
Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel



Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)



**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 7.3

Bau-km 160,130 – 173,174 (Strecke 4280)

161,200 – 172,100 (Strecke 4000)

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

**DB InfraGO AG
Großprojekt Karlsruhe-Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe**

**Ingenieurgemeinschaft
Karlsruhe-Basel PfA 7.2-7.4
c/o Schüßler-Plan Ing.GmbH
Glücksteinallee 7
68163 Mannheim**

Karlsruhe, Oktober 2024

Mannheim, im Oktober 2024

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe – Basel – PfA 7.3	3
1.1	Neubaustrecke / Autobahnparallele	3
1.2	Ausbau der Rheintalbahn	5
2	Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.3	8
3	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	10
3.1	Themenschwerpunkt Verschiedenes	11
3.2	Themenschwerpunkt Allgemeines	13
3.3	Themenschwerpunkt Bauablauf	18
3.4	Themenschwerpunkt Schienenersatzverkehr	20
3.5	Themenschwerpunkt Wegeverbindung	25
3.6	Themenschwerpunkt Flächeninanspruchnahme	26
3.7	Themenschwerpunkt Ingenieurbauwerke	27
3.8	Themenschwerpunkt Grundwasser	28
3.9	Themenschwerpunkt Schallschutz	29
3.10	Themenschwerpunkt Umwelt	31
4	Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	32

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

1 Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe – Basel – PfA 7.3

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) 7.3, der nördlich von Hugsweier bzw. Lahr an der Gemarkungsgrenze Gemeinde Friesenheim / Stadt Lahr beginnt und südlich von Orschweier bzw. Kappel-Grafenhausen an der Gemarkungsgrenze Stadt Mahlberg / Stadt Ettenheim endet.

Der PfA 7.3 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 7.3 liegen die Abschnitte PfA 7.1 und PfA 7.2, südlich davon liegt der 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 7.3 sieht die Herstellung einer zweigleisigen elektrifizierten Güterzugstrecke mit einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h in Parallellage zur Autobahn BAB 5 vor. Die Abschnittslänge beträgt hier ca. 13,04 km. Auf der NBS ist grundsätzlich keine Abwicklung eines regulären Personenverkehrs vorgesehen, die

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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. Das Abstandsmaß wird im Bereich der Anschlussstellen (AS) Lahr und Ettenheim aufgrund der Ein- und Ausfahrtsrampen der BAB5 vergrößert. Zwischen der AS Ettenheim und der Grenze PfA 7.3/7.4 wird das Abstandsmaß aufgrund der hier nah an die BAB 5 heranreichenden Gewerbebebauung auf ca. 9,00 m reduziert.

Auf Höhe des Flugplatzes Lahr ist die Herstellung einer Überholstelle geplant. Hierzu werden neben den Streckengleisen zwei Überholgleise errichtet. Diese werden u.a. aufgrund entfallender Gleiskapazitäten im Güterbahnhof Offenburg im PfA 7.1 erforderlich, die wg. des Neubaus des Offenburger Tunnels aufgegeben werden müssen.

Durch die geplante Trassenführung werden Straßenbrücken der BAB 5 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 5.

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

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

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

entsprechende Brückenbauwerke errichtet, nach deren Überquerung die Gradienten wieder auf Geländehöhe herabgeführt werden. 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 7.3 beträgt ca. 10,9 km.

Bis ca. ABS-km 170,520 (südlich der Straßenüberführung (SÜ) Schmiedeweg) ist die Freie Strecke zweigleisig geplant. Weiter südlich wird die Rheintalbahn viergleisig ausgebaut, hierzu kommen zwei zusätzliche Nahverkehrsgleise ($V_e=160$ km/h) jeweils östlich und westlich der Fernverkehrsgleise zu liegen. Der viergleisige Abschnitt setzt sich anschließend in den PfA 7.4 fort.

PfA-Grenze 7.2/7.3 bis Beginn viergleisiger Streckenabschnitt

Bis zum viergleisigen Streckenabschnitt beträgt der Abstand zwischen den zwei Gleisen zwischen Friesenheim und dem Bahnhof (Bf) Lahr 4,50 m.

Aufgrund der Geschwindigkeiten in den durchgängigen, in Mittellage befindlichen Fernverkehrsgleisen, werden die Bahnsteige im Bf Lahr nicht mehr an den durchgehenden Streckengleisen angeordnet. Hier wird die Herstellung

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

von zwei weiteren, außenliegenden Bahnhofsgleisen ($V_e=100$ km/h) vorgesehen.

Das Vorhaben sieht einen umfangreichen Ausbau und die Neugestaltung des Bf Lahr vor. Die kompletten Gleisanlagen des Bahnhofs inklusive aller Durchfahrts- Bahnsteig-, Güterzugüberhol- und Abstellgleise werden vollständig zurückgebaut und nach der durchgeführten Planung neu angeordnet und errichtet.

Das bestehende Empfangsgebäude im Bf Lahr bleibt erhalten. Die Verbindung der Bahnsteige erfolgt über eine Personenüberführung, die mit Treppen und Aufzuanlagen erschlossen wird.

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

Viergleisiger Streckenquerschnitt

Der Streckenquerschnitt der Rheintalbahn wird nördlich von Orschweier beginnend zukünftig als viergleisiger Abschnitt ausgebaut. Aufgrund baulicher Zwangspunkte in der Nachbarschaft der Bahnstrecke bleibt das heutige, östliche Streckengleis der Rheintalbahn in seiner Lage nahezu unverändert; hiervon ausgehend wird der neue Streckenquerschnitt in Richtung Westen aufgebaut.

Der Gleisabstand zwischen den beiden östlichen und westlichen Gleisen beträgt jeweils 4,50 m. Die Gleispaare setzen sich aus einem außenliegenden Nahverkehrsgleis und dem innenliegenden Fernverkehrsgleis zusammen. Der Gleisabstand in Mittellage zwischen den beiden Fernverkehrsgleisen beträgt aufgrund der geforderten Mittelmastgasse der Oberleitungsanlage 8,60 m.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100**

Durch den viergleisigen Ausbau ist der Haltepunkt Orschweier betroffen. Die Bahnsteige werden dort an den neuen Nahverkehrsgleisen ausgerichtet. Das bestehende Empfangsgebäude bleibt erhalten. Um eine volle Bahnsteigbreite von 2,75 m auf Höhe des Empfangsgebäude herstellen zu können, wird allerdings ein Abriss des Vorbaus erforderlich. Die Verbindung der Bahnsteige erfolgt über eine Personenunterführung, die mit Treppen und Rampen erschlossen wird.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

2 Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.3

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

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100**

Die Planung im PfA 7.3 wurde durch die Vorhabenträgerin am 02.12.2023 in Lahr-Sulz 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 aufgetretenen 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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 7.3 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 11 |
| ➤ Allgemeines | ab Seite 13 |
| ➤ Bauablauf | ab Seite 18 |
| ➤ Schienenersatzverkehr | ab Seite 20 |
| ➤ Wegeverbindung | ab Seite 25 |
| ➤ Flächeninanspruchnahme | ab Seite 26 |
| ➤ Ingenieurbauwerke | ab Seite 27 |
| ➤ Grundwasser | ab Seite 28 |
| ➤ Schallschutz | ab Seite 29 |
| ➤ Umwelt | ab Seite 31 |

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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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.

Haltepunkt Lahr

Es wurde angesichts der statischen Wachstumsprognose der Stadt Lahr und der touristischen Entwicklung der Region davon ausgegangen, dass der Bedarf an Fernverkehrshalten steigen werde.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Lahr bleibt auch in Zukunft Haltepunkt für den SPNV und für einzelne Züge des SPFV in Tagesrandlagen. Durch die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von heute 160 km/h auf zukünftig 250 km/h dürfen sich Bahnsteigkanten nicht an den durchgehenden Hauptgleisen befinden. Demzufolge wird in beiden Richtungen je ein zusätzliches Hauptgleis mit Bahnsteigkante errichtet. Zusätzlich wird westlich der durchgehenden Streckengleise ein zusätzliches Güterzugüberholgleis geplant.

Haltepunkt Lahr

Zusätzlich wurden folgende Punkte aufgezählt, welche bei dem Umbau der Verkehrsstation Lahr berücksichtigt werden sollten:

- Kurze Wege zwischen ZOB und Bahnsteigen
- Barrierefreie Zugänge
- Zusätzlicher Bahnhofszugang Ost mit durchgehender Unterführung in Richtung P+R-Anlage, welcher den Radverkehr ermöglicht
- Bahnsteiglängen, die die bestehenden Fernverkehrshalte sichern
- Zusätzliche Fernverkehrshalte mit längeren Zuggarnituren
- Bahnsteigkonfiguration, die eine Anbindung an die Ortenau-S-Bahn mit Wendemöglichkeit in Lahr ermöglicht
- Provisorischer Haltepunkt an der NBS, um Anbindung an den temporär umgeleiteten Nah- und Fernverkehr aufrechtzuerhalten

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Bezüglich des geplanten Ausbaus des Bahnhofs Lahr und einer möglichen Berücksichtigung tangierender Projekte und kommunaler Interessen finden bereits separate Abstimmungen statt. Barrierefreie Zugänge und ausreichende Bahnsteiglängen von 245m, die den Halt von Fernverkehrszügen ermöglichen, werden in der Planung berücksichtigt.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

Gegenüber dem heutigen Bestand werden die Lage der Bahnsteige und die hieran anschließenden Zuwegungen und Querungen optimiert. Eine im Querschnitt größere Personenunterführung mit angeschlossenen Treppen- und Aufzugsanlagen werden in günstigerer Lage mittig zu den neuen Bahnsteigen südlich des heutigen Empfangsgebäudes angeordnet. Hierdurch entsteht eine gleichmäßige Verteilung der Reisendenströme und günstigere Ausnutzung der gesamten Bahnsteiganlage. Der heutige Zugang nördlich des Empfangsgebäudes mit Übergang mit ZOB bleibt am Hausbahnsteig ebenfalls erhalten und wird an die neuen Begebenheiten angepasst.

Grundsätzlich bestehen 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 Interimshaltestellen. Eine Bestätigung zur Realisierung kann jedoch nur nach Überprüfung aller Anforderungen und Sachverhalte nach planerischer Erwägung unter Berücksichtigung der Vorgaben und Regularien des §18 AEG (Allgemeines Eisenbahn-Gesetz) erfolgen.

Tank- und Rastanlage Mahlberg-Ost

Es wurde von der Öffentlichkeit kritisiert, dass die von der Stadt Mahlberg auf eigene Kosten erstellte Machbarkeitsstudie bezüglich der Durchführung der Gleise zwischen der Fahrbahn der BAB A5 und der Tank- und Rastanlage Mahlberg-Ost nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Es wurde angemerkt, dass die LKW-Stellplätze ohne Rücksicht auf die Machbarkeitsstudie errichtet wurden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen, jedoch ist zu nennen, dass sich die Tank- und Rastanlage nicht im Eigentum der Bahn befindet. Daher ist DB InfraGO auch nicht verantwortlich für die auf dem Gelände der

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

Tank- und Rastanlage durch Dritte veranlasste Bautätigkeiten oder einer Erhöhung der Stellplatzkapazitäten.

Die Überlegung der Stadt Mahlberg auf Verlegung der Tank- und Rastanlage sind derzeit noch nicht finalisiert und die Überlegungen der Straßenbauverwaltung bzw. der Autobahn GmbH noch nicht geteilt. Daher wird die Variante mit der Umfahrung der bestehenden Tank- und Rastanlage bevorzugt. Diese Variante weist zwar den größten Flächenverbrauch auf, hat aber keine Auswirkung an bestehende Tank- und Rastanlagen und verursacht während der Bauzeit keine Beeinträchtigung des Verkehrs und der Zugänglichkeit der Tank- und Rastanlage von der Autobahn aus. Daher wurde durch die Vorhabenträgerin die Variante einer Durchfahrung der Tank- und Rastanlage in der eigenen Variantenuntersuchung verworfen und nicht weiter im Detail geplant.

Es wird durch die Öffentlichkeit hinterfragt, ob sich die notwendige Sanierung der Tank- und Rastanlage Mahlberg-Ost überhaupt lohnt oder nicht eher ein Neubau mit neuer Konzeption sinnvoll wäre. Des Weiteren stelle sich in Anbetracht des großen Angebots an Tankstellen an der Anschlussstelle der A5 Ettenheim/Mahlberg/Kappel-Grafenhausen die Frage, ob diese Tank- und Rastanlage überhaupt aufrechterhalten werden müsste.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, jedoch befindet sich die Tank- und Rastanlage nicht im Eigentum der Bahn.

Eine Sanierung der Tank- und Rastanlage Mahlberg Ost ist nicht Teil des Vorhabens PfA 7.3; d.h. diese ist auch keine notwendige Folgemaßnahme, es handelt sich um ein Vorhaben eines anderen Vorhabenträgers, auf dessen Handeln die DB InfraGO keinen Einfluss hat.

Es wird angemerkt, dass die geplante Brücke, welche die Zufahrbarkeit und Erreichung der Tank- und Rastanlage Mahlberg-Ost gewährleistet, nicht von der Stadt Mahlberg benötigt werde, da es sich lediglich um eine Zufahrt handle, welche nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben sei.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Einwendung, dass die geplante Brücke, um die Zufahrbarkeit und Erreichbarkeit der Tank- und Rastanlage Mahlberg-Ost zu gewährleisten, von der Stadt Mahlberg nicht benötigt werde, wird zur Kenntnis genommen. Die Erfordernis und Ausgestaltung der Zufahrten zur Tank- und Rastanlage werden durch die Vorhabenträgerin mit den Betreibern der Anlage und ggf. auch den örtlichen Polizei- und Rettungskräften abgestimmt.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

3.3 Themenschwerpunkt BauablaufInfrastrukturmaßnahmen

Es wird angemerkt, dass aufgrund der 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.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100**

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.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 BAB5 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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

Im Rahmen der aktuellen Planungen untersucht die Vorhabensträgerin bereits die Möglichkeiten von Interimshaltstellen 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 Ausbuarbeiten 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 bleibt ein Streckengleis der Rheintalbahn für den Nahverkehr offen. 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 verlängern.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

3.5 Themenschwerpunkt WegeverbindungRadweg

Es wurde gewünscht, dass der Radweg entlang des Dammfußes der L103 an der Ostseite der Ausbaustrecke erhalten bleibt, da er eine wichtige Radverbindung zum Bahnhof Orschweier darstelle. Aktuell ist dieser Bereich in den Plänen als „Wirtschaftsweg“ dargestellt.

Zudem wurde angemerkt, dass der Radweg entlang der L103 an der ABS entgegen den Plänen bereits weiter westlich an den Radweg am Dammfuß angebunden werden kann. Dies solle in der Planung berücksichtigt werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

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

Anschlussstelle Ettenheim

Es wurde angemerkt, dass an der Anschlussstelle Ettenheim auf der Ostseite eine Zufahrt von Süden auf den innenliegenden Acker dargestellt ist, jedoch die weitere Verbindung zum öffentlichen Straßennetz fehle und zu ergänzen sei.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Planung zu den Autobahn-Anschlussstellen befindet sich derzeit in der Überarbeitung.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 5 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 hier im Vorfeld des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens auch weiterhin, insbesondere um den geplanten Baubeginn nach der Beschlussfassung nicht unnötig zu verzögern.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

3.7 Themenschwerpunkt Ingenieurbauwerke

Überbauung von Regenrückhaltebecken

Es wurde angemerkt, dass im Bereich des interkommunalen Gewerbegebiets DYNA5 die beiden neuen Brücken über die Ausbaustrecke und Neubaustrecke auf den Regenrückhaltebecken des Gebiets liegen. Dabei wird etwa die Hälfte des Volumens im Westen und ein Teil im Osten überbaut. Es wird gewünscht, dass hierfür von der Bahn Ersatz zu schaffen ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

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

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

3.9 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 5 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 stellte sich die Frage, warum etwa ab Streckenkilometer 160 bis 162 westlich der Neubaustrecke 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 Gesamtlärbetrachtungen 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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

3.10 Themenschwerpunkt UmweltÖkokonto Ettenheim

Es wurde angemerkt, dass die Stadt Ettenheim schon lange Jahre ein Ökokonto betreibt. Einige Flächen liegen auch im Bereich der Ausbaustrecke und der Neubaustrecke. Bei einer Überplanung der Flächen wurde gewünscht, dass die Bahn einen geeigneten Ersatz schafft.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Ein Ersatz für in Anspruch genommene Ökokontoflächen der Stadt Ettenheim wird im Rahmen der Umweltplanung berücksichtigt.

Freiflächenphotovoltaikanlage

Es wird gefordert, dass für die geplante 21 Hektar große Freiflächenphotovoltaikanlage auf dem Flughafenareal Lahr, die lokalklimatischen Verhältnisse durch geländeklimatologische Erhebungen zu erkunden und die Auswirkungen auf die Ortslage wie auch Landwirtschaft darzustellen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Stadt Lahr wird bezüglich der geplanten 21 Hektar großen Freiflächenphotovoltaikanlage auf dem Flughafenareal kontaktiert, um mögliche Konflikte zu den bahneigenen Planungen abzu prüfen und zu identifizieren.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich um ein Vorhaben eines anderen Vorhabenträgers handelt, auf dessen Handeln die DB InfraGO keinen Einfluss hat. Etwaige Kritik wäre unmittelbar an den anderen Vorhabenträger zu richten.

Planfeststellungsabschnitt 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

4 Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 7.3 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 7.3 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 7.3 Lahr – Mahlberg (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 160,130 – 173,174

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 161,200 – 172,100

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.