
Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel



Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (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: 4000/4315/4280 ABS/NBS Karlsruhe – Basel

Planungsabschnitt: Planfeststellungsabschnitt 7.4

Bau-km 171,714 – 183,500 (Strecke 4280)

172,100 – 182,120 (Strecken 4000/4315)

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

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

**Sweco GmbH
Stephanienstraße 57
76133 Karlsruhe**

Karlsruhe, im Oktober 2024

Karlsruhe, im Oktober 2024

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe – Basel – PfA 7.4	3
1.1	Neubaustrecke / Autobahnparallele	4
1.2	Ausbau der Rheintalbahn	6
2	Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.4	9
3	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	11
3.1	Themenschwerpunkt Verschiedenes	12
3.2	Themenschwerpunkt Allgemeines	21
3.3	Themenschwerpunkt Bauablauf	26
3.4	Themenschwerpunkt Schienenersatzverkehr (SEV)	30
3.5	Themenschwerpunkt Wegeverbindung	32
3.6	Themenschwerpunkt Flächeninanspruchnahme	34
3.7	Themenschwerpunkt Grundwasser	36
3.8	Themenschwerpunkt Gewässer	37
3.9	Themenschwerpunkt Schallschutz	38
3.10	Themenschwerpunkt Umwelt	42
4	Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	43

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

1 Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe – Basel – PfA 7.4

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) 7.4, der an der Gemarkungsgrenze Mahlberg / Ettenheim (ABS) bzw. Kappel-Grafenhausen / Ettenheim (NBS) beginnt und südlich von Kenzingen an der Gemarkungsgrenze Kenzingen / Riegel (ABS) bzw. in NBS-km 183,500 nördlich der Elz auf der Gemarkung Riegel endet.

Der PfA 7.4 beinhaltet zum einen die autobahnparallele Neubaustrecke entlang der Autobahn des Bundes (BAB) 5 (Strecke 4280). Zum anderen enthält er den viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn (zweigleisige Hochgeschwindigkeitsverkehrsstrecke 4000, zweigleisige Nahverkehrsstrecke 4315) im gleichen Abschnitt, um die Verkehre dort künftig mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h abwickeln zu können und den schnellen Fernverkehr ohne planmäßige Halte im Abschnitt vom langsameren Nahverkehr mit drei Halten im Abschnitt zu entmischen. Nördlich des Planfeststellungsabschnitts PfA 7.4 liegen die Abschnitte PfA 7.1 bis PfA 7.3 des Streckenabschnitts (StA) 7, südlich davon liegt der PfA 8.0 des StA 8A, für die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eigenständige Veranstaltungen durchgeführt und Ergebnisunterlagen erstellt worden sind.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

1.1 Neubaustrecke / Autobahnparallele

Die Baumaßnahme zur Neubaustrecke (NBS) im PfA 7.4 sieht die Herstellung einer zweigleisigen elektrifizierten Güterzugstrecke mit einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h in Parallellage zur Autobahn BAB A5 vor. Die Abschnittslänge beträgt hier ca. 11,8 km. Auf der NBS ist grundsätzlich keine Abwicklung eines regulären Personenverkehrs vorgesehen. Die Strecke wird allerdings während des Ausbaus der Rheintalbahn (Rtb) als Umleitungsstrecke auch durch den Personenfernverkehr und den Personennahverkehr 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. Dabei wird ein vorgesehener späterer Ausbau der BAB A5 auf sechs Fahrspuren bereits berücksichtigt. Das Abstandsmaß wird im Bereich der Anschlussstellen (AS) Rust und Herbolzheim aufgrund der Ein- und Ausfahrtsrampen der BAB A5 vergrößert. Weiter wird zwischen den AS Rust und Herbolzheim das Abstandsmaß auf mindestens 15,35 m vergrößert, um im Zuge des angedachten sechsstreifigen BAB-Ausbaus optional einen durchgängigen Verknüpfungsfahrstreifen zwischen den beiden AS anordnen zu können. Zwischen der AS Ettenheim im PfA 7.3 und der Grenze PfA 7.3/7.4 wird das Abstandsmaß aufgrund der hier nah an die BAB A5 heranreichenden Gewerbebebauung auf ca. 9,00 m reduziert. Im PfA 7.4 wird der Abstand dann bis zum Überholbahnhof (Übf) Rust wieder aufgeweitet.

Zwischen Wirtschaftsweg (WW) Grafenhausen und AS Rust ist die Herstellung eines Überholbahnhofs 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. Weiter werden im Übf zwei Abstellgleise vorgesehen. Das östliche Abstellgleis kann auch für den Umschlag von Straßenfahrzeugen auf Schienenfahrzeugen

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**

im Rahmen von Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen der Strecke genutzt werden. Der Übf Rust ist als reiner Betriebsbahnhof konzipiert, der die Änderung der Reihenfolge der Züge auf der Strecke ermöglicht. Planmäßige Halte von Zügen des Personenverkehrs sind im Übf Rust nicht vorgesehen. Entsprechend sind dort auch keine Bahnsteige vorgesehen.

Zwischen Ettenbach und WW Grafenhausen auf der Gemarkung Grafenhausen sowie zwischen Fillinggraben und WW Obholz auf der Gemarkung Herbolzheim werden Überleitstellen (ÜSt) vorgesehen.

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 sechsstreifigen Ausbau der BAB A5.

Durch die neue Bahntrasse werden mehrere Fließgewässer 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 Beurteilungen erstellt.

Im überwiegenden Streckenverlauf orientiert sich die NBS an der Höhe des Bestandsgeländes, um eine Flächeninanspruchnahme durch höhere Bahndämme zu minimieren. Dabei wurde die Gradienten so gewählt, dass die Strecke leicht zu entwässern ist sowie ausreichende Abstände zu Grundwasserständen sowie Hochwasserständen querender Gewässer und angrenzender Überflutungsflächen einhält. Im Bereich der AS Rust wurde die Gradienten unter das Bestandsgelände abgesenkt, um die K5349 ohne Anpassung der Straßengradienten querend zu können und die erst 2020 in Betrieb genommenen Überführungsbauwerke (ÜF) der K5349 über die BAB A5 erhalten zu können.

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

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Das im Trassenbereich anfallende Oberflächenwasser wird überwiegend über die Bahnböschung in Bahngräben abgeleitet und dort versickert bzw. über diese zentralen Versickerungsanlagen zugeleitet. Auch im Geländestreifen zwischen NBS und BAB A5 wird das im Bereich der NBS und im Bereich der Richtungsfahrbahn Karlsruhe-Basel der BAB A5 anfallende Oberflächenwasser bevorzugt versickert. Wo eine flächige oder linienförmige Versickerung aus geologischen und/oder hydrogeologischen Gründen oder anderen Gründen nicht möglich ist, wird das Wasser getrennt nach Ursprung gefasst und zu einer Vorflut abgeleitet. Als Vorfluten werden bevorzugt Versickerbecken verwendet.

1.2 Ausbau der Rheintalbahn

Die Planungen im Bereich der Strecken 4000 / 4315 (ABS / Rheintalbahn) umfassen den viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn, um die Verkehre dort künftig mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h abwickeln zu können und den schnellen Personenfernverkehr vom langsameren Personennahverkehr zu entmischen. Die Abschnittslänge der ABS im PfA 7.4 beträgt ca. 10,020 km. Die ABS besteht im PfA 7.4 im Endzustand aus der zweigleisigen Strecke 4000, die auf Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h ausgelegt wird und deren Gleise mittig im ABS-Querschnitt angeordnet werden, sowie aus der zweigleisigen Strecke 4315, die auf Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgelegt wird und deren Gleise jeweils außen im ABS-Querschnitt angeordnet werden. Im PfA 7.4 sind an der ABS insgesamt drei Personenverkehrshalte in Ringsheim, in Herbolzheim und in Kenzingen vorgesehen.

Sämtliche in den Ortslagen Ringsheim, Herbolzheim und Kenzingen vorhandenen Schallschutzwände werden rückgebaut und durch neue Wände ersetzt. Wo erforderlich werden auch zusätzliche Schallschutzwände zwischen den Gleisen und sowie auf der Westseite der Trasse vorgesehen.

Der Streckenquerschnitt der Rheintalbahn wird nördlich von Orschweier im PfA 7.3 beginnend bis unmittelbar nördlich der Elz im PfA 8.0 zukünftig als viergleisiger Abschnitt ausgebaut. Aufgrund baulicher Zwangspunkte in der Nachbarschaft der Bahnstrecke bleibt das heutige, östliche Streckengleis der

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**

Rheintalbahn in seiner Lage nahezu unverändert. Hiervon ausgehend wird der neue Streckenquerschnitt in Richtung Westen aufgebaut.

Der Gleisabstand der zweigleisigen Strecke 4000 beträgt 8,60 m. Dadurch steht zwischen den Gleisen neben erforderlichen Sicherheitsräumen auch ein Ausrüstungsraum von 1,0 m Breite für die Anordnung von Oberleitungsmasten, Schallschutzwänden oder Brückenpfeilern zur Verfügung. Der Abstand der Gleise der Strecke 4315 zu den Gleisen der Strecke 4000 beträgt min. 4,50 m.

Durch den viergleisigen Ausbau sind alle 3 Haltepunkte im Abschnitt betroffen. Sie werden grundlegend erneuert und teilweise in neue Lagen verschoben.

Der Haltepunkt (Hp) Ringsheim-Europapark erhält zwei Außenbahnsteige an den Gleisen der Strecke 4315. Er wird in neuer Lage nördlich der Hauptstraße angeordnet und auf Veranstaltungsverkehr ausgelegt, um auch den Reisendenverkehr zum/vom Europapark aufnehmen zu können. Die Bahnsteige werden mit einer Länge von 245 m ausgeführt, um auch den Halt von Fernverkehrszügen zu ermöglichen. Die Bahnsteige werden durch eine Personenunterführung (PU) mit Treppenanlagen und barrierefreien Rampen miteinander verbunden. Die Bestandsunterführung wird rückgebaut. Der Haltepunkt erhält auf der Westseite eine Bushaltestelle sowie auf der Ostseite im Bereich der Kahlenberghalle P&R-Stellplätze.

Im Bahnhof (Bf) Herbolzheim werden das im Bestand vorhandene Überholgleis sowie die Überleitverbindungen ersatzlos rückgebaut. Ebenso werden das Empfangsgebäude und die ehemalige Güterabfertigung rückgebaut. Das Industriegleis der Stadt Herbolzheim wird an das Gegengleis der Strecke 4315 ungefähr in Bestandslage wieder angeschlossen. Zusätzlich erhält das Industriegleis einen weiteren Anschluss an das Gegengleis der Strecke 4315 unmittelbar südlich von Ringsheim. Weiter erhält der Bf Herbolzheim zwei Außenbahnsteige ungefähr in Bestandslage an den Gleisen der Strecke 4315. Die Bahnsteige werden mit einer Länge von 210 m ausgeführt und durch eine Personenunterführung (PU) mit Treppenanlagen und barrierefreien Rampen miteinander verbunden. Die Bestandsunterführung

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**

wird rückgebaut. Der Haltepunkt erhält auf der Westseite eine Bushaltestelle sowie P&R-Stellplätze.

Im Bf Kenzingen werden das im Bestand vorhandene Überholgleis sowie sämtliche Überleitverbindungen ersatzlos rückgebaut. Ebenso wird die ehemalige Güterabfertigung rückgebaut. Weiter erhält der Bf Kenzingen zwei Außenbahnsteige an den Gleisen der Strecke 4315. Die neuen Bahnsteige werden mit Längen von jeweils 210 m ausgeführt und nördlich des Bestands angeordnet, um Konflikte mit der Fassade des denkmalgeschützten Empfangsgebäudes zu vermeiden. Die Bahnsteige werden durch eine Personenunterführung (PU) mit Treppenanlagen und barrierefreien Rampen miteinander verbunden. Die Bestandsunterführung wird zur Geh-/Radwegunterführung ohne Anbindung an die Bahnsteige umgebaut. Die auf der Ostseite vorhandene Bushaltestelle wird erhalten. Die auf der Westseite vorhandene P&R-Anlage wird an den Hp angebunden.

Das im Bereich der innenliegenden Fernverkehrsgleise anfallende Oberflächenwasser wird mittels Tiefenentwässerungen gefasst und dann einer geeigneten Vorflut zugeleitet. Das im Bereich der äußeren Nahverkehrsgleise anfallende Oberflächenwasser wird überwiegend über die Bahnböschung in Bahngräben abgeleitet und dort versickert bzw. über diese der Vorflut zugeleitet. Als Vorfluten werden bevorzugt Versickerbecken verwendet. Wo eine Versickerung aus geologischen und/oder hydrogeologischen Gründen oder anderen Gründen nicht möglich ist, wird das Wasser in natürliche Gewässer oder in kommunale Abwassersysteme abgeleitet.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

2 Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.4

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 entsprechenden Rathäusern lagen die Unterlagen zur Einsicht aus.

Parallel zur Offenlage der Unterlagen und der Bereitstellung der digitalen Informationsangebote, 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 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**

Die Planung im PfA 7.4 wurde durch die Vorhabenträgerin am 28.11.2023 in Kenzingen 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 werden. 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 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

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 7.4 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 elf Themenschwerpunkte untergliedert:

- | | |
|--------------------------|-------------|
| ➤ Verschiedenes | ab Seite 12 |
| ➤ Allgemeines | ab Seite 21 |
| ➤ Bauablauf | ab Seite 26 |
| ➤ Schienenersatzverkehr | ab Seite 30 |
| ➤ Wegeverbindung | ab Seite 32 |
| ➤ Flächeninanspruchnahme | ab Seite 34 |
| ➤ Grundwasser | ab Seite 36 |
| ➤ Gewässer | ab Seite 37 |
| ➤ Schallschutz | ab Seite 38 |
| ➤ Umwelt | ab Seite 42 |

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 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

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 von Hochgeschwindigkeitsstrecken die Nachteile 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 dahingehend gesetzlich verankert, dass gemäß der Anlage zum BSWAG alle

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**

Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs der Umsetzung des Deutschlandtaktes dienen.

Integraler Taktfahrplan (ITF)

Die Sinnhaftigkeit des ITF wird angezweifelt, da eine Synchronisierung des Fahrplans mit den Fahrplänen der Nachbarländer als nicht machbar angesehen wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der DB besteht kein Zweifel daran, dass das geplante Bauvorhaben geeignet ist, die verkehrlichen Ziele zu erfüllen.

Breite Bahnsteige

Die vorgesehene Breite der Bahnsteige wird als zu schmal kritisiert. In diesem Zusammenhang werden insbesondere in Hinterkante Bahnsteig vorhandene Lärmschutzwände kritisch gesehen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Bahnsteige der einzelnen Verkehrsstationen werden auf Grundlage des eingeführten Regelwerks sowie auf Grundlage von Prognosen zur zukünftigen Entwicklung des Reisendenaufkommens dimensioniert. Dabei werden auch neben oder auf dem Bahnsteig vorhandene Objekte berücksichtigt.

Viergleisiger Ausbau der Neubaustrecke

Es wurde vorgeschlagen, die BAB-parallele Neubaustrecke viergleisig auszubauen und auf den Ausbau der Bestandsstrecke zu verzichten. Der Vorschlag bestand darin, 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.

Gleichzeitig wurde gefordert, dass es durch die zusätzlichen Untersuchungen nicht zu größeren Projektverzögerungen kommen darf.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

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.

Entwurfsgeschwindigkeit NBS

Es wurde vorgeschlagen, die Entwurfsgeschwindigkeit der NBS von derzeit 160 km/h auf 250 km/h anzuheben, um auf der Strecke planmäßig ICE-Züge mit hoher Geschwindigkeit verkehren lassen zu können.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Gemäß Bundesverkehrswegeplan ist die NBS als reine Güterverkehrsstrecke zu planen. Für Güterverkehrsstrecken ist eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h ausreichend. Zudem widerspräche diese durch die längere Fahrtzeit dem Projektziel.

Verkehrsstation an NBS in Ringsheim

Es wurde gefordert, im Falle einer Lösung mit Bündelung der Fernverkehrsgleise mit der BAB A5 an diesen Gleisen im Bereich Ringsheim einen Regional- und Fernverkehrshalt in ICE-Standard zur Anbindung des Europa-Parks vorzusehen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Fernverkehrsgleise werden, wie vorstehend erläutert, nicht in Bündelung mit der BAB A5 verlaufen.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**Entwidmung ABS für Güterverkehr

Es wurde gefordert, nach Inbetriebnahme der autobahnparallelen NBS die ABS mit Ausnahme von Ziel-/Quellverkehr sowie bei Störungen auf der NBS für Güterverkehr zu entwidmen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die hier geforderte Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist gemäß § 23 AEG rechtlich nicht möglich.

Geschwindigkeit 250 km/h auf ABS

Hinsichtlich der vorgesehenen Geschwindigkeit von 250 km/h auf den Fernverkehrsgleisen der ABS wurde gefordert gutachterlich zu prüfen, ob zum einen diese Geschwindigkeit technisch realisiert werden kann und ob zum Zweiten diese Geschwindigkeit erforderlich ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die geforderten Nachweise werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erbracht.

Reduzierung Entwurfsgeschwindigkeit ABS

Es wurde vorgeschlagen, die Entwurfsgeschwindigkeit der ABS im Abschnitt Offenburg-Riegel von derzeit 250 km/h auf max. 200 km/h zu reduzieren.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Projektziel des Gesamtprojektes ABS/NBS Karlsruhe Basel ist die Verkürzung der Reisezeit zwischen Karlsruhe und Basel, um damit eine Voraussetzung für die Realisierung eines deutschlandweiten Taktfahrplans im Fernverkehr zu schaffen. Die Anhebung der Entwurfsgeschwindigkeit von aktuell 160 km/h auf 250 km/h für die ABS im Abschnitt Offenburg-Riegel ist für die Erreichung dieses Ziels unverzichtbar.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Verzicht auf ABS-Maßnahmen

Es wurde vorgeschlagen, die Geschwindigkeit auf der Strecke 4000 im Abschnitt Offenburg-Riegel auf max. 200 km/h zu beschränken und auf die Vierspurinsel sowie auf sämtliche Ausbaumaßnahmen im Bereich der ABS zu verzichten.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Es wird auf die Ausführungen zur Reduzierung Entwurfsgeschwindigkeit ABS verwiesen.

Auch bei einer Begrenzung auf 200 km/h auf der Strecke 4000 sowie bei Verzicht auf die Vierspurinsel könnte infolge der in Teilen bis zu 180 Jahre alten Bestandsinfrastruktur, die auch auf eine Geschwindigkeit von „nur“ 200 km/h in wesentlichen Teilen nicht ausgelegt ist, auf umfangreiche Aus- und Umbaumaßnahmen im Bereich der ABS nicht verzichtet werden. Auch für die dann erforderlichen Aus- und Umbaumaßnahmen wären längere Streckensperrungen unvermeidbar.

Nahverkehrshalte am Hp Ringsheim

Es wurden Forderungen nach einer deutlichen Erhöhung der Zahl der Nahverkehrshalte am Hp Ringsheim vorgetragen. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Verdichtung der Taktung des Nahverkehrs auf 15 min oder 20 min vorgeschlagen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die geplante Infrastruktur ermöglicht grundsätzlich einen 20-Minuten-Takt. Darüber hinaus wären zusätzlich Nahverkehrszüge außerhalb des Taktes möglich. Das konkrete Nahverkehrsangebot wird jedoch vom Land Baden-Württemberg bestellt und liegt damit nicht im Einflussbereich der Vorhabensträgerin.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Fernverkehrshalte im Hp Ringsheim

Es wurde beanstandet, dass die aktuelle Planung des Hp Ringsheim nicht für Fernverkehrshalte geeignet sei. Weiter wurde die Anbindung des Hp Ringsheim an internationale Fernverkehrsverbindungen gefordert.

Weiter wurde darauf hingewiesen, dass in Ringsheim haltende Fernverkehrszüge im Bereich der Vierspurinsel nur mit maximal 160 km/h verkehren könnten und damit sowie durch den zusätzlichen Halt in Ringsheim die durch die Ausbaumaßnahme angestrebte Reisezeitverkürzung nicht erreichen würden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die aktuelle Planung des Hp Ringsheim sieht zwei Außenbahnsteige mit jeweils 245 m Länge vor. Damit ist der Haltepunkt für den Halt von Fernverkehrszügen bis 240 m Länge geeignet.

Grundsätzlich wird damit auch zukünftig die Möglichkeit gegeben sein, dass Fernverkehrszüge in Ringsheim halten können. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsnachfrage werden sich die Fernverkehrshalte voraussichtlich auf einzelne Züge zu für die An- bzw. Abreise zum / vom Europapark typischen Zeiten beschränken, die dann außerhalb des Taktfahrplans verkehren werden. Fernverkehrszügen, die gemäß Taktfahrplan verkehren, werden planmäßig auf den mittig liegenden Fernverkehrsgleisen geführt und Ringsheim ohne Halt passieren.

Hp Ringsheim als Veranstaltungsbahnhof

Es wurde gefordert, den Hp Ringsheim als Veranstaltungsbahnhof auszubauen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die aktuelle Planung berücksichtigt für die Dimensionierung des Hp Ringsheim Veranstaltungsverkehr. So sind Bahnsteige mit einer Länge von 245 m und einer Breite von 5 m vorgesehen. Die Bahnsteige werden auf ca. einem Drittel ihrer Länge überdacht. An beide Bahnsteige schließen sich

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

großzügige Vorplätze an. Auch die Zugänge zu den Bahnsteigen sowie die Personenunterführung und ihre Zugänge wurden auf starke Reisendenströme, wie sie bei Veranstaltungsverkehr zu erwarten sind, ausgelegt.

Vorgezogene Realisierung Verlagerung/Ausbau Hp Ringsheim

Es wurde gefordert die Verlegung des Haltepunkts in eine nördlichere Lage sowie den Ausbau des Haltepunkts für Veranstaltungsverkehr vorgezogen zu realisieren.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Durch DB Station&Service wurden in den vergangenen Jahren am Bestand des Haltepunkts bereits Verbesserungen im Rahmen der am aktuellen Standort begrenzt gegebenen Möglichkeiten vorgenommen. Weitere Verbesserungen wie z.B. eine Verbreiterung der Bahnsteige erfordern eine Verlagerung des Haltepunkts in eine neue Lage und können erst nach Vorliegen eines möglichen Planfeststellungsbeschlusses umgesetzt werden (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG). Eine vorgezogene Realisierung ist aus planungsrechtlichen Gründen nicht möglich.

Anbindung Hp Ringsheim an Europa-Park und Rulantica mittels eines Transportsystems

Es wurde die Bitte vorgetragen, die Planung mit den Mitgliedsgemeinden des Zweckverbands Tourismus-Dienstleistungen-Freizeit Ringsheim/Rust (ZVT) im Hinblick auf die spätere Anbindung des Haltepunkts an Europa-Park und Rulantica abzustimmen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Abstimmungen mit den jeweiligen Projektbeteiligten finden in regelmäßigen Zyklen statt.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Fernverkehrsmobilitätsknoten für die Region zwischen Offenburg und Freiburg

Es wurde die Bitte vorgetragen, die Realisierbarkeit eines Fernverkehrsmobilitätsknotens für die gesamte Region zwischen Offenburg und Freiburg zu prüfen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die geplante Infrastruktur berücksichtigt den zukünftigen Infrastrukturbedarf gemäß Bundesverkehrswegeplan. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist kein zusätzlicher Fernverkehrsmobilitätsknoten zwischen Offenburg und Freiburg vorgesehen.

Überholbahnhof (Übf) Rust

Das betriebliche Erfordernis des Übf Rust wurde infrage gestellt.

In einer weiteren Stellungnahme wurde vorgeschlagen, den Übf Rust südlich der K5349 anzuordnen.

In mehreren Stellungnahmen wurde gefordert, während der bauzeitlichen Vollsperrung der Strecke 4000 im Bereich des Übf Rust einen temporären Nahverkehrs- und Fernverkehrshalt einzurichten.

Weiter wurde gefordert, einen ggfs. im Bereich des Übf Rust vorzusehenden temporären Haltepunkt mit einer Personenunterführung unter der BAB A5 an einen Shuttlebusservice zum Europapark anzubinden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Da sich der zukünftige Offenburger Tunnel in Parallellage zum Güterbahnhof (Gbf) Offenburg befindet, kann dieser nach Inbetriebnahme der Strecke 4280 (NBS) im StA 7 von Güterzügen ohne Quelle/Ziel im Gbf Offenburg nicht mehr angefahren werden. Um die Funktionsfelder Rückstau und Änderung der Reihenfolge von Güterzügen im Rahmen der Disposition auf diesem Korridor auch in Zukunft zu gewährleisten, sind im Bereich zwischen Offenburg und Kenzingen an der NBS zwei Ersatzanlagen für die Gruppe A des Gbf Offenburg, d.h. zwei Übf mit jeweils zwei Überholgleisen erforderlich. Diese Übf werden mit dem Übf Hugsweier im PfA 7.2/7.3 und mit dem Übf Rust im

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**

PfA 7.4 auf den Gemarkungen Kappel-Grafenhausen und Ringsheim vorgesehen. Zudem sind die Überholgleise zur Betriebsdisposition erforderlich – insbesondere während der Sperrung der ABS.

Die im Übf Rust vorgesehenen Abstellgleise werden für die Streckeninstandhaltung benötigt, um dort bei Instandhaltungsmaßnahmen auf der NBS außerhalb von Gleissperrungen Gleisbaumaschinen abstellen sowie Arbeitszüge be- und entladen zu können.

Der Übf Rust ist ein reiner Betriebsbahnhof. Bahnsteige sind im Übf Rust nicht vorgesehen.

Im Rahmen der aktuellen Planungen untersucht die Vorhabenträgerin bereits die Möglichkeiten von bauzeitlichen Ersatzhaltestellen an der NBS. Die in diesem Zusammenhang untersuchten Lösungen sehen aus betrieblichen Gründen eine vom Übf Rust unabhängige Lösung mit Außenbahnsteigen an den Streckengleisen vor, die nach Inbetriebnahme der Strecken 4000 / 4315 wieder leicht rückgebaut werden kann. Weiter sehen diese Lösungen stets neben der Anbindung des temporären Haltepunkts an den SEV und an das Busliniennetz der Region auch großzügige P&R-Anlagen, Taxistände sowie eine gute Anbindung an das Radwegenetz und Fahrradabstellanlagen vor. Die Einrichtung einer leistungsfähigen Shuttlebuslinie zwischen dem temporären Haltepunkt und dem Europapark bzw. Rulantica in Rust wäre grundsätzlich möglich, liegt jedoch nicht in der Zuständigkeit der Projektträgerin.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

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. Dieses Vorgehen wurde als fehlerhaft angesehen und als schwerwiegender 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.

Getrennte Planfeststellungsverfahren für NBS und ABS

Aufgrund des angedachten Realisierungskonzeptes von NBS und ABS wird vorgeschlagen, für NBS und ABS jeweils gesonderte Planfeststellungsverfahren vorzusehen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin bestimmt über den Gegenstand des Vorhabens und damit grundsätzlich über den Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (§ 73 Abs. 1 VwVfG). Aufgrund des relativ geringen räumlichen Abstands zwischen der NBS-Trasse und der ABS-Trasse sowie infolge des ganzheitlichen Realisierungskonzeptes überschneiden sich die Auswirkungen der beiden Trassen auf den Planungsraum. Eine gemeinsame Betrachtung ist unter anderem deshalb geboten. Dieser wird durch das zu beantragende Planfeststellungsverfahren Rechnung getragen.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

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.

Verkehrsangebot

Es wurde die Erwartung geäußert, dass sich nach Ausbau der Strecke das Nahverkehrs- und Fernverkehrsangebot auf der Strecke insgesamt erhöhen wird sowie dass sich das Güterverkehrsaufkommen erhöhen wird und reibungslos abgewickelt werden kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Durch die Umsetzung des Projekts wird die Kapazität des Schienenkorridors erhöht. Dies ermöglicht sowohl den Ausbau des Nahverkehrsangebots als auch den Ausbau des Fernverkehrsangebots und des Güterverkehrsangebots. Die Entmischung der Verkehre durch getrennte Strecken für Güter- und Personenverkehr wird auch eine reibungslosere Abwicklung des Güterverkehrs ermöglichen.

Ausbau Verkehrsangebot im Personenfernverkehr

Die Notwendigkeit des Ausbaus des Fernverkehrsangebots wird angezweifelt. Grundlage für die Zweifel ist eine für den Stichtag 28.11.2023 durchgeführte Analyse, die auf Grundlage der am 23.11.2023 im DB-Portal angezeigten Auslastung der Fernverkehrszüge auf den Relationen Karlsruhe – Freiburg bzw. Freiburg – Karlsruhe durchgeführt wurde.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Ausbau des Fernverkehrsangebots im Schienenkorridor Karlsruhe-Basel ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf berücksichtigt. Die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegende Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung berücksichtigt neben dem aktuellen Ist-Zustand, der unter anderem auf Grundlage von Reisendenzählungen an mehreren Tagen erhoben wurde, auch zukünftige Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage haben werden, und erfolgt durch ein vom Bundesverkehrsministerium beauftragtes Expertengremium.

Ungeachtet dessen steht die Notwendigkeit des Ausbaus gesetzlich fest: Gemäß § 1 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) wird das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut. Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist dem BSWAG als Anlage beigefügt. Das Vorhaben ABS/NBS Karlsruhe – Basel ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs aufgeführt. Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan steht der (vordringliche) Bedarf für die ABS/NBS Karlsruhe – Basel verbindlich fest (§ 1 Abs. 2 BSWAG).

Ausbau Verkehrsangebot im Personennahverkehr auf 15-Minuten-Takt

Aufgrund der aktuell oft sehr hohen Auslastung der Nahverkehrszüge wird ein Ausbau des Nahverkehrsangebots auf einen 15-Minuten-Takt sowie eine Vergrößerung des Platzangebots pro Zug gefordert.

Eine durch das IB Vieregg-Rössler 2021 durchgeführte und 2022 fortgeschriebene Fahrplanstudie kommt zu dem Schluss, dass auf der zukünftigen Infrastruktur ein Nahverkehr im 20-Minuten-Takt realisiert werden kann. Ein 15-Minuten-Takt wäre jedoch aufgrund von Infrastrukturengpässen im Abschnitt Riegel-Freiburg nicht möglich.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Durch die autobahnparallele Neubaustrecke sowie den Ausbau der Bestandsstrecke und insbesondere deren viergleisigen Ausbau im Bereich der

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Vierspurinsel wird die Infrastruktur geschaffen, um insbesondere im Nahverkehr das Verkehrsangebot verbessern und den Takt von aktuell 30 Minuten auf zukünftig 20 Minuten verdichten zu können. Darüber hinaus eröffnet die vorgesehene Infrastruktur die Möglichkeit, zusätzliche Nahverkehrszüge außerhalb des Taktes vorzusehen und so die Transportkapazität im Nahverkehr zusätzlich zu vergrößern. Die Bestellung der Nahverkehrsleistung ist jedoch Aufgabe des Landes Baden-Württemberg und liegt außerhalb des Einflussbereichs der Vorhabenträgerin.

Zudem sei darauf hingewiesen, dass vermeintlich vorhandene, den Nahverkehrstakt auf 20 Minuten begrenzenden Engpässe nach Vieregg-Rössler nicht im Abschnitt Offenburg-Riegel, in dem sich der PfA 7.4 befindet, sondern im angrenzenden, hier nicht in Rede stehenden Abschnitt Riegel-Freiburg befänden.

Pünktlichkeit der Züge

Es wird die aktuell unbefriedigende Pünktlichkeit der Züge beklagt. Diese wird unter anderem auf eine schlechte Netzinfrastruktur zurückgeführt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Zuge des Projekts wird die Netzinfrastruktur im Abschnitt erweitert. Die neue Infrastruktur ermöglicht eine Entmischung der einzelnen Verkehrsarten, wodurch sich die gegenseitige Beeinflussung der einzelnen Verkehrsarten deutlich reduzieren wird. Weiter wird die Infrastruktur komplett neu aufgebaut. Dadurch werden technische Störungen deutlich reduziert. Insgesamt wird dies dazu beitragen die Pünktlichkeit der Züge zu verbessern.

Reisezeit

Der in den Projektunterlagen ausgewiesene Reisezeitgewinn wird angezweifelt. Insbesondere wird beanstandet, dass im ausgewiesenen Reisezeitgewinn auch Anteile berücksichtigt seien, die durch bereits realisierte Streckenabschnitte bereits aufgebraucht seien.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Projekt ABS/NBS Karlsruhe – Basel weist eine jahrzehntelange Historie auf. Zwischenzeitlich wurden mehrere Abschnitte des Projektes realisiert und in Betrieb genommen. Dadurch konnte auch ein Teil des Gesamtreisezeitgewinns des Projektes bereits realisiert werden, so dass heute die Reisezeit auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel gegenüber dem Zustand vor Beginn der Umsetzung des Gesamtprojektes verkürzt ist.

Für die Umsetzung des Deutschlandtaktes ist eine weitere Reduzierung der Reisezeit auf die Zielreisezeit erforderlich.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

3.3 Themenschwerpunkt BauablaufDauer 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 entwickelt daher in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg und den Aufgabenträgern einen leistungsfähigen Ersatzverkehr mit Bussen für den Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel.

Dauer Bauzeit

Es wird eine möglichst kurze Bauzeit gefordert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Zuge der laufenden Planung wurden bereits mehrere Realisierungsvarianten untersucht. Daraus ergab sich die aktuell vorgesehene Lösung mit Vollsperrung der Rheintalbahn und bauzeitlicher Umleitung des Verkehrs über die NBS als die Variante mit der kürzesten Bauzeit.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

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:

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

Alternativen zur Vollsperrung Rheintalbahn

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

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen der Planung wurden für die Realisierung der ABS zwei Varianten untersucht. Zum einen das Bauen unter Sperrung der Rheintalbahn mit Umleitung und Ersatzverkehr, zum anderen das Bauen unter Aufrechterhaltung eines eingeschränkten Teilbetriebs.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**

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 Ausbauarbeiten ist daher die betriebsbereite autobahnparallele Neubaustrecke. Sie stellt den Betrieb zwischen Offenburg und Riegel sicher, sobald die Rheintalbahn für die Bauarbeiten gesperrt wird.

Lediglich ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Projektbeirat bei seinen Beratungen im Jahr 2015 von einer Vollsperrung der Strecke ausging. Ungeachtet dessen untersuchte die Vorhabenträgerin eine Variante, bei der die Rheintalbahn bauzeitlich zumindest teilweise in Betrieb bleibt.

Bei der ersten Variante mit Bauen unter Vollsperrung, wird eine sechsjährige Streckensperrung der Rheintalbahn vorgesehen. Infolgedessen würden ab Inbetriebnahme der NBS im Abschnitt Offenburg–Riegel alle Fern- und Güterzüge sowie ein Teil der Nahverkehrszüge über die Neubaustrecke verkehren. Der Nahverkehr im Bereich Offenburg–Riegel wird durch einen Schienenersatzverkehr mit Bussen ergänzt. Bei Umsetzung dieser Variante wird derzeit eine Inbetriebnahme des Endzustands im Jahr 2041 erwartet.

Bei der zweiten Variante mit Realisierung der ABS unter Aufrechterhaltung eines eingeschränkten Betriebs würde nahezu durchgängig ein Streckengleis der Rheintalbahn für den Nahverkehr in Betrieb bleiben. Dadurch könnte weiterhin ein Zug pro Stunde und Richtung verkehren. Die Realisierung würde in mindestens drei Bauphasen erfolgen: Parallel zum Bau der Neubaustrecke werden vorbereitenden Maßnahmen an der ABS realisiert, die ohne wesentliche Beeinträchtigung des Bahnbetriebs ausführbar sind. Im Anschluss erneuert sie in zwei Phasen jeweils halbseitig die Streckengleise und stellt die neuen Überholbereiche her. Dieses Realisierungskonzept wäre für einen Zeitraum von zehn Jahren mit erheblichen Einschränkungen des Verkehrsangebots auf der Rheintalbahn verbunden. Bei Umsetzung dieser

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Variante wäre eine Inbetriebnahme des Endzustands frühestens Ende des Jahres 2045 möglich.

Infrastrukturmaßnahmen

Es wurde angemerkt, dass aufgrund der bauzeitlichen Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße, die Infrastruktur im Straßenbereich gegeben sein muss. Daher sollte 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.

Reduzierung Baulärm

Es wird eine Lärmreduzierung in der Bauphase beider Strecken gefordert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen der laufenden Planung werden auch die Auswirkungen des baubedingten Lärms auf die Umgebung untersucht und Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte festgelegt.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

3.4 Themenschwerpunkt Schienenersatzverkehr (SEV)Schienenersatzverkehr allgemein

Es wird gefordert, den Zeitraum mit SEV und die Transportentfernungen des SEV möglichst kurz zu halten sowie den SEV fahrplanmäßig zu optimieren.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Auf dem gesamten Abschnitt der Rheintalbahn zwischen Hohberg und Kenzingen wird zeitgleich gebaut – mit wandernden baulichen Schwerpunkten. Das betrifft die Strecke, eine Vielzahl von Brücken und sechs Verkehrsstationen. Um die Bauzeit mit Vollsperrung der Rheintalbahn möglichst kurz zu halten, wird ein Realisierungskonzept mit mehreren Baustufen vorgesehen. Grundsätzlich stehen die Forderungen durch unterschiedliche Aufgabenträger im Raum. Im Rahmen der aktuellen Planungen untersucht die Vorhabenträgerin bereits die Möglichkeiten von bauzeitlichen Ersatzhalten an der NBS und deren Verknüpfung mit dem SEV und dem regionalen Busliniennetz.

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.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**Temporäre Haltepunkte an NBS

Es wurde eine Empfehlung ausgesprochen, temporäre Haltepunkte an der BAB-parallelen NBS einzurichten und die Nahverkehrszüge mit einem Bus-Schienenersatzverkehr zu verknüpfen.

Weiter wurde die Frage gestellt, ob die Überholbahnhöfe zu Haltepunkten ausgebaut werden könnten, um dadurch den Aufwand für den Schienenersatzverkehr zu reduzieren.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen der aktuellen Planungen untersucht die Vorhabenträgerin bereits die Möglichkeiten von Interimshaltstellen.

Im Rahmen der aktuellen Untersuchungen zu bauzeitlichen Ersatzhaltepunkten wird auch eine Verknüpfung des SEV und der regionalen Buslinien mit dem Schienenverkehr an den Interimshaltepunkten untersucht.

Aus betrieblichen Gründen werden nur von den Überholbahnhöfen unabhängige Lösungen mit Bahnsteigen an den Streckengleisen untersucht.

Behinderung SEV durch Verkehrsverlagerung zu MIV

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass die Vollsperrung der Rheintalbahn eine Verkehrsverlagerung zum MIV bewirken könnte. Durch den zusätzlichen Straßenverkehr könnte die Abwicklung des SEV behindert werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

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

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

3.5 Themenschwerpunkt WegeverbindungErhalt Bestandspersonenunterführung Ringsheim

Es wurde gefordert auch bei Verlagerung des Hp Ringsheim in eine nördlichere Lage die bestehende Personenunterführung zu erhalten und an die neuen Randbedingungen der ABS anzupassen. Die Kosten dafür sollen allein von der Vorhabenträgerin getragen werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Zuge der Realisierung der ABS-Maßnahme ist eine Verlagerung des Hp Ringsheim in eine nördlichere Lage vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird auch eine neue Personenunterführung mit Zugängen über Treppenanlagen und barrierefreie Rampen vorgesehen. Die neue Unterführung liegt ca. 170 m vom Bestandsbauwerk entfernt. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ABS wäre die ca. 1981 errichtete Bestandsunterführung über 60 Jahre alt. Die Zugangsrampe auf der Westseite liegt im Baufeld der zusätzlichen Gleislagen. Der Erhalt der Bestandsunterführung ist deshalb nicht vorgesehen.

Sofern seitens der Gemeinde Ringsheim in Form eines konkreten Verlangens der Erhalt einer Querungsmöglichkeit am Standort der Bestandsunterführung zusätzlich zur neuen Personenunterführung im neuen Haltepunkt gefordert werden sollte, würde deren Realisierbarkeit geprüft werden. In diesem Zusammenhang würde dann auch der von der Gemeinde Ringsheim zu tragende Kostenanteil geprüft.

Ersatzneubau SÜ Gewerbestraße

Aufgrund des seitens der Landkreise Ortenaukreis und Emmendingen sowie der Gemeinden Ringsheim und Herbolzheim angedachten Projektes „Durchbindung Erzstraße an B3“ wird der im Zuge des ABS-Projektes vorgesehene Ersatzneubau der SÜ Gewerbestraße als unnötig erachtet.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120***Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:*

Seitens der Vorhabensträgerin des Projektes „Durchbindung Erzstraße an B3“ wird eine Realisierung losgelöst vom Projekt „ABS/NBS Karlsruhe – Basel“ angestrebt. Zwischen den Vorhabensträgerinnen der beiden Projekte findet regelmäßiger Austausch statt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Möglichkeiten einer Kostenbeteiligung der Vorhabensträgerin „ABS/NBS Karlsruhe – Basel“ am Projekt „Durchbindung Erzstraße an B3“ bei gleichzeitigem Verzicht auf den Ersatzneubau der SÜ Gewerbestraße diskutiert. Aktuell ist jedoch die Realisierung des Projektes „Durchbindung Erzstraße an B3“ nicht gesichert, sodass im Projekt „ABS/NBS Karlsruhe – Basel“ vorerst weiterhin der Ersatzneubau der SÜ Gewerbestraße vorgesehen wird.

Durchbindung Erzstraße an B3

Es wird gefordert, dass die Vorhabensträgerin eine Vereinbarung bezüglich ihrer finanziellen Beteiligung an dem von den Landkreisen Ortenaukreis und Emmendingen und den Gemeinden Ringsheim und Herbolzheim getragenen Straßenbauprojekt abschließt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

In der Vergangenheit hatte sich die Vorhabensträgerin bereits mehrfach an Abstimmungen zum Projekt Erzstraße aktiv beteiligt. Aktuell liegt es an den Projektträgern des Projektes „Durchbindung Erzstraße an B3“ eine konsensfähige Lösung vorzulegen.

Die Vorhabenträgerin ist nicht verpflichtet, sich an Bauvorhaben Dritter zu beteiligen.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

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.

Gewerbepark Nord, Herbolzheim

Es wurde vorgetragen, dass das Versickerungsbecken VB11 der Bahnentwässerung auf einer Fläche liege, für die die Stadt Herbolzheim einen Bebauungsplan zur Entwicklung des o.g. Gewerbeparks entwickelt hat. Es wurde angeregt, die Funktion des Versickerungsbeckens VB11 an einen anderen Standort außerhalb der Bebauungsplanfläche zu verlagern, um den Gewerbepark optimaler gestalten zu können.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120***Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:*

Die Situation wurde von der Vorhabensträgerin gemeinsam mit der Stadt Herbolzheim in einem Ortstermin besprochen. Dabei stellte sich heraus, dass der geplante Standort des Versickerbeckens im Bereich einer Altablagerung liegt und dadurch die Genehmigungsfähigkeit eines Versickerbeckens am geplanten Standort in Frage gestellt sein könnte. Grundsätzlich ist festzustellen, dass das geplante Versickerungsbecken auf einer Fläche liegt, die unter die Veränderungssperre des 2003 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens PfA 7.4 fällt und dass in der damals eingereichten Planung auch ein Versickerbecken an diesem Standort vorgesehen war.

Im Zuge der weiteren Planung wird geprüft, ob die Funktion des Versickerungsbeckens VB11 an einen anderen Standort verlagert werden kann. Bis zur Klärung der Umsetzbarkeit und Genehmigungsfähigkeit einer alternativen Lösung kann der aktuell vorgesehene Standort nicht für eine andere Nutzung freigegeben werden.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

3.7 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 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

3.8 Themenschwerpunkt GewässerDurchwanderbarkeit Ettenbach

Es wurde gewünscht, dass die Durchwanderbarkeit entlang des Ettenbachs auch an der Eisenbahnüberführung an der Neubaustrecke hergestellt wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Sowohl das Überführungsbauwerk der NBS über den Ettenbach als auch die Überführungsbauwerk der ABS über den Ettenbach werden mit beidseitigen Bermen auf Höhe des Mittelwasserstands des Ettenbachs ausgebildet, die landgebundenen Tieren das Queren der Bahnstrecken entlang des Ettenbachs ermöglichen. Die im Bestand vorhandene Gerinnebreite und die Substratsohle werden im Endzustand erhalten, so dass die Querungsstellen der Bahnstrecken auch für wassergebundene Lebewesen weiterhin passierbar bleiben. Zwischen den beiden Überführungsbauwerken der ABS wird eine durchgängig ca. 2 m breite, mit Gitterrosten abgedeckte Lichtöffnung vorgesehen. Die lichten Querschnitte über dem Gewässer wurden in den Bauwerksbereichen ausreichend groß dimensioniert, dass auch Fledermäuse die Öffnungen zur Unterquerung der Bahnstrecken annehmen werden. Auf den Brückenkappen werden Kollisionsschutzzäune vorgesehen, um Kollisionen von Fledermäusen mit Schienenfahrzeugen zu vermeiden.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

3.9 Themenschwerpunkt SchallschutzÜbergesetzlicher Schallschutz

Es wurde mehrfach übergesetzlicher Lärmschutz entlang der Trassen gefordert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Schallschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten 7.2 bis 7.4 gehen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Hintergrund sind die vom Projektbeirat initiierten Kernforderungen, die neben der Trassenführung parallel zur Autobahn auch umfassende Schallschutzmaßnahmen an beiden Strecken empfehlen.

Erhöhte 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.

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.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**Berücksichtigung schalloptimierter Stromabnehmer

Es wird der Einsatz von Schienenfahrzeugen mit schalloptimierten Stromabnehmern gefordert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Aktuell sind in Deutschland keine Schienenfahrzeuge mit schalloptimierten Stromabnehmern zugelassen. Weiter gibt es im aktuell zu beachtenden Regelwerk keine Ansätze, die bei schalltechnischen Untersuchungen eine Abminderung der Schallemissionen infolge des Einsatzes von Fahrzeugen mit schalloptimierten Stromabnehmern erlauben.

Einbindung Schallschutzwände in Landschaft

Es wurde eine landschaftsverträgliche Einbindung der Schall- und Erschütterungsmaßnahmen gefordert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb werden in den Oberbau der Gleise integriert, z.B. als Besohlung der Schwellen mit dämpfenden Schichten und werden das Landschaftsbild dadurch nicht beeinträchtigen.

Zur Reduzierung der Schallemissionen werden in den Gleisen, die mit maximal 160 km/h befahren werden, in relevanten Abschnitten Schienenstegdämpfer direkt an den Schienen angebracht. Diese ermöglichen eine Reduzierung der Höhe der Schallschutzwände.

Gegenstand der durch das Projekt umzusetzenden landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (LBP) wird auch eine Reduzierung der Auswirkungen der Schallschutzwände auf das Landschaftsbild sein. Konkrete Maßnahmen werden im weiteren Projektverlauf geplant.

Darstellung Lärmschutzwände

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

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120***Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:*

In den Begleitdokumenten der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind verschiedene mögliche Darstellungsformate vorhanden.

Anordnung der Schallschutzwände ABS

Es wurde vorgeschlagen, Schallschutzwände an der ABS unmittelbar östlich bzw. unmittelbar westlich der beiden Fernverkehrsgleise anzuordnen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Mit der aktuell vorgesehenen Anordnung der Schallschutzwände können mit technisch sinnvollen Bauwerksabmessungen die Anforderungen des Schallschutzes nach dem Kriterium „Vollschutz“ erfüllt werden.

Bei Anordnung der Schallschutzwände unmittelbar östlich bzw. unmittelbar westlich der Fernverkehrsgleise müsste die Trassenbreite um 3,10 m verbreitert werden. Da die Schallschutzwände grundsätzlich in Ortslagen mit ohnehin beengten räumlichen Verhältnissen erforderlich werden, würden durch die zusätzliche Trassenbreite zusätzliche Konflikte erzeugt. Auf die Schallschutzwände am östlichen Nahverkehrsgleis könnte dann trotzdem nicht verzichtet werden.

Ausbildung Schallschutzwände ABS

Es wurde vorgeschlagen die Schallschutzwände mit gekrümmtem Wandkopf auszubilden, um die Wandhöhe reduzieren zu können.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Bei Schallschutzwänden mit bis zu 6,00 m Höhe über Schienenoberkante, wie aktuell im Projekt vorgesehen, würde eine Krümmung des Wandkopfes Konflikte mit der technischen Ausrüstung der Strecke verursachen, insbesondere mit Oberleitungsanlagen und Signalanlagen, und kann deshalb nicht vorgesehen werden.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

Gründung Lärmschutzwände

Es wurde gefragt, wie die Lärmschutzwände sicher gegründet werden sollen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Gründung der Lärmschutzwände erfolgt nach statischen und konstruktiven Erfordernissen unter Berücksichtigung der geologischen Randbedingungen mittels Einzelfundamenten oder mittels Bohr- oder Ramppfählen. Die Dimensionierung der Gründungen erfolgt auf Grundlage anerkannter Regeln der Technik.

Schallschutzwand westlich der ABS-Trasse in der Ortslage Ringsheim

Für die Ortslage Ringsheim wurde zum Schutz der Wohngebäude westlich der ABS-Trasse eine Schallschutzwand gefordert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Schallschutzgutachten werden auch die Wohngebäude westlich der ABS-Trasse in der Ortslage Ringsheim berücksichtigt. Auf Grundlage des Gutachtens werden in der Ortslage Ringsheim westlich der ABS-Trasse in Teilbereichen Schallschutzwände vorgesehen. Zusätzlich wird mittig zwischen den Fernverkehrsgleisen eine Schallschutzwand vorgesehen.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

3.10 Themenschwerpunkt Umwelt

Ökokonto 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.

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500

Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120

4 Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 7.4 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 7.4 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

Planfeststellungsabschnitt 7.4 Ettenheim – Kenzingen (NBS und ABS)**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 171,714 – 183,500****Strecken 4000/4315 Rtb/ABS-km 172,100 – 182,120**

Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. Im Zuge dieses 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.