

Erwiderung der Deutschen Bahn zum Vorbringen in den Formularen 1 - 6

lfd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
1	alle	Einwendung gegen die ABS/NBS Karlsruhe-Basel im Planfeststellungsabschnitt 8.0 (Kenzingen-Riegel / Malterdingen)	
2	alle	Vermeidung von negativen Zwangspunkten hinsichtlich anstehenden PfA 7.4 bis 7.1	Der Einwand ist unverständlich. Es wird in diesem Zusammenhang auf Folgendes hingewiesen: Mit der gewählten Abschnittsbildung können alle mit der Gesamtplanung geschaffenen Probleme in den betreffenden Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Soweit abwägungsrelevante Belange nur abschnittsübergreifend beurteilt werden können – z.B. der Bedarf, die Trassenführung sowie manche Umweltthemen – werden diese abschnittsübergreifend in die Abwägung eingestellt. Es bestehen ferner auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens in den nachfolgenden Abschnitten unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen oder unzulässige Zwangspunkte geschaffen würden.
3	1 - 5 1	Hiermit wende ich gegen die Planung des Bahnausbaus im Abschnitt 8.0 ein: Den innerörtlichen Ausbau der Rheintalbahn auf teilweise vier Gleise und (zur) Erhöhung der Geschwindigkeit auf 250km/h lehne ich ab, da er mit fatalen Konsequenzen für die gesamte Region verbunden ist, denn	Die an dieser Stelle getätigten pauschalen, nicht weiter begründeten Aussagen, Vorwürfe und Forderungen werden zurückgewiesen. Bzgl. der einzelnen Sachverhalte wird auf die entsprechenden konkreten nachfolgenden Einwendungen und die dazu getätigten Erwiderungen verwiesen.
4	5	- er führt dazu, dass unsere Fußgängerunterführung, in Ringsheim, an der alten Stelle wegfällt. Es ist nur eine Unterführung am neuen Bahnhofstandort geplant. Ohne eine Erweiterung auf 4 Gleise kann die Fußgängerunterführung erhalten bleiben.	Der Einwand bezieht sich auf den nördlichen Bereich außerhalb des PfA 8.0. Die angesprochenen Belange werden somit in den Planfeststellungsverfahren der PfA 7.1 bis 7.4 entsprechend beurteilt und berücksichtigt und nicht im PfA 8.0.
5	2 - 4	- er wird während der Bauphase zu Staus auf Straßen führen, die meinen Weg zur Arbeit und anderen Zielen und zurück erschweren,	Die pauschale Aussage, dass es während der Bauphase zu Staus auf Straßen führen, die den Weg des Einwenders zur Arbeit und anderen Zielen und zurück erschweren würde, ist hier in keiner Weise substantiiert dargelegt und kann von der Vorhabenträgerin auch nicht nachvollzogen werden bzw. muss auch für nicht zutreffend gehalten werden. Insofern erübrigt sich hier eine weitere Stellungnahme der Vorhabenträgerin.

Ifd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
6	1	<p>- er verhindert einen nachhaltigen und zukunftsfähigen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs, da bis 2042 lediglich ein weiterer Nahverkehrszug pro Stunde ohne Wartezeiten wegen notwendiger Überholungen durch ICEs vorgesehen ist,</p>	<p>In Unterlage 01, Kapitel 1.1.3 "Anforderungsprofil an die ABS/NBS Karlsruhe – Basel" wird unter anderem Folgendes ausgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch den Aus- und Neubau wird die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Fern- und Güterverkehre sichergestellt und die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen ermöglicht. - Durch den viergleisigen Streckenausbau und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiterentwickelt werden. <p>Desweiteren ist der Ausbau der bestehenden RheintalBahn Bestandteil des BVWP 2030, Projekt-Nr. 2-005-V02 und wird begründet</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch den erforderlichen Ausbau der bestehenden RheintalBahn für den Personenfernverkehr auf v = 250 km/h nördlich von Kenzingen-Hecklingen und südlich davon auf v = 200 km/h sowie - durch den partiellen viergleisigen Ausbau der bestehenden RheintalBahn zur Entmischung des schnellfahrenden Personenfernverkehrs und des langsameren Personennahverkehrs nördlich der Querung des Gewässers Alte Elz. <p>Die Zielsetzung des hier in Rede stehende Vorhaben beinhaltet damit die Erhöhung der erforderlichen Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Personen- und Güterverkehre und damit auch die Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen.</p> <p>Insofern ist die Aussage hinsichtlich der Verhinderung eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs nicht zutreffend.</p> <p>Bei der konkreten Angebotsgestaltung des Nahverkehrs handelt sich jedoch um Fragestellungen an die Aufgabenträger des ÖPNV und diese sind in dem hier vorgetragenen Detaillierungsgrad nicht Gegenstand der Planfeststellung.</p>

Ifd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
7	2 - 6 2, 3, 5	<p>- er verhindert, dass ich in den Stoßzeiten zu jeder Viertelstunde einen Nahverkehrszug nach Freiburg nehmen könnte, und daher davon ausgehen muss, keinen Sitzplatz mehr zu finden. Erst ab 2042 ist lediglich ein weiterer Nahverkehrszug pro Stunde vorgesehen, obwohl bereits vor der Corona-Pandemie viele Züge überfüllt waren.</p>	<p>In Unterlage 01, Kapitel 1.1.3 "Anforderungsprofil an die ABS/NBS Karlsruhe – Basel" wird unter anderem Folgendes ausgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch den Aus- und Neubau wird die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Fern- und Güterverkehre sichergestellt und die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen ermöglicht. - Durch den viergleisigen Streckenausbau und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiterentwickelt werden. <p>Desweiteren ist der Ausbau der bestehenden Rheintalbahn Bestandteil des BVWP 2030, Projekt-Nr. 2-005-V02 und wird begründet</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch den erforderlichen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn für den Personenfernverkehr auf v = 250 km/h nördlich von Kenzingen-Hecklingen und südlich davon auf v = 200 km/h sowie - durch den partiellen viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn zur Entmischung des schnellfahrenden Personenfernverkehrs und des langsameren Personennahverkehrs nördlich der Querung des Gewässers Alte Elz. <p>Die Zielsetzung des hier in Rede stehende Vorhaben beinhaltet damit die Erhöhung der erforderlichen Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Personen- und Güterverkehre und damit auch die Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen.</p> <p>Neben der Anzahl der Zugfahrten ist auch das vorgesehene Sitzplatzangebot maßgeblich für die Qualität des Nahverkehrsangebots. Bei der konkreten Angebotsgestaltung des Nahverkehrs handelt sich jedoch um Fragestellungen an die Aufgabenträger des ÖPNV und diese sind in dem hier vorgetragenen Detaillierungsgrad nicht Gegenstand der Planfeststellung. Insofern richtet sich die Einwendung an diese und nicht an die Vorhabenträgerin.</p>
8	alle 1 2 - 5	<p>- er erfordert im Planfeststellungsabschnitt 8.0 sowie den weiteren PfA 7.4 bis 7.1 allein entlang der Rheintalbahn den Neubau von ca.50 Brücken, die ohne das Vorhaben nicht neu gebaut werden müssten, sodass auf Grund zu leistender Zuzahlungen meine Gemeinde für die öffentliche Daseinsvorsorge - also auch für meine - weniger Mittel zur Verfügung haben wird.</p>	<p>Es ist im PfA 8.0 entlang der Rheintalbahn kein Bauwerk für Straßenquerungen erkennbar, das verändert oder neu errichtet würde. Insofern ist die Aussage für den PfA 8.0 nicht zutreffend und kann nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Welchen Brücken entlang der Rheintalbahn neu errichtet werden, bleibt den Planfeststellungsverfahren in den PfA 7.1 bis 7.4 vorbehalten und ist nicht Gegenstand des PfA 8.0.</p>
9	1	<p>- kostet meine Gemeinde anteilig Geld für neue Brücken, das sie für die Daseinsvorsorge braucht,</p>	<p>Im PfA 8.0 wird die Querung der NBS mit der Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen - Riegel als SÜ umgesetzt. Die Kostenteilung richtet sich dabei nach den hier geltenden Richtlinien und Gesetzen (Eisenbahnkreuzungsgesetz, EkrG). Diese ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.</p>

lfd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
10	1	- er sieht bis zu 6,5 m hohe Lärmschutzwände vor, welche die Entstehung von Kälteseen auf der Ostseite verursachen können.	Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Klimaauswirkungen von Schallschutzbauwerken wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 14) ausführlich behandelt. Wie in Kapitel 2.5.6.2.2 dargelegt sind die 6 bis 6,5 m hohen Wände bei Kenzigen auf die der Einwender Bezug nimmt nur in den Betriebszuständen 1 und 2 notwendig (vgl. auch Unterlage 14, Anlage 4.1 zur Darstellung der Schallschutzwände), wodurch die Auswirkungen verringert werden und als vorübergehend zu bewerten sind. Entsprechende/weitergehende Maßnahmen sind hingegen nicht erforderlich. Hinweis: Eine Erklärung der Betriebszustände kann z.B. der UVS (Unterlage 14) Kap. 1.3.2.3 entnommen werden.
11	2, 3, 4, 6	- er begünstigt durch bis zu 6,5m hohe Lärmschutzwände die Entstehung von Kälteseen auf der Ostseite, was durch mehr Nässe und vermehrte Glatteisbildung mich als Fahrradfahrer gefährdet.	
12	1	- wird für uns eine verkehrstechnische und akustische Belastung bedeuten, die mit einer viergleisigen Autobahnparallelen vermieden werden kann.	Der Einwand bezieht sich primär auf den nördlichen Bereich außerhalb des PfA 8.0. Die angesprochenen Belange werden somit in den Planfeststellungsverfahren der PfA 7.1 bis 7.4 entsprechend beurteilt und berücksichtigt. Hierauf wird verwiesen. Ergänzend wird ausgeführt, dass grundsätzlich in bebauungsarmen Gebieten, wie an der BAB A5, weniger Schallschutzmaßnahmen benötigt werden und an der Rheintalbahn unter Umständen gar keine, so dass Aussagen zu den schalltechnischen Veränderungen durch das Vorhaben, nur für den örtlichen Einzelfall konkret beurteilt und berechnet werden können und pauschale Aussagen - wie hier getätigt - zu keinen belastbaren Ergebnissen führt. Die pauschale Einwendung wird als nicht substantiiert zurückgewiesen.
13	1	- wird während der Bauphase für einen Verkehrskollaps sorgen, denn in 10 bis 15 Jahren müssten insgesamt 100 Brücken neu gebaut werden, dazu kämen Sperrungen von Brücken und Straßen, Baustellenverkehr, Umleitungen und jahrelanger Schienenersatzverkehr mit Bussen ,	Es ist im PfA 8.0 entlang der Rheintalbahn kein Bauwerk für Straßenquerungen erkennbar, das verändert oder neu errichtet würde. Insofern ist die Aussage für den PfA 8.0 nicht zutreffend und kann nicht nachvollzogen werden. Welchen Brücken entlang der Rheintalbahn neu errichtet werden, bleibt den Planfeststellungsverfahren in den PfA 7.1 bis 7.4 vorbehalten und ist nicht Gegenstand des PfA 8.0. In jedem Falle ist die pauschale Befürchtung, es würde während der Bauzeit zu einem Verkehrskollaps kommen aufgrund der dort vorzunehmenden Bauphasenplanungen, die die Aufrechterhaltung der Verkehrs mitbeinhaltet, unbegründet.
14	2 - 6	- er wird eine Lärmbelastung auch in Abend-, Nacht- und Morgenstunden bedeuten, so dass ich bei geöffneten Fenstern keine Ruhe finden werde.	Im Bereich des 4-gleisigen Abschnitts der Ausbaustrecke (Rheintalbahn) ist eine Geschwindigkeit von 250 km/h vorgesehen, im 2-gleisigen Streckenabschnitt 200 km/h. Entsprechend den Empfehlungen zur Kernforderungen 2 ist für den PFA 8.0 ein Vollschutz vorgesehen, so dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Somit besteht hier ausreichender Lärmschutz und weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich. Durch den Wegfall von einem Großteil der Güterzüge auf der Ausbaustrecke verbessert sich die Situation in diesem Bereich deutlich gegenüber dem IST-Zustand mit den Güterzügen auf der Rheintalbahn.

lfd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
15	1 - 4, 6 1 2 - 4, 6	- er verhindert einen baldigen Umbau der Bahnhöfe für Barrierefreiheit (für Behinderte, Fahrräder, Kinderwagen etc.), der nur wegen der DB-Planung (Totalumbau) seit 20 Jahren zurückgestellt wird), so dass ich noch jahrelang in Herbolzheim das Fahrrad durch die steile Bahnstufenunterführung schieben muss. Wie geht es erst Eltern mit Kinderwagen oder Behinderten?	Der angesprochene Bahnhof Herbolzheim ist Gegenstand des PfA 7.4 und nicht des PfA 8.0. Insofern erübrigen sich hier weitere Ausführungen.
16	5	- er verhindert einen baldigen Umbau der Bahnhöfe für Barrierefreiheit, - ich habe Sicherheitsbedenken bei der hohen Anzahl von Anreisenden in den Europapark während der Bauzeit.	Der angesprochene Bereich Europapark ist Gegenstand des PfA 7.4 und nicht des PfA 8.0. Insofern erübrigen sich hier weitere Ausführungen.
17	1	- stellt eine größere Gefährdung der Anwohner durch Hochgeschwindigkeitszüge dar,	Unabhängig von der in den verschiedenen Betriebszuständen tatsächlichen gefahrenen Verkehren im Bereich der Rheintalbahn sind die Forderungen grundsätzlich zurückzuweisen: Bzgl. Konfliktpotenzial von Havarien und Leckagen ist zu berücksichtigen, dass die Eisenbahn eines der sichersten Verkehrsmittel darstellt. Die systemimmanente Sicherheit der Bahn und das umfassende Regelwerk für den Gefahrguttransport gewährleisten einen hohen Sicherheitsstandard auf der Schiene. Das
18	2 - 4, 6	- ich fürchte eine größere Unfallwahrscheinlichkeit wegen der höheren Geschwindigkeit,	ist durch statistische Auswertungen von Unfallzahlen belegt. Die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport ist vom Vorsorgegrundsatz geprägt. Die Vorschriften sind so gestaltet, dass ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleistet und Unfälle nach Möglichkeit ausgeschlossen bzw. Unfallfolgen minimiert werden. Diese Vorschriften werden unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt. Darüber hinaus haben die Eisenbahnen in ihrem internationalen Verband "UIC" weitere Regularien aufgestellt.

lfd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
19	1	- beansprucht nur mittelfristig eine geringere Fläche als ein viergleisiger Ausbau an der Autobahn, da bei der bereits für das Jahr 2030 angestrebten Verdoppelung des Personenverkehrs auf der Schiene weitere Überholungen notwendig und somit ein weiterer Ausbau mit zusätzlichem Flächenverbrauch sehr wahrscheinlich wird,	<p>In Unterlage 01, Kapitel 1.1.3 "Anforderungsprofil an die ABS/NBS Karlsruhe – Basel" wird unter anderem Folgendes ausgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch den Aus- und Neubau wird die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Fern- und Güterverkehre sichergestellt und die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen ermöglicht. - Durch den viergleisigen Streckenausbau und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiterentwickelt werden. <p>Desweiteren ist der Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof Bestandteil des BVWP 2030, Projekt-Nr. 2-005-V02 und wird begründet</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch den erforderlichen Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof für den Personenfernverkehr auf $v = 250$ km/h nördlich von Kenzingen-Hecklingen und südlich davon auf $v = 200$ km/h sowie - durch den partiellen viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof zur Entmischung des schnellfahrenden Personenfernverkehrs und des langsameren Personennahverkehrs nördlich der Querung des Gewässers Alte Elz. <p>Die Zielsetzung des hier in Rede stehende Vorhaben beinhaltet damit die Erhöhung der erforderlichen Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Personen- und Güterverkehre und damit auch die Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen.</p> <p>Die hier seitens des Einwandes vorgetragene Bedenken stellen nicht belastbare Spekulationen dar. Zudem beruht das prognostizierte Betriebsprogramm nicht auf der Maximalauslastung der Strecke, so dass durchaus Kapazitätsreserven bestehen. Bei der konkreten Angebotsgestaltung des Nahverkehrs handelt sich jedoch um Fragestellungen an die Aufgabenträger des ÖPNV und diese sind in dem hier vorgetragene Detaillierungsgrad nicht Gegenstand der Planfeststellung.</p> <p>Einem späteren, derzeit weder geplanten noch auf der Basis der prognostizierten Zugzahlen absehbaren, Bau von Überholgleisen müsste in einem separaten Planfeststellungsverfahren Rechnung getragen werden.</p>
20	1	- er sieht keine zusätzlichen Halte wie Offenburg Süd vor und könnte sie fahrplantechnisch nicht konfliktfrei einbinden,	Der angesprochene Bereich Offenburg-Süd ist Gegenstand des PfA 7.1 und nicht des PfA 8.0. Insofern erübrigen sich hier weitere Ausführungen.
21	2 - 4, 6	- er sieht keinen zusätzlichen Halt Offenburg Süd vor, der mir eine unkomplizierte Anreise zur Messe Offenburg ermöglichen würde,	
22	alle 1 2 - 6	- er verzögert Planung und Bau der autobahnparallelen Gleise, so dass ein provisorisches Gleis vorgesehen wird, so dass ich Lärm von durch ein „provisorisches Gleis“ fahrenden Güterzügen noch jahrelang ertragen muss.	Die Aussage ist unzutreffend. Das angesprochene Provisorium verzögert nichts sondern ermöglicht die vorzeitige Inbetriebnahme des StA 8a und somit die schnellstmögliche Entlastung der Freiburger Bucht vom Güterverkehr.

Ifd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
23	5	<p>- eine Vorratshaltung in der Infrastruktur der Bahn ist gesetzlich bisher nicht zulässig. Daher wurde die Planung dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde gelegt. Die Fertigstellung des Projekts ist allerdings erst im Jahre 2042 geplant. Bis dahin hat sich die Bevölkerungszahl und auch der Bedarf verändert und passt nicht zu der dann gebauten Infrastruktur. Das Umweltbewusstsein der Menschen steht im Wandel und ist in den letzten Jahren mehr geworden. Daher ist der Personenverkehr ein wichtiges Mittel und sollte nicht so knapp geplant werden, wie es heute angedacht ist.</p>	<p>In Unterlage 01, Kapitel 1.1.3 "Anforderungsprofil an die ABS/NBS Karlsruhe – Basel" wird unter anderem Folgendes ausgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch den Aus- und Neubau wird die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Fern- und Güterverkehre sichergestellt und die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen ermöglicht. - Durch den viergleisigen Streckenausbau und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiterentwickelt werden. <p>Desweiteren ist der Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof Bestandteile des BVWP 2030, Projekt-Nr. 2-005-V02 und wird begründet</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch den erforderlichen Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof für den Personenfernverkehr auf $v = 250$ km/h nördlich von Kenzingen-Hecklingen und südlich davon auf $v = 200$ km/h sowie - durch den partiellen viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof zur Entmischung des schnellfahrenden Personenfernverkehrs und des langsameren Personennahverkehrs nördlich der Querung des Gewässers Alte Elz. <p>Die Zielsetzung des hier in Rede stehende Vorhaben beinhaltet damit die Erhöhung der erforderlichen Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Personen- und Güterverkehre und damit auch die Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen.</p> <p>Die hier seitens des Einwandes vorgetragene Bedenken stellen nicht belastbare Spekulationen dar. Zudem beruht das prognostizierte Betriebsprogramm nicht auf der Maximalauslastung der Strecke, so dass durchaus Kapazitätsreserven bestehen. Bei der konkreten Angebotsgestaltung des Nahverkehrs handelt sich jedoch um Fragestellungen an die Aufgabenträger des ÖPNV und diese sind in dem hier vorgetragene Detaillierungsgrad nicht Gegenstand der Planfeststellung.</p>
24	5	<p>- kann dazu führen, dass die Erschütterungen, die im 65 m Raum der ICE Gleise, je nach Bodenbeschaffenheit entstehen können, technisch nicht einzudämmen sind und zu regelmäßigen Schäden an den Häusern der Anwohner führen. Dies ist keinem Anwohner zuzumuten.</p>	<p>In der erschütterungstechnischen Untersuchung Unterlage 17.3 wurden die betrieblichen Erschütterungen für den PFA 8.0 untersucht. Durch den Wegfall von einem Großteil der Güterzüge auf der Ausbaustrecke verbessert sich die erschütterungstechnische Situation in z.B. Kenzingen deutlich. Hierbei wurde betrachtet, dass die ICE im Bereich des 4-gleisigen Abschnitts 250 km/h fahren. Des Weiteren sind die Gebäude im Bereich des PFA 8.0 ca. 240m von der Bahnstrecke entfernt. Somit sind erhebliche Belästigungen in Form von Erschütterungseinwirkungen oder Einwirkungen aus sekundärem Luftschall in diesem Bereich ausgeschlossen. Erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen sind nicht erforderlich.</p> <p>Die aus dem Schienenverkehr herrührenden Erschütterungen liegen auch bei unmittelbar an einem Schienenverkehrsweg stehenden Gebäuden im Regelfall deutlich unterhalb der für ein Bauwerk als schädlich einzustufenden Schwingungsgrößen für Dauererschütterungen. Somit sind auch keine Gebäudeschäden durch das Vorhaben, auch mit ICE mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h, zu erwarten.</p>

lfd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
25	alle	Ich fordere als Alternative den Bau von ICE-Gleisen parallel zu den Güterzug-Gleisen an der BAB 5.	Konkrete Einwendungen an dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben bringt der Einwender an dieser Stelle nicht vor. Stattdessen "fordert" er die Verwirklichung eines anderen Vorhabens mit anderen verkehrlichen Zielen, das er aus verkehrspolitischen Gründen für günstiger hält. Eine Erwiderung der Vorhabenträgerin kann daher entfallen.
26	alle	Platz ist auch an den Engstellen ausreichend vorhanden, wie von der DB Netz AG (Variantenvergleich 2008) selbst untersucht wurde.	
27	alle	Die Bündelung des Schienenfernverkehrs mit dem Fernverkehrsweg Autobahn drängt sich im Sinne der europäischen Verkehrsplanung auf. Ziel ist, die Verlärmung der Region zu begrenzen.	
28	alle 6	Eine 4-gleisige Autobahnparallele kann Jahre früher fertig sein als die im Planvorhaben beabsichtigte Variante der Demontage der Rheintalbahn und des anschließenden Neubaus innerorts . Ich fordere, die Ausbauplanung der Altstrecke zu Gunsten einer 4-gleisigen Trasse parallel zur BAB 5 sofort einzustellen und für letztere einen schnellen Bau einzuplanen, damit kein „provisorisches Gleis“ nötig ist, welches die Anwohner der Rheintalbahn für weitere Jahre der Gefahren des (Gefahr-) Güterverkehrs aussetzt, mit Lärm belästigt und wertvolle Ackerfläche für Jahrzehnte zerstört.	Konkrete Einwendungen an dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben bringt der Einwender an dieser Stelle nicht vor. Stattdessen "fordert" er die Verwirklichung eines anderen Vorhabens mit anderen verkehrlichen Zielen, das er aus verkehrspolitischen Gründen für günstiger hält. Eine Erwiderung der Vorhabenträgerin kann daher entfallen. Zudem ist festzuhalten, dass das angesprochene Provisorium die vorzeitige Inbetriebnahme des StA 8a und somit die schnellstmögliche Entlastung der Freiburger Bucht vom Güterverkehr ermöglicht unabhängig davon, ob im StA 7 die zu beantragende Trasse oder die sogenannte Bündelungslösung umgesetzt würde. Die diesbezüglichen Ausführungen gehen somit ebenfalls fehl. Darüber hinaus verweist die Vorhabenträgerin bezüglich weiterer Einzelaspekte auf die entsprechenden Erwiderungen zu den von der Einwenderin angesprochenen Punkte an dortiger Stelle.

Ifd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
29	4	<p>Die im PfA 8.0 geplante „Verbindungsspange Süd“ ist mit ihren engen Kurven, die für eine Höchstgeschwindigkeit von nur 80 km/h ausgelegt ist, ungeeignet für ICE-Verkehr. Dies stellt einen Zwangspunkt für die weitere Planung auch in den weiteren, oben genannten Planfeststellungsabschnitten dar. Sollte sich hoffentlich die Einsicht durchsetzen, dass eine ICE-Führung an der BAB 5 vernünftiger ist, wäre die Verbindungsspange Süd ein beträchtliches Hindernis zu meinen Lasten und der ganzen Region. Ich fordere deshalb, die Verbindungsspange Süd so zu gestalten, dass sie mit wesentlich höherer Geschwindigkeit durchfahren werden kann.</p>	<p>Die Verbindungsspange Süd wird vom Personenfernverkehr im Regelbetrieb nur während der 3. Bauphase im 2. Betriebszustand über einen voraussichtlichen Zeitraum von 4 bis 5 Jahren benötigt. Die dortige Entwurfsgeschwindigkeit ist aufgrund der beengten Verhältnisse zwischen der Querung der Alten Elz im Bereich der NBS einerseits und der Einbindung in den nördlichen Bahnhofskopf von Riegel-Malterdingen andererseits auf 80 km/h beschränkt.</p> <p>Eine Nutzung der Verbindungsspange Süd durch den Personenfernverkehr im Regelbetrieb ist dauerhaft nicht vorgesehen. Insofern ergibt sich auch keine Notwendigkeit, den Ausbau der Verbindungsspange unter Inkaufnahme anderer Nachteile für eine höhere Geschwindigkeit vorzusehen. Sollte sich entgegen der Überzeugung der Vorhabenträgerin sowie entgegen der vorhandenen Sachlage im weiteren Verlauf der Planungen herausstellen, dass die Verbindungsspange anders auszugestalten sei, würde dies im PfA 8.0 über ein Planänderungsverfahren geregelt, in dem die geänderte Planung dann genehmigt würde. Die Forderung wird zurückgewiesen.</p>
30	1 - 4, 6 4 6	<p>Bürgerprotest Bahn e. V. Herbolzheim - Kenzingen legte einen solchen Trassenführungsvorschlag vor (blau skizziert im Anhang) (blau skizziert in dem von Bürgerprotest Bahn e. V. verbreitetem Bild).</p>	
31	2 - 6	<p>Ich verweise ausdrücklich auf die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“, bei der die wesentlichen Argumente für einen ICE-Verkehr an der BAB 5 bereits vorgebracht, aber offensichtlich nicht berücksichtigt wurden.</p>	<p>Daß die viergleisige NBS der "Bündelungslösung" den verkehrlichen Bedarf übersteigt, so dass eine unzulässige Vorratsplanung vorliegen würde, die mit den zusätzlichen Beeinträchtigungen nicht vereinbar ist und sie nicht den Festlegungen und den Vorgaben des BVWP 2030 entspricht, wurde bereits in der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung dargestellt. Insofern kann nicht von einer Nichtberücksichtigung im Sinne einer Ignorierung gesprochen werden, sondern es haben sich vielmehr seit der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung keine weiteren Aspekte ergeben, die dazu geführt hätten, von der hier beantragten Antragstrasse abzuweichen.</p>

Ifd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
32	alle 1 - 5 1, 2 6	Die Politik fordert, den Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Der Bahn gefällt das prinzipiell auch. Ich fordere, den Bahnausbau so zu konzipieren, dass dementsprechend auch genug Züge im Viertelstunden-Takt verkehren können. Das betrifft hauptsächlich die Stoßzeiten, in denen bereits vor der Corona-Pandemie die Berufspendler-Züge überfüllt waren. Die jetzt geplanten Gleisanlagen können diesen geänderten politischen Vorgaben und der kontinuierlichen Zunahme des Schienenpersonenverkehrs nicht entsprechen.	<p>In Unterlage 01, Kapitel 1.1.3 "Anforderungsprofil an die ABS/NBS Karlsruhe – Basel" wird unter anderem Folgendes ausgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch den Aus- und Neubau wird die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Fern- und Güterverkehre sichergestellt und die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen ermöglicht. - Durch den viergleisigen Streckenausbau und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiterentwickelt werden. <p>Desweiteren ist der Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof Bestandteile des BVWP 2030, Projekt-Nr. 2-005-V02 und wird begründet</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch den erforderlichen Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof für den Personenfernverkehr auf v = 250 km/h nördlich von Kenzingen-Hecklingen und südlich davon auf v = 200 km/h sowie - durch den partiellen viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahnhof zur Entmischung des schnellfahrenden Personenfernverkehrs und des langsameren Personennahverkehrs nördlich der Querung des Gewässers Alte Elz. <p>Die Zielsetzung des hier in Rede stehende Vorhaben beinhaltet damit die Erhöhung der erforderlichen Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der prognostizierten Personen- und Güterverkehre und damit auch die Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen. Bei der konkreten Angebotsgestaltung des Nahverkehrs handelt sich jedoch um Fragestellungen an die Aufgabenträger des ÖPNV und diese sind in dem hier vorgetragenen Detaillierungsgrad nicht Gegenstand der Planfeststellung. Insofern wendet sich die Forderung eines hier nicht näher spezifizierten Viertelstundentakts an die Aufgabenträger des ÖPNV und nicht an die Vorhabenträgerin.</p> <p>Ergänzend wird angemerkt, dass das prognostizierte Betriebsprogramm nicht auf der Maximalauslastung der Strecke beruht, so dass durchaus Kapazitätsreserven für weitere perspektivische Entwicklungen bestehen.</p>
33	1 - 4 1 2, 3, 4	Ich verlange, einen engeren Viertelstunden-Takt für den Schienenpersonennahverkehr einzuführen, der an den neuen Deutschlandtakt angebunden ist.	<p>Im Übrigen werden an dieser Stelle konkrete Einwendungen gegen das zur Planfeststellung gestellte Vorhaben nicht erhoben, sondern lediglich verkehrspolitische "Forderungen" für die Umsetzung eines anderen - nicht genauer konkretisierten - Vorhabens erhoben, das den verkehrspolitischen Anschauungen des Einwenders besser entspricht. Eine Erwiderung der Vorhabenträgerin erübrigt sich daher auch aus diesem Grund.</p>

Ifd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
34	alle	<p>Für alle Arbeiten an der Rheintalbahn während der Nachtzeit verlange ich, Rottenwarngeräte durch technisch vorhandene stille Alternativen zu ersetzen.</p>	<p>Der Einsatz der Rottenwarnanlage (Automatische Warnanlage – ATWS) ist für den Unfallverhütungsschutz und zur Sicherung der Arbeiten während des parallel stattfindenden Eisenbahnverkehrs vorgesehen. Mögliche Alternativen sind gemäß Richtlinie 132.0118A01 (Gefährdungsbeurteilung; Auswahl der Sicherungsmaßnahmen) nicht zulässig.</p> <p>Die Rottenwarnanlage wird nur durch eine Zugfahrt auf dem zur Baustelle benachbarten Gleis automatisch und kurzzeitig aktiviert. Die Ein- und Ausschaltung der Anlage erfolgt durch den vorbeifahrenden Zug. In Zuggapen ist das automatische Warnsystem ausgeschaltet und es gibt keine Lärmemissionen, d.h. es erfolgt kein Dauereinsatz. Die einzusetzende Rottenwarnanlage erhält eine automatische Anpassung der Schalldruckpegel der Warnsignale an den vorliegenden Geräuschpegel auf der Baustelle. Diese gewährleistet, dass ein akustisches Warnsignal die Geräuschemissionen innerhalb des betroffenen Bereiches der Baustelle um genau 3 dB überdeckt. Durch die automatische Anpassung wird die Rottenwarnanlage individuell auf die eingesetzten Baugeräte eingepegelt, darüberhinausgehende Emissionen werden dadurch effizient vermieden. Durch die automatische Anpassung an den Hintergrund bzw. an die Umgebungsgeräusche wirkt die Anlage nur im unmittelbaren Korridor der eigentlichen Bautätigkeit.</p> <p>Zum aktuellen Zeitpunkt ist der exakte Einsatz der Baumaschinen noch nicht bekannt, da der Einsatz der Geräte allein durch die ausführende Baufirma nach der Beauftragung anhand des bestehenden Fuhrparks erfolgt. Darüber hinaus ist auch der erforderliche Einsatz der Rottenwarnanlage nur grundsätzlich vorgegeben. Der tatsächliche Betrieb der Rottenwarnanlage ist jedoch abhängig vom Fahrplan und vom tatsächlichen Bauablauf im Bereich des jeweils betroffenen Betriebsgleises.</p> <p>Für die Rottenwarnanlage wird in der Ausführungsplanung ein explizites Aufstellungskonzept geplant, das sich am Vermeidungs- und Minimierungsgebot des § 22 BImSchG orientieren wird. Das Konzept wird so aufgesetzt, dass eine minimale Belästigung der schützenswerten Bebauung erreicht wird. Dabei wird die Anlage die Warnung vor vorbeifahrenden Zügen in Richtung der Baumaschinen emittieren. Die konkrete Betroffenheit durch das ATWS gemäß Aufstellungskonzept wird im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt. Die Überwachung dieses Aufstellungskonzepts und der Immissionen des Baulärms in Verbindung mit der Rottenwarnanlage erfolgt während der jeweiligen Bauphase durch Überwachungsmessungen.</p>

Ifd. Nr.	Muster-Nr.	Einwendung	Erwiderung VT
35	3	Zu einem drohenden Wertverlust meiner Immobilie fand ich keine Angaben. Diese sind nachzureichen.	<p>Die Einwendung ist zurückzuweisen. Es besteht grundsätzlich kein Anspruch auf eine Entschädigung für eine Wertminderung infolge bauzeitlicher und betriebsbedingter Beeinträchtigungen.</p> <p>Für Entschädigungsansprüche für einen "allgemeinen" Wertverlust von Grundstücken im räumlichen Planfeststellungsbereich infolge von sog. Lagenachteilen existiert keine Rechtsgrundlage. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz (GG) (Eigentumsgarantie) verbürgt den eigentumsrechtlich geschützten Rechtspositionen keinen bestimmten Wert und schützt deshalb grundsätzlich auch nicht vor Wertverlusten. Nicht jede etwaige Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines unter anderem mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist als Folge der Notwendigkeit und der Vorteile einer funktionsfähigen Infrastruktur grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten eines Grundstücks (vgl. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), U. v. 16.03.2006, 4 A 1075.04; juris Rn. 402). Das gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff gegeben ist (vgl. BVerwG, U. v. 29.06.2017, 3 A 1.16, juris Rn. 142). Der Eigentümer muss nach der Rechtsprechung damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Das Gesetz räumt ihm hiergegen keinen Vertrauensschutz ein. Wertminderungen sind daher ohne finanziellen Ausgleich hinzunehmen (vgl. BVerwG, U. v. 28.04.2016, 9 A 14.15, juris 25), außer bei unzumutbaren Wertminderungen, wenn das Grundstück z.B. unbewohnbar wird (BVerwG, U. v. 29.06.2017, 3 A 1.16, juris Rn. 25). Hierfür ist vorliegend jedoch nichts ersichtlich und auch vom Einwender nichts vorgetragen, dementsprechend sind auch keine weitergehenden Ermittlungen bezogen auf die geltend gemachten Wertminderungen erforderlich.</p> <p>Der unveränderte Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist (vgl. BVerwG, U. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, Rn. 402, juris). Aus diesem Grund muss der Einwender etwaige Wertminderungen seines Grundstücks als Ausfluss der Sozialbindung seines Eigentums hinnehmen.</p>
36	4, 6	Für einen Wertverlust meiner Immobilie fordere ich eine Entschädigung. Zu diesem Thema fand ich keine Angaben. Diese sind nachzureichen.	
37	4, 6	Auch zu Feinstaub-Emissionen wurden keine Daten vorgelegt. Ich verlange, die Entstehung und Verbreitung nach Zuggattung und Geschwindigkeit gegliedert zu untersuchen und vorzulegen.	<p>Die Forderung wird zur Kenntnis genommen, ist aber aus Sicht der Vorhabenträgerin unberechtigt. Infolge des Vorhabens sind keine Gesundheitsschäden durch Feinstaubbelastung zu erwarten. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen und Luft wurden umfassend im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung untersucht (vgl. Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 14, S. 499). Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist im Übrigen keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Eisenbahnvorhabens (vgl. BVerwG, U. v. 11.10.2017, 9 A 14.16).</p> <p>Der Ausbau des öffentlichen Schienenverkehrs und damit die Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs dient letztlich der Verbesserung der Luftqualität: Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene trägt gerade dazu bei, die Straßenverkehrsimmissionen – als maßgeblicher Verursacher der Beeinträchtigung der Luftqualität – zu minimieren.</p>
38	1 - 5	Ich behalte mir weitere Ergänzungen vor.	