

Sitzungsvorlage

Drucksache Nr. 043/2017

Teningen, den 18. Januar 2017

Federführendes Amt: Bauamt

Beratungsfolge	Termin	Zuständigkeit
Technischer Ausschuss (nicht öffentlich)	07.02.2017	Vorberatung
Gemeinderat (öffentlich)	21.02.2017	Beschlussfassung

Betreff:

Planfeststellungsverfahren für die Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel,
Planfeststellungsabschnitt 8.1 (Riegel-March);
Vorstellung der Maßnahme und Grundzüge der Einwendungen;
Grundsatzbeschluss

Es wird folgende Beschlussfassung vorgeschlagen:

Der Gemeinderat nimmt die Grundzüge der Planung und die Einwendungen zur Kenntnis.
Die Verwaltung wird beauftragt, Einwendungen im Bereich des Lärmschutzes, des HQ 100
und aller technischen Fragestellungen zu formulieren und entsprechend zu erheben.

(Vorschlag des Technischen Ausschusses: 13 Ja, 0 Nein, 0 Enthaltungen)

Erläuterung:

Historie:

Das Projekt Aus- und Neubau der Rheintalbahn ist in seinen Grundzügen 1977 gestartet.
Der Gemeinderat hat seit Beginn des Bauvorhabens etliche Entscheidungen für die Belange der Gemeinde Teningen getroffen. Dabei sind exemplarisch wesentliche Eckdaten zu nennen:

- | | |
|------------|---|
| 1993 | Stellungnahme des Gemeinderates im Raumordnungsverfahren |
| 2005 | Der Gemeinderat verabschiedet eine Resolution zur Reduzierung von Lärm, Feinstaub und Elektrosmog. |
| 23.03.2009 | Offenlage der Planfeststellungsunterlagen des Abschnittes 8.1; Informationsveranstaltung des RP Freiburg und der DB AG in der Ludwig-Jahn-Halle |
| 12.05.2009 | Beschlussfassung des Gemeinderates über den Einwendungsschriftsatz der Gemeinde Teningen zum Pfa. 8.1 |

- 20.05.2009 Ende der Einwendungsfrist zum Pfa. 8.1; ca. 52.000 Einwendungen sind beim RP Freiburg eingegangen. Ca. 177.000 für den Abschnitt Offenburg-Basel.
- 05.10.2009 Konstituierende Sitzung des Projektbeirates (23 Mitglieder von Bund, Land und Region). Ziel: Die Pläne der Deutschen Bahn sollen keine Rechtskraft erlangen, ehe nicht im Beirat ein Konsens über den jeweiligen Abschnitt erreicht worden ist.
- 05.03.2012 Siebte Projektbeiratssitzung. Ergebnis: Zusage, dass die sog. „Kernforderung 3, Variante VIa“ zur Umsetzung kommen soll.
- 27.03.2012 Der Gemeinderat nimmt den Sachstand zum Ergebnis der siebten Projektbeiratssitzung zustimmend zur Kenntnis.
- 16.09. bis
15.10.2014 Erneute frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zu den überarbeiteten Planunterlagen der DB AG im Pfa. 8.1.
- 07.07.2016 Sitzung des „regionalen Begleitgremiums“. Aufgrund der Neufassung der Technischen Regelwerke, insbesondere der „Schall 03“ sind Nachrechnungen und Anpassungen im Bereich des Schallschutzes notwendig. Die Vertreter der DB AG teilen mit, dass nach wie vor die politischen Vorgaben bzw. der Konsens entsprechend „Kernforderung – Variante VIa=Vollschutz“ maßgeblich sind.
- 30.01.2017
bis
13.03.2017 Offenlage der Planfeststellungsunterlagen im Pfa. 8.1
- 01.02.2017 Informationsveranstaltung des RP Freiburg und der DB AG in der Ludwig-Jahn-Halle.

Bewertungsgrundlagen der aktuellen Offenlageunterlagen zum Pfa. 8.1 zum Thema „Lärmschutz“:

Durch den Schulterschluss der Bürgerinitiativen, der Bürger, der Kommunen sowie der regionalen Behörden konnte erreicht werden, dass insbesondere in Bezug auf die Lärmschutzthematik erstmals eine Bahn-Neubaustrecke realisiert werden soll, deren Anforderungen an den baulichen Lärmschutz weit über das gesetzlich vorgeschriebene Niveau hinausgehen.

Gemäß dem Beschluss des Projektbeirates sind folgende schalltechnischen Anforderungen zu erfüllen:

- Einhaltung der gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BImSchV(2)
 - ✓ Durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes,
 - ohne Berücksichtigung des Schienenbonus

- ohne Einsatz des besonders überwachten Gleises
- ohne passive Maßnahmen an schutzbedürftigen Gebäuden
- mit innovativen Schallminderungsmaßnahmen (Schienenstegdämpfer)
- mit altem Wagenmaterial als Berechnungsgrundlage (Güterzüge mit 100% Grauguss-Klotzbremse)

Einwendungsgrundsätze zum Thema „Lärmschutz“:

Die Offenlage-Planunterlagen der DB AG wurden im Auftrag der Gemeinden Teningen, Freiburg, Reute, Vörstetten und March durch das Ingenieurbüro WSW, Kaiserslautern, in Hinblick auf die Lärmschutzthematik fachtechnisch begutachtet. Des Weiteren erfolgte eine Gegenprüfung im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg durch das Ingenieurbüro Kohnen, Freinsheim. Beide Gutachter kommen unabhängig voneinander zu folgendem Ergebnis:

Das im schallschutztechnischen Gutachten zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 erarbeitete Schallschutzkonzept gewährleistet den Vollschutz, mit Ausnahme der vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen für ein Wohngebäude im Bereich des Dürrenbühler Hofes (Gemarkung Riegel) und auf Gemarkung Köndringen des Anwesens Neumühle (Allmendweg 2 und 4) sowie des Wohngebäudes beim Klärwerk Untere Elz (Am Sportfeld 8).

Für die auf Gemarkung Köndringen liegenden Wohngebäude führt die DB AG aus, dass zum Vollschutz durch ausschließlich aktive Schallschutzmaßnahmen eine Schallschutzwand mit geschätzten Kosten von ca. 1,3 Mio. Euro zu errichten wäre. Die Kosten für den Vollschutz lägen somit in der Größenordnung des Verkaufswertes des Gebäudes. Dies läge nach Auffassung der Projektträgerin außer Verhältnis zum Schutzzweck und sei als unverhältnismäßig zu bewerten.

Einwendungsvorschlag (sinngemäß):

Der politische Konsens laut Projektbeiratsbeschluss verlangt einen ausschließlich „aktiven Schallschutz“ zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte an den schutzbedürftigen Gebäuden. Diese politische Vorgabe ist vom Projektträger einzuhalten. Die Offenlageunterlagen weisen folgende Fehler auf: Das Wohngebäude „Am Sportfeld 8 (Klärwerk Untere Elz)“ weist nicht 4, sondern 6 Wohneinheiten auf“.

Beim Anwesen „Neumühle (Allmendweg 2 und 4)“ werden Potentiale zur Schaffung (Einbau) weiterer Wohneinheiten gesehen. Dies ist in den Berechnungen/Bewertungen angemessen zu berücksichtigen.

Bewertungsgrundlagen der aktuellen Offenlageunterlagen zum Pfa. 8.1 zum Thema „Straßen- und Wegeüberführungen“:

In den Offenlageunterlagen wird zu dieser Thematik wie folgt ausgeführt:

Die Bauzeit im Pfa. 8.1 wird voraussichtlich 5 bis 6 Jahre betragen. Die Baumaßnahmen sollen so abgewickelt werden, dass Behinderungen für den öffentlichen Straßenverkehr minimiert werden. Sind Sperrungen dennoch nicht zu vermeiden, wird der Verkehr im Einvernehmen mit den Straßenbaulastträgern weiträumig umgeleitet.

Die Offenlage-Planunterlagen der DB AG wurden im Auftrag der Gemeinden Teningen, Freiburg, Reute, Vörstetten und March durch das Ingenieurbüro Seibert, Freiburg, in Hinblick auf die Streckenführungsthematik und Bauwerke fachtechnisch begutachtet. Ergebnisse liegen bis dato noch nicht vor.

Auf der Gemarkung der Gemeinde Teningen sind folgende wesentliche Brückenbauwerke betroffen:

(1) Straßenüberführung L114 über die Neubaustrecke:

Während der Bauphase sollen nur kurzzeitige Verkehrsbehinderungen auftreten. Beim Anschluss der Rampen an die L114 kann es zu temporären Sperrungen einzelner Fahrspuren kommen. Einschränkungen des Verkehrs bzw. Umleitungen werden ggf. mit der zuständigen Straßenbaubehörde im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt. Es erfolgt keine Anhebung des Dammes und kein Abbruch/Neubau des bestehenden Brückenbauwerkes.

(2) Straßenüberführung Kreisstr. K 5114, Riegel-Teningen:

Die K5114 überquert die NBS. Die NBS befindet sich dabei im Kreuzungsbereich ca. 7,00m unterhalb der Fahrbahnoberkante der hier im Dammbereich verlaufenden K5114, so dass Lage und Höhe des Straßenraumes und die damit in Zusammenhang stehenden Fahrspuren unverändert beibehalten werden können. Das Brückenbauwerk kann somit in den bestehenden Damm integriert werden.

Während des Bauzustandes der Eisenbahnüberführung muss die K 5114 gesperrt werden. Der Verkehr zwischen Teningen (Breitigen) und Riegel soll während dieses Zeitraums sowohl nördlich über die B3 in Verbindung mit der L113 als auch südlich über die L114, K5140 in Verbindung mit der L116 umgeleitet werden.

(3) Kreisstraße K 5140, Teningen-Bahlingen:

Die vorhandene Brücke muss einem bis zu 1,50 angehobenen Neubau weichen. Der auf der Nordseite befindliche Radweg wird in einer Breite von 2,50m neu errichtet. Auf der Südseite erhält die Brücke eine ca. 15m breiten Wildquerungsstreifen.

Während der Bauarbeiten wird die K5140 für den Verkehr gesperrt. Der Verkehr soll während dieses Zeitraums über die K5114 in Verbindung mit der L116 über Riegel bzw. über die L114 in Verbindung mit der L116 über Eichstetten umgeleitet werden.

(4) Kreisstraße K 5130 Nimburg-Bottingen-Reute:

Die vorhandene Brücke wird abgebrochen und ca. 80m südlich ein neues Brückenbauwerk errichtet. Die Straße wird in neuer Lage ca. 2,70m höher errichtet. Entsprechend dem Kreisstraßenverkehrsprogramm des Landkreises EM wird auf der Südseite des Brückenbauwerkes ein Fuß- und Radweg vorgesehen. Während des Neubaus der K5130 kann der Verkehr auf der bestehenden Straße/Brücke geführt werden. Bei der Anpassung der Dammbauwerke ist eine Sperrung des Verkehrs vorgesehen. Der Verkehr soll während dieses kurzen Zeitraums über die K5131/K4920/L187 in Verbindung mit der L116/L114 umgeleitet werden.

(5) Straßenüberführung Wirtschaftsweg Waldstraße:

Das Brückenbauwerk im Zuge der Waldstraße wird abgebrochen und neu errichtet. Die Brücke wird um ca. 1,50m höher als die heutige Brücke und als Grünbrücke mit beidseitigen Querungshilfen für Fledermäuse ausgebildet.

Einwendungsvorschlag (sinngemäß):

Während der Bauzeit wird es zu erheblichen Beeinträchtigungen des ÖPNV und des Individualverkehrs kommen. Betroffen sind die Brückenbauwerke im Zuge der L114, der K5130, der K5140 der K5114 und der Waldstraße. Insbesondere die Bus- und Schulbuslinien folgender Linien sind betroffen:

- **Linie 105(SWEG) nach Bahlingen oder Eichstetten**
- **Citybus Linie 8 (SWEG), Nimburg-Emmendingen**
- **Linie 201 (Binninger), Nimburg-Freiburg**
- **Schulbusverbindung (SWEG), Kaiserstuhl-Emmendingen**

Die Auswirkungen und Kompensationsmaßnahmen sind mit ausreichender Vorlaufzeit intensiv mit den betroffenen Gemeinden zu beraten.

Die Gemeinde Teningen fordert bereits im Planfeststellungsbeschluss soweit wie möglich verbindliche Festlegungen zur zeitlichen Abfolge der einzelnen Baustellen zu treffen, um eine höhere Planungssicherheit über die zu erwartenden Verkehrsbeschränkungen und Bedingungen während der Bauzeit zu erhalten.

Die Eisenbahnüberführung im Zuge der K5114 Teningen-Riegel soll unter Vollsperrung der K5114 erfolgen. Bei der Eisenbahnüberführung im Zuge der L114 sollen nur kurzzeitige Verkehrsbehinderungen auftreten. Bei beiden Bauwerken erfolgt die Integration in die bestehenden Dämme. Es ist nicht nachvollziehbar wieso die eine Baumaßnahme ohne Vollsperrung, die andere mit Vollsperrung erfolgen soll. Die Gemeinde Teningen fordert die Eisenbahnüberführung im Zuge der K 5114 Teningen-Riegel ebenfalls max. unter halbseitiger Sperrung auszuführen. Die K5114 dient als offizielle Umleitungsstrecke bei Sperrungen und Staus auf der Autobahn A5. Die unter Vollsperrung der K5114 entstehenden Umleitungsverkehre werden sich insbesondere auch auf die bereits heute hochbelastete Ortsdurchfahrt Köndringen auswirken. Die Gemeinde Teningen fordert im Zuge des Neubaus der ABS/NBS das vorhandene Brückenbauwerk über die BAB 5 komplett abzubauen und durch eine neue Brücke zu ersetzen, die dann zugleich auch über die Bahntrasse führt. Die neue Brücke sollte lagemäßig so angeordnet werden, dass eine schleifende und weniger unfallträchtige Streckenführung möglich wird. Die Gemeinde Teningen fordert weiter, dass in das neue Brückenbauwerk ein straßenbegleitender Radweg integriert wird.

Bewertungsgrundlagen der aktuellen Offenlageunterlagen zum Pfa. 8.1 zum Thema „Streckenführung im Bereich kartierter HWGK-Überflutungsflächen“:

Die Offenlage-Planunterlagen der DB AG wurden im Auftrag der Gemeinde Teningen, durch das Ingenieurbüro Wald & Corbe, Hügelsheim, in Hinblick auf die Thematik „Streckenführung im Bereich kartierter HWGK-Überflutungsflächen“ begutachtet. Bis dato liegen lediglich erste Einschätzungen vor. Folgende Fragestellungen/Erkenntnisse wurden vom Gutachter aufgeworfen:

- Durch Bauwerks- und Gewässervermessungen sowie durch die Anpassung der 2D-HN-Modelle wurde durch die Projektträgerin ein aktualisierter Referenzzustand für HQ 100 erstellt. Dies bedeutet „de facto“ eine Korrektur der HWGK. Erfolgte eine Qualitätssicherung und Anerkennung durch die zuständigen Behörden?
- Es werden als Retentionsausgleich die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen der Elzdeichrückverlegungen in Riegel und Köndrin-

gen (Maßnahmen E2 und E4) herangezogen. Ist dies zulässig? Die Retentionsfläche in Köndringen ist im Eigentum der Gemeinde Teningen und steht der DB AG nicht als Retentionsausgleich zur Verfügung.

- Bei der Planung wasserbaulicher Anlagen sind zur Ermittlung der Bemessungswasserstände Zuschläge für Freiborde zu berücksichtigen. Derartige Betrachtungen im Sinne einer robusten Bemessung fehlen bisher.
- Der Durchlass des Feuerbachs unter der A5 wird aus ökologischen Gründen so stark vergrößert, dass sich der Hochwasserabfluss bei HQ 100 verdoppelt. In Folge kommt es im Süden und im Osten des Gewerbegebietes Waidplatz und Fületin zu Zunahmen der Überflutungsflächen. Dies ist ein Verstoß gegen §78 WHG. Derartig nachteilige Auswirkungen auf die Unterlieger können nicht hingenommen werden.
- Der Durchlass des Schwobbachs unter der A5 wird im Planzustand weniger leistungsfähig. Die Waldstraße wird deshalb im Planzustand überströmt, wodurch sich der Abfluss des Feuerbachs erhöht. Dies kann so nicht hingenommen werden.
- Grundsätzlich belieben Ungereimtheiten in Hinblick auf die Abflussmessungen der verschiedenen Durchlassbauwerke.

Einwendungsvorschlag (sinngemäß):

Nach Abklärung der offenen Fragen werden durch den Gutachter entsprechende Vorschläge formuliert.

Das Retentionsvolumen im Zuge der Rückverlegung des Elzdeichs auf Gemarkung Köndringen befindet sich im Eigentum der Gemeinde Teningen und steht zunächst der Projektträgerin nicht als Retentionsvolumen zur Verfügung. Über einen etwaigen Erwerb von Anteilen des Retentionsvolumens ist ggf. mit der Gemeinde zu verhandeln.

Bewertungsgrundlagen der aktuellen Offenlageunterlagen zum Pfa. 8.1 zum Thema „Erschütterungsimmissionen“:

Laut Offenlageunterlagen sind potentielle Immissionskonflikte durch Erschütterungen in den trassennahen Siedlungsbereichen von Riegel, Teningen (Gewerbegebiet Rohrlache, Industriegebiet Waidplatz) und Holzhausen zu erwarten. Aufgrund der geringen bis mittleren Empfindlichkeiten der überwiegend betroffenen Nutzungen sollen sich hier hauptsächlich geringe Konfliktpotentiale ergeben.

Das Gebäude „Robert-Bosch-Str. 9“ befindet sich im Gewerbegebiet Rohrlache II. Im OG findet Wohnnutzung statt. Im Hinblick auf die sekundären Luftschallimmissionen wird festgestellt, dass hier grundsätzlicher Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen bestünde. Aufgrund des sehr geringen Konfliktpotentials und unter Berücksichtigung aller technischen und wirtschaftlichen Aspekte werden die dem Grunde nach möglichen Vorsorgemaßnahmen seitens der Antragstellerin als unverhältnismäßig eingestuft.

Einwendungsvorschlag (sinngemäß):

Eine Gegenprüfung der Bewertungen der Antragstellerin liegt bis dato nicht vor. Offensichtlich wurde im trassennahen Bereich des Industriegebietes Rohrlache III lediglich ein Aufpunkt untersucht. Es wird gefordert, dass mit den trassennahen Gewerbebetrieben im Industriegebiet Rohrlache III dezidierte Gespräche und Überprüfungen hinsichtlich der Konfliktpotentiale geführt

werden, um die Fragestellung der Verhältnismäßigkeit abschließend bewerten zu können.

Bewertungsgrundlagen der aktuellen Offenlageunterlagen zum Pfa. 8.1 zum Thema „Zugzahlen und Regionaler Schienen-Nahverkehr“:

Die Offenlageunterlagen führen wie folgt aus:

Ordner 1, Erläuterungsbericht, Seite 28: Durch den Streckenausbau auf vier Gleise und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung besteht die Möglichkeit, die Nahverkehrsangebote auf der Schiene zu verbessern. Die Nahverkehrskonzepte der Siedlungsschwerpunkte können weiterentwickelt werden.

Ordner 1, Erläuterungsbericht, Seite 64: Mit Ausnahme von zwei, bzw. drei Güterzugpaaren zur Erschließung von Freiburg, ist vorgesehen, den gesamten planmäßigen Güterverkehr über die Neubaustrecke abzuwickeln, während die Rheintalbahn zwischen Kenzingen und Buggingen somit fast ausschließlich dem Personenverkehr zur Verfügung steht.

Einwendungsvorschlag (sinngemäß):

Die Kapazitätserhöhung der Nahverkehrsangebote auf den bestehenden Gleisen der Rheintalbahn sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 verbindlich festzuschreiben.

Der neue BVWP 2030 wird wahrscheinlich ab Sept. 2017 in Kraft treten. Die Zahl der prognostizierten Züge soll geringer ausfallen. Die geringere Anzahl der Züge darf nicht durch die europaweit vorgesehenen längeren Güterzüge mehr als kompensiert werden. Dadurch entstehende negative Auswirkungen auf die Lärmemissionen/Lärmschutzkonzepte müssen durch neue Technologien beim Wagenmaterial verbindlich ausgeglichen werden.

Bewertungsgrundlagen der aktuellen Offenlageunterlagen zum Pfa. 8.1 zum Thema „Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen“:

Ordner 1, Erläuterungsbericht, S/166: Die Baustellenzufahrten erfolgen in der Regel über das bestehende öffentliche Straßennetz und über land- und forstwirtschaftliche Wege. Es wird im Rahmen der Ausschreibung darauf hingewirkt, die Durchfahrung von Ortschaften durch Massentransporte auf eine möglichst geringe Belastung zu begrenzen. Die zur Baustellenerschließung vorgesehenen Zuwegungen und Einrichtungsflächen sind in der Anlage 11-Ordner 4 dargestellt.

Ordner 9-Band 4, Seite 9: Es sind insgesamt 9 Baustelleneinrichtungsflächen in Teningen und 5 Baustelleneinrichtungsflächen in Nimburg geplant.

Ordner 9-Band 4, Punkt 7.2.1: Aus dem Betrieb der statischen Baubetriebsbereiche sind in den Ortslagen Teningen, Nimburg und Bottingen keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte gem. AVV Baulärm unter Berücksichtigung der Vorbelastung zu erwarten.

Einwendungsvorschlag (sinngemäß):

Die Gemeinde Teningen fordert, das Baustraßenkonzept in der Weise zu ändern, dass die von der L114 abzweigende Bottinger Straße bis zur Waldstraße im Ortsteil Nimburg nicht als Baustraße genutzt wird. Entlang der Bottinger Straße befinden sich zahlreiche Wohngebäude. Die Gemeinde Teningen schlägt vor, als alternative Andienung der Waldstraße (Neubau Brücke Überführung Waldstraße) die Zuwegung ab L114 über das Industriegebiet Waidplatz zu wählen.

Das stetig steigende Verkehrsaufkommen auf der B3 im Bereich der Ortsdurchfahrt Köndringen führt zu immer stärkeren Belastungen der dort lebenden Bürgerinnen und Bürger und entsprechenden Gefährdungen der schwachen Verkehrsteilnehmer. Die Gemeinde Teningen hat in der Vergangenheit zahlreiche Untersuchungen hinsichtlich möglicher Umfahrungsstrecken erarbeiten lassen. Gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 01.02.2011 wurde die sog. „Nord-West Umfahrung Köndringen“ als Entlastungsstrasse, unter Berücksichtigung der Synergien im Zuge der ABS/NBS der Rheintalbahn, zur Aufnahme in den Landesverkehrswegeplan beantragt. Mit Schreiben vom 19.04.2016 erfolgte die Beantragung zur Aufnahme in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030.

Die Nord-West Umfahrung Köndringen verfolgt folgende Trassenführung:

Die Anbindung im Norden erfolgt an das bestehend Straßennetz auf Gemarkung Kenzingen im Bereich des vorhandenen Kreisverkehrs der Umgehungsstraße Kenzingen-Herbolzheim, verläuft dann in südwestlicher Richtung auf der vorhandenen Landesstraße 105 bis zum Schnittpunkt mit der Autobahn A5/Neubaustrecke Rheintalbahn. Im weiteren Verlauf erfolgt die Parallellage mit der Neubaustrecke bis auf Höhe der Gemarkungsgrenze Teningen-Riegel. Dort schwenkt die Trasse auf das vorhandene Streckennetz der K5114 (Kreisstraße Teningen-Riegel) ein. Im Bereich der Parallellage mit der ABS/NBS nutzt die Nord-West Umfahrung die von der DB geplanten Baustraßen mit den entsprechenden Synergieeffekten.

Mit Schreiben vom 22.03.2011 teilte das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg im Auftrag von Ministerin Tanja Gönner (MdL) mit, dass die Antragsunterlagen im Ministerium vorliegen und eine umgehende Prüfung des Anliegens veranlasst werde. Am 31.03.2011 fand diesbezüglich ein Arbeitsgespräch mit Ministerialdirektor Bernhard Bauer, Amtschef des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg statt. Herr Bauer bestätigte, dass man den Nachmeldeantrag des Regierungspräsidiums Freiburg zur Aufnahme der Köndringer Nord-West Umfahrungsvariante in den Maßnahmenplan des Generalverkehrsplan Baden-Württemberg registriert habe. Da die beantragten Nord-West Umfahrungsvarianten wesentlich mit der in der Planung befindlichen ABS/NBS der Rheintalbahn verknüpft seien, müsse man die Entwicklung im entsprechenden Planfeststellungsverfahren beobachten. Am 15.04.2015 fand eine Abstimmung der Angelegenheit mit Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer, RP Freiburg, statt. Frau Schäfer bestätigte die Notwendigkeit einer verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt Köndringen, bescheinigte den aufgezeigten Synergien im Zuge der ABS/ hohes Potential, bekräftigte die Gemeinde Teningen, die Thematik im Zuge der Offenlage zum Planfeststellungsabschnitt 8.1 einzufordern und erteilte die Zusage der entsprechenden fachlichen Prüfung im Zuge der Erörterung zum Pfa. 8.1.

Die Gemeinde Teningen fordert, die im Zuge der ABS/NBS geplanten trassenparallelen Baustraße im Bereich der geplanten Streckenführung der Nord-West Umfahrung Köndringen so auszuführen, dass eine zukünftige Ertüchtigung zu einer Bundesstraße möglich bleibt. Ein Rückbau der Baustraßen soll in diesem Bereich nicht erfolgen.

Bewertungsgrundlagen der aktuellen Offenlageunterlagen zum Pfa. 8.1 zum Thema „Natur- und Umweltschutz“:

Ein überwiegender Teil der Planfeststellungsunterlagen befasst sich mit dem Natur- und Umweltschutz.

Die Offenlage-Planunterlagen der DB AG wurden im Auftrag der Gemeinden Teningen, Freiburg, Reute, Vörstetten und March durch das Ingenieurbüro faktorgrün, Freiburg, in Hinblick auf die Thematik „Natur- und Umweltschutz“ fachtechnisch begutachtet. Ergebnisse liegen bis dato noch nicht vor.

Einwendungsvorschlag (sinngemäß):

Nach Abklärung der offenen Fragen werden durch den Gutachter entsprechende Vorschläge formuliert.

Bewertungsgrundlagen der aktuellen Offenlageunterlagen zum Pfa. 8.1 zum Thema „sonstige Einzelthemen“:

Die Neubaustrecke tangiert die Anlage der Kartbahn Teningen. Die Gemeinde Teningen ist Eigentümerin der Grundstücksfläche im Bereich der Kartbahn.

Einwendungsvorschlag (sinngemäß):

Die Gemeinde Teningen fordert, dass die erforderliche Anpassung der Kartbahn ausschließlich auf Kosten der Vorhabenträgerin erfolgt. Dabei ist sicherzustellen, dass die Funktionsfähigkeit und Qualität der Streckenführung durch die Anpassung nicht leidet und insbesondere keine Einschränkungen/Nachteile für die Betreiberin der Kartbahn entstehen. Außerdem fordert die Gemeinde Teningen, dass die Art und Weise der Ausführung der Anpassung der Kartbahn bereits im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgelegt wird und nicht erst einer späteren Ausführungsplanung vorbehalten bleibt. Eine solche Konfliktverlagerung in die Ausführungsplanung könnte die Gemeinde Teningen nur dann akzeptieren, wenn in dem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich festgesetzt wird, dass die Ausführungsplanung der Zustimmung der Gemeinde Teningen bedarf.

Weitere allgemeine Einwendungen, in Anlehnung an den Schriftsatz der ersten Offenlage aus dem Jahr 2009 werden in Zusammenarbeit mit der beauftragten Fachanwaltskanzlei geprüft. Nach Vorliegen aller gutachterlichen Schriftsätze der beauftragten Fachingenieursbüros wird der Einwendungsschriftsatz komplettiert und entsprechend juristisch aufbereitet.

Es ist vorgesehen den endgültigen Einwendungsschriftsatz wie folgt in den Gemeindegremien zu verabschieden:

TA 07.03.2017

GR 21.03.2017

Ende der Einwendungsfrist ist am 27.03.2017