumigen Biotopverbunds in der Freiburger Bucht ist neben der Sicherstellung des Schallschutzes für die Siedlungsbereiche wesentliche Voraussetzung für die Raumverträglichkeit dieses Großvorhabens.

Die diesbezüglichen Forderungen, die der Regionalverband zum PfA 8.2 bereits in seiner Stellungnahme 2009 vorgebracht hatte, blieben in der aktuellen Planung im Wesentlichen unberücksichtigt. Insgesamt trägt das Vorhaben diesem mit dem fortgeschriebenen Regionalplan inzwischen auch als Belang der Raumordnung verankerten Aspekt nur unzureichend Rechnung.

Nach Ersteinschätzung der Fachbehörden kann die Trennwirkung des künftigen Trassenbündels aus Neubaustrecke und Autobahn durch eine bauliche Optimierung an einzelnen Querungsbauwerken erheblich vermindert werden. Um eine Funktionsfähigkeit zu erreichen, müssen dabei im Rahmen der Bahnplanung auch bauliche Verbesserungen an Bestandsbauwerken der Autobahn erfolgen. Dies gilt in besonderem Maß im Bündelungsabschnitt südlich der Anschlussstelle Freiburg-Mitte, in dem ein sechsstreifiger Ausbau der Autobahn nicht konkret absehbar ist. Mit solchen weiteren trassenübergreifenden Maßnahmen – vor allem im Bereich von Gewässerquerungen – kann auch der als Grundsatz der Raumordnung im Regionalplan verankerter Maßgabe zum Abbau bestehender Lebensraumzerschneidungen an Verkehrswegen Rechnung getragen werden.

Grundlegende Änderungen am Plankonzept einschließlich des erreichten Schallschutzkonzepts sind für diese punktuellen Bauwerksoptimierungen nicht erforderlich.

5.6 Begründung zu Beschlussziffer 1.6

In Aussicht gestelltes Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept vorlegen

Relativ frühzeitig hat die Bahn die Herausforderung des Bodenaushubmanagements erkannt und für die PfA 7.1 bis 7.4 sowie für die PfA 8.3 bis 8.4 den fachlichen Austausch mit Behörden in der Region begonnen. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen und entspricht den Forderungen des PS 4.3 Abs. 2 (G) des Regionalplans Süd-

licher Oberrhein. Die Antragsunterlagen allerdings enthalten zu diesem Thema jedoch unzureichende Informationen. Auch das bahnseitig angekündigte (Grob-) BoVEK (BoVEK 1. Stufe) ist nicht Bestandteil der informatorischen Unterlagen des Planfeststellungsantrags.

Da mit der Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt werden soll (sog. Konfliktbewältigung), sind jedoch zumindest dem aktuellen Kenntnisstand entsprechende, überschlägige Angaben zu Massen, Qualitäten und plausible Angaben zu möglichen Verwertungs- oder Beseitigungspfaden erforderlich. Die Betrachtung muss dabei auch über Planfeststellungsabschnitte hinweg erfolgen.

Eckpunkte für BoVEK und die spätere Vorhabensumsetzung

Viele der Aussagen aus den Antragsunterlagen benennen zur Bewältigung der Herausforderungen bereits Absichten, die in eine sinnvolle Richtung weisen. Es ist von hoher Bedeutung, sie als inhaltliche Eckpunkte für die Ebene der Bauausführung zu verankern.

Folgende Eckpunkte sollten für den Umgang mit den Aushubmassen als regionalbedeutsame Umweltbelange im Sinne von Leitplanken für das zukünftige Fein-BoVEK (BoVEK 2. Stufe) sowie im Rahmen der späteren Ausschreibung und Vertragsgestaltung handlungsleitend sein:

- Möglichst hochwertige Verwendung des Aushubmaterial entsprechend seiner Materialqualität.
- Verwendung von Überschüssen in anderen Planfeststellungsabschnitten oder anderen anstehenden Großvorhaben wie dem Ausbau der Autobahn A 5 prüfen.
- Möglichst regionale Verwertung zur Schonung regionaler Rohstoffvorkommen.
- Möglichst kurze Transportwege, um Verkehre zu verringern.
- Transportverkehre ortsdurchgangsfrei gestalten.
- Ist ein Abtransport des überschüssigen Aushubmaterials für die überregionale Verwertung bzw. Beseitigung über größere Distanzen notwendig, müssen in Anbetracht der zu erwartenden erheblichen Massen möglichst umweltfreundliche verkehrlichen Alternativen zum LKW-Transport (Schiff, Schiene) genutzt werden.
- Verteilen der Verwertung und Beseitigung auf mehrere Akteure, um Lasten und Chancen zu teilen und Überlastungen zu vermeiden.
- Deponierung von unbelastetem Material nur als letzte Option nutzen.

Diese Eckpunkte sollten für das weitere Verfahren handlungsleitend werden. Da der Regionalverband (wie viele weitere Träger öffentlicher Belange) zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr förmlich beteiligt wird, ist das Eisenbahnbundesamt als zuständige Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde gefordert, die Beachtung dieser Eckpunkte bei der weiteren Umsetzung des Vorhabens sicherzustellen.

5.7 Begründung zu Beschlussziffer 1.7

Umfang und Komplexität der Planunterlagen sowie die erforderliche Rückkopplung mit den Städten und Gemeinden, Fachbehörden sowie Bürgerinitiativen ließen es im vorliegenden Fall nicht zu, der Sitzungsvorlage für den Planungsausschuss am 23.07.2020 bereits einen abgestimmten Entwurf der Stellungnahme des Regionalverbands zum PfA 8.2 beizufügen.

Entsprechend Beschlussziff. 1.7 wird die Verbandsgeschäftsstelle auf Grundlage der in der Sitzung am 23.07.2020 zu beschließenden Forderungen fristgerecht Stellung nehmen. Soweit in den noch laufenden Prüfungen (unter anderem mit Schallgutachter Kohnen) und Abstimmungen (insb. mit den Städten und Gemeinden) weitere relevante raum- bzw. regionalbedeutsame Aspekte bekannt werden, werden diese in der Stellungnahme aufgegriffen.

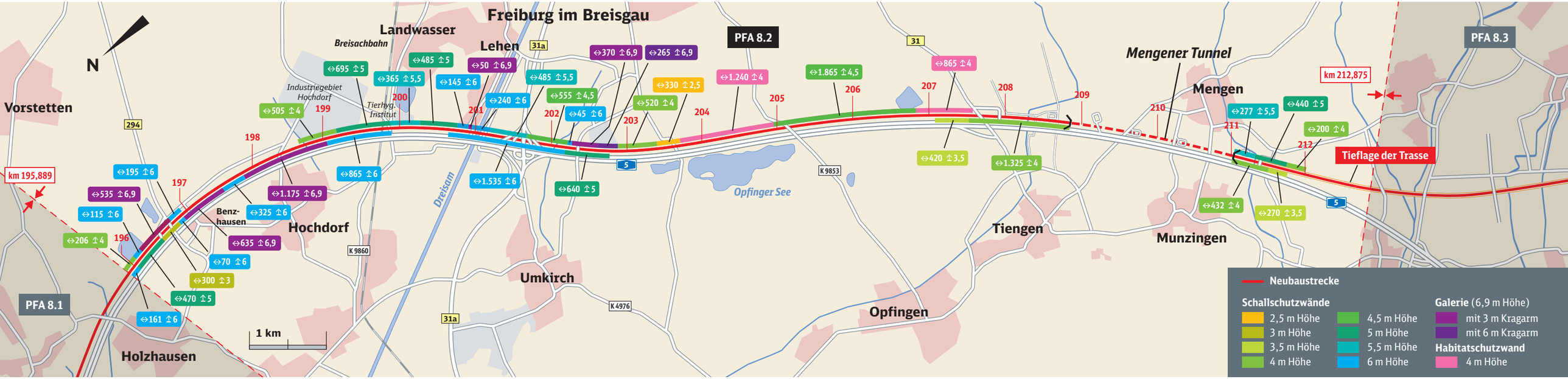
6 Fazit und Ausblick

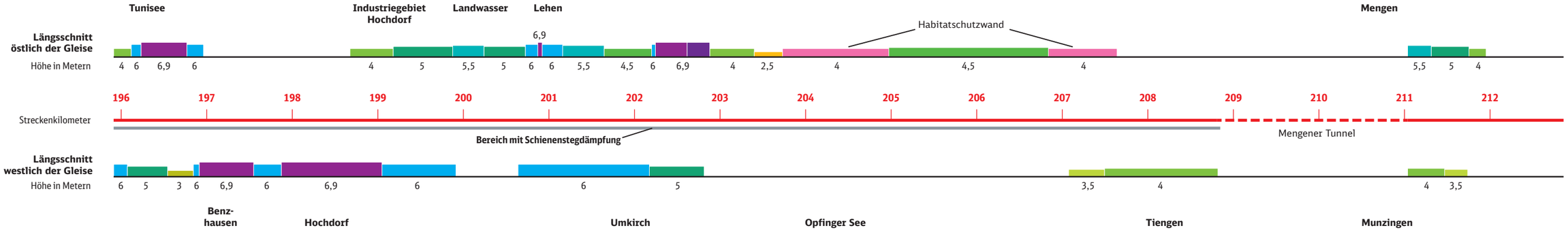
Wie schon im vorausgegangenen Verfahren zum PfA 8.1 erkannt werden konnte, sind in Sachen Lärmschutz erhebliche Fortschritte und Zugewinne erzielt worden. Die Beschlüsse des Projektbeirats sind auch im vorliegenden Fall umgesetzt worden. Gleichwohl zeigt sich, dass es viele offene Fragen und noch erheblichen Abstimmungsbedarf gibt und geben wird – sowohl im Hinblick auf lokale Baustellenverkehre, Baulärm und weitere bauzeitlich bedingte Einschränkungen und Störungen als auch im Hinblick auf die überörtlich zu lösende Verwertung und Beseitigung der erheblichen Erdmassen. Hierfür ist auch weiterhin ein starkes und intensives Engagement des Regionalverbands – im fachlichen Austausch mit der DB und den Fachbehörden sowie in der Abstimmung mit den Vertreterinnen und Vertretern der Städte und Gemeinden sowie der Bürgerinitiativen erforderlich.

Es ist begrüßenswert (und zugleich für alle Beteiligten herausfordernd), dass die Planung des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn in den nächsten Monaten und Jahren in enger Taktfolge fortgesetzt wird:

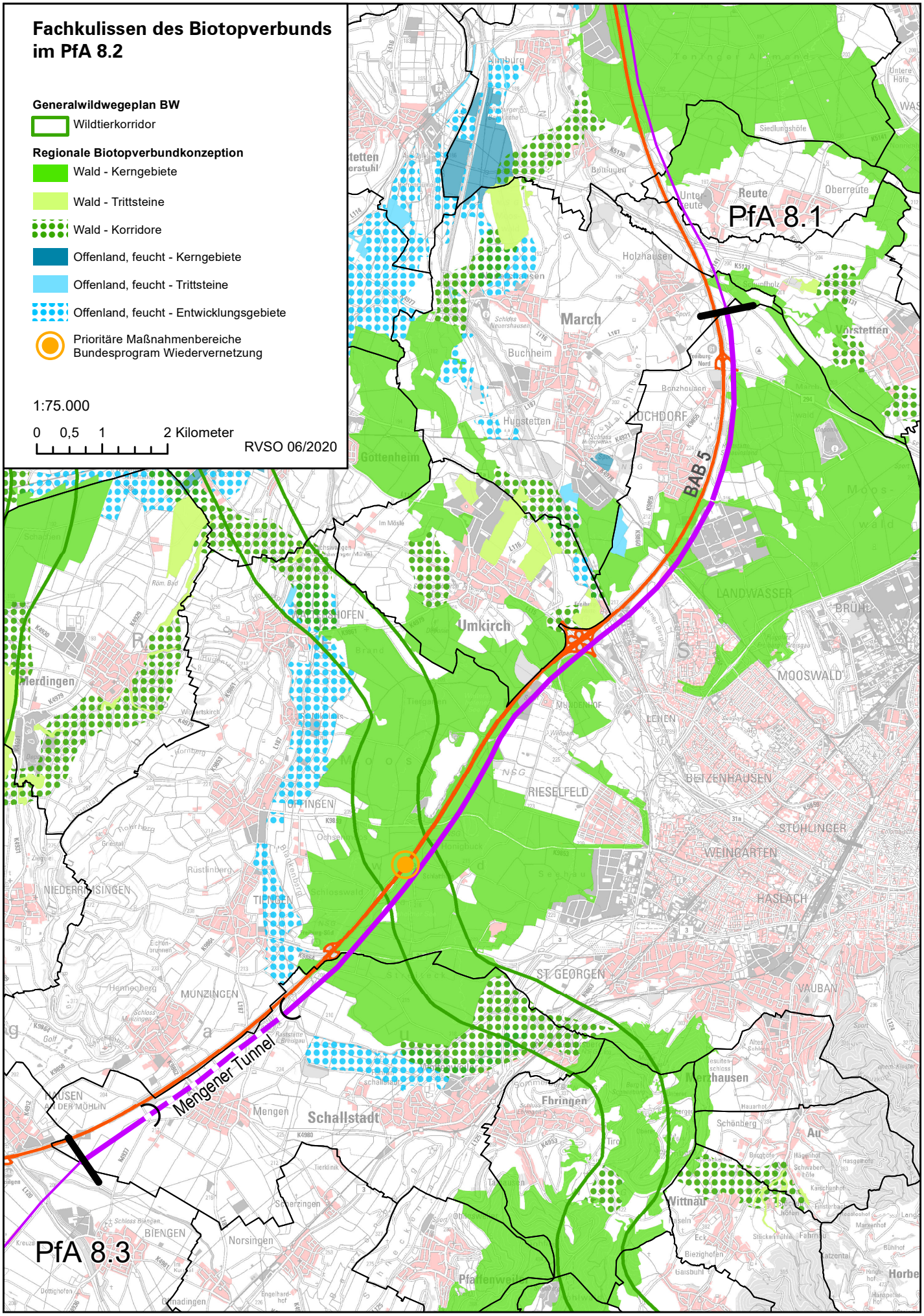
- Der Anhörungsentwurf der Planfeststellungsunterlagen für den PfA 8.4 (Bad Krozingen – Müllheim) wurden am 01.07.2020 veröffentlicht. Nachdem das Regierungspräsidium Freiburg der Verbandsgeschäftsstelle hierzu bereits frühzeitig eine Fristverlängerung eingeräumt hat, kann die zugehörige Stellungnahme des Regionalverbands voraussichtlich in der Sitzung der Verbandsversammlung am 15.10.2020 beraten und beschlossen werden.
- Die Anhörung für den PfA 8.3 (Bad Krozingen) soll im Oktober 2020 starten. Dieser Abschnitt wird dann voraussichtlich Gegenstand der Sitzung der Verbandsversammlung am 11.12.2020 sein.

Übersicht Schallschutzmaßnahmen im PfA 8.2





Quelle: DB Netz AG


Fachkulissen des Biotopverbunds im PfA 8.2
Generalwildwegeplan BW
Wildtierkorridor
Regionale Biotopverbundkonzeption
Wald - Kerngebiete
Wald - Trittsteine
Wald - Korridore
Offenland, feucht - Kerngebiete
Offenland, feucht - Trittsteine
Offenland, feucht - Entwicklungsgebiete
Prioritäre Maßnahmenbereiche Bundesprogram Wiedervernetzung
1:75.000
0 0,5 1 2 Kilometer
RVSO 06/2020
PfA 8.1
PfA 8.3
BAB 5
Mengener Tunnel
March
Buchheim
Hugstetten
Umkirch
Merdingen
Schallstadt
Mengen
Ebringen
Norsingen
Biengen
Munzingen
Opfingen
Tiengen
Niederrimsingen
Gottenheim
Holzhausen
Reute
Oberreute
Vörstetten
Bötzingen
Landwasser
Mooswald
Lehen
Betzenhausen
Rieselfeld
Stühlinger
Weingarten
Haslach
St. Georgen
Vauban
Merzhausen
Au
Vittnau
Pfaffenweiler
Horben