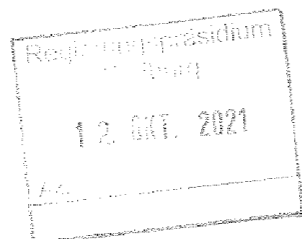


Abs.
Lydia Schütte
Ruster Straße 3
77975 Ringsheim

Ringsheim den 11.10.2021

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 24
Kaiser-Joseph-Str. 167
79098 Freiburg



Einwendung gegen die ABS/NBS Karlsruhe-Basel im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.0 (Kenzingen-Riegel/Malterdingen)

Vermeidung von negativen Zwangspunkten hinsichtlich anstehenden PFA 7.4 bis

7.1 Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit wende ich gegen die Planung des Bahnausbaus im PFA 8.0 ein.

Den innerörtlichen Ausbau der Rheintalbahn auf teilweise vier Gleise und Erhöhung der Geschwindigkeit auf 250 km/h lehne ich ab, denn

- er führt dazu, dass unsere Fußgängerunterführung, in Ringsheim, an der alten Stelle wegfällt. Es ist nur eine Unterführung am neuen Bahnhof Standort geplant. Ohne eine Erweiterung auf 4 Gleise kann die Fußgängerunterführung erhalten bleiben.

- er wird **während der Bauphase zu Staus auf Straßen** führen, die meinen Weg zur Arbeit und anderen Zielen und zurück erschweren,

- 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**.

- er erfordert im PFA 8.0 sowie den weiteren PFA 7.4 bis 7.1 allein entlang der Rheintalbahn den **Neubau von ca. 50 Brücken**, so dass auf Grund zu leistender Zuzahlungen meine Gemeinde für die **öffentliche Daseinsvorsorge** – also auch für meine! – weniger Mittel zur Verfügung haben wird.

- er wird eine **Lärmhelastung auch in Abend-, Nacht- und Morgenstunden** bedeuten, so dass ich bei geöffneten Fenstern keine Ruhe finden werde.

- er verhindert einen baldigen Umbau der **Bahnhöfe** für Barrierefreiheit. - ich habe Sicherheitsbedenken bei der hohen Anzahl von Anreisenden in den Europa-Park während der Bauzeit.

- er verzögert Planung und Bau der Autobahnparallelen Gleise, so dass ich Lärm von durch ein „provisorisches Gleis“ fahrenden Güterzügen noch jahrelang ertragen muss.

- 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.

- kann dazu führen, dass die Erschütterung 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.

Ich fordere als Alternative den Bau einer ICE-Trasse parallel zu der Güterzug-Trasse an der BAB 5. Platz ist auch an den Engstellen ausreichend vorhanden, wie von der DB Netz AG (Variantenvergleich 2008) selbst untersucht wurde.

Die Bündelung des Schienenfernverkehrs mit dem Fernverkehrsweg Autobahn drängt sich im Sinne der europäischen Verkehrsplanung auf. Ziel ist, eine Verlärmung der Region zu begrenzen.

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.

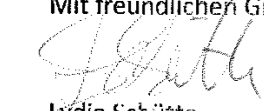
Die im PFA 8.0 geplante „Verbindungsspanne Süd“ ist mit ihren engen Kurven, die für eine Höchstgeschwindigkeit von nur 80 km/h ausgelegt ist, ungeeignet für ICE-Verkehr. Dies stellt einen **Zwangspunkt für die weitere Planung** auch in den weiteren, oben genannten Planfeststellungsabschnitten dar. Sollte sich hoffentlich die Einsicht durchsetzen, dass eine ICE Führung an der BAB 5 vernünftiger ist, wäre die Verbindungsspanne Süd ein beträchtliches Hindernis zu meinen Lasten und der ganzen Region. **Ich fordere deshalb, die Verbindungsspanne Süd so zu gestalten, dass sie mit wesentlich höherer Geschwindigkeit durchfahren werden kann.** 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.

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 verkehren können. Das betrifft hauptsächlich die Stoßzeiten, in denen bereits vor der Corona Pandemie die Züge überfüllt waren. Die jetzt geplanten Gleisanlagen können diesen geänderten politischen Vorgaben und der kontinuierlichen Zunahme des Schienen Personenverkehrs nicht entsprechen.

Für alle Arbeiten an der Rheintalbahn während der Nachtzeit verlange ich, **Rotten Warngeräte** durch technisch vorhandene stille Alternativen zu ersetzen.

Ich behalte mir weitere Ergänzungen vor.

Mit freundlichen Grüßen



Lydia Schütte