

# Sitzungsvorlage

Drucksache Nr. 701/2020

Teningen, den 12. November 2020

---

**Federführender Fachbereich:** FB 2 (Planung, Bau, Umwelt)

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Technischer Ausschuss (nicht öffentlich)	01.12.2020	Vorberatung
Gemeinderat (öffentlich)	15.12.2020	Beschlussfassung

---

## **Betreff:**

Stellungnahme der Gemeinde Teningen zum Großprojekt ABS/NBS Karlsruhe-Basel;  
Streckenabschnitt 8B - Scoping-Verfahren

## **Es wird folgende Beschlussfassung vorgeschlagen:**

- a) Die Gemeinde Teningen erhebt keine Einwendungen gegen die vorgelegten Unterlagen im Zuge des Scoping-Verfahrens
- b) Die Gemeinde Teningen regt den Bau einer Bahnüberführung zur Verbindung der Hebelstraße mit dem zu entwickelnden Baugebiet "A-Werk" (Gemarkung Köndringen) an, die während der Bauphase zur verbesserten Bauabwicklung dienen und auf die Bereiche entlang der Ausbaustrecke während der Projektbauphase verkehrsentlastend wirken wird.
- c) Die Gemeinde Teningen regt an, bei der Ertüchtigung der Bahnsteige am Bahnhofsteil Köndringen den Bahnsteig nicht nur in Richtung Freiburg zu verlängern sondern den Bahnsteig zur besseren Anbindung der Ortsteile Köndringen und Teningen sowie des zu entwickelnden Baugebietes „A-Werk“ in Richtung Freiburg zu verschieben.
- d) Die Gemeinde Teningen äußert wiederholt das Kaufinteresse an den parallel zur Ausbaustrecke im Ortsteil Köndringen liegenden Liegenschaften der Deutschen Bahn AG.

(Vorschlag des Technischen Ausschusses: 11 Ja, 0 Nein, 0 Enthaltungen)

## **Erläuterung:**

### **Beschreibung des Vorhabens**

#### ***Veranlassung und verkehrliche Zielsetzung***

Die Strecke Karlsruhe–Basel ist Teil des Kernnetzes der Transeuropäischen Verkehrsnetze (Trans-European Network Transport (TEN-T)) und ist damit Bestandteil des

wichtigsten europäischen Güterkorridors Rotterdam–Köln–Basel–Mailand–Genua. Sie ist als Ausbauvorhaben im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) enthalten.

Der Schienenverkehr wird derzeit vollständig über die bestehende Rheintalbahn abgewickelt. Bereits heute kann die Strecke als überlastet eingestuft werden.

In der Verkehrsprognose des Bundes (Prognose 2030) werden erhebliche Verkehrszuwächse, insbesondere im Schienengüterverkehr (SGV) erwartet. Entsprechende Studien haben gezeigt, dass die prognostizierten Verkehrsmengen durch den Zulauf des SGV aus den Nordseehäfen und der neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) durch die Schweiz im Abschnitt von Karlsruhe bis Basel nur mit einem durchgehenden viergleisigen Ausbau bewältigt werden können. Aus diesem Grund ist die Maßnahme ABS/NBS Karlsruhe-Basel bereits im aktuellen Bundesverkehrswegeplan verankert.

Im Streckenabschnitt 8, Riegel–Müllheim, kann ein viergleisiger Ausbau nur durch den Bau einer Umfahrung der dicht besiedelten Gebiete um Freiburg realisiert werden. Dazu wird ein Neubauabschnitt vorwiegend für den SGV in Parallellage zur BAB 5 als Güterumfahrung geplant (Streckenabschnitt 8A, Planfeststellungsabschnitte (PfA) 8.0-8.4). Der bestehende Streckenabschnitt 8B, PfA 8.5-8.9 wird in seiner Zweigleisigkeit erhalten.

In diesem Zusammenhang soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der bestehenden Rheintalbahn, im Streckenabschnitt zwischen Teningen und Buggingen, von derzeit 160 km/h auf 200 km/h erhöht werden. Nach Inbetriebnahme der Güterumfahrung Freiburg werden planmäßig nur noch einzelne Güterzüge die Strecke Kenzingen–Freiburg Gbf befahren und planmäßig auf Quell-/ Ziel-Verkehre von/nach Freiburg Gbf beschränken. Demgegenüber steht die geplante Ausweitung des Schienenpersonenfernverkehrs und Schienenpersonennahverkehrs (SPFV- und SPNV)-Angebots. Ferner sollen durch diesen Ausbau die geplanten Angebotskonzepte im SPFV (Reisezeitverkürzung) und SPNV (Angebotsausweitungen) in Zukunft umgesetzt werden. Der Ausbauabschnitt des Streckenabschnittes 8B, die sogenannte „Freiburger Bucht“, stellt mittels der geplanten Geschwindigkeitserhöhung einen wesentlichen Baustein zur Komplettierung des Projektziels Verkürzung der Reisezeit im SPFV des Großprojekts ABS/NBS Karlsruhe–Basel dar. Durch diese Ausbaumaßnahme wird in Verbindung mit weiteren Bedarfsplanmaßnahmen, z. B. der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar und weiteren Maßnahmen der ABS/NBS Karlsruhe–Basel, ein Reisezeitgewinn im SPFV zwischen Frankfurt und der Schweiz von ca. einer halben Stunde erzielt.

Neben der geplanten Ausweitung des SPFV-Taktes auf einen durchgehenden Halbstundentakt, soll einhergehend mit der Kapazitätserweiterung zwischen Karlsruhe und Basel von zwei auf durchgehend vier Streckengleise neben dem SGV auch der SPNV profitieren.

Der Streckenabschnitt 8B ist in fünf Planfeststellungsabschnitte, 8.5-8.9, unterteilt und hat eine Länge von insgesamt ca. 44,4 Kilometern. Von Nord nach Süd führt dieser Abschnitt von Teningen über Emmendingen, Denzlingen, Freiburg, Schallstadt, Bad Krozingen und Heitersheim bis nach Buggingen.

Die Planfeststellungsabschnitte (PfA) sind zum jetzigen Stand der Planung wie folgt unterteilt:

## **PfA 8.5 km 186,7+66 – km 201,5+13 (Gemarkungen Teningen - Denzlingen)**

PfA 8.6 km 201,5+13 – km 212,8+00 (Gemarkungen Gundelfingen - Freiburg)

PfA 8.7 km 212,8+00 – km 221,5+50 (Gemarkungen Freiburg - Ehrenkirchen)

PfA 8.8 km 221,5+50 – km 226,6+40 (Gemarkungen Ehrenkirchen - Bad Krozingen)

PfA 8.9 km 226,6+40 – km 231,2+00 (Gemarkungen Eschbach - Buggingen).

### ***Projektbeschreibung***

Gemäß der Betrieblichen Aufgabenstellung werden die zwei bestehenden Gleise grundsätzlich durch zwei neue Gleise auf der gesamten Strecke ersetzt.

Durch die Verlegung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke (NBS) entlang der BAB A5 verringert sich der Anteil des Schienengüterverkehrs auf der bestehenden Rheintalbahn erheblich. Dadurch kann das Angebot des Personenverkehrs ausgebaut werden. Mit der Ertüchtigung der bestehenden Rheintalbahn (ABS) kann voraussichtlich erst nach Inbetriebnahme der Güterzugtrasse begonnen werden. Der Baubeginn ist für 2032 geplant; die Bauzeit beträgt voraussichtlich 8 Jahre.

Die Bestandsstrecke ist derzeit für 160 km/h ausgelegt. Durch die Geschwindigkeitserhöhung auf max. 200 km/h wird eine Anpassung der Bestandstrasse (Linienanpassung) sowie Ertüchtigungen, Umverlegungen oder Neubauten von Verkehrsstationen erforderlich.

Die Ertüchtigung von Verkehrsstationen betrifft die Erneuerung und Aufhöhung der Bahnsteige (auf 76 cm) sowie Anpassung der Bahnsteigbaulängen auf 210 m für die Stationen Köndringen, Teningen-Mundingen, Emmendingen, (Kollmarsreute)/Emmendingen Bürkle-Bleiche, Denzlingen, Gundelfingen, Freiburg-Zähringen, Freiburg-Herdern, Freiburg-St. Georgen, Ebringen, Schallstadt, Norsingen und Heitersheim bzw. 245 m für die Station Bad Krozingen sowie die Erneuerung der Beleuchtungslagen und gegebenenfalls Neubau von Bahnsteigzugängen, Unterführungen und Überdachungen.

Durch die Linienanpassung sowie bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen kann es zu einer neuen Betroffenheit von Flurstücken und Gebäuden kommen. Entfallende Verkehrsstationen, nicht mehr benötigte Bahnsteigbereiche und nicht mehr betrieblich notwendige Anlagen werden nach Möglichkeit vollständig rückgebaut.

Die Gemeinde Teningen äußert zu diesem Punkt wiederholt das Kaufinteresse an den parallel zur Ausbaustrecke im Ortsteil Köndringen liegenden Liegenschaften der Deutschen Bahn AG. Diese könnten trotz Veräußerung an die Gemeinde Teningen bis zur Fertigstellung der Ausbaustrecke in der Verfügungsgewalt der Deutschen Bahn AG verbleiben und für die Projektentwicklung vorgehalten werden und damit den Baumaßnahmen zur Verfügung stehen.

Im Wesentlichen werden neben der Ertüchtigung von Verkehrsstationen insbesondere durch die Linienanpassung, auch die Ertüchtigungen bzw. der Neubau von Bauwerken und technischen Anlagen erforderlich:

Anpassungen/Ertüchtigungen und Neubauten von Durchlässen und Leitungsquerungen; Bauwerksanpassungen und Neubauten von Eisenbahnüberführungen/Eisenbahnkreuzungen; Erneuerung/Verlegung von Kabelkanälen und Kabeln sowie der Speiseleitung; Ertüchtigung der bestehenden Oberleitungsanlagen entsprechend der Geschwindigkeitserhöhung;

## Anpassungen/Ertüchtigungen und Neubauten Schallschutzanlagen

Eine Anpassung der Bestandstrasse muss in mehreren Streckenbereichen erfolgen. Zwischen der Gemarkungsgrenze Malterdingen und Teningen, bis Kollmarsreute werden keine trassierungstechnischen Maßnahmen erforderlich.

### **Projektwirkungen**

Die zu erwartenden Projektwirkungen bilden die Grundlage des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens für die einzelnen Umweltbereiche/Schutzgüter. Hierbei werden vorübergehende baubedingte, dauerhafte anlagebedingte sowie betriebsbedingte Auswirkungen unterschieden.

#### Potenziell positive Projektauswirkungen sind:

Reduktion von Emissionen, z. B. Treibhausgasemissionen, Feinstaub etc.; Verlagerung des individuellen Personenkraftverkehrs auf die Schiene; Signifikante Ausweitung des Angebotes im Personennahverkehr; Reisezeitverkürzung Karlsruhe–Basel.

#### Die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter / Umweltbereiche sind:

Immissionen (z. B. Lärm-, Erschütterungs-, Staub-, Licht-); Belastung des Menschen durch elektrische und magnetische Felder; Veränderungen des Wohn- und Arbeitsumfeldes; Veränderungen der Erholungs- und Freizeitnutzung; Inanspruchnahme von Vegetationsstrukturen, Biotopen und Habitats der Fauna; Störung und Tötung von Tieren innerhalb und in der Umgebung des Baufeldes, durch Bauarbeiten und Baustellenverkehr (inkl. Lärm-, Licht-, Staub- Schadstoffemissionen); Grundwasserabsenkung oder Grundwasseranstau in Verbindung mit einer Veränderung grundwassergebundener Biotope; Trennwirkung; Fallenwirkung (Bauwerke); Gefährdungs- und Tötungsrisiko für Tierarten durch Kollisionen; Veränderung der klimatischen Situation im Umfeld der Bauwerke (z.B. Verschattung); Eingriff in oder Veränderung von Oberflächengewässern; Aufwuchsbeschränkungen und Instandhaltung (Gehölzrückschnitt); Vegetationskontrolle; Emissionen von Licht, Lärm und Erschütterungen; Bodenverdichtung; Beeinträchtigung von Böden durch Flächeninanspruchnahme für Maschinen/Geräte, Versorgungseinrichtungen, Zwischenlagerung von Baustoffen und Bereitstellungsflächen für Aushubmaterial etc., Arbeitsräume, Baustellenzufahrten und Lagerflächen; Mobilisierung potentieller Altlasten; Versiegelung unversiegelter Flächen; Flächenverbrauch (Schutzgut Fläche); Veränderung von Böden durch Erdbauwerke; Veränderung (Anheben/Absenken) des Grundwasserspiegels durch Baumaßnahmen unterhalb des Grundwasserspiegels; Änderung der Fließrichtung/-geschwindigkeit des Grundwassers durch Baumaßnahmen unterhalb des Grundwasserspiegels; Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung; Beeinträchtigung der Grundwasserqualität (Eintrag von Schadstoffen, Austausch zwischen Grundwasserstockwerken); Beeinträchtigung der Gewässergüte und -hydraulik von Oberflächengewässern durch den Eintrag von Schadstoffen und die Einleitung von Niederschlagswasser; Veränderung der Gewässerstruktur; Verlust von Retentionsräumen; Verringerung von Abflussquerschnitten; Inanspruchnahme/Veränderung klimatisch bedeutsamer Flächen; Veränderung der Luftqualität; Barrierewirkung für Kalt- / Frischluftströme; Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes; Verlust oder Veränderung landschaftsprägender Elemente; Veränderungen der Sichtbeziehungen und der Zugänglichkeit von Freiräumen; Beeinträchtigung von Freiräumen / Erholungsgebieten durch Lärm; Veränderung des

Landschaft durch Sekundärwirkungen (z. B. Änderung der Landnutzung, des Bodenwasserhaushalts); Zerstörung von Bodendenkmalen; Überbauung von Bodendenkmalen; Zerstörung oder Beschädigung von Baudenkmalen durch Erschütterungen; Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes von Baudenkmalen

## **Umweltverträglichkeitsprüfung**

Nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) ist der „Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen“ bzw. deren Änderungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung beinhaltet die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf folgende Schutzgüter:

Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit; Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt; Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft; kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Das Verfahren der UVP beinhaltet ferner:

Die Unterrichtung über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens bzw. über den Untersuchungsrahmen (Scoping-Verfahren); Vorlage des UVP-Berichts; die Beteiligung anderer Behörden; die Beteiligung der Öffentlichkeit; die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen sowie die begründete Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung.

Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen (Scoping-Verfahren)

Nach UVPG sollen im Vorfeld der Entscheidung über die Zulässigkeit des Verfahrens durch die zuständige Behörde Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie sonstige für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung erhebliche Fragen erörtert werden. Diese Erörterung wird als Scoping bezeichnet.

Im Rahmen des Scopings soll den Beteiligten die Möglichkeit gegeben werden, das vorgeschlagene Untersuchungskonzept zu beurteilen und gegebenenfalls eigene Anregungen zu entwickeln. Der Untersuchungsrahmen definiert, welche Themen im UVP-Bericht zu behandeln sind, welche Untersuchungen durchzuführen und welche Methoden bei den Untersuchungen anzuwenden sind.