



Regionalverband
Südlicher Oberrhein

DS PIA 01/20
3 Anlagen

Freiburg i. Br., 31.01.2020

Unser Zeichen: 53221.1, Q 53221.2, Q 53221.9, Q 53221.12, Q 53221.14

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg

Planungsausschuss am 13.02.2020

TOP 2 (öffentlich)

Aus- und Neubau der Rheintalbahn

hier: Sachstandsbericht zu den Planungen im Abschnitt 7.1 („Tunnel Offenburg“) und Abschnitte 7.2 – 7.4 („Autobahnparallele“)

Referenten: Christoph Klenert und Sven Adam, DB Netz AG

1. Beschlussvorschlag

- 1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bekennt sich erneut zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und fordert weiterhin eine zügige Realisierung des Gesamtprojekts.
- 1.2 Der Planungsausschuss nimmt die als Anlage beigefügten synoptischen Darstellungen der Beschlusslagen zur Kenntnis.
- 1.3 Der Planungsausschuss sieht in den Beschlüssen des Projektbeirats, welche durch die Beschlüsse des Deutschen Bundestags bekräftigt und bestätigt wurden, weiterhin eine Grundlage für die zukünftigen Stellungnahmen des Regionalverbands.
- 1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die DB Netz AG und das Eisenbahnbundesamt auf, sich weiterhin bei ihren zukünftigen Planungen an der Beschlusslage des Projektbeirats, welche durch die Beschlüsse des Deutschen Bundestags bekräftigt und bestätigt wurden, zu orientieren.

Anlage 1,
Anlage 2

2. Anlass

In der Sitzung des Planungsausschusses am 12.12.2019 wurde die Geschäftsstelle darum gebeten, eine **Aufstellung sämtlicher Beschlüsse** aufzubereiten, so dass auch in den laufenden und kommenden Planfeststellungsverfahren besser darauf Bezug genommen werden kann.

3. Hintergrund

Die Rheintalbahn ist eine zentrale Nord-Süd-Achse im europäischen Bahnverkehr und eine der am stärksten befahrenen Güterzugstrecken Europas. Die Realisierung des 3. und 4. Gleises schafft neue, zusätzliche Kapazitäten für den Schienenpersonenverkehr auf der Bestandsstrecke der Rheintalbahn und die Voraussetzungen, um den Schwerlastverkehr im Rheintal von der Straße auf die Schiene verlagern zu können. Beide Aspekte sind schon aus Gründen des Klimaschutzes dringend notwendig.

Die Gremien des Regionalverbandes beschäftigen sich seit 2005 intensiv mit den regionalbedeutsamen Aspekten (Lärmschutz, Sicherheit, Flächeninanspruchnahme, Landschaftszerschneidung / Biotopverbund etc.) des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn. Dabei stand aufgrund von steigenden Zugzahlen, längeren Zügen und höheren Geschwindigkeiten der Lärmschutz im Vordergrund der Betrachtungen. Hierzu wurden in den vergangenen Jahren abschnittsübergreifend zahlreiche Beschlüsse gefasst, die als Grundlage für die Arbeit des „Projektbeirats Rheintalbahn“ (2009 – 2015) dienten.

Dieser „Projektbeirat Rheintalbahn“ bestand aus Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, des Landes Baden-Württemberg, des Regierungspräsidiums, der Regionalverbände Südllicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee, der DB Netz AG, des Eisenbahnbundesamts, der Bürgerinitiativen sowie den Landrätinnen und Landräten der Region. Die Aufgabe des Projektbeirats und seinen drei Arbeitsgruppen lag unter anderem darin, die das Verbandsgebiet betreffenden fünf regionalpolitischen Kernforderungen „Tunnel Offenburg“ (Kernforderung 1), „Autobahnparallele Trassenführung“ (Kernforderung 2), „Güterumfahrung Freiburg“ (Kernforderung 3), „Bürgertrasse“ (Kernforderung 4) und die optimierte Kernforderung „Müllheim – Auggen“ (Kernforderung 5) zu erörtern und zu beschließen.

DS VVS 13/05,
DS VVS 17/05,
DS VVS 05/06

Die entsprechenden synoptischen Darstellungen sowohl der Beschlüsse aus der Region (Anlage 1) als auch der Kernforderungen des Projektbeirats (Anlage 2) für den Abschnitt 7 sind als Anlage zu dieser Sitzungsvorlage beigefügt.

Anlage 1,
Anlage 2

4. Abschnitt 7.1 („Tunnel Offenburg“)

Die Kernforderung 1 beinhaltet die Realisierung des Tunnels Offenburg anstelle eines Ausbaus der oberirdisch im Stadtgebiet verlaufenden Bahntrasse für den Güterverkehr. Anfang 2016 hat der Bundestag die Mehrkosten für den Bau des Tunnels bewilligt. Das zweiröhrige Bauwerk wird für Mischverkehr von Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h ausgelegt. Im Norden schließt er an den bereits fertiggestellten Ausbauabschnitt Baden-Baden – Offenburg an, im Süden wird er an die neue Gütertrasse entlang der Autobahn A 5 angebunden.

Im Verlauf der sich konkretisierenden Planungen für den Tunnel Offenburg wurde die nördliche Grenze dieses Abschnitts (PfA 7.1) immer weiter nach Norden, bis kurz vor den Bahnhof Appenweier, verschoben. Die Länge des (oberirdisch verlaufenden) Streckenabschnitts auf Gemarkung der Stadt Offenburg sowie der Gemeinde Appenweier stand am 26.06.2015, als der Projektbeirat abschließend über die Kernforderung 1 „Tunnel Offenburg“ beraten hat, noch nicht endgültig fest. Insofern hat der Projektbeirat keine ausdrücklichen Beschlüsse über die Dimensionierung des übergesetzlichen Lärmschutzes im Bereich nördlich des Tunnelportals getroffen. Deshalb stellt sich nun die Frage, welche Lärmschutzanforderungen (gesetzlicher Lärmschutz oder „Vollschutz“ entsprechend Kernforderung 2) in diesem Bereich gelten sollen.

Vollschutz im Sinne der Kernforderung 2 bedeutet, dass die gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Schallschutzwände und wo erforderlich Galerien) ohne die Berücksichtigung des Schienenbonus, ohne den Einsatz des besonders überwachten Gleises, ohne passive Maßnahmen an den schutzbedürftigen Gebäuden, mit innovativen Schallminderungsmaßnahmen (derzeit Schienenstegdämpfer) und unter Berücksichtigung 90 % des neuen Wagenmaterials der Güterzüge (90 % Verbundstoff-Klotzbremsen und 10 % Grauguss-Klotzbremsen) eingehalten werden müssen.

Der Planungsausschuss des Regionalverbands Südlicher Oberrhein hat sich in seiner Sitzung am 04.04.2019 einstimmig dafür ausgesprochen, dass für die Bereiche nördlich des Ausgangs des Offenburger Tunnels die gleichen Lärmschutzanforderungen („Vollschutz“ entsprechend Kernforderung 2) zugrunde gelegt werden sollen wie südlich des Tunnels (vgl. DS PIA 03/19). Andernfalls würde es zu der – weder fachlich begründbaren noch gegenüber der Öffentlichkeit vermittelbaren – Konstellation kommen, dass innerhalb eines Planfeststellungsabschnitts unterschiedliche Parameter für die Berechnung des Lärmschutzes gelten würden.

DS PIA 03/19

Der Regionalverband hat Mitte Oktober 2019 einen Brief an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gesendet, in dem die Lärmschutzanforderungen im Bereich nördlich des Tunnels Offenburg thematisiert wurden. Darin wurde darum gebeten, die Forderungen nach Lärmschutz im Sinne von „Vollschutz“ entsprechend der Kernforderung 2 zu unterstützen und dessen Finanzierung zu klären. Eine Antwort auf dieses Schreiben steht, Stand 31.01.2020, noch aus.

Ob und wie diese berechtigte Forderung erfüllt werden wird, ist derzeit immer noch Gegenstand von Gesprächen, deren aktueller Stand in der Sitzung mündlich berichtet wird (vgl. auch DS PIA 02/20).

DS PIA 02/20

Als Vertreter der DB Netz AG werden Sven Adam und Christoph Klenert den aktuellen Zeitplan und das weitere Vorgehen im Planfeststellungsabschnitt 7.1 in der Sitzung des Planungsausschusses näher erläutern.

5. Abschnitte 7.2 – 7.4 („Autobahnparallele“)

Im November 2019 legte die DB Netz AG im Rahmen der 9. Sitzung des Regionalen Begleitgremiums „Autobahnparallele“ erstmals die Untersuchungsergebnisse zur Variante einer Tieferlegung der Neubaustrecke entlang der Autobahn A 5 in den Planfeststellungsabschnitten 7.2 – 7.4 vor. Im Ergebnis wird die Möglichkeit einer (abschnittsweisen) Tieflage der Neubaustrecke vom Vorhabenträger nicht weiterverfolgt. Der derzeitige technische Planungsstand geht von einer oberirdischen Führung der Trasse aus, bei der aufgrund örtlicher Verhältnisse und technischer Zwangspunkte wie Gewässerquerungen der Trassenverlauf punktuell zwischen 2 und 4 m über Geländeneiveau verlaufen soll. Eine mögliche Tieflage in den Abschnitten 7.2 – 7.4 würde, laut den Untersuchungen des beauftragten Ingenieurbüros, zu einem mindestens doppelt so großen Flächenverbrauch beim Bau der Trasse führen. Zudem müsste im PfA 7.2/7.3 der Betriebsbahnhof Hugsweier unter die Erde gelegt werden. Gegen eine Einschnittslage (Trogbauweise) sprächen wegen der Betroffenheit zahlreicher Fließgewässerquerungen und tangierter Natura-2000-Gebiete wasserwirtschaftliche und naturschutzrechtliche Gesichtspunkte (FFH-Gebiete). Der Bau eines Tunnels sei zudem um ein Vielfaches teurer als die geländenahe Variante.

Zur besseren Veranschaulichung der Planungen in den Planfeststellungsabschnitten 7.2 – 7.4 werden Sven Adam und Christoph Klenert als Vertreter der DB Netz AG den aktuellen Planungsstand in der Sitzung des Planungsausschusses vorstellen und erläutern. Ein Auszug der dazugehörigen Präsentation ist als Anlage 3 dieser Sitzungsvorlage beigefügt.

Anlage 3

5.1 Beschluss des Regionalverbands Südlicher Oberrhein

Am 26.02.2015 hat die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein, auf der Basis des von der Arbeitsgruppe „Cluster 3“ in Auftrag gegebenen Berichts über die Trassenvarianten für den Aus- und Neubau der Bahnstrecke zwischen Offenburg und Riegel vom 01.12.2014, mit einer sehr großen Mehrheit folgende regionalpolitische Grundsatzentscheidung beschlossen:

DS VVS 01/15

Die Region Südlicher Oberrhein lehnt die von der DB AG für den Abschnitt Offenburg Süd bis Riegel beantragte Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke um zwei Neubaugleise (sog. Antragstrasse) ab und fordert eine zweigleisige Güterverkehrsstrasse entlang der BAB 5 unter der Bedingung, dass folgende Planungsziele zu realisieren sind:

- *Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen vorrangig in Form von Tieflagen (z. B. Tröge und Tunnel in offener Bauweise) ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehr ausgeschlossen wird.*

5.2 Beschluss des Ortenaukreises

Am 03.03.2015 hat der Kreistag des Ortenaukreises in Kenntnis des damaligen Planungsstands der DB Netz AG folgenden Beschluss gefasst:

Der Kreistag spricht sich dafür aus, dass zwischen Hohberg und Riegel eine autobahnparallele Güterzugtrasse auf der Grundlage der Variantenuntersuchung der Deutschen Bahn zur Kernforderung 2 (Schutzniveau VI: Vollschutz – kein passiver Schallschutz) östlich der BAB A5 (sog. „Autobahnparallele“) realisiert wird, unter den Bedingungen, dass

- *an der Autobahnparallele durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen sichergestellt wird, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehrs vermieden wird. Hierzu sollen unter anderem Tieflagen in Form von Troglösungen bzw. Tunnels realisiert werden, wobei auch Aspekte des Naturschutzes und des Landschaftsbildes berücksichtigt werden sollen.*

5.3 Beschluss des Landkreises Emmendingen

Am 09.03.2015 hat der Kreistag des Landkreises Emmendingen in Kenntnis des damaligen Planungsstands der DB Netz AG mit einer großen Mehrheit folgenden Beschluss gefasst:

Für den Abschnitt zwischen Riegel und Offenburg lehnt der Landkreis Emmendingen die von der Deutschen Bahn AG aktuell planrechtlich beantragte Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke um zwei Neubaugleise (sog. Antrags-trasse) ab. Der Landkreis Emmendingen fordert stattdessen den Neubau einer zweigleisigen Güterzugstrecke östlich parallel zur Bundesautobahn A5 (sog. Autobahnparallele). Die Autobahnparallele ist so umzusetzen, dass folgende Planungsziele realisiert werden:

- *Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen vorrangig in Form von Tieflagen (z. B. Tröge und Tunnel in offener Bauweise) ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehr ausgeschlossen wird.*

5.4 Beschlüsse des Projektbeirats

Mit den Beschlüssen des Projektbeirats vom 26.06.2015 und des Deutschen Bundestags vom 28.01.2016 (BT-Drs. 18/7364) wurden die Kernforderungen zu dem von der Region geforderten menschen- und umweltgerechten Aus- und Neubaus der Rheintalbahn politisch entschieden.

BT-Drs. 18/7364

Am 26.06.2015 hat der Projektbeirat in seiner 10. Sitzung die Kernforderung 2 folgendermaßen beschlossen:

Der Projektbeirat spricht sich für die Realisierung der Kernforderung 2 als zweigleisige, autobahnparallele Güterzugtrasse östlich der BAB A 5 mit dem Schutz-niveau VI der Matrix aus. (Zusammenstellung der Untersuchungsergebnisse zum Vergleich Antragstrasse/ Autobahnparallele vom 24.09.2013)

- *Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) durch den Schienenverkehr vermieden wird. Einen über das rechtlich erforderliche Maß hinausgehenden Lärmschutz erhalten auch die Ortslagen an der bestehenden Rheintalbahn, für die aufgrund des Neubaus der Autobahnparallele kein Rechtsanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen besteht und für die keine Schallschutzwände im Zuge der Lärmsanierung errichtet werden. Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner im Rahmen des Budgets zu minimieren. (Zusammenstellung der Untersuchungsergebnisse zum Vergleich Antragstrasse/ Autobahnparallele vom 24.09.2013)*

Zur Verdeutlichung der gefassten Beschlüsse für die PfA 7.2 – 7.4 dient die als Anlage beigefügte Synopse. Darin sind alle gefassten Beschlüsse sowohl der Region (Anlage 1) als auch des Projektbeirats und des Deutschen Bundestags (Anlage 2) für den Abschnitt 7 im vollständigen Wortlaut enthalten.

Anlage 1
Anlage 2

6. Fazit

Durch die gemeinsame, lösungsorientierte Arbeit aller Beteiligten konnten im Projektbeirat weitreichende Änderungen gegenüber der ursprünglich geplanten Antragstrasse vereinbart werden. Die beschlossenen Verbesserungen führen zu einem Lärmschutz weit über den gesetzlich üblichen Standard hinaus. Im Sinne einer zügigen Realisierung des Gesamtprojekts wird sich der Regionalverband weiterhin dafür einsetzen, dass die Beschlüsse des Projektbeirats in den zukünftigen Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden.

Bei dem Vergleich aller Beschlüsse wird deutlich, dass die Kernforderung 2 des Projektbeirats vom 26.06.2015 für die PfA 7.2 – 7.4 keine explizite Forderung nach einer Tieflage (Tröge und Tunnel in offener Bauweise) enthält. Stattdessen wird gefordert, dass bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sämtliche Optimierungsmöglichkeiten genutzt werden, um sowohl die Eingriffe in den Naturhaushalt und die Flächeninanspruchnahme als auch die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner im Rahmen des Budgets zu minimieren. Diese übergreifende Betrachtung und Zielsetzung wird aus regionalpolitischer wie aus fachlicher Sicht weiterhin unterstützt (Beschlussziff. 1.3).

Die im 4. Quartal 2019 erfolgten Darstellungen und Diskussionen der Höhenlage der Neubautrasse in den o. g. Abschnitten geben dazu Anlass, nochmals die Gültigkeit und den Stellenwert der Projektbeiratsbeschlüsse zu betonen (vgl. Beschlussziff. 1.4) für die Planungen der DB und die Entscheidungen des Eisenbahnbundesamts, für die Befriedung der Diskussionen auf regionaler bis zu Bundesebene sowie für eine möglichst verzögerungsfreie Realisierung des Gesamtprojekts Neu- und Ausbau der Rheintalbahn in unserer Region.

Synoptische Darstellung der Beschlüsse aus der Region inklusive dem Beschluss des Deutschen Bundestages für den Abschnitt 7

Regionalverband 26.02.2015	Kreistag Ortenaukreis 03.03.2015	Kreistag Emmendingen 09.03.2015	Projektbeirat 26.06.2015	Deutscher Bundestag 26.01.2016
<p>1.1 Die Region Südlicher Oberrhein dankt allen Mitgliedern des Projektbeirates und seiner Arbeitsgruppen für deren jahrelange engagierte Arbeit.</p> <p>1.2 Die Region Südlicher Oberrhein fast auf der Basis des von der Arbeitsgruppe „Cluster 3“ in Auftrag gegebenen“ Berichts über die Trassenvarianten für den Aus- bzw. Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Offenburg und Riegel“ vom 01.12.2014 folgende regionalpolitische Grundsatzentscheidung:</p> <p>Die Region Südlicher Oberrhein lehnt die von der DB AG für den Abschnitt Offenburg/Süd bis Riegel beantragte Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke um 2 Neubaugleise (sog. Antragstrasse) ab und</p> <p>fordert eine zweigleisige Güterverkehrsstrasse entlang der BAB A5 unter der Bedingung, dass folgende Planungsziele zu realisieren sind:</p>	<p>1. Der Kreistag spricht sich dafür aus, dass zwischen Hohberg und Riegel eine autobahnparallele Güterzugtrasse auf der Grundlage der Variantenuntersuchung der Deutschen Bahn zur Kernforderung 2 (Schutzniveau VI: Vollschutz – kein passiver Schallschutz) östlich der BAB A5 (sog. „Autobahnparallele“) realisiert wird, unter den Bedingungen, dass</p>	<p>1. Für den Abschnitt zwischen Riegel und Offenburg lehnt der Landkreis Emmendingen die von der Deutschen Bahn AG aktuell planrechtlich beantragte Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke um zwei Neubaugleise (sog. Antragstrasse) ab.</p> <p>2. Der Landkreis Emmendingen fordert stattdessen den Neubau einer zweigleisigen Güterzugstrecke östlich parallel zur Bundesautobahn A5 (sog. Autobahnparallele).</p> <p>3. Die Autobahnparallele ist so umzusetzen, dass folgende Planungsziele realisiert werden:</p>	<p>1. Der Projektbeirat spricht sich für die Realisierung der Kernforderung 2 als zweigleisige, autobahnparallele Güterzugtrasse östlich der BAB A 5 mit dem Schutzniveau VI der Matrix aus. (Zusammenstellung der Untersuchungsergebnisse zum Vergleich Antragstrasse/ Autobahnparallele vom 24.09.2013)</p>	<p>Kernforderung 2: Zwischen Offenburg und Riegel wird eine zweigleisige Güterzugtrasse in Parallellage zur Autobahn 5 errichtet.</p>

Synoptische Darstellung der Beschlüsse aus der Region inklusive dem Beschluss des Deutschen Bundestages für den Abschnitt 7

Regionalverband 26.02.2015	Kreistag Ortenaukreis 03.03.2015	Kreistag Emmendingen 09.03.2015	Projektbeirat 26.06.2015	Deutscher Bundestag 26.01.2016
<p>A. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen vorrangig in Form von Tieflagen (z. B. Tröge und Tunnel in offener Bauweise) ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehrs vermieden wird. Hierzu sollen unter anderem Tieflagen in Form von Troglösungen bzw. Tunnels realisiert werden, wobei auch Aspekte des Naturschutzes und des Landschaftsbildes berücksichtigt werden sollen.</p> <p>B. In allen Ortslagen entlang der Bestandsstrecke, die aktiven Schallschutz weder aufgrund des Baus von Überholgleisen noch aufgrund der Lärmsanierung erhalten, sind aktive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren, die eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung durch den Gesamt-Schienenverkehrslärm der bisherigen Bahnstrecke sowie der autobahnparallelen Güterzugtrasse gewährleisten.</p>	<p>a) an der Autobahnparallele durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen sichergestellt wird, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehrs vermieden wird. Hierzu sollen unter anderem Tieflagen in Form von Troglösungen bzw. Tunnels realisiert werden, wobei auch Aspekte des Naturschutzes und des Landschaftsbildes berücksichtigt werden sollen.</p> <p>b) an der bestehenden Rheintalbahn über das rechtlich erforderliche Maß hinausgehenden Lärmschutz auch für die Ortslagen vorgesehen wird, für die aufgrund des Neubaus der Autobahnparallelen kein Rechtsanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen besteht und für die keine Schallschutzwände im Zuge der Lärmsanierung errichtet werden.</p>	<p>a) Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen vorrangig in Form von Tieflagen (z. B. Tröge und Tunnel in offener Bauweise) ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrs-lärmbelastung aufgrund Straßen- und Schienenverkehrs ausgeschlossen wird.</p> <p>b) In allen Ortslagen entlang der Bestandsstrecke, die aktiven Schallschutz weder aufgrund des Baus von Überholgleisen noch aufgrund der Lärmsanierung erhalten, sind aktive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren, die eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung durch den Gesamt-Schienenverkehrslärm der bisherigen Bestandsstrecke sowie der autobahnparallelen Güterzugtrasse gewährleisten. Das gilt auch für den Bereich der Waldsiedlung von Riegel.</p>	<p>noch Ziff. 1.:Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamt- und Schienen- und Straßenlärmbelastung durch den Schienenverkehr vermieden wird.</p> <p>Einen über das rechtlich erforderliche Maß hinausgehenden Lärmschutz erhalten auch die Ortslagen an der bestehenden Rheintalbahn, für die aufgrund des Neubaus der Autobahnparallele kein Rechtsanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen besteht und für die keine Schallschutzwände im Zuge der Lärmsanierung errichtet werden.</p>	<p>Beide Strecken erhalten Lärmschutz nach Maßgabe des Beschlusses des Projektbeirates vom 26. Juni 2015. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der A 5 sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) durch den Schienenverkehr vermieden wird. Der Deutsche Bundestag präzisiert in diesem Zusammenhang seinen Beschluss in seiner 217. Sitzung vom 17. Januar 2013 (Bundestagsdrucksachen 17/11932 und 17/11652) dahingehend, dass die Regelung zur Kernforderung 3 unbeschadet der im Beschluss angegebenen Kilometrierung auf den gesamten Planfeststellungsabschnitt 8.1 (Riegel–March) anzuwenden ist.</p>

Synoptische Darstellung der Beschlüsse aus der Region inklusive dem Beschluss des Deutschen Bundestages für den Abschnitt 7

Regionalverband 26.02.2015	Kreistag Ortenaukreis 03.03.2015	Kreistag Emmendingen 09.03.2015	Projektbeirat 26.06.2015	Deutscher Bundestag 26.01.2016
<p>C. Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner während der Bauzeit zu minimieren. Beim Ausbau der Bestandsstrecke für den Personenverkehr ist zu prüfen, ob durch eine Verringerung der bislang vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h eine Reduzierung von Kosten, baulichen Eingriffen sowie der Belastung für Anwohner und Gemeinden erreicht werden kann.</p>	<p>(vgl. Ziffer 1a am Ende: ... Hierzu sollen unter anderem Tiefanlagen in Form von Troglösungen bzw. Tunnels realisiert werden, wobei auch Aspekte des Naturschutzes und des Landschaftsbildes berücksichtigt werden sollen.)</p>	<p>c) Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner während der Bauzeit zu minimieren. Beim Ausbau der Bestandsstrecke für den Personenverkehr ist zu prüfen, ob durch eine Verringerung der bislang vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h eine Reduzierung von Kosten, baulichen Eingriffen sowie der Belastungen für Anwohner und Gemeinden erreicht werden kann.</p>	<p>Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner im Rahmen des Budgets zu minimieren. (Zusammenstellung der Untersuchungsergebnisse zum Vergleich Antragstrasse/ Autobahnparallele vom 24.09.2013)*</p> <p>*Landrat Scherer gibt zu Protokoll, dass zu Optimierungsmöglichkeiten aus Sicht der Region auch die Überprüfung von Tiefanlagen zählt. Der Projektbeirat hält fest, dass der Beschlussantrag 1. weitreichend gefasst ist und keiner Ergänzung bedarf.</p>	<p>Die Bestandsstrecke wird für die Aufnahme des Personennah- und -fernverkehrs ertüchtigt (vmax = 160/250 km/h, abschnittsweise viergleisiger Ausbau).</p>
<p>1.6 Maßnahmen, die bislang durch die Antragstrasse aufgeschoben wurden, wie beispielsweise Ausbau einer Kreisstraße als Umgehungsstraße im Bereich Lahr-Kippenheim oder die Sanierung des Bahnhofes in Friesenheim, können aus Sicht des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein sofort angegangen und umgesetzt werden.</p>	<p>2. Der Kreistag fordert 2 a. den Bund und die Deutsche Bahn auf, Brücken, die im Falle der Antragstrasse wiederhergestellt oder neu gebaut werden wären, wie z.B. die Brücke zwischen den Ortsteilen Schuttern und Oberschopfheim und eine Brücke mit Fahrradweg zwischen Friesenheim und Schuttern, trotz Realisierung der Autobahnparallelen wieder herzustellen bzw. neu zu bauen.</p>			

Synoptische Darstellung der Beschlüsse aus der Region inklusive dem Beschluss des Deutschen Bundestages für den Abschnitt 7

Regionalverband 26.02.2015	Kreistag Ortenaukreis 03.03.2015	Kreistag Emmendingen 09.03.2015	Projektbeirat 26.06.2015	Deutscher Bundestag 26.01.2016
<p>1.6 Maßnahmen, die bislang durch die Antragstrasse aufgeschoben wurden, wie beispielsweise Ausbau einer Kreisstraße als Umgehungsstraße im Bereich Lahr-Kippenheim oder die Sanierung des Bahnhofes in Friesenheim, können aus Sicht des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein sofort angegangen und umgesetzt werden.</p>	<p>2 b. den Bund und die Deutsche Bahn auf, die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, um die Einrichtungen des Erholungsgebietes Schultern zu verlegen,</p> <p>4. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, unverzüglich die Planungen für eine Ortsumfahrung „Mahlberg, Altdorf, Kippenheim, Kippenheimweiler und Langenwinkel“ wieder aufzunehmen.</p> <p>2 c. die Deutsche Bahn auf, den Bahnhof Friesenheim barrierefrei umzubauen,</p> <p>2 d. die Deutsche Bahn auf, mit einem wirksamen Erschütterungsschutz sicher-zustellen, dass die Produktion in den Betrieben an der Autobahnparallele nicht beeinträchtigt wird.</p>	<p>4. Der Landkreis Emmendingen fordert die Deutsche Bahn AG auf, die im Bereich der Gemeinde Riegel von ihr geplante Verknüpfung von Bestandsstrecke und Autoparallelen – falls eine solche notwendig ist – weiter südlich vorzusehen, so dass die Verknüpfungstrecke weitgehend durch den Gemeindewald Riegel verläuft und dadurch die landschaftliche Zerschneidung minimiert und der Verlust hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen so weit wie möglich vermieden wird.</p>		

Synoptische Darstellung der Beschlüsse aus der Region inklusive dem Beschluss des Deutschen Bundestages für den Abschnitt 7

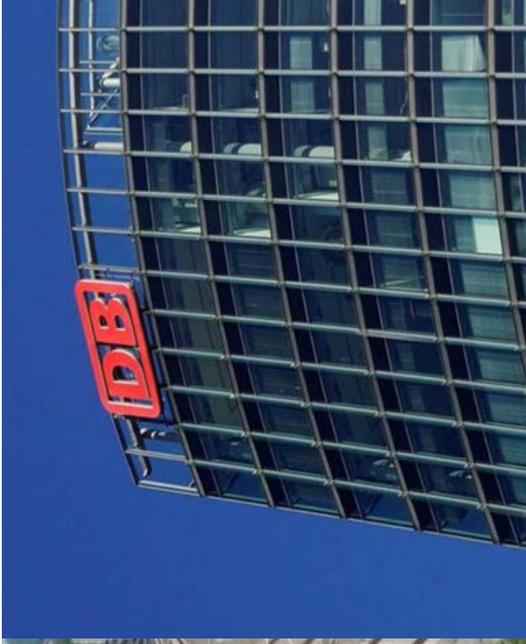
Regionalverband 26.02.2015	Kreistag Ortenaukreis 03.03.2015	Kreistag Emmendingen 09.03.2015	Projektbeirat 26.06.2015	Deutscher Bundestag 26.01.2016
<p>1.3 Die Region Südlicher Oberrhein fordert die anhängigen Planfeststellungsverfahren zwischen Offenburg und Riegel einzustellen.</p> <p>1.4 Die Voten zu 1.2 und 1.3 richten sich sowohl an die Bundesregierung als auch an die Landesregierung sowie an die Mitglieder des Projektbeirats. Die Region bittet alle MdB und MdL der Region diese Voten mit Nachdruck gegenüber dem Bund, der DB AG sowie dem Land zu unterstützen.</p>			<p>2. Die anhängigen Planfeststellungsverfahren zwischen Offenburg und Riegel werden nach Vorliegen der Finanzierungsbeschlüsse des Bundes- und des Landtags eingestellt.</p>	<p>Die hieraus resultierenden Mehrkosten werden (ohne Vorsorge für ggf. weitere naturschutzrechtlich notwendige Maßnahmen) mit Planungskosten auf rd. 565 Mio. Euro geschätzt.</p>
<p>1.5 Die Region Südlicher Oberrhein fordert, dass der Bund die für die Planung der zweigleisigen Güterverkehrsstrasse entlang der BAB 5 zwischen Offenburg und Riegel erforderlichen zusätzlichen Finanzmittel der DB AG zur Verfügung stellt, damit die DB AG bis 2019 die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen vorlegen kann.</p>	<p>3. Der Bund, die Deutsche Bahn und das Land werden gebeten, die zur Umsetzung der Ziffern 1 und 2 erforderlichen Entscheidungen zeitnah zu treffen.</p>	<p>5. Bund und Land werden gebeten, die zur Umsetzung der Ziffern 1 bis 4 erforderlichen Entscheidungen zeitnah zu treffen und die Finanzierung sich daraus ergebender zusätzlicher Kosten zu übernehmen.</p>	<p>noch Ziff. 2: Der Bund beauftragt nach den Finanzierungsentscheidungen des Bundes- und des Landtages die Deutsche Bahn, die Planung für die zweigleisige Güterverkehrsstrasse entlang der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel unverzüglich aufzunehmen, damit die Deutsche Bahn zügig die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen vorlegen kann.</p>	
<p>1.7 Beim Bau der Güterverkehrsstrasse soll gleichzeitig auch der notwendige sechsspürige Ausbau der A5 in Angriff genommen werden, damit der Lärmschutz auch entlang der BAB optimiert und der Verkehrsfluss deutlich verbessert sowie ein Anstieg der derzeitigen Gesamtverkehrslärmbelastung ausgeschlossen wird.</p> <p>1.8 Der Projektbeirat und die Arbeitsgruppe Cluster 3 werden gebeten, die Arbeit fortzuführen.</p>	<p>5. Der Kreistag fordert den Bund auf, den sechsstreifigen Ausbau der BAB A5 zeitgleich zu planen und zu bauen.</p>			

Synoptische Darstellung der Beschlüsse aus der Region inklusive dem Beschluss des Deutschen Bundestages für den Abschnitt 7

<p>Regionalverband 26.02.2015</p>	<p>Kreistag Ortenaukreis 03.03.2015</p>	<p>Kreistag Emmendingen 09.03.2015</p>	<p>Projektbeirat 26.06.2015</p> <p>3. Der Projektbeirat begrüßt, wenn im neuen BVWP die Güterumfahrung zwischen Offenburg und Riegel als Projektziel festgeschrieben werden würde.</p>	<p>Deutscher Bundestag 26.01.2016</p>
---------------------------------------	---	--	--	---

Beschlüsse des Projektbeirats und des Deutschen Bundestages

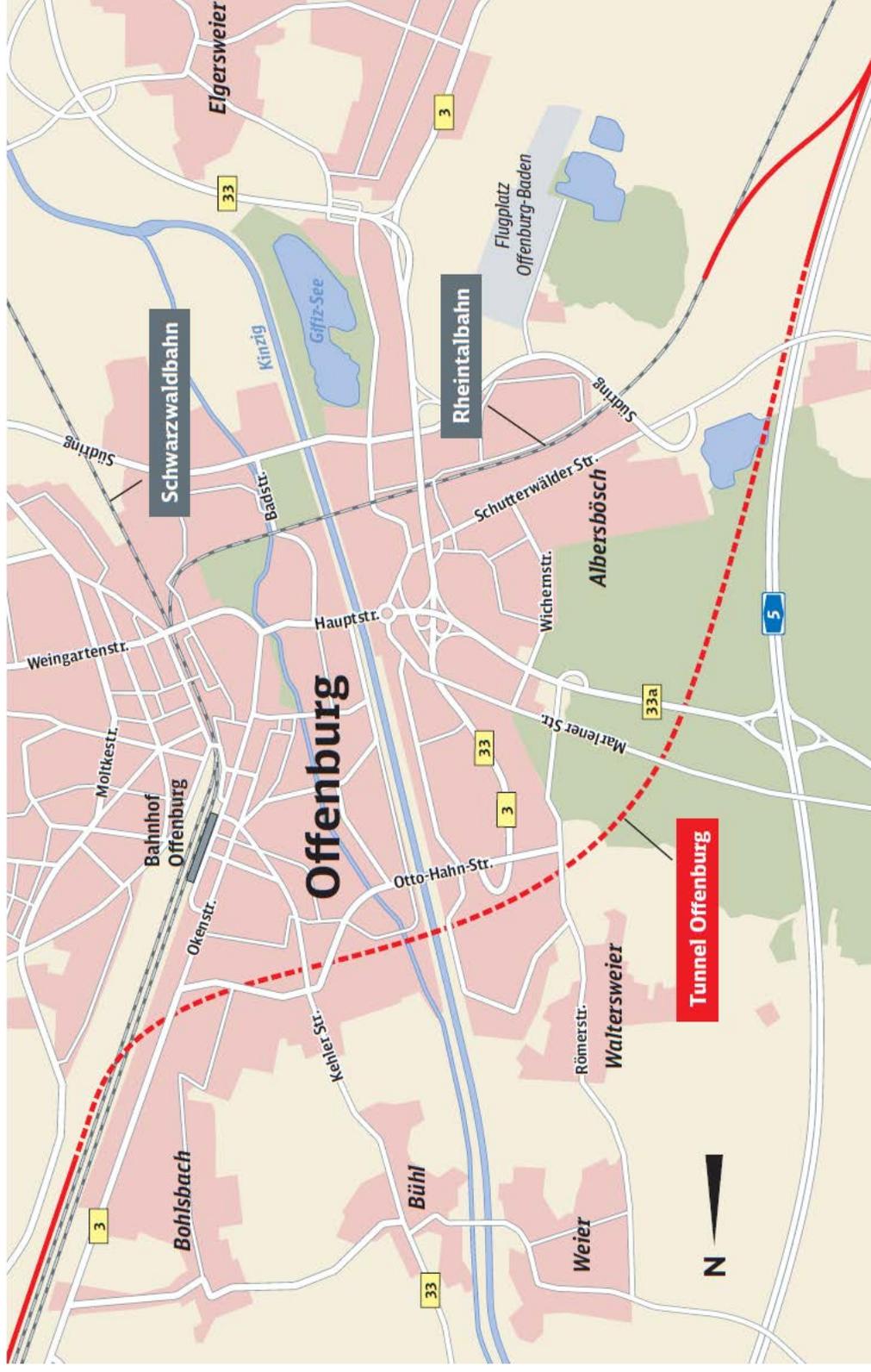
PfA	Kernforderung	Projektbeirat	Deutscher Bundestag
7.1	Kernforderung 1 Tunnel Offenburg	Der Projektbeirat fordert, dass das 3./4. Gleis im PfA 7.1 als zweigleisiger Güterzugtunnel realisiert wird. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Trassenführung des Tunnels zu optimieren. Die Mehrkosten für den Tunnel werden vollständig vom Bund getragen.	Kernforderung 1: Sieht in Offenburg einen zweiröhrigen etwa 7 km langen Eisenbahntunnel anstatt eines oberirdischen Ausbaus entsprechend dem Beschluss des Projektbeirates vom 14. Juli 2014 vor (Variante 1c). Die nach derzeitiger Abschätzung erforderlichen Mehrkosten im Vergleich zu der bisherigen Planung einer oberirdischen Durchfahrung der Stadt Offenburg von rd. 1 Mrd. Euro zuzgl. Planungskosten (18 Prozent), somit rd. 1 180 Mio. Euro, werden allein vom Bund getragen. (<i>vgl. BT.-Drs. 18/7364 26.01.2016</i>)
7.2		Der Projektbeirat spricht sich für die Realisierung der Kernforderung 2 als zweigleisige, autobahnparallele Güterzugtrasse östlich der BAB A5 mit dem Schutzniveau VI Matrix aus. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) durch den Schienenverkehr vermieden wird. Einen über das rechtlich erforderliche Maß hinausgehenden Lärmschutz erhalten auch die Ortslagen an der bestehenden Rheintalbahn, für die aufgrund des Neubaus der Autobahnparallele kein Rechtsanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen besteht und für die keine Schallschutzwände im Zuge der Lärmsanierung errichtet werden. Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, des städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner im Rahmen des Budgets zu minimieren.	Kernforderung 2: Zwischen Offenburg und Riegel wird eine zweigleisige Güterzugtrasse in Parallellage zur Autobahn 5 errichtet. Die Bestandsstrecke wird für die Aufnahme des Personennah- und -fernverkehrs ertüchtigt ($v_{max} = 160/250$ km/h, abschnittsweise viergleisiger Ausbau). Beide Strecken erhalten Lärmschutz nach Maßgabe des Beschlusses des Projektbeirates vom 26. Juni 2015. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der A 5 sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) durch den Schienenverkehr vermieden wird. Der Deutsche Bundestag präzisiert in diesem Zusammenhang seinen Beschluss in seiner 217. Sitzung vom 17. Januar 2013 (Bundestagsdrucksachen 17/11932 und 17/11652) dahingehend, dass die Regelung zur Kernforderung 3 unbeschadet der im Beschluss angegebenen Kilometrierung auf den gesamten Planfeststellungsabschnitt 8.1 (Riegel-March) anzuwenden ist. Die hieraus resultierenden Mehrkosten werden (ohne Vorsorge für ggf. weitere naturschutzrechtlich notwendige Maßnahmen) mit Planungskosten auf rd. 565 Mio. Euro geschätzt. (<i>vgl. BT.-Drs. 18/7364 26.01.2016</i>)
7.3	Kernforderung 2 Autobahnparallele Trasse		
7.4			



Großprojekt Karlsruhe-Basel

Planungsausschussitzung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein (Themenübersicht)

Planfeststellungsabschnitt 7.1 Tunnel Offenburg



Themenüberblick

- Aktueller Stand der Planung
- Terminalschiene
- Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
- Visualisierungen
- Schallschutz
- Weiteres Vorgehen

Planfeststellungsabschnitt 7.2 – 7.4 Autobahnparallele



Themenüberblick

- Aktueller Stand der Planung
- Terminschiene
- Bestandssituation
- Straßenüberführungen
- Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke (NBS)
- Schallschutz

Planungsauftrag

- Planung einer neuen zweigleisigen Eisenbahnstrecke in enger Bündelung mit der BAB 5
- Ausbau der vorhandenen Eisenbahnstrecke für eine Geschwindigkeit von 250 km/h

Zusätzlicher Untersuchungsauftrag

- ➔ Prüfung einer möglichen Tieferlegung der neuen Eisenbahnstrecke entlang der BAB 5

„Tieflage“

- Unterfahrung aller kreuzenden Gewässer
- Unterfahrung der Straßenverbindungen
- Bewältigung Hochwasser, Grundwasser
- Naturschutzgebiete

„Einschnittlage“

- Gewässerserschneidung bzw. Dükerung
- Unterfahrung der Straßenverbindungen
- Bewältigung Hochwasser, Grundwasser
- Naturschutzgebiete

„Normallage“

- Gewässerüberführung
- Unterfahrung der Straßenverbindungen
- Bewältigung Hochwasser, Grundwasser
- Naturschutzgebiete

Vorschau: „Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke“ am Beispiel des Planfeststellungsabschnitts 7.2

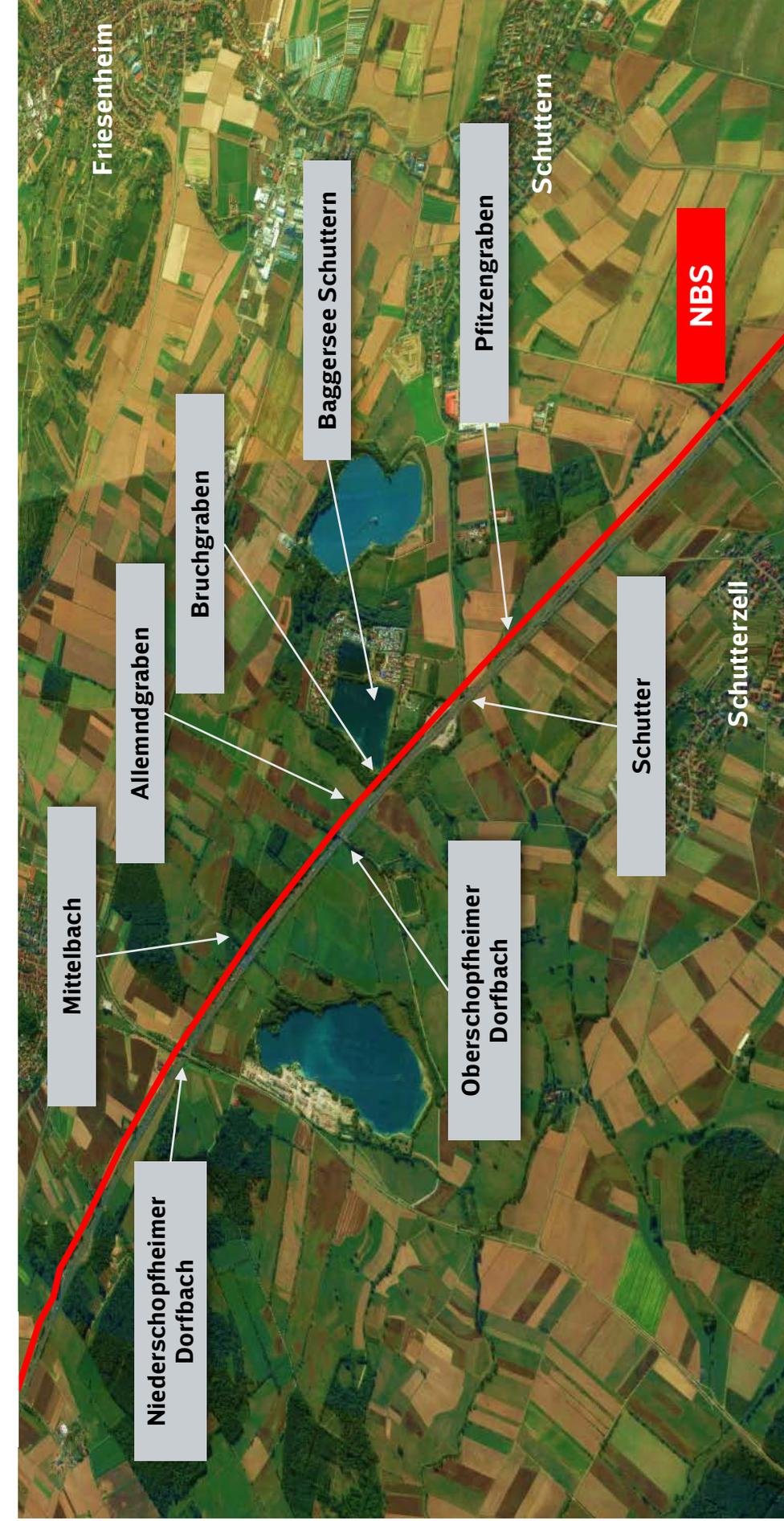


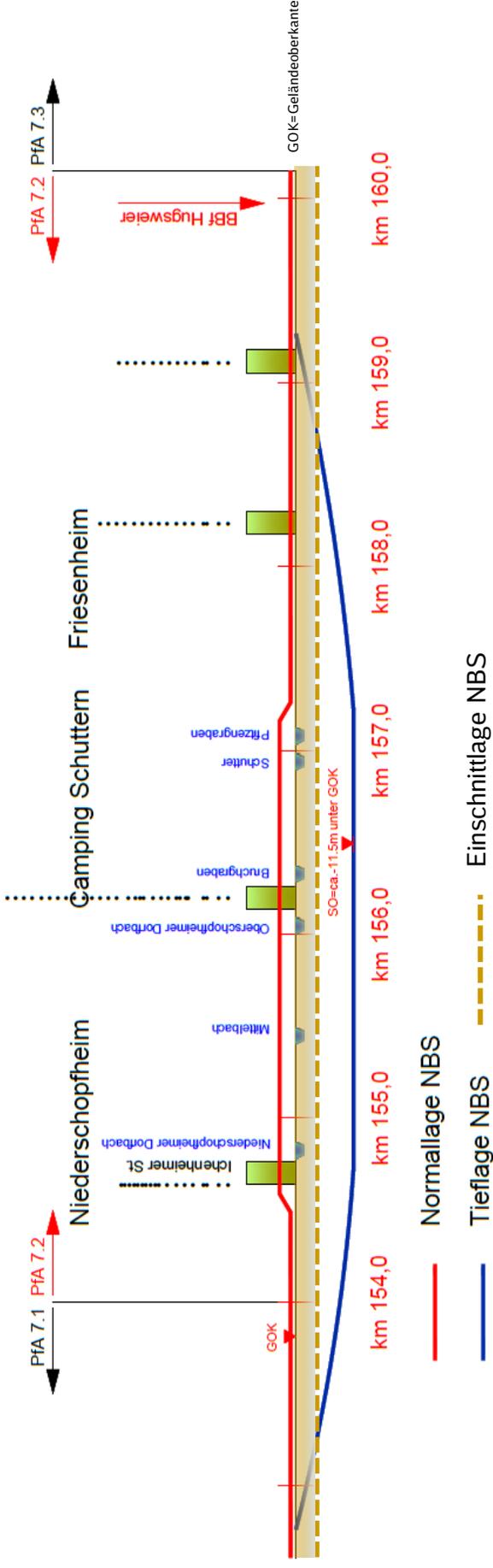
Bild: Google Maps



Ortsituation gibt den Gradientenverlauf vor

- Überquerung von sieben Fließgewässern und Gräben
 - Vier Straßenüberführungen
 - Durchfahrung von Wasserschutz- und FFH-Gebieten
- ➔ Bildet die Basis für eine Variantenuntersuchung

Vorschau: „Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke“ am Beispiel des Planfeststellungsabschnitts 7.2



Variantenbeschreibung	
Normallage NBS	<ul style="list-style-type: none"> • Orientiert sich am bestehenden Geländeniveau und insbesondere der Autobahn • Überquerung aller vorhandenen Gewässer und Gräben mittels Eisenbahnüberführungen (EÜ) im notwendigen Umfang • Anhebung bestehender Straßenüberführungen (SÜ) im notwendigen Umfang
Tieflage NBS	<ul style="list-style-type: none"> • Infolge dichter Aufeinanderfolge der Gewässer kommt NBS ca. im km 159,300 auf die Geländeoberfläche • Bahnhof Hugsweiler wird oberirdisch nicht mehr erreicht • Lange Ingenieurbauwerke mit hohem Flächenbedarf • Gegenüber oberirdischer Führung doppelter Flächenverbrauch für Baulogistik • Infolge großer Aushubmengen zusätzliche Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen erforderlich
Einschnittlage NBS	<ul style="list-style-type: none"> • Wurde wegen zahlreicher Gewässerschnitte nicht detailliert weiter verfolgt; • Dükerungen der Gewässer seitens Wasserbehörden abgelehnt. Zudem baulich aufwändig u. unterhaltungsintensiv • Einschnittlage wg. der hohen Grundwasserstände nur mit aufwändigen Maßnahmen realisierbar

Vorschau: „Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke“ am Beispiel des Planfeststellungsabschnitts 7.3

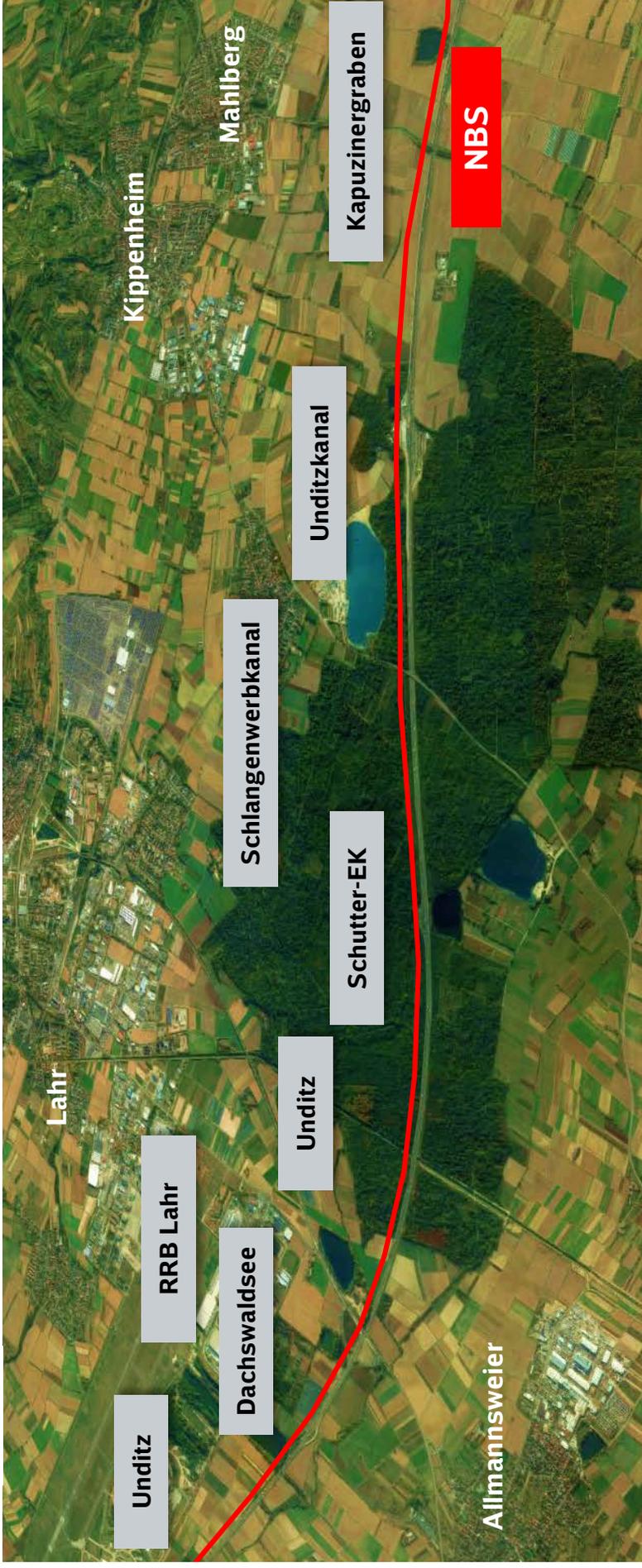


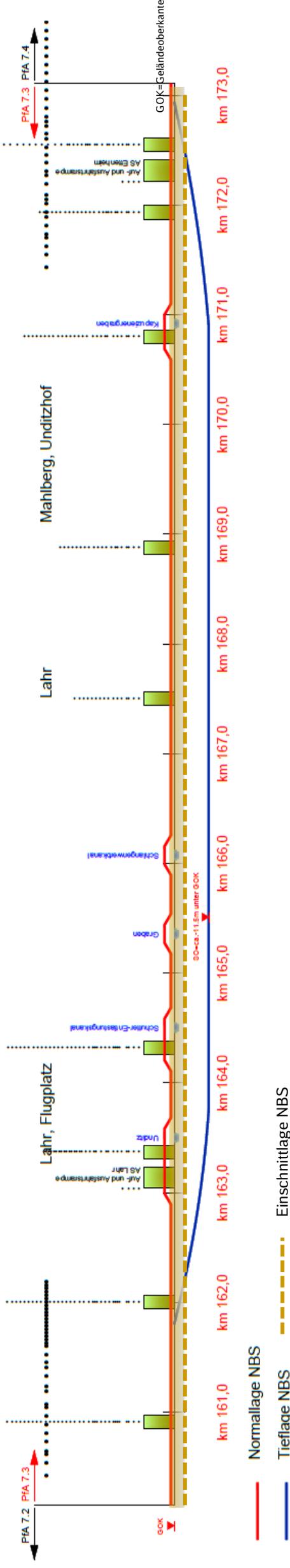
Bild: Google Maps



Ortsituation gibt den Gradientenverlauf vor

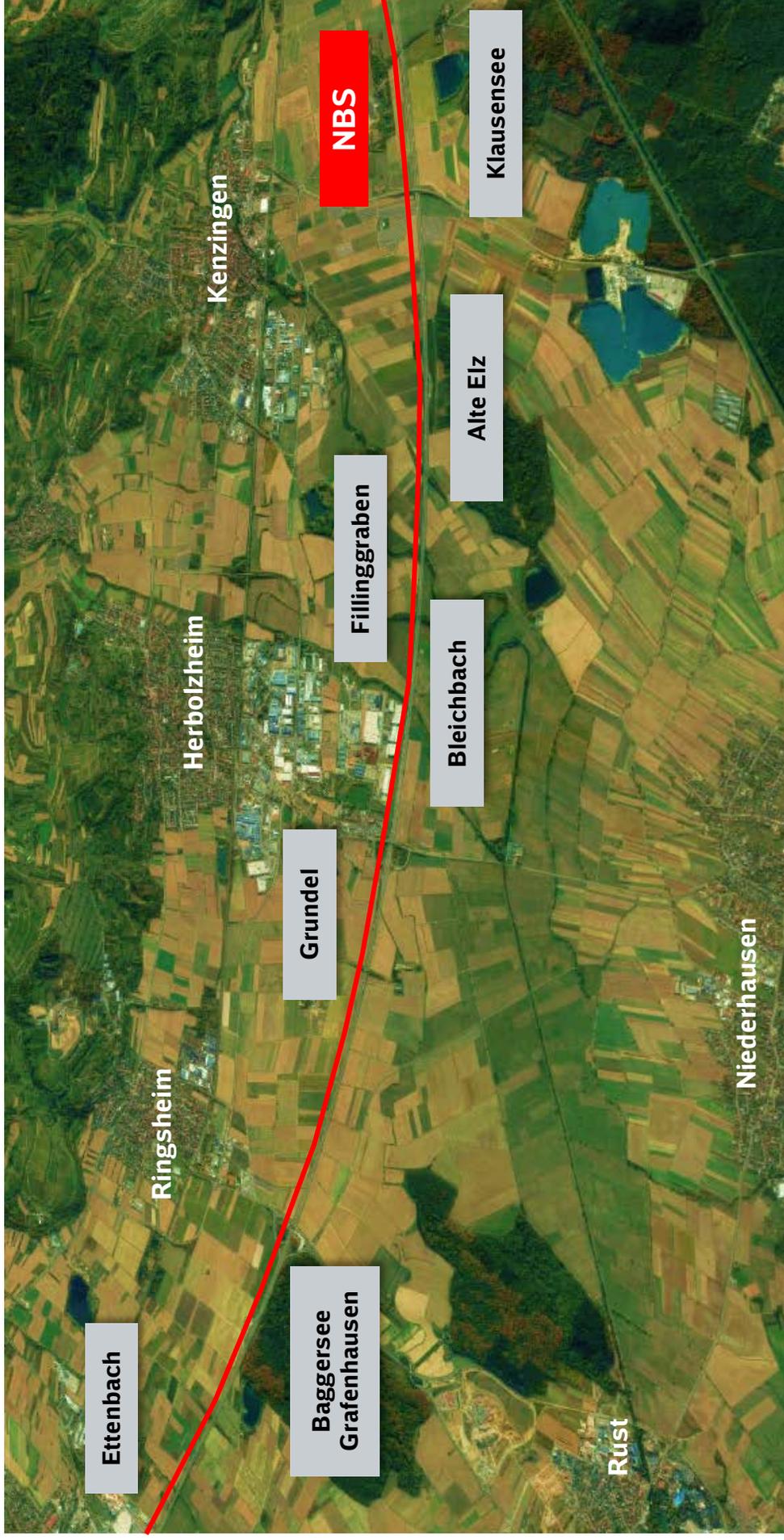
- Es werden zahlreiche Fließgewässer, Gräben und Seen überquert bzw. tangiert
 - Sieben Straßenüberführungen und zwei Anschlussstellen
 - Es werden WSG IIIB „Ried“ und WSG III und IIIA „Kaiserwald“ tangiert
- Bildet die Basis für eine Variantenuntersuchung

Vorschau: „Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke“ am Beispiel des Planfeststellungsabschnitts 7.3



Variante	Variantenbeschreibung	
Normallage NBS	<ul style="list-style-type: none"> Überquerung aller vorhandenen Gewässer und Gräben mittels Eisenbahnüberführungen (EÜ) Anhebung Anschlussstelle Lahr um ca. 2,00 m sowie der Anschlussstelle Ettenheim um ca. 0,70 m Anhebung bestehender Straßenüberführungen (SÜ) bis zu +4,60m 	✓
Tiefelage NBS	<ul style="list-style-type: none"> zul. Längsneigung max. 6‰; Beginn des Trogbauwerks ca. NBS-km 162,000 nördlich AS Lahr infolge dichter Aufeinanderfolge der Gewässer mit Unterquerung AS Lahr und AS Ettenheim wird die Geländeoberfläche erst im PfA 7.4 wieder erreicht der südlich der AS Ettenheim liegende „Ettenbach“, NBS-km 173,755 wird überquert resultierende Tunnellänge (offene Bauweise): Trogbauwerk Nord 1900m - Tunnel ca. 7700m - Trogbauwerk Süd 1900m 	✗
Einschnittlage NBS	<ul style="list-style-type: none"> Wurde wegen zahlreicher Gewässerschneidungen nicht detailliert weiter verfolgt; Dükerungen der Gewässer seitens Wasserbehörden abgelehnt. Zudem baulich aufwändig u. unterhaltungsintensiv Einschnittlage wg. der hohen Grundwasserstände nur mit aufwändigen Maßnahmen realisierbar 	✗

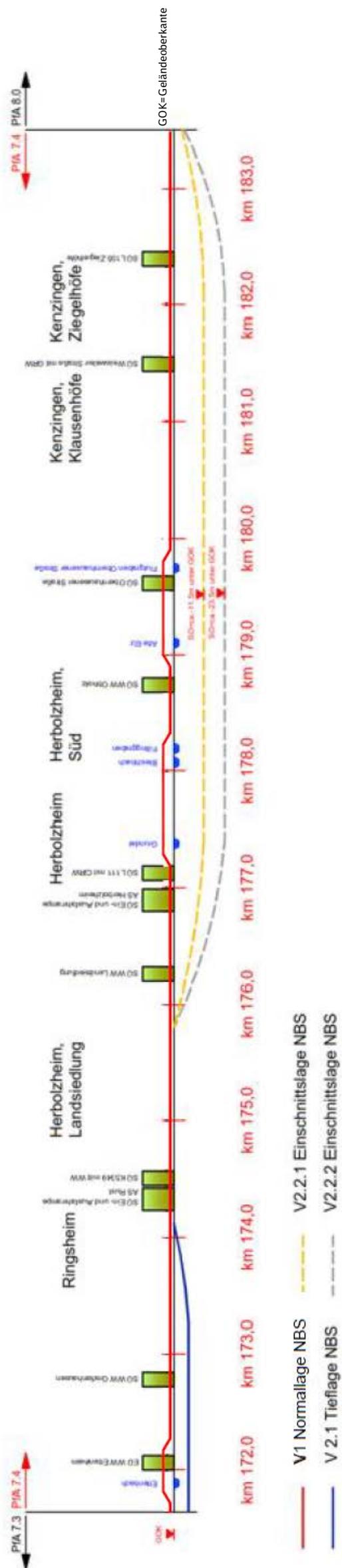
Vorschau: „Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke“ am Beispiel des Planfeststellungsabschnitts 7.4



Ortsituation gibt den Gradientenverlauf vor

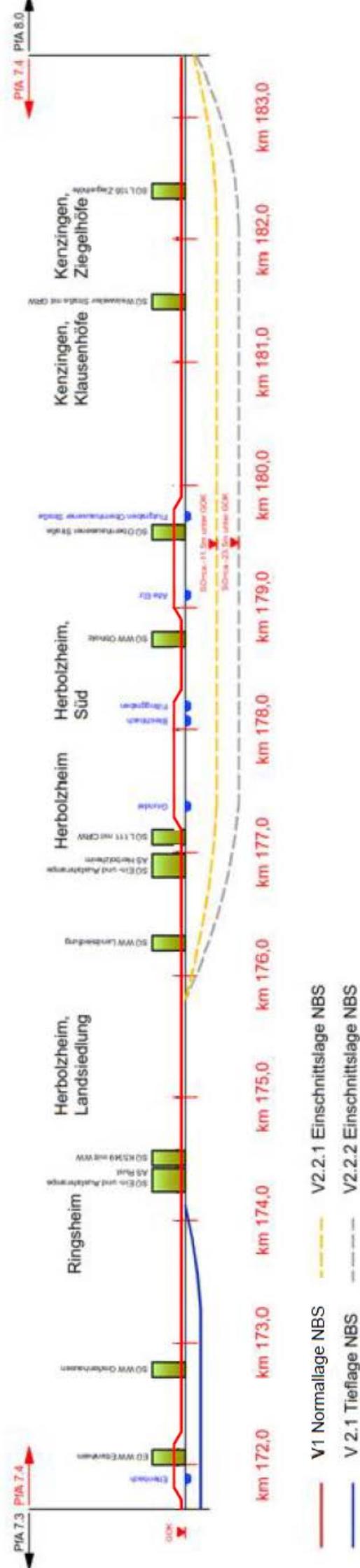
- Es werden zahlreiche Fließgewässer, Gräben und Seen überquert bzw. tangiert
 - Sieben Straßenüberführungen und zwei Anschlussstellen
 - Es werden WSG IIIB „Ried“ und WSG II und IIIA „Kaiserwald“ tangiert
- ➔ Bildet die Basis für eine Variantenuntersuchung

Vorschau: „Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke“ am Beispiel des Planfeststellungsabschnitts 7.4



Variantenbeschreibung	
Variante Normalage NBS	<ul style="list-style-type: none"> • Gradiente NBS ungefähr auf gleicher Höhe wie Gradiente BAB • Überquerungen aller vorhandenen Gewässer und Gräben mittels Eisenbahnüberführungen (EÜ) • Bereichsweise Anhebung Gradiente NBS für Überquerung Gewässer und Gräben • Bereichsweise Absenkung Gradiente NBS für Unterquerung vorhandener Verkehrswege • Anhebung 3 bestehende Straßenüberführungen (SÜ) bis zu +2,80 m
Einschnittslage NBS	<ul style="list-style-type: none"> • Unterquerung Ettenbach mit Landschaftsbrücke mit sehr starken bauzeitlichen Eingriffen in FFH-Schutzgebiet Ettenbach • Bahnhof Rust liegt südlich Autobahnanschlussstelle Rust • Zerschneidung von Grabensystemen □ Dükerung erforderlich • Kombinierbar mit Varianten 2.2 Einschnitt- bzw. Tieflage NBS PFA Süd • Dükerungen der Gewässer seitens Wasserbehörden abgelehnt, baulich aufwändig u. unterhaltungsintensiv

Vorschau: „Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke“ am Beispiel des Planfeststellungsabschnitts 7.4



Variante	Variantenbeschreibung	
Tieflege NBS (Variante 2.2.1)	<ul style="list-style-type: none"> • Große Trogbauwerke • Unterquerung Autobahnanschlussstelle Herbolzheim, Grundel, Bleichbach, Alte Elz, Vogelschutzgebiet „Elzniederung Kenzingen / Rust“ mit Tunnel in offener Bauweise • sehr starken bauzeitlichen Eingriffen in FFH-Schutzgebiet Alte Elz • Einschnittlage wg. der hohen Grundwasserstände nur mit aufwändigen Maßnahmen realisierbar • Infolge großer Aushubmengen zusätzliche Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen erforderlich • große Menge an Bodenaushub, die zu entsorgen ist • Gemäß Bodengutachten ist mit Grundwasserständen von 2 -3 m unter GOK und bereichsweise gespannten Grundwasserverhältnissen zu rechnen 	✓
Tieflege NBS (Variante 2.2.2)	<ul style="list-style-type: none"> • Große Trogbauwerke • Unterquerung AS Herbolzheim, Grundel, Bleichbach, Alte Elz, Vogelschutzgebiet „Elzniederung Kenzingen / Rust“ mit Tunnel in bergmännischer Bauweise • Tunnel mit 2 eingeleigten Röhren erfordert sehr große Trassenbreite mit Konflikten insbesondere im Bereich Gewerbegebiet Breisgauallee in Herbolzheim • Aushub und Grundwasser (siehe Variante 2.2.1) 	✗

Vorschau: „Gradientengestaltung und Lage der Neubaustrecke“ Vorzugsvariante ist eine geländenahe Trassierung. Anhebungen werden nur im unbedingt notwendigen Maß durchgeführt

Erste Erkenntnisse



Einschnittlage

Eine Einschnittlage („Halbtiefelage“) wird planerisch nicht weiterverfolgt, da die Eingriffe insbesondere in die querenden Gewässer seitens der Wasserbehörden abgelehnt werden und technisch unverhältnismäßig aufwändig gelöst werden müssten

Tiefelage

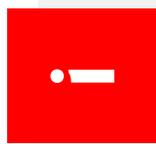
Eine Tiefelage wurde durchgängig untersucht und wird als technisch grundsätzlich machbar eingestuft. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind gegenüber der Normallage erheblich größer. Flächenverbrauch und Eingriff in den Grundwasserhaushalt durch massive, auftriebssichere Trogbauwerke werden als kritisch eingeschätzt. Schlussendlich sind erhebliche Mehrkosten im hohen dreistelligen Millionenbereich gegenüber der Normallage zu erwarten.

Normallage

Die Normallage wurde durchgängig untersucht und wird als vorzugswürdig eingeschätzt. Punktuelle Optimierungen sind noch zu erwarten. Die Trassenlage erfolgt möglichst geländenah und orientiert sich insbesondere an der bestehenden Höhenlage der Autobahn und den Grundwasserständen. Anhebungen werden ausschließlich dort durchgeführt, wo sie technisch notwendig sind (z. B. zur Gewässerüberquerung). Folgemaßnahmen entstehen bei allen Straßenüberführungen, da diese aktuell keine Querung einer neuen Bahnstrecke ermöglichen. Das Absenken der Bahn im Bereich von Straßenbrücken ist aufgrund der vorgängig beschriebenen Grundwasserthematik und benachbarten Gewässerquerungen nicht möglich



info@karlsruhe-basel.de



www.karlsruhe-basel.de



Info-Center



Newsletter



Downloads



Webcams



Facebook



Twitter



Instagram



YouTube