
Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel



Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)



**Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union**

Nur zur Information

Ergebnisse aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Vorhabenbezeichnung: **Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe – Basel**

Streckenummer/Strecke: 4000/4280 ABS/NBS Karlsruhe – Basel

Planungsabschnitt: Planfeststellungsabschnitt 7.2

Bau-km 154,000 – 160,130 (Strecke 4280)

154,550 – 161,200 (Strecke 4000)

**Bearbeitet im Auftrag der
DB InfraGO AG:**

**DB InfraGO AG
Großprojekt Karlsruhe-Basel**

**Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe**

Karlsruhe, im Oktober 2024

**Ingenieurgesellschaft
Karlsruhe Basel PfA 7.2-7.4
c/o Schüßler-Plan
Glücksteinallee 7
68163 Mannheim**

Mannheim, im Oktober 2024

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe – Basel – PfA 7.2	3
1.1	Neubaustrecke / Autobahnparallele	3
1.2	Ausbau der Rheintalbahn	5
2	Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.2	7
3	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	9
3.1	Themenschwerpunkt Verschiedenes	10
3.2	Themenschwerpunkt Allgemeines	13
3.3	Themenschwerpunkt Bauablauf	14
3.4	Themenschwerpunkt Schienenersatzverkehr	16
3.5	Themenschwerpunkt Wegeverbindung	21
3.6	Themenschwerpunkt Flächeninanspruchnahme	22
3.7	Themenschwerpunkt Ingenieurbauwerke	23
3.8	Themenschwerpunkt Grundwasser	26
3.9	Themenschwerpunkt Gewässer	27
3.10	Themenschwerpunkt Schallschutz	28
4	Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	30

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

1 Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe – Basel – PfA 7.2

Die Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe – Basel ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs definiert. Das Projekt wird über Bundeshaushaltsmittel, EU-Mittel und Landesmittel finanziert. Die DB InfraGO AG – als Vorhabenträgerin – ist für die Umsetzung der Maßnahme im Auftrag des Bundes zuständig und wurde mit der Planung und Realisierung des Vorhabens beauftragt.

Das Projekt ABS/NBS Karlsruhe – Basel umfasst den durchgehenden, viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn mit dem Ziel der Kapazitätserhöhung, Entmischung der Verkehre und Qualitätsverbesserung.

Gegenstand der vorliegend durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Planfeststellungsabschnitt (PfA) 7.2, welcher südlich des Offenburger Bogens auf Höhe der Gemeinde Hohberg, Gemarkung Niederschopfheim beginnt und nördlich von Hugsweier bzw. Lahr an der Gemarkungsgrenze Gemeinde Friesenheim / Stadt Lahr endet.

Der PfA 7.2 beinhaltet zum einen die autobahnparallele Neubaustrecke entlang der Autobahn des Bundes (BAB) 5 (Strecke 4280), zum anderen enthält er den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn (Strecke 4000) im gleichen Abschnitt, um die Verkehre dort künftig mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h abwickeln zu können. Nördlich des Planfeststellungsabschnitts PfA 7.2 liegt der Abschnitt PfA 7.1, südlich davon liegen die Abschnitte PfA 7.3 und PfA 7.4, für die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eigenständige Veranstaltungen durchgeführt und Ergebnisunterlagen erstellt worden sind.

1.1 Neubaustrecke / Autobahnparallele

Die Baumaßnahme zur Neubaustrecke (NBS) im PfA 7.2 sieht die Herstellung einer zweigleisigen elektrifizierten Güterzugstrecke mit einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h in Parallellage zur Autobahn BAB A5 vor. Die

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Abschnittslänge beträgt hier ca. 6,13 km. Auf der NBS ist grundsätzlich keine Abwicklung eines regulären Personenverkehrs vorgesehen, die Strecke wird allerdings während des Ausbaus der Rheintalbahn (Rtb) als Umleitungsstrecke für den Schienenpersonenfern- und in Teilen für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden.

Für die Minimierung der Flächeninanspruchnahme wird die neue Autobahnparallele in enger Bündelung zur BAB A5 hergestellt. Das Abstandsmaß zwischen der NBS und der BAB A5 beträgt in der Regel 18,50 m zwischen der Achse des westlichen Streckengleises Karlsruhe-Basel und dem derzeitigen Fahrbahnrand der Autobahn.

Auf Höhe des Flugplatzes Lahr ist die Herstellung einer Überholstelle geplant. Hierzu werden neben den Streckengleisen zwei Überholgleise errichtet. Diese werden aufgrund entfallender Gleiskapazitäten im Güterbahnhof Offenburg im PfA 7.1 erforderlich, die wegen des Neubaus des Offenburger Tunnels aufgeben werden müssen. Diese Überholstelle befindet sich überwiegend im PfA 7.3, die nördliche Ausfädelung aus der Hauptstrecke und die hierzu erforderlichen Überleitungen liegen jedoch im PfA 7.2 nördlich der Gemarkung Kürzell / Hugsweier.

Durch die geplante Trassenführung werden Straßenbrücken der BAB A5 in der Lage und Höhe tangiert. Die Bauwerke werden über den beiden Verkehrswegen Schiene und Straße neu errichtet und berücksichtigen hierbei bereits den vorgesehenen, zukünftigen 6-streifigen Ausbau der BAB A5.

Durch die neue Bahntrasse werden mehrere Fließgewässer, Seen und wasserführende Gräben gekreuzt. Die Bahnstrecke wird hier mit Ingenieurbauwerken (Eisenbahnüberführungen, Durchlässe) über diese hinweggeführt. Für die Dimensionierung der Bahnbrücken und der Gewässerquerschnitte wurden hydraulische Gutachten und umweltfachlichen Beurteilung erstellt.

Im überwiegenden Streckenverlauf orientiert sich die Gradiente der NBS an der Höhe des vorhandenen Geländes, um einen Flächenverbrauch durch höhere Bahndämme zu minimieren. Punktuell muss die Gradiente jedoch ansteigen, um insbesondere die zahlreichen Fließgewässer in ausreichender lichter Höhe zum Wasserspiegel zu überqueren. Hierzu werden

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

entsprechende Brückenbauwerke errichtet, nach deren Überquerung die Gradienten wieder auf Geländeneiveau herabgeführt wird.

Zur Begrenzung der Emissionen werden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen entlang der Strecke vorgesehen.

Aufgrund ungünstiger Untergrundverhältnisse mit hohen Grundwasserständen und nur schwach durchlässigen Bodenschichten, die eine Versickerung von Niederschlagswasser erschweren, erhält die vorgesehene Streckenentwässerung mehrere Regenrückhalteanlagen, über die das gesammelte Niederschlagswasser gedrosselt in die vorhandenen Fließgewässer eingeleitet wird. Wo unter Berücksichtigung einer ausreichend mächtigen Sickerstrecke und unter Berücksichtigung der Untergrundverhältnisse möglich, wird eine Versickerung des Niederschlagswassers entlang der Bahnstrecke als Vorzugslösung favorisiert.

1.2 Ausbau der Rheintalbahn

Die Planungen im Bereich der Ausbaustrecke (DB-Strecke Nr. 4000) umfassen den Ausbau der Bahnanlagen im heutigen Korridor der bestehenden Rheintalbahn, um die Verkehre dort künftig mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h abwickeln zu können. Die Abschnittslänge der ABS im PfA 7.2 beträgt ca. 6,65 km.

Im gesamten Abschnitt ist die Freie Strecke zweigleisig mit einem Gleisabstand von 4,50 m geplant. Im Bereich des Bahnhofs Friesenheim sind außenliegende Bahnhofsgleise ($V_e=100$ km/h) vorgesehen.

Das Vorhaben sieht einen umfangreichen Ausbau und die Neugestaltung des Bf Friesenheim vor.

Das bestehende Empfangsgebäude und das zugehörige Nebengebäude im Bf Friesenheim können aufgrund der neuen Gleislage nicht erhalten bleiben. Die Verbindung der Bahnsteige erfolgt über eine Personenunterführung, die mit Treppen und Rampen erschlossen wird.

Die im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung im Bereich des Bf Friesenheim bereits hergestellten Schallschutzwände werden zurückgebaut und unter

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Berücksichtigung der neu angepassten Gleisanlagen neu errichtet. Darüber hinaus werden auf Grundlage der durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen zusätzliche Schallschutzwände vorgesehen, sollten die zu erreichenden Schutzziele mit den Wänden aus der Lärmsanierung nicht erreicht werden können.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

2 Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.2

Ein Vorhaben der Größenordnung der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel hat vielseitige Berührungspunkte mit unmittelbar Betroffenen, Bürgern, Behörden und sonstigen Dritten.

§ 25 Abs. 3 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) regelt, dass die zuständige Behörde – hier das Eisenbahnbundesamt (EBA) – darauf hinwirkt, dass die Vorhabenträgerin – hier die DB InfraGO AG – die betroffene Öffentlichkeit bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet.

Diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung stellt kein förmliches Verfahren dar und ersetzt ein solches auch nicht. Sie ist von der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des anschließenden Planfeststellungsverfahrens zu unterscheiden.

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Unterlagen und digitalen Angebote mit den maßgeblichen Projektinformationen, insbesondere den Zielen des Vorhabens, seinen voraussichtlichen Auswirkungen und einer allgemeinen Beschreibung des Vorhabens ab dem 27.11.2023 auf der Webseite des Projektes unter www.karlsruhe-basel.de zum Download angeboten. Dadurch konnte die Möglichkeit der Einsichtnahme in alle relevanten Planunterlagen gewährleistet werden. Darüber hinaus bestand für die betroffene Öffentlichkeit und Interessierte die Möglichkeit der Kontaktaufnahme mit der Vorhabenträgerin mittels Kontaktformular oder E-Mail sowie der Besuch virtueller Veranstaltungsräume, mit sechs sogenannten Marktplatzständen, an denen zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten Informationen in Form von Broschüren, Videos, Grafiken etc. zur Verfügung gestellt wurden.

Auch in den Rathäusern lagen die Unterlagen zur Einsicht aus.

Parallel zur Offenlage der Unterlagen und der Bereitstellung des digitalen Informationsangebots, wurden von der Vorhabenträgerin zur Unterrichtung der

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200**

Öffentlichkeit Präsenzveranstaltungen in den zu beteiligenden Gemeinden im Bereich der Planfeststellungsabschnitte PfA 7.2 bis 7.4 abgehalten.

Die Planung im PfA 7.2 wurde durch die Vorhabenträgerin am 30.11.2023 in Friesenheim vorgestellt. Zur Erläuterung der Planung wurden umfangreiche, themenbezogene Präsentationsunterlagen unter Verwendung von Print- und Digitalmedien genutzt. Den teilnehmenden Besucherinnen und Besuchern und den Mitgliedern der Gemeinderäte war es im Zuge der mehrstündigen Veranstaltung möglich, Fragen an das anwesende Projektteam der Vorhabenträgerin zu stellen sowie Anmerkungen und Anregungen zur Planung zu äußern.

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, d.h. insbesondere der dort aufgekommenen Fragen und Anregungen, wird die Vorhabenplanung durch die DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin fertig gestellt. Im Anschluss wird beim Eisenbahn-Bundesamt als der zuständigen Planfeststellungsbehörde, ein Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt.

Dieser Ergebnisbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird für die betroffene Öffentlichkeit im Internet auf der Projektseite veröffentlicht.

Im Planfeststellungsverfahren besteht für diejenigen, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planung zu erheben. Die Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, und anerkannte Vereinigungen sind berechtigt, Stellungnahmen zum Vorhaben abzugeben. Stellungnahmen und Beiträge, die für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert wurden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren einzureichen. Die Beteiligung bei der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt nicht die Beteiligung im Planfeststellungsverfahren.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3 Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind verschiedene Fragestellungen, Anmerkungen, Anregungen und Forderungen an die Vorhabenträgerin zu den Planungen im PfA 7.2 herangetragen worden.

Diese sind auf folgenden Wegen bei der Vorhabenträgerin eingegangen:

- Im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltungen
- Schriftlich formulierte Fragen / Stellungnahmen per E-Mail / Post

Die Fragestellungen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden für das Verfassen dieses Berichts aus Gründen der besseren Übersicht in folgende zehn Themenschwerpunkte untergliedert:

- | | |
|--------------------------|-------------|
| ➤ Verschiedenes | ab Seite 10 |
| ➤ Allgemeines | ab Seite 13 |
| ➤ Bauablauf | ab Seite 13 |
| ➤ Schienenersatzverkehr | ab Seite 16 |
| ➤ Wegeverbindung | ab Seite 21 |
| ➤ Flächeninanspruchnahme | ab Seite 22 |
| ➤ Ingenieurbauwerke | ab Seite 23 |
| ➤ Grundwasser | ab Seite 26 |
| ➤ Gewässer | ab Seite 27 |
| ➤ Schallschutz | ab Seite 28 |

Wir weisen darauf hin, dass die Antworten der Vorhabenträgerin den aktuellen Planungsstand abbilden. Im weiteren Planungsverlauf kann es noch zu Anpassungen der Planung und dementsprechend geänderten Betroffenheiten kommen. Daraus folgt, dass wir konkrete Zusagen zur Lösung einzelner Probleme erst im Planfeststellungsverfahren werden abgeben können.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.1 Themenschwerpunkt VerschiedenesUmsetzung des Deutschlandtaktes

Es wurde allgemein die Notwendigkeit von Fahrgeschwindigkeiten über 200 km/h zur Umsetzung des Deutschlandtakts in Frage gestellt. Dabei wurde bezweifelt, dass die Vorteile solcher Hochgeschwindigkeitsstrecken die Nachteile, wie Lärm, hohe Baukosten, Veränderung des Landschaftsbildes und klimaschädliches Bauen, aufwiegen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Verkürzung der Fahrzeit und die Erreichung der Taktnoten ist für die Vorhabenträgerin von großer Bedeutung für die Akzeptanz und Verbesserung des Verkehrsangebots und eine weitere Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Dies kann nur durch die hierfür zwingend erforderliche Geschwindigkeitserhöhung auf der Gesamtstrecke von Karlsruhe bis Basel erreicht werden. Dieses Vorhabenziel wird mit dem Ausbau der Bestandsstrecke auf 250 km/h erreicht.

Die von den Einwendenden genannten Belange werden in der Planung berücksichtigt. Denn gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG sind alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Deutschlandtakt legt den Fokus auf den Fahrplan und setzt die Mobilitätsanforderungen der Zukunft in den Mittelpunkt der Infrastrukturentwicklung und bildet somit die Basis zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele im Schienenverkehr. Bereits seit der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) im Jahr 2016 ist der Deutschlandtakt als Planungsinstrument für die fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung im Bedarfsplan Schiene gesetzlich verankert. Inzwischen wurde der Deutschlandtakt volkswirtschaftlich positiv bewertet. Mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (BGBl. 2023 I Nr. 409) wurde der Deutschlandtakt

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200**

dahingehend gesetzlich verankert, dass gemäß der Anlage zum BSWAG alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs der Umsetzung des Deutschlandtaktes dienen.

Ausbau der Neubaustrecke

Als Anregung aus der Öffentlichkeit wurde vorgeschlagen, entweder zunächst nur die Güterzugtrassen an der Autobahn zu bauen und die Brückenbauwerke für eine spätere Erweiterung vorzusehen oder die Neubaustrecke jetzt schon auf 4 Gleise auszubauen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Forderung nach einer zweigleisigen, auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h trassierten Neubaustrecke für den Güterverkehr und zwei weiteren autobahnparallelen Gleisen für den schnellen Personenfernverkehr bei unveränderter Aufrechterhaltung der bestehenden Rheintalbahn läuft letztlich auf eine durchgängige „Sechsgleisigkeit“ hinaus. Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine Variante, sondern um ein anderes Projekt, das von den Zielen des Vorhabens der ABS/NBS Karlsruhe – Basel nicht mehr umfasst wird.

Bahnhalt Niederschopfheim

Es wurde gefragt, weshalb in Hohberg-Niederschopfheim kein zusätzlicher Haltepunkt an der Bestandsstrecke geplant ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Bestellung und Beauftragung von Nahverkehrshaltepunkten liegen ausschließlich in der Zuständigkeit des Landes. Ein möglicher Nahverkehrshaltepunkt in Niederschopfheim ist nicht Teil des Projektauftrags von Karlsruhe-Basel, welches ein Projekt des Bundes ist.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Forderung Fahrradboxen am Bahnhof Friesenheim

Es wird Platz für Fahrradboxen im Zuge der Maßnahmen am Bf Friesenheim gefordert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen. Planungen des Bahnhofsumfeldes, wie bspw. die Anordnung von Fahrradabstellanlagen etc. ist i.d.R. Sache der Gemeinden. Ob ggf. Flächen hierfür freigehalten werden können, kann im Weiteren noch abgestimmt werden.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.2 Themenschwerpunkt AllgemeinesPlanung ohne Raumordnungsverfahren

Es wurde mehrmals angemerkt, dass ein zwingend notwendiges Raumordnungsverfahren mit einer formalen Beteiligung von betroffenen Gemarkungsgemeinden und Trägern öffentlicher Belange nicht durchgeführt wurde. Somit wurde dieses Vorgehen als fehlerhaft und einen schwerwiegenden Verfahrensfehler dargestellt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich. Das Regierungspräsidium Freiburg hat der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 22.10.2015 mitgeteilt, dass für das Vorhaben von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden kann, weil die Beurteilung der Raumverträglichkeit des Vorhabens bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist.

Berücksichtigung von Entwicklungsperspektiven

Es wurde angemerkt, dass Entwicklungsperspektiven für die Städte und Gemeinde bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden sollen. Zudem sollen Flächenentwicklungspotenziale allgemein zwischen der Neu- und Ausbaustrecke mitgedacht werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Mit den Trägern öffentlicher Belange werden fortlaufend Abstimmungsgespräche geführt.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.3 Themenschwerpunkt BauablaufInfrastrukturmaßnahmen

Es wird angemerkt, dass aufgrund der bauzeitlichen Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße, die Infrastruktur im Straßenbereich gegeben sein muss. Daher müsse eine enge Abstimmung der Baulastträger der betreffenden Infrastrukturen sowie eine schnelle Realisierung der geplanten Straßenverkehrsobjekte stattfinden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin bestätigt, dass Abstimmungen zwischen den jeweiligen Projektbeteiligten in regelmäßigen Zyklen stattfinden.

Straßenüberführung L118 Sportplatz Kürzell

Es wird gefordert, dass eine Planung ohne Belastung des Sportareals beziehungsweise mit Alternativen zugunsten der Sport-Infrastruktur vorgelegt wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Ein Abstimmungstermin mit der Gemeinde Meißenheim zur L118 an der Neubaustrecke wird folgen.

Auswirkung der Streckensperrung auf den Fernverkehr

Es wurden einige Fragen zur Regelung des Fernverkehrs während der Streckensperrung auf der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel gestellt. Hierbei wurde gefragt, ob und wie der Fernverkehr in dieser Zeit beeinträchtigt wird. Hierbei war die Fragestellung nach einem Schienenersatzverkehr oder einer Umleitung der Züge in Bezug auf deren Gestaltung maßgebend. Zudem wurde nach provisorischen Haltestellen und deren Eigenschaften gefragt.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die genauen Auswirkungen auf den Fahrplan im Jahr 2036 sind aktuell noch nicht abschätzbar. Der Fernverkehr wird ab 2036 über die in Betrieb befindliche Neubaustrecke verkehren.

Grundsätzlich stehen Forderungen zu Interimshalten an der NBS, die während der Umbauzeit der ABS genutzt werden könnten, durch unterschiedliche Aufgabenträger im Raum. Im Rahmen der aktuellen Planungen untersucht die Vorhabenträgerin bereits das Erfordernis, die Lösung der baulichen Anforderungen und auch die Möglichkeiten einer Finanzierung von Interimshaltstellen. Zu einem möglichen, künftigen Schienenersatzverkehrskonzept kann derzeit keine endgültige Aussage getroffen werden.

Bauzeitliche Sperrung L118 Friesenheim

Feststellung, dass die Verbindung in Richtung Schuttern über die L118 für die Bauzeit der SÜ L118 nicht zur Verfügung steht.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die baulichen Maßnahmen an der L118 werden im Kreuzungsbereich der Rtb sowie der BAB A5 durchgeführt. Im Rahmen der Planung werden die möglichen Lagen der Ersatzneubauten gesamtwirtschaftlich betrachtet. Die Planungen der ABS sehen aktuell eine Erneuerung der L118 in der gleichen Lage unter Vollsperrung der L118 vor. In der Planung auf der NBS wird von einem Neubau in Parallellage ausgegangen, sodass der Verkehr zumindest bis zur Fertigstellung der neuen Brücke über den Bestand abgewickelt werden kann. Eine bauzeitliche Vollsperrung der L118 wird allerdings für die Arbeiten am Rampendamm sowie den Umschluss auf die neue Fahrbahn erforderlich.

Sollte die L118 bauzeitlich nicht zur Verfügung stehen, wird der Bauablaufplan der Gesamtbaumaßnahme so ausgerichtet, dass eine Umleitung über ein Nachbarbauwerk sichergestellt ist.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.4 Themenschwerpunkt SchienenersatzverkehrErgänzung zum Ersatzkonzept

Es wurde eine Empfehlung ausgesprochen, die temporären Behelfspunkte entlang der Autobahnparallelen einzurichten und die Nahverkehrszüge mit einem Bus-Schienenersatzverkehr zu verknüpfen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen der aktuellen Planungen untersucht die Vorhabenträgerin bereits das Erfordernis, die Lösung der baulichen Anforderungen und auch die Möglichkeiten einer Finanzierung von Interimshaltestellen. Zu einem möglichen, künftigen Schienenersatzverkehrskonzept kann derzeit keine endgültige Aussage getroffen werden.

Abwicklung Nahverkehr auf NBS

Es wurde gefragt, ob es möglich sei, dass ein Teil des Nahverkehrs auf der Neubaustrecke abgewickelt wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der überregionale Nahverkehr wird während des Ausbaus der Rheintalbahn über die NBS geleitet werden.

Derzeit untersucht die Vorhabenträgerin, ob als Ergänzung und Leistungssteigerung des ohnehin geplanten Schienenersatzverkehrs entlang der NBS zusätzliche Interimshaltepunkte benötigt werden.

Für den Endzustand ist kein planmäßiger Personenverkehr auf der NBS vorgesehen.

Anregungen zum Schienenersatzverkehr (SEV)

Es wird angemerkt, dass mit der planmäßigen Streckensperrung und Schienenersatzverkehr die Bahnnutzung für viele Kunden entlang der Strecke von Offenburg bis Freiburg zu einer unerträglichen Zumutung wird. Es wird vermutet, dass der Pendlerverkehr auf der Straße zunehmen wird und da der

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Schienenersatzverkehr auf dieselbe Straßenstrecke angewiesen ist, komme es zu Verzögerungen auf den Straßen.

Die Breite der Bahnsteige wird als zu schmal kritisiert. Wenn die Ausweichmöglichkeiten aufgrund der durchgehenden Lärmschutzwände noch zusätzlich eingeengt werden und gleichzeitig die Zugangswege reduziert werden, wird vermutet, dass Rangeleien und Personengefährdungen unausweichlich werden. Es wird gewünscht, dass die Bahnsteige so gestaltet sind, dass sie den Sicherheitsanforderungen gerecht werden und den Fahrgästen einen sicheren Aufenthalt ermöglichen. Es wird vorgeschlagen, eine Strecke nur für den Personenfernverkehr entlang der Autobahn zu betreiben.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Zur Überprüfung und Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes erfolgen Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern. Die Dimensionierung des Schienenersatzverkehrs wird im Rahmen der weiteren Planung untersucht.

Die Breite der Bahnsteige wurde unter Berücksichtigung der zu erwartenden Reisendenzahlen ausreichend breit dimensioniert. Einbauten innerhalb oder entlang der Bahnsteige, z.B. Lärmschutzwände, hineinragende Brüstungen von Aufzugsanlagen oder Treppenzugängen, werden bei der Berechnung der erforderlichen Breiten ebenfalls berücksichtigt. Wo erforderlich erfolgt an solchen „Engstellen“ eine entsprechende Aufweitung der Bahnsteigbreite gem. den bewährten Regularien und Vorschriften der DB AG.

Die Herstellung einer Strecke für den Personenfernverkehr entlang der BAB A5 entspricht nicht der Aufgabenstellung unter Berücksichtigung der Projektziele. Es ist vorgesehen, die heutige Rheintalbahn für die Nutzung eines schnellen, schienengebundenen Personenfernverkehr auszubauen und den heute schon bestehenden Streckenkorridor hierfür sinnvoll zu nutzen. Zwei weitere Gleise entlang der Autobahn erzeugen ein nicht erforderliches Überangebot zu den betrieblichen Vorgaben. Die Errichtung und der Betrieb von vier Gleisen entlang der Autobahn ist nicht erforderlich und wäre als rechtlich unzulässige Vorratsplanung nicht genehmigungsfähig.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Überleitstellen und Haltepunkte

Es wurde angemerkt, Überleitstellen einzuplanen.

Zudem wurde angeregt, Haltepunkte in Niederschopfheim und Kippenheim einzuplanen oder baulich vorzubereiten, sodass diese nachträglich eingefügt werden können.

Es wurde gewünscht, die Planung so zu überarbeiten, dass der Nahverkehr auf der Schiene auch im Bauzeitraum erhalten bleibt und es zu keinen längeren Sperrungen kommt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Ein möglicher Nahverkehrshaltepunkt in Niederschopfheim oder Kippenheim ist kein Teil des Projektauftrags Karlsruhe-Basel als Projekt des Bundes. Zu beachten ist, dass die Bestellung und Beauftragung von Nahverkehrshaltepunkten ausschließlich in der Zuständigkeit des Landes liegen.

Im Rahmen der Planung wurden zwei Haupt-Varianten untersucht und der Öffentlichkeit ausführlich vorgestellt. Zum einen das Bauen unter Sperrung der Rheintalbahn mit Umleitung und Ersatzverkehr, zum anderen das Bauen unter Teilbetrieb. In der Abwägung wurde die Variante „Bauen unter Teilbetrieb“ aufgrund der deutlich höheren Kosten und erheblich längeren Bauzeiten durch die Vorhabenträgerin verworfen. Die Variante „Vollsperrung“ wird favorisiert, als Ersatz für den Nahverkehr wird ein leistungsfähiger SEV konzipiert.

Ausbau Interimshaltestelle

Es wurde die Frage gestellt, ob die Überholstelle zu einem Haltepunkt ausgebaut werden könnte. Somit könnte der Aufwand des Schienenersatzverkehrs reduziert werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Im Rahmen der aktuellen Planungen untersucht die Vorhabensträgerin bereits die Möglichkeiten von Interimshaltestellen an der Neubaustrecke. Detaillierte Erläuterungen hierzu finden sich bereits weiter vorne in diesem Dokument.

Weiternutzung der Bestandsstrecke

Es wurden Bedenken geäußert, dass es zu vielen Schwierigkeiten aufgrund der Streckensperrung kommt. Daher wird nach der aktuellen Planung gefragt und ob noch Alternativen zur Diskussion stehen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen der Planung wurden zwei Varianten untersucht. Zum einen das Bauen unter Sperrung der Rheintalbahn mit Umleitung und Ersatzverkehr, zum anderen das Bauen unter Teilbetrieb.

Eine große Herausforderung beim Ausbau der Rheintalbahn ist, ein ausgewogenes Verkehrskonzept während der Arbeiten zu entwickeln. Dabei sollen die Bauzeit und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Bevölkerung so gering wie möglich ausfallen. Während die Bahn auf dem Streckenabschnitt zwischen Hohberg und Kenzingen baut, muss der Zugverkehr umgeleitet werden. Grundsätzliche Voraussetzung für die Ausbaurbeiten ist daher die betriebsbereite autobahnparallele Neubaustrecke. Sie stellt den Betrieb zwischen Offenburg und Riegel sicher, sobald die Rheintalbahn für die Bauarbeiten gesperrt wird.

Bei der ersten Variante und dem Bauen unter Sperrung, wird eine sechsjährige Streckensperrung der Rheintalbahn von 2036 bis Ende 2041 vorgesehen. Infolgedessen würden ab 2036 alle Fern-, Güterzüge und eine Nahverkehrslinie über die Neubaustrecke verkehren. Den lokalen Nahverkehr im Bereich Offenburg– Riegel ersetzen Busse.

Bei der zweiten Variante und der Teilspernung würde ein Streckengleis der Rheintalbahn für den Nahverkehr offenbleiben. Dadurch könnte weiterhin ein Zug pro Stunde und Richtung verkehren. Durch die Teilspernung würde sich die Bauzeit jedoch auf nahezu zehn Jahre von 2036 bis Ende 2045

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

verlängern. In drei verschiedenen Bauphasen würde der Ausbau unter Teilbetrieb umgesetzt. Parallel zum Bau der Neubaustrecke würde mit vorbereitenden Maßnahmen an der Ausbaustrecke begonnen. Im Anschluss würden in zwei Phasen jeweils halbseitig die Streckengleise erneuert und die neuen Überholbereiche hergestellt.

Dauer der Streckensperrung

Es bestand Informationsbedarf zur Streckensperrung. Hierbei stellten sich die Fragen, ab wann und für wie lange die Sperrung erfolgt. Zudem wurde nach einem Zeitplan und den entsprechend betroffenen Streckenabschnitten gefragt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Bau der Neubaustrecke kann voraussichtlich 2029 beginnen. 2036 folgen die Bauarbeiten für die Ausbaustrecke. Mit den Hauptarbeiten an der Bestandsstrecke beginnt die DB erst, wenn die Neubaustrecke entlang der BAB A5 fertiggestellt ist. Die Bahn will die Arbeiten an der Ausbaustrecke gebündelt durchführen. Dafür muss die Rheintalbahn in dem Bereich für sechs Jahre Bauzeit, voraussichtlich ab 2036, gesperrt werden. Fern-, Güter- und einen Teil des Nahverkehrs leitet die DB in diesem Zeitraum über die Neubaustrecke um. Dennoch entsteht eine Lücke im regionalen Schienennetz, da während der Bauzeit insgesamt sechs Bahnhöfe (Friesenheim, Lahr, Orschweier, Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen) nicht mehr bedient werden. Die Vorhabenträgerin möchte daher in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg und den Aufgabenträgern einen leistungsfähigen Ersatzverkehr mit Bussen für den Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel mit entwickeln.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.5 Themenschwerpunkt Wegeverbindung

Anbindung Fuß- und Radweg in Friesenheim

Für die Anbindungen des Fuß- und Radweges an den Bf Friesenheim (Westseite) sowie dessen Anbindung an das bestehende Wegenetz auf der Ostseite der Rheintalbahn werden andere Lösungen gewünscht.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und die Umsetzung des Einwandes wird planerisch geprüft.

Anbindungen Feldwegenetz in Friesenheim

Für die Anbindungen des Feldwegenetzes werden andere Lösungen gewünscht, da die geplanten Verbindungen teilweise nicht mehr erforderlich sind bzw. an anderer Stelle Verbindungen gewünscht werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und die Umsetzung des Einwandes wird planerisch geprüft.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.6 Themenschwerpunkt FlächeninanspruchnahmeFlächenverbrauch

Es wird eine detailgetreue optische Darstellung im angepassten Maßstab gefordert, aus welcher ersichtlich wird, wie viele und welche zusätzlichen Flächenverbräuche im Bereich zwischen der Autobahn und der Neubaustrecke entstehen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen wird eine Übersicht veröffentlicht.

Eigentumsverhältnisse

Es wird vermutet, dass im Bereich der überplanten Fläche der Neubaustrecke entlang der BAB A5 bisher keine Grundstücke im Besitz der DB InfraGO AG vorhanden sind. Infolgedessen wird weiter vermutet, dass es zu einer zeitlichen Verzögerung komme und damit eine Verteuerung des Projektes entstehe.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin hat bereits vereinzelt Flurstücke an der Neubaustrecke erfolgreich erworben und bemüht sich hierum im Vorfeld des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens auch weiterhin, insbesondere um den geplanten Baubeginn nach der Beschlussfassung nicht unnötig zu verzögern.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.7 Themenschwerpunkt IngenieurbauwerkeAnmerkungen zur Ausgestaltung von Ingenieurbauwerken

Es ergaben sich vielfältige Anmerkungen zur Ausgestaltung von Ingenieurbauwerken, bspw. auch im Hinblick auf die Ergänzung von Rad- und Fußwegen an Straßenüberführungen.

Bei der Straßenüberführung (SÜ) Wirtschaftsweg auf der NBS gibt es keine Präferenz der Varianten, jedoch kam hier der Hinweis zum Verkehrsraum, dass es sinnvoll wäre, wenn ein einseitiger Gehweg von mindestens 1,50m Breite angeordnet wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und die Umsetzung des Einwandes wird planerisch geprüft.

Variantenvergleich der Eisenbahnüberführungen

Für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Mittelbach sowie Schutter wurde die Variante 1 – WiB-Brücke - wegen des größeren Lichtraums über dem Gewässer bevorzugt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Sanitärgebäude Naherholungsgebiet Schuttern

Es wurde aus dem Lageplan entnommen, dass die östliche Lärmschutzwand an der Neubaustrecke direkt auf die westliche Gebäudeecke trifft, beziehungsweise press daran vorbeigeführt werden soll. Es wurde angemerkt, dass aus Sicht des Bauamts das Sanitärgebäude abgebrochen und an andere Stelle neu errichtet werden soll.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Die ggfs. erforderliche Neuplanung des Sanitärgebäudes wird im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

Alte PWC-Anlage

Es wurde festgestellt, dass die alte PWC-Anlage abgebrochen und südlich bei km 157,2-158 neu errichtet werden soll. Hierbei wird vermutet, dass Teile der Fläche der alten PWC-Anlage nicht mehr beansprucht werden. Daher kam die Frage auf, ob diese nicht mehr beanspruchten Flächen von der Gemeinde Friesenheim erworben und dem Naherholungsgebiet zugeschlagen werden könnten

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Ein Teil der alten PWC-Anlage wird durch die NBS überbaut und bauzeitlich genutzt. Die Anschlussverwendung des Restteils ist noch unbestimmt.

Neue PWC-Anlage

Es wurde angemerkt, dass die neue PWC-Anlage praktisch ausschließlich auf der Gemarkung Neuried liegt. Die PWC-Anlage wird über eine Betriebszufahrt erschlossen, diese wird an der Straße Bockswinkelhof (alte Landstraße) angeschlossen. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die außer Betrieb genommene „alte Landstraße“ in einem katastrophalen Zustand befindet und nicht mehr befahren werden kann. Der westliche Teil ist bereits zurückgebaut.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Die Planung der Betriebszufahrt und der Anschlüsse ist Gegenstand der Planung.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Fehlender Rad- und Fußweg

Es wurde angemerkt, dass bei der SÜ K5339 Schuttern/Schutterzell sowie bei der SÜ L118 Schuttern/Kürzell jeweils kein Radweg vorgesehen ist. Daher wurde darauf hingewiesen, dass bei beiden Straßenbahnüberführungen ein Rad- und Fußweg ergänzt werden muss.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und die Umsetzung des Einwandes wird planerisch geprüft.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.8 Themenschwerpunkt GrundwasserRisiko für Trinkwasserschutzgebiete

Es wird vorgebracht, dass eine erhebliche hydraulische Beeinträchtigung des Grundwasserleiters zu erwarten beziehungsweise nicht auszuschließen sei. Es wird gefordert, dass die zu erwartenden Auswirkungen der geplanten Maßnahmen für unterschiedliche hydraulische Situation im Vorfeld zu untersuchen sind. Eine modelltechnische flächige Risikobewertung der Trinkwasserschutzgebiete wird gewünscht.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Zuge der Planung werden auch hydrogeologische Untersuchungen durchgeführt, in denen die Auswirkungen des Projektes auf die Grundwassersituation untersucht werden.

Mit den unteren Wasserbehörden erfolgen regelmäßig Abstimmungen zu diversen wasserrechtlichen Themen. Dabei wird auch der Schutz der Trinkwasserschutzgebiete behandelt.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.9 Themenschwerpunkt GewässerAusgestaltung EÜ Friesenheimer Dorfbach

Es wurde gewünscht, dass die Gewässersohle des Friesenheimer Dorfbaches an der Eisenbahnüberführung abgesenkt wird und das auf Abflussquerschnittverringende Einbauten verzichtet wird, um negative Auswirkungen auf die Überflutungssicherheit der Bahnhofstraße auszuschließen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Planung des Bauwerks für die Eisenbahnüberführung Friesenheimer Dorfbach auf der Gemarkung der Gemeinde Friesenheim berücksichtigt maßgeblich den Hochwasserstand und dessen Einfluss auf die Gestaltung und Positionierung der Widerlager. Ziel ist es, den Abflussquerschnitt des Gewässers im Hochwasserfall nicht einzuschränken und die Durchströmung zu gewährleisten. Das geplante Rahmenbauwerk aus Stahlbeton soll die Ausbaustrecke über das Fließgewässer Friesenheimer Dorfbach führen.

Die Ausgestaltung des Querschnittes mit Lage der Wassersohle sowie der Bermen wurde im Rahmen der Umweltplanung festgelegt.

Die endgültige Ausgestaltung des Bauwerks, einschließlich der Form und Farbe sowie der Gestaltung der Kappen und Schalungen, wird in der Ausführungsplanung festgelegt.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

3.10 Themenschwerpunkt SchallschutzErhöhte Lärmbelastigung

Es wurde angemerkt, dass es durch den geplanten Bahnausbau im Planabschnitt 7.2 bis 7.4 zu einer erhöhten Lärmbelastung kommt. Es wird gefordert, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung in der Gesamtbetrachtung mit dem sechsspurigen Ausbau der BAB A5 für alle Betroffenen auszuschließen ist.

Es kamen Fragen bezüglich des Lärmschutzes auf. Dabei wurde gefragt, wie die äußerst hohen Lärmschutzwände sicher gegründet werden sollen. Des Weiteren kam die Frage, weshalb die 2,5 m hohe Lärmschutzwand westlich der Gleise im Bereich Kürzell dorfmittig endet. Zudem wurde die Frage gestellt, warum etwa ab Streckenkilometer 160 bis 162 westlich der Neubausstrecke und der Autobahn keine Lärmschutzwand zu Gunsten Kürzell gestellt wird. Es wird befürchtet, dass aufgrund der Schallreflexion zwischen den Lärmschutzwänden eine zusätzliche Lärmbelastung vor Ort entsteht, insbesondere in den Bereichen, in denen sich die hohen Lärmschutzwände parallel gegenüberstehen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen werden schalltechnische Untersuchungen unter anderem in Form von Gesamtlärmbetrachtungen durchgeführt. Die Berücksichtigung eines geplanten sechsspurigen Ausbaus der BAB A5 ist derzeit weder möglich noch erforderlich, auch da für dieses Vorhaben keine konkrete, verfestigte Planung vorliegt. Der Gesamtlärm mit dem möglichen sechsspurigen Ausbau der BAB A5 müsste, soweit relevant, im späteren Genehmigungsverfahren für den Autobahnausbau berücksichtigt werden; mögliche durch den sechsspurigen Ausbau hervorgerufene Konflikte müssten im dortigen Verfahren durch geeignete Maßnahmen gelöst werden.

Lage, Art und Ausbildung der schalltechnisch erforderlichen Maßnahmen basieren auf den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen und Gutachten. Hierin werden alle erforderlichen Anforderungen und Schutzziele

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

berücksichtigt. Alle Wände werden inklusive ihrer Gründungen statisch untersucht und dimensioniert, die Planungen werden ebenfalls durch unabhängige Dritte (Prüfstatiker) geprüft und bestätigt.

Zerstörtes Landschaftsbild durch Lärmschutzwände

Es wird für die Lärmschutzwände eine detailgetreue optische Darstellung im angepassten Maßstab gefordert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

In den Begleitdokumenten der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind verschiedene Darstellungsformate vorhanden.

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

4 Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 7.2 konnte aus Sicht der Vorhabenträgerin das Verständnis in der Öffentlichkeit für die geplante bauliche Maßnahme maßgeblich gefördert werden. Durch den Dialog mit den Betroffenen und durch das Informieren der am Vorhaben Interessierten wurde mehr Klarheit über das Projekt selbst und dessen Auswirkungen erzielt. Gleichzeitig wurde die Planung bezüglich der vorgebrachten Anregungen nochmals geprüft; dies führte insbesondere zu folgenden Ergebnissen:

- Gespräche mit den Gemeinden wurden intensiviert und die Belange, auch mit Drittprojekten, (erneut) abgeglichen
- Hinweise in Bezug auf vorgebrachte Ausgleichsmaßnahmen werden im Zuge der Ausarbeitung der Unterlagen geprüft
- Kontaktaufnahme mit einzelnen Betroffenen zur weiteren Abstimmung von diversen Sachverhalten wurde als erforderlich erkannt

Zusammenfassend konnte für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung aus Sicht der Vorhabenträgerin ein positives Fazit gezogen werden. Es wurde insgesamt eine hohe Beteiligung in der Präsenzveranstaltung vor Ort erreicht. Auch in den digitalen Räumlichkeiten und auf der Projekt-Website setzten sich eine erhebliche Anzahl an Interessierten mit den Projektmaßnahmen auseinander.

Aus Sicht der Vorhabenträgerin kann das Beteiligungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt 7.2 insgesamt als Erfolg gewertet werden. Auch aus der Bürgerschaft, den beteiligten Verwaltungen sowie den Bürgerinitiativen wurde demgegenüber ein positives Feedback geäußert.

Abschließend wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsunterlagen unter Berücksichtigung des Ergebnisses der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgearbeitet werden. Im Anschluss wird bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde – dem Eisenbahn-Bundesamt – ein Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. Im Zuge dieses

Planfeststellungsabschnitt 7.2 Hohberg – Friesenheim (ABS und NBS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 154,000 – 160,130

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 154,550 – 161,200

Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planungen zu erheben. Stellungnahmen und Beiträge, die im Stadium der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert wurden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren einzureichen. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt dies nicht.