

Öffentliche Gemeinderatssitzung	am 05.10.2021
Beratungsvorlage Aktenzeichen: 797.19	Beschlussvorlage-Nr. GR-2021-113
Ausbau der Rheintalbahn Abgabe einer (mittelbaren) Einwendung / Stellungnahme innerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Planabschnitt 8.0 (Kenzingen-Riegel/Malterdingen)	Sachbearbeiter: Herr Weber

Beschlussvorschlag:

Die Gemeinde Ringsheim gibt für den für den Planfeststellungsabschnitt 8.0, (Kenzingen-Riegel/Malterdingen) folgende (mittelbare) Einwendung / Stellungnahme ab:

1. Die Gemeinde Ringsheim als nördlich des Planfeststellungsabschnitts 8.0 liegende Gemeinde begrüßt den nötigen Ausbau der Schieneninfrastruktur der Rheintalbahn, insbesondere um dauerhaft und möglichst zeitnah mehr Schienenpersonennahverkehr auf der Bestandsstrecke zu ermöglichen. Ziel wäre aus Sicht der Gemeinde Ringsheim eine langfristige Erhöhung der Nahverkehrskapazität (möglichst perspektivisch viertelstündlicher/20-minütiger Nahverkehrstakt) sowie eine optimale Bedienung und Anbindung des Tourismusmagneten Europa-Park/Rulantica. Dies wäre/ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Gemeinde- und Regionalentwicklung.
2. Die Gemeinde Ringsheim respektiert ausdrücklich weiter die Beschlüsse des Projektbeirates „Rheintalbahn“ sowie die daraus resultierenden / darauf basierenden Kreistags-, Landtags- und Bundestagsbeschlüsse.
3. Die Gemeinde Ringsheim begrüßt in diesem Zusammenhang ausdrücklich weiterhin den Bau von 2 neuen, autobahnparallelen Gleisen an der A5 für den Güterverkehr (Kernforderung 2) als deutliche Entlastung der Ortslage Ringsheim vom Güterverkehr.

Überholgleise, Abstellgleise, temporäre oder dauerhafte Haltepunkte, den „Überholbahnhof Rust“ oder ähnliche Anlagen/Infrastruktur für den dortigen künftigen Güterverkehr auf Ringsheimer Gemarkung und im gesamten Planfeststellungsabschnitt 7.4 (Orschweier-Kenzingen) lehnt die Gemeinde Ringsheim strikt ab. Solche Gleise, Haltepunkte und/oder Anlagen/Infrastruktur sind für den sicheren und reibungslosen Betrieb nicht nötig, zumal es mit dem geplanten Güterverkehrsterminal in Lahr / dem Betriebsbahnhof Hugsweier und weiteren Einrichtungen ausreichend solcher Infrastruktur gibt / geben soll.

Die Gemeinde fordert in jedem Fall einen übergesetzlichen und auf der gesamten Gemarkung vollständig durchlaufenden beidseitigen Schall- und Erschütterungsschutz an der autobahnparallelen Neubaustrecke, mindestens jedoch insbesondere auf der Ostseite der autobahnparallelen Trasse. Der Schall- und Erschütterungsschutz soll sich dabei landschaftsverträglich einfügen und ggfs. mit flankierenden ökologischen Pflanzungen und Maßnahmen verträglich gestaltet werden.

Die Gemeinde Ringsheim fordert als Ausfluss aus dem Bundestagsbeschluss 2016 zur Rheintalbahn die Entwidmung der Bestandsstrecke sowie dort ggfs. geplanter neuer Bahninfrastruktur für den Güterverkehr mit Ausnahme von Beladung örtlicher Gewerbebetriebe / Holzverladung / Deponie sowie bei Brand- und Unfalllagen auf der autobahnparallelen Trasse. Durch die Ortslage Ringsheim soll (mit den genannten Ausnahmen) nur noch Personenverkehr möglich sein.

4. Die Gemeinde Ringsheim fordert optimalen und übergesetzlichen Lärm- und Erschütterungsschutz an der bisherigen Bestands- und künftig geplanten Ausbaustrecke (durch die Ortslage), insbesondere für die Anwohnerinnen und Anwohner auf der Westseite der Gleise (derzeit ohne Lärmschutzwand).
5. Die Gemeinde Ringsheim fordert im Rahmen der Planfeststellung für den Abschnitt 8.0 den Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde auf, schon in deren eigenem (finanziellen, betrieblichen und zeitlichen) Interesse den Verzicht auf den geplanten Ausbau der Bestandsstrecke inkl. der geplanten Überholgleise zwischen Orschweier und Kenzingen und stattdessen den Neubau von zwei neuen Fernverkehrsgleisen an der Autobahn nochmals intensiv zu prüfen, wie dies Bürgerinitiativen und Bürgerinnen/Bürger im Planfeststellungsabschnitt 7.4 fordern.

Durch einen Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt 8.0 darf diese Prüfung und ggfs. Umsetzung nicht faktisch unmöglich werden.

Durch die geforderte Prüfung des Neubaus der beiden autobahnparallelen Fernverkehrsgleise darf es nicht zu größeren Projektverzögerungen, insbesondere beim Bau der neuen Güterverkehrsgleise an der A5 kommen.

Sollte die Bahn doch eine Fernverkehrsstrecke autobahnparallel bauen wollen bzw. dies so planfestgestellt werden, fordert die Gemeinde Ringsheim einen ausreichenden Bahnhalt an der A5 für Fern- und Regionalverkehr im ICE-Standard im Bereich Ringsheim zu errichten.

6. Die Gemeinde Ringsheim fordert insbesondere den Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde auf zu prüfen, ob eine Geschwindigkeit von 250 km/h im Planfeststellungsabschnitt 7.4 überhaupt möglich („Ringsheimer Kurve“) und nötig sind. Dies ist gutachterlich nachzuweisen. Dies sind wichtige Grundlagen für die Begründung der Planungen im Planfeststellungsabschnitt 8.0 und haben unmittelbare Auswirkungen auf dem Abschnitt 7.4.
7. Die Gemeinde Ringsheim fordert insbesondere den Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde auf innerhalb des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt 8.0 zu prüfen, ob nicht durch anderweitige Kapazitätsanpassung, bahntechnische Digitalisierung, neuere Zugzahlen und Gleisausbaumöglichkeiten im Planungsabschnitt 8.0 oder darüber hinaus (Planungsabschnitt 8 insgesamt, auf die beiden geplanten Überholgleise an der Ausbau-/Bestandsstrecke zwischen Orschweier und Kenzingen komplett verzichtet werden kann. Dies ist gutachterlich nachzuweisen.

8. Die Gemeinde Ringsheim fordert die Bahn im Falle des weiteren Festhaltens an den Plänen von Personenfernverkehr an/auf der bisherigen Bestand-/Ausbaustrecke auf, die ersten Überlegungen zur Verlegung des Ringsheimer Bahnhofs Richtung und der damit verbundenen dauerhaften infrastruktureller Aufwertung (Fernverkehrstauglichkeit, Aufenthaltsqualität, Sicherheit insb. breitere Bahnsteige, Barrierefreiheit insb. barrierefreie Unterführung, Busverknüpfung, Parkflächen usw.) zu intensivieren und ggfs. vor einer Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu realisieren. Dabei ist die derzeit bestehende Fußgängerunterführung möglichst zu erhalten und ggfs. künftig auf Kosten des Vorhabensträgers anzupassen. Hilfsweise sollte die frühere Unterführung im Bereich der „Hausener Straße / Im Stühlinger“ für den Geh- und Radverkehr neu geplant und gebaut werden.

Alternativ muss der bisherige Bahnhof entsprechend der obigen Kriterien (Fernverkehrstauglichkeit, Aufenthaltsqualität, Sicherheit insb. breitere Bahnsteige, Barrierefreiheit insb. barrierefreie Unterführung, Busverknüpfung, Parkflächen usw.) neu konzipiert und angepasst werden.

9. Die Gemeinde Ringsheim fordert von der Bahn einen substanziellen Beitrag, aktive Mitarbeit und die Bereitschaft zum Abschluss einer vorzeitigen (Kreuzungs-)Vereinbarung / Projektzustimmung für eine mögliche neue Deponiezufahrt über die Bestands-/Ausbaustrecke mit Anschluss zwischen Herbolzheim und Ringsheim an die neue Bundesstraße B3.
10. Die Gemeinde Ringsheim fordert vom Vorhabensträger in jedem Umsetzungsfall eine möglichst kurze und lärmreduzierte Bauphase aller Gleistrassen mit möglichst zeitlich geringem, räumlich beschränktem und fahrplanmäßig optimiertem evtl. Schienenersatzverkehr.

Sachverhalt:

Die Strecke Karlsruhe-Basel ist Bestandteil des wichtigsten europäischen Güterkorridors von Rotterdam über Köln, Basel und Mailand bis nach Genua. Die Verkehrsachse zählt zu den wichtigsten Transeuropäischen Netzen. Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahnhof fördert die weitere Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Die Gemeinde Ringsheim ist massiv von den Neu- und Ausbauplänen betroffen und liegt im sogenannten Planfeststellungsabschnitt 7.4. Eine Skizze mit den Überlegungen / Planungen der Bahn für den Abschnitt 7.4 ist als Anlage 1 beigefügt.

Abschnitt 8.0

Seit Mittwoch, 14. Juli 2021, liegen die Planunterlagen der Deutschen Bahn (DB) für den Abschnitt 8.0 aus. Der Abschnitt umfasst die Gemeinden Kenzingen, Riegel und Malterdingen. Mit der Offenlage beginnt das Anhörungsverfahren zu dem Vorhaben. Drei Monate ist dann Zeit, Einwände oder Anregungen schriftlich vorzubringen. Das Verfahren leitet das Regierungspräsidium Freiburg. Es informiert über das Verfahren.

Im Abschnitt 8.0 plant die Bahn zwei neue Gleise für den Güterverkehr und erneuert die bestehende Rheintalbahnhof. Die neuen Gleise verlaufen parallel zur Bundesautobahn 5. Zwei Gleisverbindungen verknüpfen die neue Strecke mit der Rheintalbahnhof. Während

die nördliche Verbindungsspanne nur für den Bau notwendig ist, bleibt die Südliche dauerhaft bestehen. Über sie können Güterzüge weiterhin Freiburg oder die benachbarten Gemeinden anfahren. Die DB baut die Rheintalbahn zwischen Kenzingen-Hecklingen und Riegel/Malterdingen für Tempo 200 aus. Zudem erneuert und gestaltet sie den Bahnhof Riegel/Malterdingen barrierefrei.

Der Abschnitt Riegel-Kenzingen/Malterdingen ist Teil der neuen Güterumfahrung Freiburg. Sobald diese Ende 2031 in Betrieb geht, nutzen Güterzüge diese Neubaustrecke. Für die Bauphase werden am nördlichen Ende des Abschnitts sowie entlang des Provisoriums zusätzlich temporäre Schallschutzwände aufgestellt.

Der Abschnitt wird in mehreren Phasen errichtet: 2026 beginnt die Bahn mit dem Bau der Neubaustrecke an der Autobahn sowie der provisorischen Anbindung an die Rheintalbahn. Sobald beides fertig ist, können die Güterzüge ab Kenzingen auf die neue Güterstrecke abbiegen. In der zweiten Bauphase, die ab 2032 beginnt, erfolgt der Umbau des Bahnhofs Riegel/Malterdingen und der Verbindungsgleise Süd. Nach Abschluss dieser Bauphase kann auch der Fernverkehr über die Neubaustrecke fahren. Die Rheintalbahn nutzen dann nur noch die Züge des Nahverkehrs. Das erlaubt der Bahn, die bestehende Bahnstrecke auszubauen und zu ertüchtigen.

Planung im Abschnitt 8.0 siehe Anlage 2

Auffassung der Verwaltung:

Der Abschnitt 8.0 hat auch unmittelbare Auswirkungen auf den (Ringsheimer) Abschnitt 7.4. Dort werden sprichwörtlich „die Weichen“ auch für die Nachbarabschnitte gestellt. Sollte die Planung dort wie von der Bahn beantragt planfestgestellt werden, wird die Festlegung für die Güter- und Fernverkehrslage auch in unserer Gemeinde gestellt. Deshalb sollte die Gemeinde, so schlägt es die Verwaltung vor, schon jetzt ihre Argumentationen / Forderungen / Positionen klarmachen, damit diese in die Planfeststellung eingehen. Die detaillierten Auffassungen sind dem Beschlussvorschlag zu entnehmen.

Auffassung der BI Bahn Ringsheim

Die BI Bahn Ringsheim befasst sich mit dem Sachverhalt schon viele Jahre. Auch sie ruft dazu auf, Einwendung zu erheben. Die „Muster-Einwendung“, die die BI Bahn Ringsheim erstellt hat, ist als Anlage 3 ebenfalls beigelegt.

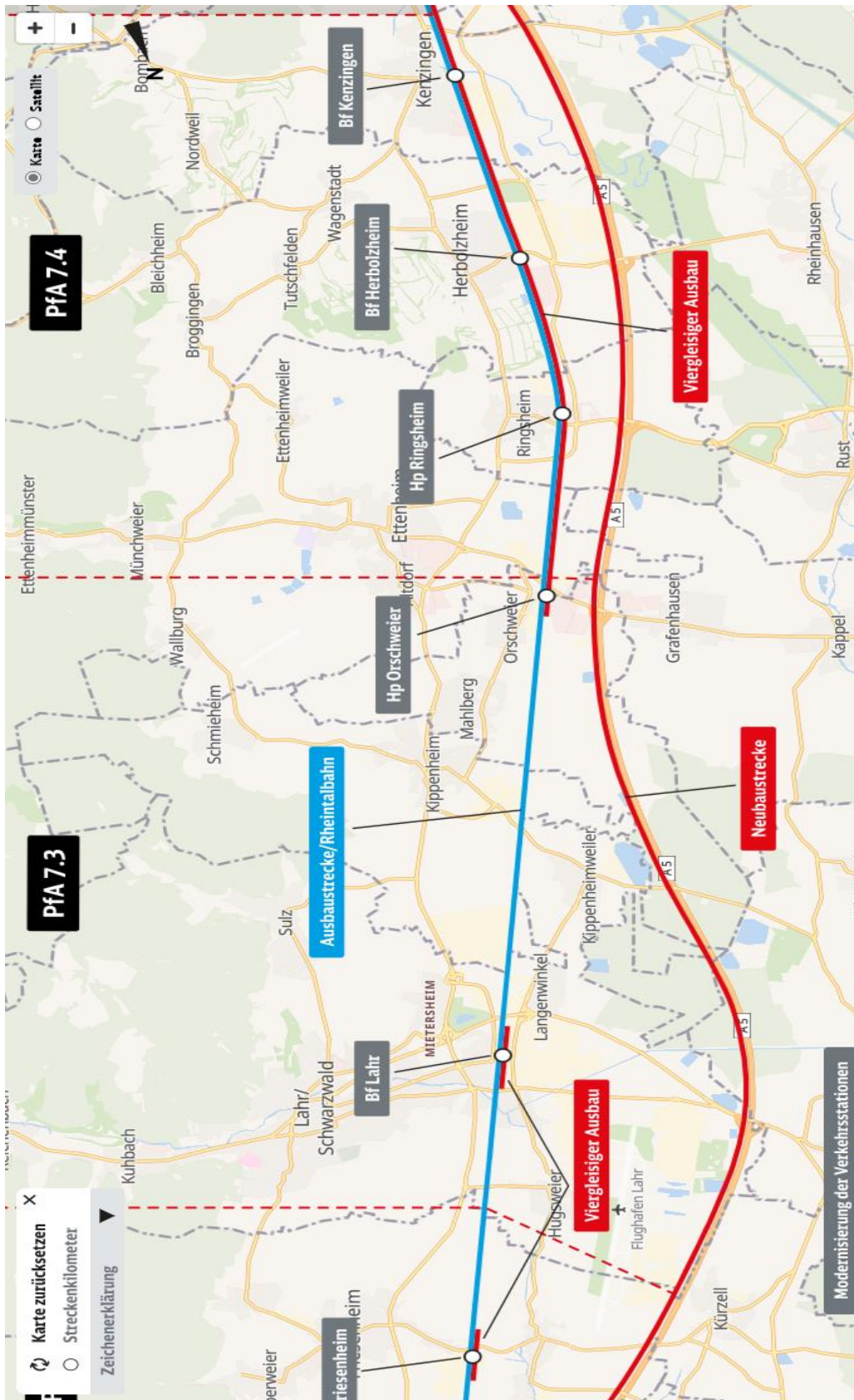
Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit keine

Beratungsergebnis:

<input type="checkbox"/> Einstimmig			
<input type="checkbox"/> Mehrheitlich	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen

Planfeststellungsabschnitt 7.4 „Orschweier-Kenzingen“



Planfeststellungsabschnitt 8.0 „Kenzingen/Malterdingen/Riegel“



**BI BAHN
RINGSHEIM****Einwendungen für den Planfestellungsabschnitt (PFA) 8.0, Kenzingen-Riegel/Ma**

Vorbemerkungen: Für die Bahntrasse Karlsruhe – Basel ist eine Erweiterung um ein 3. und 4. Gleis, für den Güterverkehr, vorgesehen und teilweise auch schon realisiert. Ab Offenburg wird diese Güterzugtrasse nun von der Rheintalbahn getrennt und separat neben der Autobahn (A5) als Neubaustrecke gebaut. Sinnvoll wäre diese Vorgehensweise auch für die Fernbahntrasse die für die ICE gebaut wird. Dies ist nach dem derzeitigen Planungsstand allerdings nicht vorgesehen. Vorgesehen ist vielmehr die bestehende Rheintaltrasse in eine Schnellbahntrasse bis max. 250 km/h umzubauen. Nachteile sind einerseits, dass durch diese Vorgehensweise durch alle Ortschaften mit Bahnhaltungen für den Nahverkehr von Offenburg bis Kenzingen Nebengleise vorzusehen sind und im Bereich von Orschweier bis Kenzingen eine komplette Überholstrecke für den Nahverkehr gebaut werden muss. Also statt nur zweier Gleise müssen auch in diesem Bereich 4 Gleise gebaut werden. Ab Bahnhof Riegel wird die bestehende Rheintaltrasse ohne diese Zusatzmaßnahmen, für den ICE- und Nahverkehr, umgebaut. Als Grund für die Überholgleise wird eine Kapazitätserweiterung im Nahverkehr genannt. Tatsächlich kann aber laut heutigem Planungsstand der DB-Netze, auch durch den Bau der Überholgleise max. ein Nahverkehrszug mehr pro Stunde dadurch auf der Rheintalstrecke eingesetzt werden. Ein zukunftsfähiges Nahverkehrskonzept, das dem Thema „Klimaschutz“ Rechnung tragen muss, sieht anders aus! Damit ergibt sich aus Sicht der BI's nur eine sinnhafte Lösung – auch die ICE-Trasse muss an die A5 neben die Güterzugtrasse. Immer mehr Firmen siedeln sich rechts und links neben der Autobahn zwischen Offenburg und Riegel an. Auch der Europapark wird bezüglich seiner Besucher immer internationaler. D.h. der Bahn-Nahverkehr zwischen Offenburg und Freiburg wird immer stärker frequentiert werden und es ist jetzt schon klar, dass man dieses mehr nicht nur mit einem zusätzlichen Nahverkehrszug bewerkstelligen kann. Die Krux ist nämlich, Schnellbahnverkehre (ICEs) vertragen sich weder mit Güterzügen noch mit Nahverkehrszügen.

Andererseits besteht mit der derzeitigen Planung der große Nachteil, dass man später die sicher dann notwendige ICE-Trasse nur mit sehr großem Aufwand, technisch und finanziell, von der Nahverkehrstrasse wieder trennen kann. Denn bei einer Trennung Stand heute, muss die bestehende Rheintaltrasse nämlich überhaupt nicht neu gebaut werden, und somit auch keine der vielen bestehenden Brücken neu gebaut werden, sondern höchstens an der einen oder anderen Stelle mit neuen Weichen versehen, oder sogar störende Lärmschutzwände verkleinert oder ganz rückgebaut, werden. Also finanziell jetzt und in Zukunft keine Zusatzkosten für die Nahverkehrstrasse durch die Städte und Gemeinden.

Warum Einwendungen?

Nach den o.g. Vorbemerkungen ist es aus Sicht der BI's wichtig und richtig, die DB und die Politiker davon zu überzeugen, dass eben auch für die ICEs eine separate und somit getrennte Hochgeschwindigkeitstrasse gebaut werden muss. Im derzeitigen PFA 8.0 ist zwischen Kenzingen und Riegel eine sogenannte S-förmige Verbindungsspanne zwischen der Güterzugtrasse und der Rheintalbahn Richtung Freiburg vorgesehen. Auf dieser Verbindungsspanne können Züge dann aber max. mit 80 km/h fahren. Sofern aber z.B. die ICE-Trasse neben die Güterzugtrasse gebaut würde müssten die ICEs quasi jedes Mal eine Vollbremsung vornehmen um diese S-Kurve zu durchfahren. Ohne große Planänderung kann diese S-Kurve aber heute schon mehr oder weniger gerade, ausgeführt werden. Für den Anstoß diese S-Kurve anders zu bauen ist z.B. eine Einwendung notwendig. Ringsheim selber liegt zwar nicht im PFA 8.0, sondern im Bereich PFA 7.4, aber PFA 8.0 grenzt an PFA 7.4, und bildet somit Zwangspunkte für den PFA 7.4-Bereich. Dadurch dürfen auch alle Ringsheimer sogenannte mittelbare Einwendungen machen. Unmittelbare Einwendungen können nur direkt Betroffene also z.B. betroffene Grundstückseigentümer, machen. Damit dürfen auch Eigentümer von Grundstücken die auf Ringsheimer Gemarkung liegen, unmittelbare Einwendungen machen, wenn Ihre Grundstücke für die Überholgleise gebraucht würden.

Ein weiterer wichtiger Punkt der für das Schreiben von Einwendungen spricht, ist die Tatsache, dass nur Personen welche eine schriftliche Einwendung getätigt haben, auch zu der späteren öffentlichen Anhörung eingeladen werden und sich dann auch dort noch einmal artikulieren dürfen.

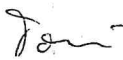
Wenn auch Sie mit den derzeitigen Planungen der DB-Netze nicht einverstanden sind und Einwendungen schreiben wollen, unterstützen wir Sie gerne persönlich oder Sie besuchen uns im Internet auf unsere Homepage, www.bibahn-ringsheim.de. Wir haben für Sie Mustereinwendungen formuliert, die Sie direkt oder mit eigenen Worten übernehmen dürfen. Für Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich auch gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Machen Sie mit, wir unterstützen Sie
die Vorstandschaft der BI Bahn Ringsheim e.V.



Benno Heitzmann

Gartenstraße 18
77975 Ringsheim



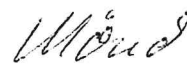
Claudia Toni

Neudorfstraße 13
77975 Ringsheim



Lydia Schütte

Ruster Straße 3
77975 Ringsheim



Karla Mönch

Neudorfstraße 9
77975 Ringsheim



Karina Florido Martins (Beisitzerin)

Alte Hauptstraße 31
77975 Ringsheim



Am

Herrn Weber

Eilmeldung an alle Mitglieder der BI Bahn Ringsheim e.V.

**Einwendungen zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.0 und
Einladung zu den Jahreshauptversammlungen 2020 und 2021**

Hallo liebes Mitglied,

ein wichtiger Meilenstein in der Begleitung der Bahnplanung, zum 3. und 4. Gleis, sowie zum Ausbau der Rheinbahntal zur Hochgeschwindigkeits-Fernverkehrsstrecke für ICEs, steht momentan mit den **Einwendungen zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.0** Kenzingen – Riegel/Malterdingen, vor der Tür. Denn Einwendungen können nur noch bis zum 13. Oktober 2021 beim Regierungspräsidium (RP) in Freiburg eingereicht werden. Wir müssen uns also sputen, wenn wir bei der Erörterung mit dabei sein wollen und/oder wenn wir denken, dass doch noch die eine oder andere Weiche umzustellen wäre. Jetzt gibt es noch die Möglichkeit schriftlich einzugreifen.



Beiliegend haben wir ein 2-seitiges Informationsblatt zu dem Thema Einwendungen beigelegt und weiter für Sie zur Erleichterung, eine Mustereinwendung geschrieben. Diese dürfen Sie direkt nehmen und persönlich unterschrieben an das RP schicken. Besser ist es aber, wenn sie noch ein paar eigene Punkte dazu mit aufnehmen könnten. Bei Fragen scheuen Sie sich bitte nicht mit uns Kontakt aufzunehmen, wir werden Sie auf jeden Fall unterstützen.

Auf unserer, seit letztem Jahr in Betrieb gegangene Homepage www.bibahn-ringsheim.de, gibt es zu diesem Thema noch weiterführende Informationen zum Thema Einwendungen zum PFA 8.0. Nicht zuletzt werden wir auch bei unserer Jahreshauptversammlung, am 8. Oktober, dieses Thema aufgreifen und alle Fragen beantworten. Selbstverständlich können Sie Ihre Einwendung dann dort auch mitbringen und uns übergeben. Wir werden sie dann gemeinsam mit weiteren Einwendungen an das RP schicken.

Einladung zu unseren Jahreshauptversammlungen 2020 und 2021

Am Freitag, den 08.10.2021, finden um 18:30 Uhr im Gasthaus Adler unsere Jahreshauptversammlungen 2020 und 2021 statt.

Es sind folgende **Tagesordnungspunkte** vorgesehen.

1. Begrüßung und Rückblick
2. Bericht Schriftführer
3. Bericht Rechnerin
4. Bericht Kassenprüfer:in
5. Entlastung der Vorstandschaft für 2020 und 2021
6. Neuwahlen (nur für 1 Jahr, da in 2020 wg. der Corona-Pandemie nicht gewählt wurde)
7. Informationen:
 - a.) Autobahnparallele A5 mit der neuen Güterzugtrasse
 - b.) ICE-Neubautrasse und Lärmschutz
 - c.) Bahnhaltsverlegung in Ringsheim
 - d.) Einwendungen zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.0 (Kenz.-Riegel/Malterdingen)
8. Sonstiges
9. Vorschau

Hierzu laden wir Euch recht herzlich ein.

Die Vorstandschaft



Benno Heitzmann

Gartenstraße 18
77975 Ringsheim



Claudia Toni

Neudorfstraße 13
77975 Ringsheim



Lydia Schütte

Ruster Straße 3
77975 Ringsheim



Karla Mönch

Neudorfstraße 9
77975 Ringsheim

Beisitzerin



Karina Florido Martins

Alte Hauptstraße 31
77975 Ringsheim



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 **Lärmbelastung 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.
- ich fürchte eine größere Unfallwahrscheinlichkeit wegen der höheren Geschwindigkeit,
- er sieht keinen zusätzlichen Halt Offenburg Süd vor, der mir eine unkomplizierte Anreise zur Messe Offenburg ermöglichen würde,
- er verzögert Planung und Bau der autobahn parallelen 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 sicherlich 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 Jahre mehr geworden. Daher ist der Personenverkehr ein wichtiges Mittel und sollte nicht so knapp geplant werden, wie es heute angedacht ist.

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 „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.**

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