

Planung eines Großprojekts



Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel



An der Entstehung großer Infrastrukturprojekte sind viele unterschiedliche Akteure beteiligt: Bauherren und Projektplaner, Bund und Länder, Kommunen und Aufsichtsbehörden – und nicht zuletzt die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, denen die jeweiligen Investitionen zugutekommen. Erst wenn sich alle zusammenfinden, können Großprojekte wie die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel oder Einzelmaßnahmen wie der Tunnel Rastatt verwirklicht werden. Daher stellt die Deutsche Bahn anhand klarer Verfahrensschritte sicher, dass Infrastrukturprojekte im öffentlichen Interesse liegen und sachlich wie rechtlich nicht zu beanstanden sind.

Rund 182 Kilometer ist die Bahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel lang. Aufgrund ihrer geografischen Lage gilt sie als Herzstück des wichtigsten europäischen Güterkorridors Rotterdam–Genua. Allerdings ist die bestehende zweigleisige Rheintalbahn vor inzwischen mehr als 150 Jahren geplant und gebaut worden und stößt inzwischen an ihre Kapazitätsgrenze. Eine zukunftssichere Anpassung der Strecke war deshalb unumgänglich. Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel besteht aus neun Streckenabschnitten, die jeweils in mehrere Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt sind.

Um ein Großprojekt wie die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel zu realisieren, sind erhebliche Investitionen notwendig, die zu weiten Teilen aus Steuermitteln bestritten werden. Aus diesem Grund prüft der Bund als Auftraggeber sehr genau, welche Projekte vorrangigen Bedarf haben, also wichtige gesamtgesellschaftliche Aufgaben erfüllen und daher für eine Finanzierung in Frage kommen.

Zentrale Grundlagen für diese Planung sind dabei der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) einerseits und der Bedarfsplan zum Bundes-schienenwege-Ausbaugesetz (BSchwAG)

auf der anderen Seite. Darin finden sich beispielsweise Prognosen zur künftigen Verkehrsentwicklung – eine wichtige Basis für die folgenden Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren. Die Prognosen geben Hinweise auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen und damit auf die spezifischen Anforderungen an die Infrastruktur. Die Daten sind zudem für die Dimensionierung des Schall- und Erschütterungsschutzes relevant und dienen als Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie zur Bewertung etwaiger Hemmnisse im Hinblick auf die Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzrichtlinie.



Max Maulwurf als „Türken-Louis“: Dies ist der Spitzname des Markgrafen Ludwig Wilhelm von Baden-Baden (1655–1707). Er erbaute das Schloss in Rastatt und erlag dort nach einer Schlacht seinen Verletzungen. Sein Spitzname basiert auf seinen Errungenschaften als Feldherr in den Türkenkriegen.

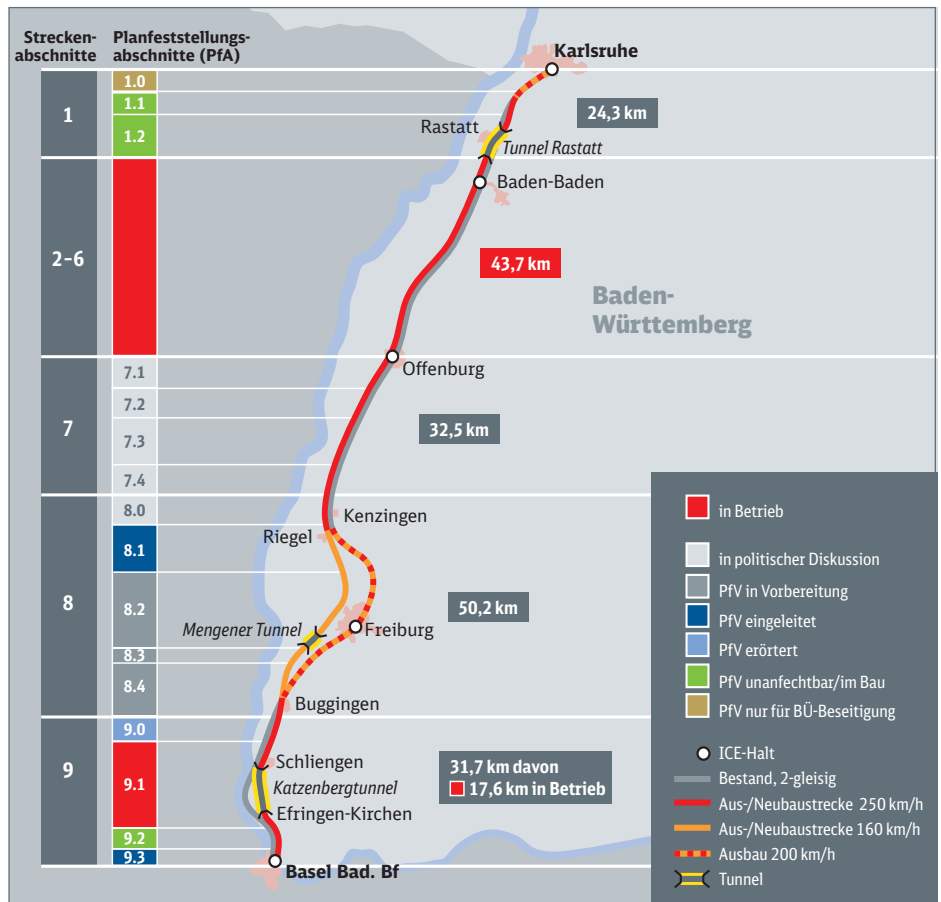
Klare Verteilung der Rollen

Werden Infrastrukturmaßnahmen im Netz der Deutschen Bahn geplant, sind wesentliche Aufgaben und Zuständigkeiten von Anfang an klar verteilt:

- Der Bund ermittelt die Notwendigkeiten im Schienenverkehr und beauftragt die Deutsche Bahn mit der Realisierung der Maßnahmen.
- Als Eigentümer der Infrastruktur haben die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH automatisch die Funktion als Vorhabensträger bzw. Bauherren inne. Das gilt für Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen wie auch für Neubauprojekte. Die DB Netz AG verantwortet das Projektmanagement im Großprojekt Karlsruhe–Basel. Sie steuert die Planung, tritt in den planrechtlichen Verfahren als Vorhabenträger auf, bereitet die Ausschreibungen für die Bauleistungen vor und organisiert in der Bauphase die Umsetzung.
- Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde und damit auch Planfeststellungsbe-

Große Infrastrukturprojekte erfordern einen hohen Planungsaufwand. So wird sichergestellt, dass alle technischen, verkehrlichen, betrieblichen und finanziellen Aspekte berücksichtigt werden:

- Grundlagenermittlung mit den der Planung vorgeschalteten Maßnahmen und Überlegungen, insbesondere Gespräche zwischen Auftraggeber und Bauherren
- Vorplanung mit Kostenschätzung
- Entwurfsplanung und Kostenberechnung
- Genehmigungsplanung
- Ausführungsplanung
- Vorbereitung der Vergabe, einschließlich Ermitteln der Mengen und Aufstellen von Leistungsverzeichnissen (LV)
- Mitwirkung bei der Vergabe inklusive Kostenvoranschlag
- Objektüberwachung, Bauüberwachung und Dokumentation



Aktueller Projektstand

Der Streckenabschnitt 1 von Karlsruhe bis Rastatt-Süd befindet sich aktuell im Bau. Kernstück ist hier die Realisierung des rund 4,3 Kilometer langen Tunnels Rastatt. Die rund 44 Kilometer langen Abschnitte 2 bis 6 (Baden-Baden bis Offenburg) sind bereits seit Dezember 2004 in Betrieb. Die Planfeststellungsabschnitte (PfA) 7.1 bis 8.0 (Offenburg bis Riegel) befinden sich aktuell in politischer Diskussion. Hier hat der Projektbeirat in seiner letzten Sitzung für die Untertunnelung der Stadt Offenburg (Kernforderung 1) und die alternative Trassenführung als Autobahnparallele zwischen Offenburg-Süd und Riegel (Kernforderung 2) gestimmt. Voraussetzung sind noch Beschlüsse von Bundes- und Landtag, um die zusätzlich benötigten Finanzmittel zu bewilligen.

Für die PfA 8.1 bis 8.4 (Riegel bis Hülhelheim) sind die Planfeststellungsverfahren eingeleitet bzw. in Vorbereitung. Im Bereich der Güterumfahrung Freiburg hat sich der Projektbeirat hier für den geforderten zusätzlichen Schallschutz ausgesprochen (Kernforderung 3). Bezüglich der alternativen Trassenführung zwischen Bad Krozingen und Hülhelheim (Kernforderung 4) befürwortet er die Realisierung in einem finanziellen Rahmen von maximal 166 Mio. Euro.

Für den PfA 9.0 (Müllheim bis Auggen) hat die Bahn mit dem Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahn-Bundesamt Baurecht erhalten. Seit 2012 ist der rund 18 Kilometer lange PfA 9.1 (Schliengen bis Eimeldingen) mit dem rund 9,4 Kilometer langen Katzenbergtunnel in Betrieb.

Der PfA 9.2 (Haltigen-Weil am Rhein) befindet sich im Bau, für den PfA 9.3 (Basel) wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

hörde. Das EBA unterliegt der Fach- und Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Von den ersten Konzepten bis zur baulichen Fertigstellung einer Infrastrukturmaßnahme ist es aber noch ein weiter Weg – denn nur fun-



Gesetzliche Verfahren mit verschiedenen Beteiligten begleiten das Großprojekt von Anfang an.

dierte ökonomische und auch ökologische Planungen schaffen die optimalen Rahmenbedingungen für derartige Großprojekte. In mehreren Verfahrensstufen werden die Vorhaben Schritt für Schritt vorangebracht.

Das Raumordnungsverfahren (ROV)

Ein Raumordnungsverfahren wird von den Raumordnungsbehörden durchgeführt, welche je nach Bundesland die Regierungspräsidien oder die Bezirksregierungen sein können. Nach

einer formellen Antragstellung beginnt die Verfahrensfrist. Beteiligt werden alle Planungsträger der öffentlichen Hand sowie andere betroffene Vereinigungen, etwa Naturschutzorganisationen. Die relevanten Unterlagen für den Bau werden zudem in den involvierten Gemeinden ausgelegt und so öffentlich gemacht. Eine direkte Beteiligung der Bürger ist jedoch nicht vorgesehen, ihre Einwände werden durch die Gemeinden mitgeteilt.

Auf Basis der Stellungnahmen verfasst die Raumordnungsbehörde ihre Beurteilung hinsichtlich der Auswirkungen auf die bestehende Raum- und Landschaftsplanung. Dazu zählt auch die sogenannte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Dieses Gutachten stellt sicher, dass die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf Menschen, Tiere und Natur umfassend ermittelt, analysiert und bewertet werden. Fällt die Beurteilung insgesamt positiv aus, ist der Weg für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens frei.

Das Planfeststellungsverfahren

Auch das Planfeststellungsverfahren ist ein formelles Verwaltungsverfahren, in dem alle für das Projekt relevanten Sachverhalte begutachtet und Einwendungen von Betroffenen sowie Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (TöB) geprüft werden. Ziel ist es, alle öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen und auszugleichen, ohne dass es noch weiterer Verfahren oder Zustimmungen anderer Behörden bedarf.

Hierzu reicht der Bauherr zunächst die Planfeststellungsanträge beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Die Unterlagen werden dort

Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens

Deutsche Bahn (DB) erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag

Antrag wird beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht
(= Beginn des Verfahrens nach Vollständigkeitsprüfung)

Anhörungsverfahren durch die zuständige Behörde
(Bezirksregierung)

- Öffentliche Auslegung der Unterlagen für einen Monat (Beginn der Veränderungssperre)
- Einreichen von Einwendungen von Privatpersonen und Naturschutzverbänden (bis zu zwei Wochen nach Auslegung)
- Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange (bis zu drei Monate nach Auslegung)
- Erwidern zu den Einwendungen und Stellungnahmen durch die DB
- Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange
- Abschließende Stellungnahme der Anhörsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt prüft alle Sachverhalte

Eisenbahn-Bundesamt erlässt Planfeststellungsbeschluss
(Zustellung und Offenlage der Unterlagen bei der Anhörsbehörde. Zustellung kann bei mehr als 50 Einwendungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.)



Bürgerinnen und Bürger werden bei regelmäßigen Veranstaltungen über den aktuellen Projektstand informiert.

geprüft und an die zuständigen Anhörungsbehörden – also Bezirksregierungen oder Regierungspräsidien – weitergeleitet. Diese veranlassen die einmonatige Offenlage der Unterlagen in den Kommunen. Während dieser Zeit können die Bürgerinnen und Bürger Einsicht in die Unterlagen nehmen und ihre Einwendungen gegen das Vorhaben geltend machen. Zu allen Einwendungen werden dann seitens der Deutschen Bahn Stellungnahmen abgegeben.

Im Anschluss findet ein Erörterungstermin statt, bei dem Einwendungen und Stellungnahmen diskutiert werden. Allerdings können in diesem Anhörungsverfahren teilweise nicht alle Punkte aufgearbeitet werden. Das EBA als Planfeststellungsbehörde prüft die Sachverhalte und erlässt dann den Planfeststellungsbeschluss. Dieser entspricht letztlich der Baugenehmigung.

Bürgerbeteiligung

Von einem Infrastrukturgroßvorhaben wie der Umsetzung der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel sind Akteure der öffentlichen Hand ebenso betroffen wie Verbände, Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger.

Ganz formell gesehen regelt das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG): Die zuständige Behörde solle darauf hinwirken, dass die Vorhabenträger die Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele, die Mittel und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichten. Allerdings stellt diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung kein förmliches Verfahren dar und ersetzt es auch nicht.

Im Projekt Karlsruhe–Basel hat man 2014 für den Planfeststellungsabschnitt 8.1 diesen Weg der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit beschritten. Nach der frühzeitigen Unterrichtung stellte die Deutsche Bahn im Rahmen einer Informationsveranstaltung den Planungsstand

nochmals vor. Interessierte konnten Fragen stellen und gleichzeitig Anregungen zur Planoptimierung geben. Die Ergebnisse wurden schließlich mit der offiziellen Antragstellung bei der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht.

Der Projektbeirat als Beratungsinstanz

Wie sehr große Infrastrukturvorhaben im Fokus der Öffentlichkeit stehen, lässt sich im Falle der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel konkret beziffern: Rund 170.000 Einwendungen wurden bis heute im Rahmen des Gesamtprojektes zusammengetragen. Die zahlreichen Alternativvorschläge und Änderungswünsche stehen zuweilen jedoch im Widerspruch zueinander. Um die konträren Interessen besser ausgleichen zu können, wurde im Oktober 2009 der sogenannte Projektbeirat ins Leben gerufen. Dieser setzt sich derzeit zusammen aus:

- dem Bundesverkehrsministerium
- dem Eisenbahn-Bundesamt
- der Deutschen Bahn
- dem Land Baden-Württemberg
- dem Regierungspräsidium
- den Landratsämtern der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald, Ortenau, Emmendingen und Lörrach
- den Regionalverbänden Südlicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee
- der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein (IG Bohr)

In der Arbeit des Projektbeirats geht es vor allem um das Aufzeigen von Kompromisslösungen und eine Entscheidungsfindung, wobei hierdurch keine verfahrensrechtlichen Schritte ersetzt werden. Allerdings sollen Planfeststellungsbeschlüsse und Finanzierungsvereinbarungen erst nach einer abschließenden Beratung im Projektbeirat ergehen.

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe–Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

Kontakt

Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Fotos

Manuela Meier (S. 1), aerogondo - Fotolia (S. 3), Michael Breßmer (S. 4)
Stand: September 2015

Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union – Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V).

