
Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel



Planfeststellungsabschnitt 7.1 Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg)



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

Nur zur Information

Ergebnisse aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

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

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

Planungsabschnitt: Planfeststellungsabschnitt 7.1

Bau-km 138,506 – 154,000 (Strecke 4280)

138,500 – 154,550 (Strecke 4000)

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

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

**OBERMEYER
Planen + Beraten GmbH
Zur Gießerei 18
73227 Karlsruhe**

Karlsruhe, im November 2020

Karlsruhe, im November 2020

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe – Basel – PfA 7.1	3
1.1	NBS mit dem Tunnel Offenburg	3
1.2	Ausbau der Rheintalbahn	4
2	Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.1	5
3	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	7
3.1	Themenschwerpunkt Allgemein	8
3.2	Themenschwerpunkt Bauablauf	18
3.3	Themenschwerpunkt Flächeninanspruchnahme	30
3.4	Themenschwerpunkt Hochwasser/Grundwasser	33
3.5	Themenschwerpunkt Kosten	40
3.6	Themenschwerpunkt Schallschutz	43
3.7	Themenschwerpunkt Termine	51
3.8	Themenschwerpunkt Trassenführung	53
3.9	Themenschwerpunkt Tunnel	61
3.10	Themenschwerpunkt Umwelt	72
4	Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	76

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

**1 Kurzbeschreibung des Vorhabens – ABS/NBS Karlsruhe – Basel
– PfA 7.1**

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 Netz 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 7.1, der im Bereich von Appenweier beginnt und im Bereich der Gemeinde Hohberg endet. Er beinhaltet zum einen die Planungen für die Neubaustrecke mit dem Tunnel Offenburg und dem Anschluss an die autobahnparallele Trasse der NBS (Strecke 4280). Zum anderen enthält er den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn (Strecke 4000) südlich von Offenburg, um die Verkehre dort künftig mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h abwickeln zu können. Zwischen der Rheintalbahn und der Neubaustrecke an der BAB A5 ist eine zweigleisige Verbindungsstrecke, die sogenannte Verbindungskurve Nord, geplant.

1.1 NBS mit dem Tunnel Offenburg

Der Tunnel Offenburg wird mit zwei getrennten Tunnelröhren gebaut. Beide Tunnelröhren, die Oströhre und die Weströhre, werden mit jeweils kreuzungsfreien Zuführungen an die Rheintalbahn und die Schnellfahrstrecke angebunden. Die westliche Tunnelröhre wird insgesamt ca. 8.780 m lang sein, die östliche ca. 11.440 m.

Der Tunnel Offenburg wird überwiegend mit Tunnelvortriebsmaschinen (TVM) gebaut, lediglich die Abschnitte vor den Portalen werden in „Offener Bauweise“ mit einer Baugrube von der Erdoberfläche aus errichtet. Nördlich

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

und südlich der Tunnelportale schließen sich an den Tunnel Trogbauwerke an, in denen die Gleise von den Tunnelportalen bis zur Geländeoberfläche und auf die Höhe der bestehenden Gleise geführt werden. Nach Erreichen der Oberfläche südlich des Tunnels verläuft die NBS anschließend in Parallellage zur BAB A5.

In dem Bereich der Parallellage zur BAB A5 erfolgt die kreuzungsfreie Anbindung der Gleise der Verbindungskurve Nord an die NBS. Bei NBS-km 154,000 schließt sie an den nachfolgenden Planfeststellungsabschnitt, den PfA 7.2 an.

1.2 Ausbau der Rheintalbahn

Der Ausbau der bestehenden Rheintalbahn (Strecke 4000) in Offenburg beginnt ab dem Strecken-km 148,600 (ungefähr am Finkenweg bzw. Kornblumenweg) in Richtung Süden. Die Strecke wird dabei abschnittsweise für höhere Geschwindigkeiten von jetzt 160 km/h auf bis zu 250 km/h ausgelegt. Die Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h wird ab dem Beginn der geraden Strecke in Richtung Friesenheim (bei ABS-km 150,200) erreicht.

Durch die abschnittsweise Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit können Eingriffe in die bestehende Umgebungsbebauung weitgehend vermieden werden. Der Ausbau der Rheintalbahn kann im Stadtgebiet von Offenburg im Wesentlichen im Umgriff der vorhandenen Bahngrundstücke abgewickelt werden.

Da in Zukunft fast der gesamte Güterverkehr über die Neubaustrecke an der BABA5 fahren soll und nicht mehr über die bestehende Rheintalbahn, wird der Überholbahnhof Niederschopfheim nicht mehr benötigt und zurückgebaut.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

2 Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 7.1

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

In § 25 Abs. 3 des Verfahrensverwaltungsgesetzes (VwVfG) wird geregelt, dass die zuständige Behörde – hier das Eisenbahnbundesamt (EBA) – darauf hinwirken soll, dass die Vorhabenträgerin – hier die DB Netz AG – die betroffene Öffentlichkeit 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.

Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde für den Planfeststellungsabschnitt 7.1 aufgrund der Corona-Pandemie digital umgesetzt.

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Unterlagen und digitalen Angebote mit den maßgeblichen Projektinformationen, insbesondere den Zielen des Vorhabens, seinen voraussichtlichen Auswirkungen und eine allgemeine Beschreibung des Vorhabens ab dem 24.06.2020 auf der Website des Projektes unter www.karlsruhe-basel.de zum Download angeboten. Dadurch konnte die Einsicht in alle relevanten Planunterlagen gewährleistet werden. Darüber hinaus bestand für Interessierte die Möglichkeit der Kontaktaufnahme mittels Kontaktformular, Hotline 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.

Außerdem wurden fünf digitale Bürgersprechstunden im Internet (Web-Konferenz) angeboten, an denen über eine Chatfunktion Fragen an die Vorhabenträgerin gestellt werden konnten, die diese live (Streaming) beantwortet

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

hat und in denen Videos, Planunterlagen und Informationen zum Projekt vorgestellt wurden.

Auch in den Rathäusern lagen die Unterlagen zur Einsicht aus.

Im Anschluss an die Offenlage der Unterlagen und die digitalen Informationsangebote im Zuge der Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgten Präsenzveranstaltungen in den Gemeinderäten von Appenweier, Offenburg, Hohberg und Schutterwald, bei denen die Planung durch die Vorhabenträgerin vorgestellt wurde und es den Mitgliedern der Gemeinderäte möglich war, Fragen 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 Netz AG als Vorhabenträgerin fertig gestellt. Im Anschluss wird beim Eisenbahnbundesamt 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 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

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 7.1 herangetragen worden.

Diese sind auf folgenden Wegen bei der Vorhabenträgerin eingegangen:

- Im Rahmen der Chat-Sprechstunde der digitalen Informationsveranstaltungen
- Schriftlich formulierte Fragen / Stellungnahmen per E-Mail / Post
- Telefonisch abgegebene Stellungnahmen und bei der angebotenen Hotline gestellte Fragen
- Als Kommentar unter den angebotenen Videos auf der Plattform YouTube

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

- Allgemeines ab Seite 8
- Bauablauf ab Seite 18
- Flächeninanspruchnahme ab Seite 30
- Hochwasser/Grundwasser ab Seite 33
- Kosten ab Seite 40
- Schallschutz ab Seite 43
- Termine ab Seite 51
- Trassenführung ab Seite 53
- Tunnel ab Seite 61
- Umwelt ab Seite 72

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

3.1 Themenschwerpunkt Allgemeines

Ausbaumaßnahmen an der Rheintalbahn

Es wurde aufgeführt, dass die Bestandsstrecke der Rheintalbahn ca. ab der Kinzigbrücke in Richtung Basel als Ausbaustrecke gekennzeichnet ist. Es bestand Informationsbedarf, welche Ausbaumaßnahmen hierbei vorgesehen sind.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

An der Ausbaustrecke erfolgen Maßnahmen für eine Geschwindigkeitserhöhung bis auf 250 km/h. Darüber hinaus wird die Personenunterführung Feldschlösschen komplett erneuert.

Baugrunderkundungen

Es wurde die Fragestellung geäußert, ob es bereits Baugrunderkundungen gab. Zudem erkundigten sich Interessierte, ob weitere Baugrunduntersuchungen vorgesehen sind und ob diese rechtzeitig angekündigt werden. Weiterhin wurde die Frage gestellt, ob auch andere oberirdische Untersuchungs- und Baumaßnahmen vor Baubeginn und während der Bauphase vorgenommen werden und in welchem Zeitraum diese ggf. erfolgen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin bestätigt, dass bereits im Jahr 2017 erste Baugrunderkundungen durchgeführt wurden. Weitere Untersuchungen sind, nach dem Sachstand der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, ab Dezember 2020 geplant, um tiefergehende Erkenntnisse zum Baugrund zu erlangen. Die Bohrpunkte wurden bereits ausgewählt und die Betroffenen werden derzeit informiert, um notwendige Betretungsrechte zu vereinbaren.

Abgesehen von den Erkundungsbohrungen sind nach aktuellem Stand keine oberirdischen Baumaßnahmen im Vorfeld erforderlich. Im Rahmen der Beweissicherung vor der Unterfahrung werden die Gebäude begutachtet und

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

dokumentiert, während der Unterfahrung die Gebäude überwacht. Die Anbringung von Messmarken o.ä. ist ggf. möglich oder erforderlich. Die Untersuchungen werden erst unmittelbar vor der Unterfahrung erfolgen.

Darüber hinaus wurde die Frage aufgeworfen, ob Gradienten, Längsschnitte bzw. einen geologischen Längsschnitt und einen Baugrundbericht auf Grundlage der bereits erfolgten Baugrunduntersuchungen zur Verfügung gestellt werden können.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Ein geologischer Längsschnitt und ein Baugrundbericht sind vorhanden und bilden die Grundlage der aktuellen Vorplanung. Weitere Unterlagen wie Gradienten, Längsschnitte und Höhenpläne mit Bohrprofilen können als Teil der Planfeststellungsunterlagen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Planfeststellung eingesehen werden.

Notwendigkeit von Brückenbauwerken

Es wurde allgemein hinterfragt, ob für einen landwirtschaftlichen Weg ein Brückenbauwerk notwendig ist und ob nicht ein Bahnübergang ausreichend wäre.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Regelwerk der Bahn gibt vor, dass bei einem Neubau einer Kreuzung zwischen Straßen- und Bahnverkehr eine höhenfreie Kreuzung – also eine Überführung des einen Verkehrsweges über den anderen mittels einer Brücke - erstellt werden muss. Außerdem wird die Verbindungskurve Nord während des Ausbaus der Rheintalbahn voraussichtlich so stark befahren, dass die zugfreien Zeiten derart gering wären, dass eine Kreuzungsmöglichkeit bei Errichtung eines Bahnübergangs kaum möglich wäre; es steht daher auch ganz im Sinne der Nutzer dieser Kreuzung, eine jederzeit befahrbare Quersungsmöglichkeit zu schaffen.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Es wurde angefragt, ob erneuerte und neu gebaute Brückenbauwerke auch zukünftig mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden können.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Alle im Planungsbereich liegenden Brückenbauwerke werden nach den geltenden gesetzlichen Vorschriften bemessen und dimensioniert. Darin sind auch alle land- und forstwirtschaftlichen Gefährte zu berücksichtigen. Die Straßenbreite der Brücken wird dabei mindestens 4,5 m betragen.

Bedeutung von Planinhalten

Es bestand Informationsbedarf zur Bedeutung der Linien mit der Beschriftung „1:1“ bzw. „2:1“ in den Planunterlagen der Anlage 4.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

In den Plänen der Anlage 4 bilden die Linien 1:1 / 2:1 die Lastausbreitung des Gleiskörpers nach der Eisenbahn-Richtlinie 836 ab. Dabei wird unterschieden zwischen einem sogenannten inneren (2:1) und äußeren (1:1) Druckbereich der Eisenbahnverkehrslasten (Lastausbreitung).

Einflussnahme und rechtliche Möglichkeiten

Es wurde angefragt, ob Betroffene die Möglichkeit der Mitsprache und Einflussnahme auf die Planungen haben. Außerdem bestand Informationsbedarf zu den rechtlichen Möglichkeiten der Eigentümer und Betroffenen im Verfahren.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die betroffene Öffentlichkeit konnte sich im Rahmen dieser frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und damit bereits vor Stellung des Antrags auf Genehmigung über das Vorhaben informieren und hatte Gelegenheit, sich auf diversen Kanälen zu dem Vorhaben zu äußern und hierzu einzubringen. Die im Rahmen dieser frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Einwendungen und

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Stellungnahmen werden von der DB Netz geprüft und ausgewertet und die Planung wird daraufhin bei Bedarf angepasst.

Darüber hinaus sind Betroffene berechtigt, sich im nachfolgenden Zulassungsverfahren, dem sog. Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, indem sie Einsicht in die Planunterlagen nehmen dürfen. Im Anhörungsverfahren dürfen Bedenken und Anregungen zum Vorhaben vorgebracht werden, die von der DB Netz ebenfalls geprüft und beantwortet werden. Auch dadurch kann Einfluss auf die Planung genommen werden, da diese gegebenenfalls angepasst wird.

Darüber hinaus hat auch in der Projekthistorie bereits eine intensive Einbindung der Öffentlichkeit über den sog. Projektbeirat stattgefunden. Aufgrund der Empfehlungen des Projektbeirats ist die Vorhabenträgerin noch einmal grundlegend in die Planung des Vorhabens eingestiegen. Außerdem stellt die DB Netz ihre jeweiligen Planungszwischenstände in verschiedensten Gremien und bei Terminen vor, diskutiert die Planung und nimmt Anregungen und Hinweise hierzu auf. Auch diese gingen und gehen in die aktuelle Planung mit ein.

Die Einhaltung von Auflagen eines möglichen Planfeststellungsbeschlusses wird durch die zuständigen Behörden überwacht. Die Erfüllung von privatrechtlichen Vereinbarungen mit der DB kann durch die Zivilgerichte überprüft werden.

Des Weiteren wurde um eine Erläuterung des Rechtsweges während und nach dem Planfeststellungsverfahren gebeten.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die im Anhörungsverfahren gegen den Plan erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen werden bei einem Erörterungstermin mit der Anhörungsbehörde, der DB Netz AG als Vorhabenträgerin, Behörden, Vereinigungen, Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben erörtert; dabei sollen auch Lösungsmöglichkeiten gesucht werden. Die Planfeststellungsbehörde trifft ihre Entscheidung unter

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit. Das Ergebnis, der Planfeststellungsbeschluss, kann grundsätzlich mit einer Klage angefochten werden.

Geh- und Radweg

Es wurde die Fragestellung geäußert, ob der landwirtschaftliche Weg entlang der B3 am Versickerungsbecken als Radweg für Schüler ausgebildet werden kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Hinsichtlich des Anliegens für einen durchgehenden Geh- und Radweg für den Schülerverkehr wurde seitens der Vorhabenträgerin gebeten, mit diesem Wunsch auf die Stadt Offenburg zuzugehen. Sofern sich Synergien beim Bau ergäben, könnte der Weg im Zuge der Bauarbeiten mit realisiert werden. Dies ist dann im Vorfeld in einer Vereinbarung zwischen der Stadt Offenburg und der Vorhabenträgerin festzulegen.

Geschwindigkeitsregelung

Es wurde die Frage aufgeworfen, wie die Geschwindigkeit bei der Einfahrt nach Offenburg aus Richtung Süden nach dem Ausbau der Rheintalbahn geregelt ist und ab welchem Punkt mit 80 km/h gefahren wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Geschwindigkeit wird in mehrere Stufen von den im Endzustand fahrbaren 250 km/h auf der Rheintalbahn aus Süden bis zur Einfahrt in den Personenbahnhof Offenburg reduziert.

Bis ca. 335 m vor der Personenunterführung „Drei Linden“ wird mit 250 km/h gefahren werden, anschließend auf 180 km/h reduziert und bis zum Umbaubeginn (Finkenweg/Kornblumenweg) nochmals auf 160 km/h gedrosselt. Der Übergang der Geschwindigkeit von 160 km/h auf 80 km/h liegt derzeit bei

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Bahn-km 147,500, also knapp vor dem Ende des PfA 7.1 bzw. kurz vor dem Offenburger Graben.

Trennung von langsamem und schnellem Zugverkehr

Im Erläuterungsbericht zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung erklärt die Vorhabenträgerin, dass durch die Entmischung von langsamen und schnellen Verkehren eine höhere Leistungsfähigkeit des Schienennetzes erreicht werden soll. Dazu wurde kritisch angemerkt, dass dieser Fall wohl nur für den Abschnitt nördlich von Offenburg und nicht für Offenburg selbst gelten kann, wenn hiermit die Entmischung von Fern- und Nahverkehr gemeint ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Bei der Trennung von langsamem und schnellem Zugverkehr geht es um die Entmischung von langsamem Güterverkehr und schnellem Personenverkehr. Dadurch erhöht sich auch die Leistungsfähigkeit in Offenburg.

Die langsameren Güterzüge fahren durch den Tunnel Offenburg, der schnellere Personenverkehr durch Offenburg. Ausnahmen bilden nur Güterzüge, die im Güterbahnhof Offenburg eine Behandlung finden oder entlang der bestehenden Rheintalbahn südlich von Offenburg private Gleisanschlüsse bedienen.

Prognose der Güterzugfrequenz im PfA 7.1

Es wurde die Fragestellung geäußert, wie viele Güterzüge insgesamt in Zukunft weiterhin durch den Bahnhof Offenburg fahren und wie viele davon in das Kinzigtal abzweigen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Von den prognostizierten ca. 300 Güterzügen werden ca. 260 Züge durch den neuen Tunnel fahren. Von den verbleibenden ca. 40 Zügen verkehren ca. 10 in Richtung Schwarzwald (Kinzigtal), weitere ca. 10 - 15 Züge bedienen Bahnhöfe und Gleisanschlüsse auf der Rheintalbahn und ca. 10 - 15

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Züge fahren nach der Abfertigung im Güterbahnhof Offenburg über die Verbindungskurve Nord auf die Neubaustrecke. Beides betrifft daher nur einen Bruchteil der prognostisch verkehrenden Züge.

Unabhängige Projekte

Es wurden verschiedene Fragen zu weiteren Projekten im Umfeld gestellt. Die Vorhabenträgerin stimmt sich in der laufenden Planung mit allen bekannten Drittprojekten ab. Eine Darstellung der Planungen der Drittprojekte erfolgt, sobald diese hinreichend vertieft vorliegt.

Ausbau der BAB A5

Es bestand Erläuterungsbedarf, weshalb die Ausbauplanungen der Bahn nicht mit den Planungen zum Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A5 zusammen durchgeführt werden, insbesondere in Bezug auf den Lärmschutz. Diesbezüglich wurden Fragen zu den genauen Zusammenhängen der beiden Vorhaben vorgebracht. Es sollte eine Abstimmung zwischen den Projekten geben.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Vorhabenträgerin ist bekannt, dass die BAB A5 zu gegebener Zeit 6-streifig ausgebaut werden soll. Eine inhaltliche Zusammenlegung kann von Seiten der Vorhabenträgerin leider nicht vorgenommen werden. Die Planungen der Vorhaben und auch der Bau liegen in unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen. Die DB Netz AG plant und realisiert den Ausbau der Schienenwege im Wege einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung. Soweit dies der DB Netz AG als Vorhabenträgerin bekannt ist, wird die neu gegründete Autobahn GmbH den Ausbau der BAB A5 planen und realisieren. Während der Ausbau der Rheintalbahn im vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlichten *Bundesverkehrswegeplan 2030* und im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs eingeordnet, ist der Ausbau der BAB A5 im

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nur als Vorhaben, dessen Umsetzung auf einer niedrigeren Dringlichkeitsstufe steht, namentlich als Vorhaben des weiteren Bedarfs gelistet. Derzeit ist offen, zu welchem Zeitpunkt mit der Planung für den Ausbau der BAB A5 begonnen wird. Die Planungen für den Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe – Basel sind hingegen bereits weit fortgeschritten.

Die Vorhabenträgerin hat sich während der gesamten bisherigen Planungsphase jedoch regelmäßig mit dem (bisher zuständigen) Regierungspräsidium abgestimmt und wird diese Abstimmungen auch mit der Autobahn GmbH fortführen.

Die DB Netz AG berücksichtigt den angekündigten Ausbau der BAB A5 aber auch bereits in ihren Planungen, soweit dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt möglich ist. So ist bei Umsetzung des Eisenbahnvorhabens beispielsweise sichergestellt, dass der Ausbau der BAB A5 möglich bleibt.

Eisenbahnüberführung Lilienweg / Drosselweg

Bezüglich der Eisenbahnüberführung (EÜ) Lilienweg / Drosselweg wurde angefragt, weshalb diese nicht in den Planunterlagen dargestellt ist und ob es zur EÜ seitens der Stadt Offenburg konkrete Anfragen / Unterlagen entsprechend ihrem GR-Beschluss vom 25.02.2019 gibt.

Es wurde angemerkt, dass nach Auskunft der Vorhabenträgerin diese Maßnahme außerhalb des Planfeststellungsbereichs der Maßnahme Güterzugtunnel und somit separat zu planen sei. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass diese EÜ in den Planunterlagen innerhalb des Umgriffs Baufeld und auch innerhalb der mit „Planung“ gekennzeichneten Gleisanlagen liege. Zudem stellte sich die Frage nach der Kostenteilung nach EKrG.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die seitens der Stadt Offenburg geplante Eisenbahnüberführung (EÜ) Lilienweg / Drosselweg ist dem Grunde nach der Vorhabenträgerin bekannt. Die Maßnahme ist der Vorhabenträgerin als Personenunterführung (PU) Mitte bekannt und wurde bereits mit der Stadt Offenburg beraten.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Die geplante PU Mitte stellt einen Ersatz für eine sich außerhalb des Planfeststellungsabschnitt befindliche PU dar. Eine Veranlassung zur Erneuerung der alten PU besteht seitens des Projekts nicht. Unabhängig davon, wer das Projekt umsetzt, wird es keinen Unterschied hinsichtlich der Kostenteilung nach EKrG geben. Eine konkrete, nachrichtliche Darstellung in den Planunterlagen erfolgt erst, wenn eine hinreichend vertiefte Planung bekannt ist.

Berücksichtigung von Versorgungsleitungen

Es wurde konkret auf den Aus- bzw. Neubau von Freileitungen hingewiesen, welche die Transnet, DB Energie und EnBW planen. Weiterhin wurde die Frage aufgeworfen, ob genügend Leerrohre für die zukünftige Nutzung für öffentliche Versorgungsunternehmen mit eingeplant werden und ob diesbezüglich alle Versorgungsanbieter und Gemeinden angehört werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Planungen zum Aus- und Neubau von Freileitungen sind bekannt. Die Vorhabenträgerin ist hier mit den Leitungsträgern in ständigem Kontakt und Austausch. Jedoch liegen aktuell für keines der Projekte konkretisierte Planunterlagen vor. Es wurden alle Leitungsbetreiber im Zuge der Planung informiert und eine Abstimmung ist erfolgt. Eine Forderung nach zusätzlichen Leerrohren gab es nicht. Im Planfeststellungsverfahren haben die Versorgungsunternehmen die Möglichkeit, sich zu den erforderlichen Leitungsverlegungen nochmals zu äußern. Eine vorsorgliche Verlegung von Leerrohren ist jedoch in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nicht möglich.

Auch wurde auf den geplanten Neubau einer Unterführung unter der Bahntrasse im Bereich Fliederweg hingewiesen. Hierzu wurde angemerkt, dass keine Schnitte vorliegen und es wurde darauf hingewiesen, dass hier eine Durchpressung existiert, welche neben einem Schmutzwasserkanal auch Kabelleerrohre enthält.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Pläne und Schnitte wurden bereits mit der Stadt Offenburg abgestimmt. Die Bestandsleitungen/-kanäle sind der Vorhabenträgerin bekannt und werden berücksichtigt bzw. im Vorfeld oder während der eigentlichen Baumaßnahmen verlegt und in ihrer Lage angepasst.

POS Süd (Schnellbahnachse Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland)

Es wurde angesprochen, dass einmal zur Debatte stand, dass die Kurve zur Verbindung der Bahnstrecke von Kehl in Richtung Karlsruhe (Appenweierer Kurve) mit größerem Radius neu gebaut werden soll, damit der TGV schneller in die Rheintalbahn einfädeln kann. Diesbezüglich wurde angefragt, ob diese Überlegung noch aktuell ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das ist noch aktuell. Es handelt sich dabei jedoch um ein anderes, parallel laufendes Projekt (POS Süd), das sich noch im Stadium der Vorplanung befindet.

Es wurde die Frage gestellt, ob die Planungen für einen Güterbahnhof bzw. -terminal am Flugplatz / Gewerbepark in Lahr noch aktuell sind.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Diese Frage wurde seitens der Vorhabenträgerin bejaht. Aber auch bei diesem Projekt handelt es sich um ein vom Vorhaben ABS/NBS Karlsruhe-Basel unabhängiges, eigenständiges Projekt.

Weitere Haltepunkte

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob es im Zuge des Vorhabens in Offenburg weitere Haltepunkte geben wird. Insbesondere wurde dabei auch der mögliche Haltepunkt an der Messe angesprochen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Es ist eine Haltestelle im Bereich der Messe vorgesehen. Diese ist jedoch nicht Gegenstand des Vorhabens zur ABS / NBS Karlsruhe – Basel, sondern wird in einem eigenständigen Vorhaben geplant und umgesetzt. Hinsichtlich der Haltestelle Messe finden bahnintern bereits rege Abstimmungen auch mit Vertretern des Großprojekts Karlsruhe – Basel statt.

Ortenau-Bahnhof

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob die Idee des Ortenau-Bahnhofs mit dem Ziel einer kurzen Umsteigemöglichkeit zum TGV nach Paris verworfen wurde.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Idee des Ortenau-Bahnhofs wurde nach Abwägung der betroffenen Belange nicht weiterverfolgt.

3.2 Themenschwerpunkt Bauablauf

Beeinträchtigungen durch Bauablauf

Es bestand Erläuterungsbedarf zu den Bauablaufplanungen an der Bestandsstrecke und mit welchen Beeinträchtigungen (Langsamfahrten, Gleissperrungen) zu rechnen ist. Außerdem wurde angefragt, ob es eine Risikoabschätzung und Notfallplanung für den Havariefall gibt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Bauphasen beinhalten auch zahlreiche Anpassungen im Gleisbereich, die dann natürlich auch zu Langsamfahrten und Gleissperrungen führen. Risikoeinschätzungen werden laufend während der Planung durchgeführt und die Notfallplanungen werden in den weiteren Planungsphasen erstellt.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Beeinträchtigungen durch Tunnelvortrieb

Insgesamt sind mehrere Fragestellungen von privat betroffenen Eigentümern, deren Grundstücke vom Tunnel in bergmännischer Bauweise unterfahren werden, im Hinblick auf Art und Dauer von Belästigungen bei der Vorhabenträgerin eingegangen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Hierzu kann zusammenfassend erklärt werden, dass mit dem Tunnelbau an der Oberfläche keine Auswirkungen verbunden sein werden. Während der Unterfahrung der Grundstücke kann es zu leichten Erschütterungen kommen.

Der Bau des Tunnels beginnt nach aktuellem Planungsstand 2026 und wird bis 2035 fertiggestellt sein.

Spundwände

Bezüglich der Einbringung von Spundwänden wurde die Fragestellung geäußert, welches Verfahren dabei angewendet wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Für das Einbringen der Spundwände muss ein für den Baugrund geeignetes Verfahren gewählt werden. Dieses wird erst in späteren Planungsphasen festgelegt. Hierbei werden auch die weiteren Baugrunderkundungen berücksichtigt.

Bauarbeiten während der Nacht

Es wurde angefragt, ob es Bauarbeiten während der Nacht geben wird. Zudem stellte sich die Frage, welche Bautätigkeiten in der Nacht stattfinden werden und weshalb Nachtarbeiten grundsätzlich durchgeführt werden sowie, ob Lärmkonflikte mit den angrenzenden, schutzbedürftigen Gebieten zu erwarten sind.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Grundsätzlich wird versucht, alle Bautätigkeiten tagsüber umzusetzen. Da jedoch auch der Zugbetrieb nicht über längere Zeiträume beeinträchtigt werden soll, werden insbesondere Arbeiten, die in den laufenden Betrieb eingreifen, nachts umgesetzt. Gerade im Nordbereich von Offenburg mit der Vielzahl an unterschiedlichen Bauphasen wird Nachtarbeit nicht vermieden werden können. Im südlichen Umbaubereich sind deutlich weniger Eingriffe in den Zugbetrieb zu erwarten, sodass Nachtarbeiten entsprechend geringer ausfallen – aber auch hier nicht vollständig ausgeschlossen werden können.

Gründe für Nachtarbeit sind z.B. der Einbau oder Umbau von Weichen, aber auch Anpassungen an der Oberleitungsanlage. Diese Nachtarbeiten beschränken sich aber durchweg auf kurze Zeiträume von einzelnen bis zu mehreren Nächten und auf örtlich sehr begrenzte Bereiche, meist in den Anschlussbereichen von bauzeitlichen Gleisen an die bestehende Infrastruktur.

Der maschinelle Vortrieb des Tunnels wird rund um die Uhr, 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, 364 Tage im Jahr stattfinden. Entsprechend wird auf der Baustelleneinrichtungsfläche im Süden ein dauerhafter Betrieb stattfinden.

Baustelleneinrichtungsflächen und Baulogistik

Es wurde die Frage geäußert, ob es einen nördlichen "Bauhof" geben wird und wo ggf. dessen Zufahrten sein werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Einen einzelnen "Bauhof" wird es nach aktuellem Planungsstand nicht geben. Es ist vorgesehen, dass der Erdaushub auf den Baustelleneinrichtungsflächen zwischengelagert wird, der Abtransport des Erdaushubs erfolgt per LKW.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Es wurde angefragt, ob die Verbindungsspanne oder ein Provisorium frühzeitig gebaut werden kann, um möglichst viele Materialtransporte direkt über die Gleise (ohne LKW) heranschaffen / entsorgen zu können.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Entsorgungs- und Logistikkonzept wird in den weiteren Planungsphasen noch vertieft, detaillierte Angaben können dazu aufgrund des derzeitigen vorläufigen Planungsstands nicht getroffen werden. Die Entsorgung wird voraussichtlich mittels Zug und LKW erfolgen. Ein bauzeitlicher Logistikbahnhof im Süden wird aktuell geplant.

Es wurde die Empfehlung ausgesprochen, das notwendige Baustellen- und Logistikkonzept in der weiteren Planung zu vertiefen und mit den betroffenen Straßenbaulastträgern abzustimmen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Baustellen- und Logistikkonzept wird aktuell konkretisiert und bis zur Planfeststellung umfangreicher ausgearbeitet und dargestellt. Ein Großteil der Transporte soll über die Schiene abgewickelt werden. Damit die restlichen auf der Straße verkehrenden Fahrzeuge schnellstmöglich auf das übergeordnete Straßennetz gelangen ist vorgesehen, einen temporären Autobahnanschluss direkt aus der Baustelleneinrichtungsfläche auf die BAB A5 zu beantragen.

Es wurden darüber hinaus Bedenken geäußert, dass einerseits in Bezug auf die geplante Baustelleneinrichtungsfläche die seit Jahrzehnten bestehenden Planungen bezüglich des Autobahnanschlusses Schutterwald Offenburg Süd beeinträchtigt werden, andererseits werden Belastungen durch den mit der Einrichtung einer derartigen Fläche einhergehenden Verkehr befürchtet.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der angesprochene Autobahnanschluss Schutterwald / Offenburg Süd wurde bei den Planungen zum Großprojekt bereits so berücksichtigt, dass er vor,

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

während und auch ggf. nach dem Bau des Tunnel Offenburg realisiert werden kann. Die aktuell vorgesehenen Varianten stehen somit nicht im Widerspruch zum geplanten Trassenverlauf.

Außerdem wurde eine Verlagerung der Baustelleneinrichtungsfläche Richtung Süden angeregt. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Zweckverband „Gewerbepark Raum Offenburg“ im Gebiet der Baustelleneinrichtungsfläche naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen durchführte. Bei der Baustelleneinrichtungsfläche wurden im Hinblick auf Lärm und Staub Bedenken geäußert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Eine Verlagerung der Baustelleneinrichtungsflächen Richtung Süden ist nicht möglich, da die Flächen unmittelbar mit dem Tunnelbau verknüpft sind.

Ausgleichsmaßnahmen durch den Zweckverband Gewerbepark Raum Offenburg wurden bei einer entsprechenden Abfrage bei der zuständigen Behörde nicht mitgeteilt.

Außerdem wurde die Fragestellung geäußert, ob Tübbinge aufgrund der Ökobilanz vor Ort produziert werden können und ob (gereinigter) Kies von der Tunnelbohrung hierfür eingesetzt werden kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Dies ist aktuell eine Überlegung der Vorhabenträgerin und wird geprüft. Für die erforderlichen Anlagen / Gebäude sowie für die notwendige Zeit der Aushärtung der Tübbinge vor dem Einbau sind jedoch große Produktions- und Lagerflächen erforderlich, die wiederum Flächen in erheblichem Umfang beanspruchen würden.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Zudem wurde angeregt, frühzeitig eine Klärung bezüglich der planerischen und faktischen Auswirkungen des durchgehend eingetragenen Korridors entlang der oberirdischen Trassen bzw. der in offener Bauweise erstellten Tunnelabschnitte für die Baustelleneinrichtung herbeizuführen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die in den Plänen verzeichnete, gestrichelte Linie markiert den „Umgriff Bau-feld/Baustraßen“. Dabei handelt es sich um eine gedachte Linie, die den maximalen Umgriff des Projekts angibt. Dieser Bereich ist für den Bau bzw. zur Realisierung des Projektes erforderlich, ist aber nicht gleichzusetzen mit dem Bereich, der tatsächlich baulich betroffen sein muss. Er dient lediglich der Darstellung der voraussichtlich vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen. Ein Eingriff innerhalb der Linie in die dargestellten Grundstücke ist aber möglich.

Auswirkungen des Baustellenverkehrs

Es wurde die Frage aufgeworfen, wie stark der Verkehr in der Gemeinde Windschlag an der Straßenunterführung Richtung Durbach-Ebersweier beeinträchtigt wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Baustellenverkehr wird vor allem über die übergeordneten Straßen und in Richtung Norden erfolgen, geringfügige Auswirkungen werden aber nicht zu vermeiden sein. Im benannten Bereich wird es voraussichtlich zu einer kurzzeitigen Sperrung der Straße kommen.

Auch die Auswirkungen des Baustellenverkehrs auf Offenburg wurden kritisch gesehen und die Frage gestellt, ob mit zusätzlicher Verkehrsbelastung auf den Straßen in Offenburg zu rechnen ist.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Süden wird es eine große Baustelleneinrichtungsfläche mit relativ viel Verkehr geben. Es wird versucht, einen Großteil der Transporte über die Schiene abzuwickeln. Der restliche Verkehr wird vor allem über die übergeordneten Straßen abgewickelt. Geringfügige Auswirkungen auf die Straßen im Umfeld der Baumaßnahmen werden nicht zu vermeiden sein, diese halten sich aber sämtlich im Rahmen des Gemeingebrauchs der jeweiligen Straßen. Das Gleiche gilt auch für die nördlich von Offenburg geplanten Baumaßnahmen.

Messtechnische Überwachung von Gebäuden

Es wurde die Fragestellung geäußert, mit welchem Vorlauf vor Baubeginn eine Bestandsaufnahme der Gebäude im Einflussbereich des Tunnels und deren messtechnische Überwachung vorgesehen ist, womit Betroffene rechnen müssen (z.B. Anbringen von Messmarken am Gebäude) und wie lange diese Überwachung vorgesehen ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Bestandsaufnahme findet üblicherweise mit einigem Abstand (1 bis 2 Jahre) vor der Baumaßnahme statt. Die messtechnische Überwachung hingegen erfolgt in kurzem Vor- und Nachlauf zur eigentlichen Unterfahrung der Gebäude mit der Tunnelvortriebsmaschine. In welchem Umfang Messtechnik oder eine gutachterliche Dokumentation zum Einsatz kommt, wird im Einzelfall festgelegt und in der nächsten Planungsphase geklärt werden. Nach der Unterfahrung des jeweiligen Grundstückes wird das ggf. eingesetzte Messprogramm noch so lange aufrechterhalten, bis erkennbar ist, dass die Einflüsse aus dem Tunnelbau nicht mehr vorhanden sind. Zusätzlich werden auch neuartige Überwachungsmethoden eingesetzt, wie z.B. die Radarinterferometrie, mit der Hebungen und Senkungen satellitenbasiert erfasst werden können, ohne das entsprechende Technik vor Ort installiert werden muss.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Beeinträchtigungen während des Baus

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob es für die Querschläge des Tunnels eine Baustelleneinrichtung und Bautätigkeiten von der Oberfläche aus geben wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Querstollen / Verbindungsbauwerke werden ebenfalls in bergmännischer Bauweise hergestellt, weshalb keine Bautätigkeiten an der Oberfläche notwendig sind. Die Verbindungsbauwerke werden nach Fertigstellung des Rohbaus des Tunnels unterirdisch hergestellt.

Bauschäden und Beweissicherung

Es bestand Erläuterungsbedarf bezüglich der Frage, welche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Bauschäden ergriffen werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Durch Anpassungen im Zuge des Vortriebs (Stützdruck/Geschwindigkeit) lassen sich auch in empfindlichen Bereichen Auswirkungen vermeiden.

Zudem wurde die Frage aufgeworfen, bis wann die Begutachtung und die Beweissicherungsmaßnahmen vor Baubeginn an den Gebäuden im Einflussbereich des Tunnels erfolgen, wie diese durchgeführt wird (z.B. Anbringen von Messmarken am Haus) und wer sie durchführt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Bis wann die Begutachtung durchgeführt wird lässt sich aktuell noch nicht datieren. Die Gebäude werden vor Unterfahrung aufgenommen und für die Beweissicherung dokumentiert. Eine Begutachtung der Gebäude findet im Detail vor der Ausführungsplanung und unmittelbar vor dem Bau statt.

Die Anbringung von Messmarken stellt dabei nur eine Form der Beweissicherung dar. Zudem werden u.a. Fotodokumentationen erstellt. Der Umfang der

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Beweissicherung (Messtechnik oder gutachterliche Dokumentation) kann jedoch erst nach weiteren Untersuchungen und vom Einzelfall abhängig abschließend geklärt werden. Zudem wird z.B. auch Radarinterferometrie eingesetzt, wodurch bereits jetzt Hebungen und Senkungen erfasst werden.

Die Beweissicherung wird durch die Vorhabenträgerin beauftragt und durch eine qualifizierte, unabhängige Firma durchgeführt.

Außerdem bestand Informationsbedarf zum rechtlichen Vorgehen Betroffener für den Fall, dass während der Bauphase und während des Betriebes Probleme bzw. Schäden auftreten.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Grundsätzlich wird vor Baubeginn eine Vereinbarung mit den von der Beweissicherung Betroffenen abgeschlossen, in der die Details geregelt werden.

Abbruchmaterial

Es trat die Frage auf, wo die Belastungsuntersuchung des Abbruchmaterials und wo die Zwischenlagerung und Wiederaufbereitung stattfindet. Darüber hinaus wurde angefragt, wohin nicht benötigtes Abbruchmaterial transportiert wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Belastungsuntersuchungen finden in Teilen noch vor dem Aushub bzw. beim bereits ausgehobenen Material auf den Baustelleneinrichtungsflächen statt. Auch die ausstehenden Bodenerkundungen geben Aufschluss darüber, ob und wie der Boden belastet ist.

Zur Zwischenlagerung von zur Wiederverwendung vorgesehenen Materials werden separate Bereiche auf den Baustelleneinrichtungsflächen eingeplant. Sollte Material für die Wiederverwertung innerhalb des Projektes geeignet sein, wird dieses auch vor Ort auf den Baustelleneinrichtungsflächen aufbereitet und zwischengelagert.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Wohin Überschussmaterial entsorgt wird, steht aktuell noch nicht fest.

Allgemein wurde darüber hinaus die Frage aufgeworfen, wo das Abbruchmaterial gelagert wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Baustelleneinrichtungsfläche liegt im Süden, nördlich der späteren Verbindungskurve. Dort wird Material jedoch nur kurzzeitig zwischengelagert (für Beprobung) und im Anschluss via Zug und LKW entsorgt. Die Baustelleneinrichtungsflächen vor Ort sind nicht so groß dimensioniert, dass eine längerfristige Zwischenlagerung möglich ist.

Es wurde angemerkt, dass die Verbindungsspanne erhöht liegen wird und im Süden Gewässerdurchlässe um 60 cm höher gelegt werden müssen. Deshalb stellte sich die Frage, ob dafür Abbruchmaterial als Aufschüttdamm verwendet werden kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

In Bereichen, wo es aufgrund des Bauablaufs möglich ist, wird das Material selbstverständlich wiederverwertet und wiedereingebaut. Vorgesehen ist, die Massen für die Wiederverfüllung der Baugruben und den Oberboden für die Wiederherstellung der Grünflächen auf den Baustelleneinrichtungsflächen zwischenzulagern und nur Überschussmassen zu entsorgen.

Außerdem wurde um eine Stellungnahme bezüglich der prognostizierten Menge an Abraum (m³) gebeten.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Nach aktuellem Planungsstand wird mit ca. 2,55 Mio. m³ Bodenmaterial gerechnet, das nicht wiederverwertet werden kann und damit entsorgt werden muss.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Baustraßen

Es wird angeführt, dass teilweise vorhandene Wirtschaftswege als Baustraßen genutzt werden sollen. Diese sind weder im Querschnitt noch im Aufbau für den zu erwartenden Baustellenverkehr dimensioniert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Vorhandenen Straßen, die als Baustraßen genutzt werden sollen, werden entsprechend ertüchtigt und nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den Ausgangszustand zurückversetzt, sodass keine Verschlechterung auftritt.

Schallschutzausbau

Es wurde die Frage geäußert, ob der Neubau/Ausbau der Schallschutzwände im Bereich Eisenbahnüberführung Sander Straße von den Gleisflächen aus erfolgt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der genaue Bauablauf ist an dieser Stelle noch nicht im Detail festgelegt, soweit es bauablauftechnisch möglich ist sollen aber so viele Arbeiten wie möglich vom Gleis aus durchgeführt werden.

Tunnelvortrieb

Zum Bauablauf des Tunnelvortriebs erreichte die Vorhabenträgerin mehrere Fragestellungen. Diese betrafen folgende Punkte:

- Startpunkt der Tunnelvortriebsmaschine
- Dauer des Vortriebs pro Röhre
- Anzahl der Tunnelvortriebsmaschinen
- Dauer des Ausbaus der Röhre (Ausstattung)

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Startgrube befindet sich im Süden, südlich vom Gewerbepark hoch³. Es werden zwei Tunnelvortriebsmaschinen eingesetzt, diese werden sich dann Richtung Norden vorarbeiten. Die Maschinen werden im Güterbahnhof (Weströhre) bzw. nach dem Durbach (Oströhre) wieder an das Tageslicht kommen. Die Bauzeiten sind derzeit noch Hochrechnungen. Geplant ist, dass der reine Tunnelvortrieb 3 bis 4 Jahre dauert. Allerdings gehören zum Tunnel z.B. auch Notausgänge, die danach noch angeschlossen werden. Dieser Ausbau wird dann mindestens noch ein weiteres Jahr dauern.

Darüber hinaus erreichte die Vorhabenträgerin die Frage, durch welche technischen Maßnahmen eine geringe Überdeckung bei der Unterfahrung des Burgwaldsees ausgeglichen werden kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Nach aktuellem Planungsstand ist das Aufbringen einer Auflast auf die See-sole vorgesehen. Ob diese Auflast dauerhaft oder nur bauzeitlich erforderlich wird, wird aktuell geprüft.

Plandarstellungen

Informationsbedarf bestand zu den Darstellungen des detaillierten Bauablaufs und der vorgesehenen bauzeitlichen Gleisanpassungen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Bauablauf sind die äußeren Betroffenheiten dargestellt. Baustraßen, Gleisanpassungen etc. bilden interne Überlegungen ab.

Infocenter

Es wurde die Fragestellung geäußert, ob es während der Bauphase ein Infocenter ähnlich denen in Rastatt und Ötigheim geben wird.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Es ist vorgesehen, ein solches Infocenter zu betreiben; lediglich der genaue Standort des Infocenters wurde noch nicht festgelegt. Aktuell können sich Interessierte am Hauptbahnhof in Offenburg und online über die Planungen informieren.

3.3 Themenschwerpunkt Flächeninanspruchnahme

Konkrete Fragestellungen zu Flächeninanspruchnahme

Es bestand Informationsbedarf zum Begriff „Bauumgriff“ bzw. "Umgriff Bau-feld/Baustraße", der in den Planunterlagen verwendet wird. Es wurde die Fra-gestellung aufgeworfen, warum dieser Streifen in Teilbereichen unverhältnis-mäßig groß ausfällt und ob diese Flächen (dauerhaft) in Anspruch genommen werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das als "Umgriff Bau-feld/Baustraße" vorgesehene Baufenster ist nicht gleich-zusetzen mit den Flächen, die tatsächlich baulich verändert werden, sondern dient der vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen zur Umsetzung der Baumaßnahmen. Die dortigen Eingriffe werden aber auf ein notwendiges Maß beschränkt.

Insgesamt sind mehrere Fragestellungen zum Erwerb oder der Inanspruch-nahme von Flurstücken im Bereich des Vorhabens bei der Vorhabenträgerin eingegangen, die individuell beantwortet wurden. Grundlage der Beantwor-tung waren die für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlichten Unter-lagen und der derzeitige Planungsstand.

Landwirtschaftliche Flächen

Werden die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen durch Abstandsauf-lagen (z.B. entlang von Saumbiotopen) eingeschränkt?

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Zurzeit sind die naturschutzfachlichen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Derzeit ist vorgesehen, dass Anpflanzungen nicht auf Eigentums-
grenzen gesetzt werden; die Pflanzenabstände sind bei der Ausführungspla-
nung zu berücksichtigen.

Rechtliche Fragestellungen

Es bestand Informationsbedarf bezüglich der Fragestellungen, ob die Vorha-
benträgerin für den Tunnel einen Eintrag ins Grundbuch plant, wer den Ent-
schädigungsanspruch bei einem Eintrag bezahlt und wie hoch dieser sein
wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Es erfolgt eine dingliche Sicherung (Eintrag einer Dienstbarkeit im Grund-
buch). Diese wird einen Korridor von ca. 15 m seitlich der Tunnelröhren um-
fassen und wird entschädigt. Die Frage der Höhe der Entschädigung ist nicht
Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Es bestand Informationsbedarf zur Fragestellung, wann der Eintrag ins
Grundbuch erfolgen wird und ob es einen Schadensersatz während der Bau-
phase aufgrund der auftretenden Beeinträchtigungen geben wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Sobald die Grunderwerbspläne und das Grunderwerbsverzeichnis in der fi-
nalen Fassung vorliegen und der Inhalt der dinglichen Sicherung abgestimmt
ist, kann nach erfolgreichem Abschluss der Verhandlungsgespräche der Ein-
trag in das Grundbuch erfolgen.

Negative Auswirkungen an der Oberfläche sind grundsätzlich nicht zu erwar-
ten, somit werden dafür auch keinen Entschädigungen während der Bauzeit
erforderlich.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Es wurde angefragt, ob die Vorhabenträgerin die betroffenen Eigentümer vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens kontaktiert und im Detail informiert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Ein persönliches Anschreiben ist aufgrund der Vielzahl der individuell Betroffenen leider nicht möglich.

Es bestand Erklärungsbedarf hinsichtlich der Fragestellung, ob die Vorhabenträgerin vorab Vereinbarungen auf privatrechtlicher Basis mit den betroffenen Eigentümern plant.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Dies wird im Einzelfall geprüft.

Flächeninanspruchnahme an der Rheintalbahn

Es bestand Erläuterungsbedarf zu folgender Aussage aus dem Erläuterungsbericht zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, Kapitel 4.1.2: „Der Ausbau der Rheintalbahn kann im Stadtgebiet von Offenburg im Wesentlichen im Umgriff der vorhandenen Bahngrundstücke abgewickelt werden.“ Dazu wurde die Frage geäußert, was dies im Konkreten bedeutet und wo diese Flächen sind. Außerdem wurde angefragt, welche Auswirkungen das für die Schallschutzwand in Hildboltsweier/Albersbösch hat und ob diese abgebaut und wieder neu errichtet werden muss.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Bereich kurz vor der Verbindungskurve wird der Gleisabstand um 0,5 m vergrößert und die Gradienten um 0,6 m angehoben. Um die Bautätigkeiten umsetzen zu können, werden die Schallschutzwände entfernt und anschließend neu errichtet. Im Bereich der Ausbaustrecke sind bis auf schmale Streifen im unmittelbaren Nahbereich der Bahnstrecke keine dauerhaften Flächeninanspruchnahmen erforderlich, um die Veränderungen vorzunehmen.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Kollision Bebauungsplan

Seitens der Stadt Offenburg wurde folgende Anmerkung geäußert:

„Auf der Gemarkung Bohlsbach befindet sich seit 2009 der Bebauungsplan „Breitfeld“ für die Baustoff Aufbereitungsanlage-Offenburg in Aufstellung. Die Vorhabenträgerin wird um Beachtung der Flächeninanspruchnahme durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans gebeten.“

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Bebauungsplan Breitfeld in Bohlsbach für die Baustoff-Aufbereitungsanlage Offenburg ist der Vorhabenträgerin bekannt. Die Vorhabenträgerin begrüßt die in der Stellungnahme der Stadt Offenburg angebotene Bereitschaft, den Bebauungsplan so anzupassen, dass die projektbedingten Eingriffe durch die Rettungsplatzzufahrt und den Rettungsplatz dort bereits berücksichtigt werden sollen.

3.4 Themenschwerpunkt Hochwasser/Grundwasser

Auswirkungen auf Hochwassersituation

Es wurde die Fragestellung geäußert, ob es durch die Grabenumleitung des Brandgrabens und des Dorfbaches zu einer Verschlechterung der umliegenden Flächen bei Starkregen oder Hochwasser kommt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die derzeitige Hochwassersituation wurde bei der Umlegung der Gewässer berücksichtigt. Der neue Durchlass unter der Autobahn ist so dimensioniert, dass sich die Hochwassersituation weder vor noch nach Querung der Autobahn verschlechtert.

Es wurde angefragt, ob berücksichtigt wurde, wie sich die Baumaßnahme auf die Hochwassersituation im Bereich der Binzburghöfe auswirkt und ob es zu einer Verschlechterung des Status Quo kommen kann.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Für den Gewässerbereich des Enselbachs, des Hofweierer Dorfbachs, des Bruchgrabens und des Tieflachkanals wurde bei der Bemessung der zu erneuernden Durchlässe die derzeitige (Hoch-)Wassersituation berücksichtigt. Dadurch wird eine Verschlechterung des derzeitigen Zustandes vermieden. Das innerhalb des Projektes während der Baumaßnahmen und im Betrieb der Strecke anfallende Wasser wird gemäß dem Wunsch der Wasserbehörden wieder dem natürlichen Wasserhaushalt zugeführt.

Außerdem wurde angefragt, ob es durch die Anhebung der Gleise der Ausbaustrecke über das natürliche Geländeniveau bei den angrenzenden Flächen zu einer Verschlechterung der Hochwassersituation kommt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Erhöhung der Gleislage führt zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation.

Es wurden Bedenken geäußert, dass sich bei Station 143,0+41.02 und 143,5+23.00 (Oströhre) zwei Notausgänge befinden, die beide im Damm-/Einstaubereich des dortigen Hochwasserrückhaltebeckens (HRB) des Langenboschgrabens liegen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Notausgänge NA 7 und NA 8 können leider nicht verschoben werden. Durch den Bau der Notausgänge wird die grundsätzliche Funktion des HRB nicht verändert. Das verloren gegangene Stauvolumen des HRB wird innerhalb des Beckens durch Geländevertiefungen mit entsprechenden Volumen ausgeglichen.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Entwässerung

Es trat die Fragestellung auf, ob die Bahnseitengräben auch in Zukunft die angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke mit entwässern werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Für die Bahnentwässerung werden eigene Gräben und Leitungen vorgesehen. Die bestehenden Gräben der Rheintalbahn bleiben (soweit technisch möglich) erhalten. Prinzipiell kann es zu einem geringfügigen Grundwasseraufstau östlich der NBS-Trasse kommen. Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung werden in den weiteren Planungen untersucht und beplant.

Beeinträchtigung des Grundwassers

Zur Fragestellung, inwiefern Grundwasser und Oberflächengewässer im Bereich Windschlag beeinträchtigt werden, teilte die Vorhabenträgerin folgendes mit:

Die Fließgewässer Hirnebach und Durbach werden durch die Baumaßnahme nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erheblich beeinträchtigt. Der Durchlass für den Hirnebach muss verlängert werden. Eine detaillierte Untersuchung der Auswirkungen auf die Gewässer befindet sich derzeit in Bearbeitung.

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob durch den Tunnelbau mit Auswirkungen auf den Grundwasserstand zu rechnen ist und ob der Tunnel eine Barriere für den Grundwasserfluss darstellt. Ferner wurde angefragt, ob dieser Aspekt untersucht worden ist oder ob dies ggf. noch erfolgen wird und welche Auswirkungen auf die Grundwasserqualität zu erwarten sind.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Grundwasserqualität wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Es werden derzeit noch detaillierte Untersuchungen zum Grundwasserstrom vorgenommen. Da die Tunnel und Tröge ein Hindernis im Grundwasserstrom darstellen, ist eher mit einem Grundwasseraufstau, denn mit einem -absenken

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

zu rechnen. Aber auch hier werden technische Vorkehrungen getroffen, die ein Umströmen des Grundwassers um die Tunnel und Tröge gewährleisten und damit ein Aufstauen vermeiden.

Auf die Fragestellung, ob es in der Bauphase eine Grundwasserabsenkung geben wird, äußerte sich die Vorhabenträgerin wie folgt:

Grundsätzlich ist – bis auf punktuelle, kleinräumige Einzelmaßnahmen – eine Grundwasserabsenkung nicht vorgesehen.

Weitere Fragen bezüglich der Auswirkungen auf das Grundwasser betreffen die Regenklärbecken: Dazu wurde gefragt, wohin der Schlamm des Klärbeckens entsorgt wird, wie Restverunreinigungen ausgefiltert werden und ob dies für die Versickerung ins Grundwasser zum Problem werden könnte.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Zuge der Wartung wird eine fachgerechte Entsorgung der abgesetzten Sedimente sichergestellt. Restverunreinigungen werden nicht erwartet. Details über die Örtlichkeit der Entsorgung werden im Rahmen der weiterführenden Planungen betrachtet.

Auswirkungen auf das Trinkwasser

Es wurde hervorgehoben, dass die Gemeinde Appenweier in unmittelbarer Nähe zu den geplanten Versickerungs- und Regenklärbecken ihren Tiefenbrunnen hat, der nicht nur die Gesamtgemeinde Appenweier, sondern in den Sommermonaten auch die Gemeinde Durbach/Ebersweier mit Trinkwasser versorgt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Wasser der freien Strecke und der beiden Trogbauwerke werden aus zwischengeschalteten, unterirdischen Regenrückhaltebecken in das sogenannte Regenklärbecken, das dem Versickerungsbecken vorgeschaltet ist, gepumpt. Das vorgereinigte Wasser versickert im Versickerungsbecken in

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

das Grundwasser. Die Planung des Versickerungsbeckens erfolgt außerhalb von Wasserschutzzonen. Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung werden seitens der Vorhabenträgerin nicht erwartet.

Es wird kritisch angemerkt, dass die 12 m Höhendifferenz und die Nähe zwischen dem Klärbecken und der Grundwasserlinie möglicherweise zu einem Eintrag in das Trinkwasser der Gesamtgemeinde Appenweier führen wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Regenklärbecken ist ein zum Untergrund hin abgedichtetes Erdbecken, in dem das Wasser durch seine geringe Fließgeschwindigkeit von Schwebstoffen befreit wird, so dass diese nicht in das Versickerungsbecken gelangen. Durch die Abdichtung wird vermieden, dass ungewollte Eintragungen in das örtliche Grundwasser erfolgen.

Des Weiteren wurde Skepsis bezüglich der enormen Wassermengen im Bauabschnitt, welche abgeführt werden müssen, geäußert. Durch diese Abführung können Zementreste und sonstige am Bau verwendete Substanzen die Qualität des Trinkwassers beeinflussen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Wasser, welches aus den Baugruben abgepumpt und ebenfalls wieder dem Grundwasserhaushalt zugeführt werden soll, unterliegt den gleichen strengen gesetzlichen und behördlichen Auflagen wie Wasser, welches im Endzustand anfällt. Eine Vorreinigung des Bauwasser durch Absetz- und Vorkläranlagen ist bei Baustellen dieser Größenordnung obligatorisch und unterliegt einer ständigen Überwachung. Die Herstellung der Tröge erfolgt darüber hinaus in einer gegen das Grundwasser abgedichteten Baugrube.

Querung von Gräben, Kanälen und Oberflächengewässern

Bei Station 143,3+90.400 erfolgt die Unterquerung des Langenboschgrabens durch die Weströhre in offener Bauweise. Dazu wurde darauf hingewiesen,

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

dass aus den vorliegenden Unterlagen nicht hervorgeht, wie die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgen soll.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Bau der westlichen Tunnelröhre im Bereich des Langenboschgrabens erfolgt in einer offenen Baugrube. Während der Herstellung des Tunnels wird der Langenboschgraben bauzeitlich mittels einer Verrohrung über die Baugrube geführt und im Endzustand wiederhergestellt.

Außerdem wurde der Hinweis geäußert, dass der parallel zum verdolten Langenboschgraben in einem Abstand von ca. 10 m südlich verlaufende Mischwasserkanal des Abwasserzweckverbands Raum Offenburg in den Lageplänen und Schnitten bisher nicht dargestellt ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Mischwasserkanal ist der Vorhabenträgerin bekannt. Es sind bereits mit dem Leitungsträger erste Abstimmungen zu möglichen bauzeitlichen Auswirkungen und Maßnahmen erfolgt. Die Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung weisen naturgemäß nicht die Detailtiefe auf, wie dies bei den Antragsunterlagen der Fall sein wird. In diesen wird der Mischwasserkanal berücksichtigt werden.

Ein weiterer Hinweis betraf die Gewässersohle des Mühlbachs, welche im Schnitt nicht dargestellt ist. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass analog zur Querung des Durbachs sicherzustellen ist, dass durch die Bohrarbeiten keine Beeinträchtigung der Gewässersohle erfolgt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Gewässersohle wird in den Plänen der Planfeststellung dargestellt werden. Die Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung weisen bewusst nicht den Detaillierungsgrad auf, den die Antragsunterlagen zur Planfeststellung aufweisen werden. Die Überdeckung zur Gewässersohle des Mühlbachs ist deutlich größer als beim Durbach. Für die Unterfahrung mit der

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Tunnelbohrmaschine werden ggf. geeignete Maßnahmen zur Setzungsminimierung durchgeführt.

Ferner wurde bekräftigt, dass bei der Querung der Kinzig darauf zu achten ist, dass auch die Gewässersohle sowie zudem die Hochwasserschutzdämme durch die Tunnelbaumaßnahme nicht nachteilig beeinträchtigt werden. Auch auf die Sicherstellung und den Nachweis, dass durch die Bohrarbeiten keine Beeinträchtigung der Gewässersohle des Bürgerwaldsees erfolgen wird, wurde hingewiesen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Die Planungsprämissen sind der Vorhabenträgerin wie auch beim Mühlbach bekannt.

Plandarstellungen

Informationsbedarf bestand zu den zugrunde gelegten Bemessungswasserständen der Tröge und Tunnel.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Für die Bemessungswasserstände gibt es in den Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung keinen separaten Plan. Die Bemessungswasserstände sind aber in der Anlage 6 mit enthalten. Die Grundwasserverhältnisse werden genau betrachtet und fließen in die Planung mit ein.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

3.5 Themenschwerpunkt KostenAllgemeine Fragen zu Kosten und Finanzierung

Es wurde die Fragestellung geäußert, weshalb die Kosten inzwischen so viel höher sind als ursprünglich geplant.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die reinen Baukosten des Tunnels wurden 2012 auf 1.313 Mio. Euro geschätzt. Durch Preissteigerungen und durch weitere Erkenntnisse aus detaillierten Untersuchungen, die im Laufe der Planung vorgenommen wurden, sind Mehrkosten von ca. 20 Mio. Euro (Stand 2018) entstanden. Es gibt jedoch neben den Baukosten noch weitere Kosten, wie z.B. die Planungskosten, mögliche Risiken oder die Nominalisierung, also die Berücksichtigung der Inflation, die bei den Gesamtkosten eines Projektes zu berücksichtigen sind. Die Gesamtwertprognose – also die Betrachtung der Baukosten einschließlich der Risikopotenziale und der Nominalisierung der Kosten über lange Projektlaufzeiten hinweg - beträgt 3.801 Mio. Euro.

Des Weiteren wurde kritisch hinterfragt, weshalb der Betrag für „Vorsorge & Risikoaufschlag“ mit 1.342 Mio. Euro nahezu genauso hoch wie die angesetzten Baukosten von 1.498 Mio. Euro ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Zu den Vorsorge- und Risikozuschlägen zählen verschiedene Aspekte, z.B. wirtschaftliche Aspekte, Bauverzögerungen und Erfahrungswerte aus anderen Projekten. Diese Form der Risikovorsorge ist bei solch großen Infrastrukturprojekten üblich.

Bezogen auf die Tatsache, dass der Beginn der Baumaßnahme u.a. nach Vorliegen der Finanzierungsmittel erfolgt, wird angefragt, wer hierfür verantwortlich ist bzw. ob die Mittel bei jährlich fälligem Bundestagsbeschluss für das Bundeshaushaltsgesetz zurückgehalten/gekürzt werden können.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die grundsätzliche Bereitschaft des Bundes zur Kostentragung liegt vor. Vor Baubeginn wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB Netz AG für die gesamte Projektlaufzeit geschlossen, die den Finanzrahmen bildet. Nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung sind die Finanzmittel für das Projekt festgeschrieben und können nicht mehr gekürzt werden.

Es wurde angeregt, vorhandenes Gleismaterial im Bereich Niederschopfheim zu erhalten. Dazu wurde die Frage geäußert, mit wie viel Kosten beim Erhalt der Gleise gegenüber einem Rückbau zu rechnen wäre.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Wenn die Gleise in Niederschopfheim im Regelfall nicht mehr genutzt würden und in einem Störungsszenario auch nur in sehr eingeschränkter Art und Weise benutzbar wären, kann ein Erhalt in der Gesamtabwägung aller relevanten Faktoren nicht begründet werden. Die Fahrbeziehungen können gleichermaßen mit der Überholmöglichkeit in Friesenheim gewährleistet werden. Deshalb sieht die Planung den Rückbau der Gleise vor.

Schadenersatzzahlungen

Es wurde die Fragestellung aufgeworfen, in welchem Zeitraum, in welcher Form und in welchem Umfang die Vorhabenträgerin Schadensersatz an die Betroffenen leisten wird. Darüber hinaus wurde erfragt, wie die beschriebenen, ggf. auftretenden Schäden berechnet werden und ob die Vorhabenträgerin in der Lage und willens ist, ggf. eine geeignete Ersatzimmobilie anzubieten.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Planmäßig geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass durch den Bau und den Betrieb des Projektes gegenüber Dritten kein Schaden entsteht. Somit ist kein Schadensersatz erforderlich.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Sollten durch den Bau Schäden entstehen, werden diese entweder beseitigt oder entschädigt. Die betroffenen Gebäude werden in ihrer Nutzbarkeit nicht eingeschränkt und die Wohnungen können uneingeschränkt bewohnt bzw. vermietet werden.

Ferner wurde die Frage gestellt, ob es für die Grundstücke, unter denen der Tunnel verläuft, eine grundbuchliche Belastung gibt und ob sich daraus Wertminderungen bzw. Entschädigungszahlungen ableiten.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Für alle Grundstücke, unter denen der Tunnel entlangführt, sowie für einen 15 m breiten Schutzstreifen rechts und links der Trasse wird eine dingliche Sicherung (Dienstbarkeit) ins Grundbuch eingetragen. Dies wird entschädigt. Die Höhe des Entschädigungsanspruches ist einzelfallabhängig und leitet sich u.a. aus dem Bodenrichtwert und der Überdeckung ab.

Kosten für Bauwerke

Die Eisenbahnüberführung über den Geh- und Radweg „Drei Linden“ wird im Zuge der Maßnahme erneuert. Dazu bestand Informationsbedarf, ob die Vorhabenträgerin allein für evtl. Mehrkosten aufkommt und ob diese erst mit dem Ausbau der Rheintalbahn errichtet wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Personenunterführung „Drei Linden“ wird in Abhängigkeit der grundsätzlichen Entscheidung der Gemeinde für oder gegen eine Personenunterführung im Zuge des Ausbaus der Rheintalbahn errichtet. Die Kostenteilung richtet sich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Die Kosten sind demnach anteilig durch die DB und die Gemeinde Schutterwald zu finanzieren.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Es wurde weiterhin angefragt, wer die Kosten der zu errichtenden Vorsatzschalung an den Schallschutzwänden aus der Lärmsanierung innerhalb des Stadtgebietes Offenburg trägt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Eine vertragliche Regelung zur Kostentragung wird im Zuge der Erstellung durch das Projekt *Lärmsanierung* erstellt werden. Sollte diese Vorsatzschale nicht wieder anzubringen sein, wird seitens des Projekts eine gesonderte Regelung mit der Stadt Offenburg getroffen, sofern dies nicht bereits bei der Erstellung der Vorsatzschale in den Verträgen geregelt wurde.

3.6 Themenschwerpunkt Schallschutz

Allgemeine Fragen/Anmerkungen zu Schallauswirkungen/-schutz

Es bestand Informationsbedarf, welche konkreten Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Seitens der Vorhabenträgerin wird dabei auf die Grafiken der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen, in welchen die nach aktuellem Planungsstand vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen dargestellt sind. Hierbei sind Wände unterschiedlicher Höhen und auch ein Galeriebauwerk vorgesehen.

Es wurde auf die Lärmbelastung im Jahr 2015 hingewiesen und angefragt, ob es zum damaligen Zeitpunkt bereits Stellen gab, an denen es bereits zu laut war. Diesbezüglich stellte sich die Frage, ob das mit dem übergesetzlichen Lärmschutz korrigiert wird.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Betrachtung, ob im Jahr 2015 in Teilbereichen bereits Überschreitungen des gesetzlichen Schallschutzes gab, ist für das Projekt nicht relevant. Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass die gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV eingehalten werden. Darüber hinaus sind weitere Lärmschutzmaßnahmen in Umsetzung der aus der Kernforderung 2 folgenden Maßgaben vorgesehen. Diese dienen einer weiteren Lärmminde- rung, sodass keine passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Es wurde die Fragestellung aufgeworfen, ob die Lärmemissionen der Auto- bahn, insbesondere auch hinsichtlich des geplanten Ausbaus, bei der Be- rechnung der Lärmbelastung berücksichtigt wurden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Lärmemissionen der bestehenden BAB A5 sind von der Lärmkartierung Gesamtlärm umfasst. Der Ausbau der BAB A5 ist nicht Gegenstand des vor- liegenden Vorhabens, die Planungen zum Ausbau sind seitens des Straßen- baulastträgers auch noch nicht konkretisiert, weshalb eine Berücksichtigung derzeit nicht möglich oder erforderlich ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Lärmauswirkungen des Ausbaus der BAB A5 nicht betrachtet werden; die Auswirkungen des Ausbaus sind beim Ausbau der BAB A5 zu betrachten.

Außerdem wurde eine Frage zu den Schallbeeinträchtigungen der Bewohner im Bereich Windschlag / Bohlsbach im Bereich der Ein-/Ausfahrt am Tunnel- portal geäußert. Diesbezüglich wurden Informationen zu möglichen Lärmbe- einträchtigungen durch Abbremsen/Beschleunigen von Zügen am Tunnel- portal erfragt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

In dem Bereich vor dem Tunnel wird es nicht zum Abbremsen/Beschleunigen kommen, die Güterzüge sollen mit konstanter Geschwindigkeit fahren.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**Fragen/Anmerkungen zu Schallschutzwänden in konkreten Streckenabschnitten

Es wird angemerkt, dass bei Kilometer 152,5 entlang der Neubaustrecke keine Schallschutzwand vorgesehen ist. Dazu wurde die Frage geäußert, ob es durch die zusätzlichen Gleise auch zu einer zusätzlichen Lärmbelastung kommt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass die gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV eingehalten werden. Innerhalb des Projektes wird darüber hinaus ein übergesetzlicher Schallschutz realisiert, die Pegeländerung des Gesamtlärmes wird auf 0,41 dB begrenzt. Für den genannten Bereich bei Kilometer 152,5 kommt es gemäß der Differenzlärmkarten zu einer Reduzierung des Gesamtlärms.

Es wird kritisch darauf hingewiesen, dass die Schallschutzwand der Ausbaustrecke nicht bis km 152,1 geplant ist und deshalb möglicherweise eine Verschlechterung der Lärmsituation zu erwarten ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass die gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV eingehalten werden. Die Schallschutzwand in der geplanten Länge schützt auch betroffene Anwohner im genannten Bereich und der Schallschutz übersteigt in diesem Bereich das gesetzlich geforderte Maß.

Konkret zum Abschnitt im Bereich der Eisenbahnüberführung Sander Straße in Appenweier wurden Fragestellungen zum Zeitpunkt der Erhöhung der Schallschutzwand, ob es sich bei der Schallschutzwand um einen Neubau handelt und ob Bauphasen ohne Existenz von Schallschutzwänden zu erwarten sind, geäußert.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Nördlich der Sanderstraße wird die Schallschutzwand voraussichtlich nach 2030 realisiert. Die Schallschutzwand wird neu gebaut werden. Die bestehende Schallschutzwand wird bis zum Neubau der Schallschutzwand erhalten bleiben. Eine Bauphase ohne eine Schallschutzwand an dieser Stelle wird es daher nicht geben.

Im Bereich Hildboltsweier ab km 148,6+00 (Strecke 4000) werden derzeit im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Schienenwege des Bundes Lärmschutzwände geplant, die 2021/2022 errichtet werden sollen. Es wird darauf hingewiesen, die Planungen aufeinander abzustimmen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die im Zuge der Lärmsanierung zu erstellenden Wände werden im Zuge des Ausbaus der Rheintalbahn entfernt und in ursprünglicher Höhe wieder neu errichtet werden.

Außerdem wurde die Frage geäußert, weshalb am Tunnelportal WR-wZgl eine Schallschutzwand statt des bestehenden Schallschutzwalls vorgesehen ist.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Bau des Troges inklusive der seitlichen Straßenzufahrtsrampe erfordert es, den bestehenden Schallschutzwall abzutragen. Die Lage des Trogbauwerkes und des Tunnelportals lässt es nicht zu, den Erdwall in der ursprünglichen Form wiederherzustellen. Daher wird eine Ersatz-Schallschutzwand errichtet, deren Höhe mit der Oberkante des ursprünglichen Erdwalls übereinstimmt.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Zudem wurde die Bitte geäußert, insbesondere den derzeit vorgenommenen Lärmschutz entlang der Bestandstrasse und der Verbindungskurve zu überprüfen und zu überarbeiten.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung weisen ihrer Natur nach einen geringeren Detaillierungsgrad auf als die Unterlagen zur Planfeststellung. In diesen werden schalltechnische Untersuchungen (Gutachten) zum Bau und Betrieb des Vorhabens enthalten sein. Grundsätzlich kommt es entlang der Rheintalbahn zu einer Entlastung. Nach derzeitigen Berechnungen ist eine Schallschutzwand entlang der Verbindungskurve nicht erforderlich, um die Kriterien des übergesetzlichen Schallschutzes sicherzustellen.

Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass es durch die Schallschutzwände oder durch die Oberleitung entlang der Ausbaustrecke zu keiner Beeinträchtigung der Kanalisation kommen darf.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Planung der Schallschutzwände wird noch konkretisiert. Es wird darauf geachtet, dass es weder durch die Gründung der Schallschutzwände noch durch die Gründung der Oberleitungsmasten zu einer negativen Beeinträchtigung der Kanalisation kommt.

Es wurde außerdem angefragt, ob im Zuge des Ausbaus der Rheintalbahn die Gleise in der Weise „auseinandergezogen“ werden können, dass die Schallschutzwände von der Lärmsanierung erhalten bleiben können.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das ist leider nicht möglich. Mit der Geschwindigkeitserhöhung der Strecke geht eine Vergrößerung des Gleisabstandes und eine Ertüchtigung des Bahndammes einher, die dazu führen, dass die bestehenden Schallschutzwände abgebaut und nach der Ertüchtigung des Bahndammes und Herstellung der neuen Gleisanlagen wiederaufgebaut werden. Somit werden die

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Schallschutzwände aus der Lärmsanierung auch später wieder vorhanden sein.

Es wurde die Frage aufgeworfen, warum die Schallschutzwand östlich der Strecke 5 m hoch ist (z.B. auf Höhe Ackerflächen), aber westlich nur 4 m hoch (z.B. am Sportgelände).

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden nach gesetzlichen und übergesetzlichen Vorgaben dimensioniert. Unter anderem ist die Gebietsnutzung mit den einzuhaltenden Grenzwerten der 16. BImSchV für die Art der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen maßgeblich. Im vorliegenden Fall sind östlich der Bahn bestehende und geplante Wohngebiete zu schützen. Westlich der Bahn sind hingegen Gewerbegebiete zu schützen, für die die 16. BImSchV andere Immissionsgrenzwerte festlegt.

Bauzeitlicher Schallschutz

Es bestand Informationsbedarf, ob es Lärm- und Schallschutz während den Bauarbeiten geben wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Auch für die Bauphase gibt es gesetzliche Vorgaben hinsichtlich der zulässigen Lärmemissionen, die berücksichtigt werden.

Ausgestaltung der Schallschutzwände

Aufgrund der deutlichen Trennwirkung der hohen Schallschutzwände wird eine angepasste Gestaltung für eine erfolgreiche Integration in das Landschaftsbild angeregt.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin bittet darum, Gestaltungswünsche für die Lärmschutzwände konkret im Planfeststellungsverfahren einzubringen. Eine farbliche Gestaltung ist dabei denkbar. Transparente Wände (z.B. aus Glas) können jedoch aufgrund der geringeren Schallwirkung nicht eingesetzt werden.

Für den Fall, dass die 6,50 m hohe Galerie schallschutztechnisch nicht ausreichen sollte, wurde die Bitte geäußert, zu Gunsten eines erträglichen Ortsbildes einen Kosten-Nutzen-Vergleich zwischen stärkerer Überkragung im Vergleich zu mehr Höhe zu erstellen. Des Weiteren wurde vorgeschlagen, die Überkragung mit Solarpanelen zu bestücken.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Galeriebauwerke ergeben sich aus der Umsetzung des übergesetzlichen Schallschutzes im Norden. Aktuell finden dazu Detailuntersuchung statt. Die Vorhabenträgerin merkt sich vor, dass eine Eindeckung der Galerie mit Solarpanelen zu gegebener Zeit geprüft wird.

Planung der Schallschutzmaßnahmen

Folgenden Hinweis der Stadt Offenburg zur Gebietsnutzung wird seitens der Vorhabenträgerin berücksichtigt:

„Die Art der baulichen Nutzung wurde innerhalb des Stadtgebietes Offenburg geprüft. Hier sind geringfügigen Korrekturen vorzusehen. Genauso wie in den Ortschaften Bohlsbach und Windschlag. Wir bitten, diese Gebietseinstufungen und daraus resultierende Schutzbedürfnisse in der weiteren Planung zu berücksichtigen.“

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin bedankt sich für den Hinweis und sagt zu, die Änderungen an den Gebietseinstufungen bei den weiterführenden Berechnungen zum Schallschutz zu berücksichtigen.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Auf die Bitte um eine Überlassung einer Schallimmissionsprognose mit einer Festlegung von Lärmpegelbereichen für die Rheintalbahn wurde seitens der Vorhabenträgerin folgende Stellungnahme abgegeben:

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Eine dezidierte Schallimmissionsprognose nach Lärmpegelbereichen wird in Form von Isophonenkarten und Einzelpunkt Betrachtungen Teil der Planfeststellungsunterlagen werden.

Sonstige Schallschutzmaßnahmen

Die genauen Standorte der geplanten Schienenstegdämpfer und der vorgesehenen Schmierung wurde angefragt. Dazu wurde die Frage gestellt, ob diese erst ab der ABS, also in der südlichen Kurve, oder auch in der 90° Kurve in der Stadtmitte vorgesehen sind.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Schallberechnungen werden aktuell konkretisiert. Schallschutz wird grundsätzlich in den Bereichen umgesetzt, in denen es durch das Vorhaben eine wesentliche Änderung gibt. Durch die Verlagerung von Güterverkehr auf die Neubaustrecke wird es entlang der Rheintalbahn zu einer Entlastung kommen.

Die 90°-Kurve in der Stadtmitte liegt außerhalb des Bereichs des Vorhabens. Hier werden keine Maßnahmen umgesetzt.

Darstellungen in Planunterlagen

Es bestand Erläuterungsbedarf bezüglich der Bedeutung des Begriffs Differenzial-Lärmkarte und deren Inhalt und ob dies die „eingesparten“ dB(A) durch übergesetzlichen Lärmschutz darstellt.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Differenz-Lärmkarten der Anlage 8.2 der Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vergleichen den prognostizierten Schienenverkehrslärm (Prognose 2030) nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen (mit den übergesetzlichen Schallschutzmaßnahmen) gegenüber dem Zustand der Bahnanlagen in Prognose 2030 ohne Ausbaumaßnahmen (sog. Prognose-Nullfall).

Außerdem bestand Erklärungsbedarf zur Bedeutung der folgenden Abschneidekriterien:

- Pegeländerung <0,41 dB(A)
- Beurteilungspegel 40 dB(A)

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Abschneidekriterien beziehen sich auf den Sachverhalt „es darf nicht lauter werden“. D.h. für Schallpegelerhöhungen kleiner als 0,41 dB(A) oder Schallpegel unter 40 dB(A) sind keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

3.7 Themenschwerpunkt Termine

Terminplan des Gesamtprojekts

Es wurde die Fragestellung aufgeworfen, wann mit den Bauarbeiten begonnen wird, wann die Anwohner darüber unterrichtet werden und ob der Ausbau der Rheintalbahn sechs Jahre dauert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Eine erste Information zum Beginn der Bauarbeiten nach derzeitigem Planungsstand enthielten bereits die Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung; die sich abzeichnende Terminalschiene wird auch in den Antragsunterlagen zur Planfeststellung enthalten sein. Eine individuelle Information aller

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Betroffenen unmittelbar vor Baubeginn ist aufgrund der Vielzahl der Betroffenen leider nicht möglich.

Nach aktuellem Planungsstand geht die Vorhabenträgerin für den Ausbau der Rheintalbahn von einer Dauer von sechs Jahren aus.

Der detaillierte zeitliche Ablauf des Projekts (PfA 7.1) stellt sich nach aktuellem Stand wie folgt dar:

- Durchführung weiterer Erkundungsbohrungen: 12/2020 bis 10/2021
- Einreichung der Antragsunterlagen zur Planfeststellung: 1. Quartal 2021
- Anhörungsverfahren: 4. Quartal 2021
- Möglicher Planfeststellungsbeschlusses: 03/2024
- Erstellung der Entwurfsplanung für die Bauausführung: bis 2024
- Ausschreibung und Vergabe: 2025
- Ausführungsplanung: 2025/2026
- Baubeginn: 2026
- Tunnelvortrieb von Süden nach Norden: 2026
- Inbetriebnahme des Tunnels: 2035
- Ausbau der Rheintalbahn: bis 2041

Hierbei handelt es sich um die Terminplanung zum Zeitpunkt der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Weiterhin wurde nach dem Zeitpunkt der Fertigstellung der gesamten Rheintalbahn bis Basel gefragt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Hierbei sind neben dem PfA 7.1 auch die südlicheren Abschnitte zu betrachten. Die autobahnparallele Neubaustrecke wird voraussichtlich 2035 fertiggestellt sein und 2041 wird die Ausbaustrecke, die heutige Rheintalbahn, in Betrieb genommen.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Zum Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) wurden Fragestellungen geäußert, wann dieser vorliegt, ob er nicht Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist und ob er erst im Planfeststellungsverfahren (PFV) vorgestellt wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der LBP wird generell nicht in Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt. Dieser wird, wie gesetzlich vorgesehen, Bestandteil der Antragsunterlagen der Planfeststellung sein und kann während der Auslegung der Unterlagen eingesehen werden.

3.8 Themenschwerpunkt Trassenführung

Alternative Trassenführungen/-planungen

Es wurde die Fragestellung geäußert, ob im Süden des Planfeststellungsabschnittes eine Erweiterung der Rheintalbahn auf vier Gleise anstelle einer Neubaustrecke entlang der BAB A5 untersucht wurde.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die geprüften fachplanerischen Varianten sowie die jeweils mit diesen Varianten einhergehenden Vor- und Nachteile werden in den Planfeststellungsunterlagen im Detail nachvollzogen werden können. Nach ausführlicher Prüfung möglicher Varianten stellt die vorgestellte Trassenführung die Vorzugsvariante dar. Dabei erfolgte die Abwägung aller betroffenen Belange.

Außerdem wurden mögliche Alternativplanungen zum Tunnel angesprochen und diesbezüglich insbesondere die Frage gestellt, ob eine autobahnparallele Trassenführung auch im Bereich Offenburg (Verlängerung von Süden bis Appenweier) untersucht wurde.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen des Raumordnungsverfahren, das Anfang der 2000er Jahre stattgefunden hat, wurde eine Vielzahl an Varianten untersucht und es hat eine umfangreiche Bewertung stattgefunden. Die angesprochene Variante, die sog. Westumfahrung, wurde ebenfalls untersucht. Ein Nachteil gegenüber der derzeitig geplanten Trasse liegt u.a. in dem wesentlich höheren Landschaftsverbrauch, weshalb diese Trassenführung nicht weiter verfolgt wurde.

Ferner wurde hinterfragt, ob nicht ein Ausbau der Rheintalbahn erst ab km 149,5 (südlich Südring) bzw. erst ab km 151,2 (südlich Abzweig Verbindungskurve) möglich wäre, wodurch Hildboltsweier wegen kurzen Zeitersparnissen durch den Ausbau von keinen Bauarbeiten betroffen wäre.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der ursprünglich vorgesehene Ausbau der Rheintalbahn begann bereits bei km 147,2. Um die Auswirkungen der Umbauarbeiten innerstädtisch zu minimieren wurde durch eine gestaffelte Geschwindigkeitserhöhung die Planung so weit optimiert, sodass erst bei km 148,6 der Umbaubereich beginnt, ohne dabei größere Fahrzeitverluste in Kauf nehmen zu müssen. Dadurch können die Eingriffe in Wohnbebauungen ausgeschlossen werden, die Betroffenheiten sind minimal.

Auch die Möglichkeit, die geplante Verbindungskurve zwischen autobahnparalleler Trasse und Bestandstrasse weiter Richtung Süden zu verlagern, wurde angefragt. Dadurch könnten Beeinträchtigungen der Ortslage von Höfen sowohl in Bezug auf Lärm als auch in Bezug auf die Landschaft vermieden werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die geplante Verbindung zwischen autobahnparalleler Trasse und Bestandstrasse weiter Richtung Süden zu verlagern, führt zu einer größeren Zerschneidung von landwirtschaftlich genutzten Flächen und löst

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

weitere/größere Betroffenheiten im Bereich der Binzburghöfe aus. Weiterhin soll durch eine möglichst nördliche Lage der Verbindungskurve eine Bündelung der Verkehrswege mit den Gewerbeflächen im Sinne des Landschaftsverbrauchs erreicht werden.

Aktuell geplante Trassenführung

Bezüglich des aktuell vorgesehenen Trassenverlaufs wurde angefragt, ob dieser bereits endgültig feststeht oder ob es noch Änderungen geben kann und wenn ja, in welcher Größenordnung.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die vorgestellte Trassenführung stellt die nach ausführlicher Prüfung möglicher Varianten zum derzeitigen Planungsstand gefundene Vorzugstrasse der Vorhabenträgerin dar. Dabei erfolgte die gesetzlich vorgeschriebene sorgfältige Abwägung aller betroffenen Belange. Dies schließt es aber nicht aus, dass sich im Rahmen der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens Änderungen ergeben können; die Vorhabenträgerin muss sich allerdings nicht auf ein anderes Vorhaben verweisen lassen. Zur Ergänzung sei klargestellt, dass selbst kleinräumige Anpassungen der Trassierung aufgrund der Vorgaben aus den Regelwerken regelmäßig mit vielfachen und weitreichenden Auswirkungen verbunden sind. Eine grundlegende Änderung des Trassenverlaufs ist daher nicht zu erwarten.

Es bestand Informationsbedarf bei der Frage, wo es auf der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel bisher Ent- und Beladestellen für Güterzüge gibt. Darüber hinaus stellte sich die Frage, ob solche auch auf der NBS zwischen Offenburg und Riegel vorgesehen sind oder ob die Güterzüge durch Offenburg auf der Rheintalbahn zu den Bestimmungsorten fahren müssen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Entlang der bestehenden Rheintalbahn gibt es neben dem Güterbahnhof Offenburg auch private Gleisanschlüsse. Zwischen Offenburg und Riegel sind entlang der Neubaustrecke aktuell keine neuen Gleisanschlüsse geplant. Die

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Bahn ist mit der Stadt Lahr im Gespräch, ob und wie ein Gleisanschluss an das Güterverkehrsterminal Lahr realisiert werden soll. Dies ist aber nicht Gegenstand des Vorhabens zum Aus- und Neubau des Tunnel Offenburg und der Rheintalbahn sowie der Autobahnparallelen und damit nicht Gegenstand dieser frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Es wurde angemerkt, dass der bisherige Überholbahnhof Niederschopfheim zurückgebaut werden soll. Diesbezüglich wurde geäußert, dass vorhandene Infrastruktur als Reserve für besonderen Situationen (z.B. Unfälle) erhalten bleiben sollte.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Überholgleise in Niederschopfheim werden zurückgebaut. Überholmöglichkeiten wird es jedoch in den Abschnitten 7.2 bis 7.4 geben.

Warum es südlich von Offenburg nur eine Verbindung von der Rheintalbahn auf die neue Strecke, jedoch nicht umgekehrt geben wird (um von der Rheintalbahn direkt in den Tunnel zu kommen), war ebenfalls eine Frage. Hier wurde hinterfragt, ob dies nicht die Flexibilität einschränkt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Nördlich von Offenburg besteht die Möglichkeit, sowohl von der Rheintalbahn als auch von der Schnellfahrstrecke in den Tunnel und dann auf die autobahnparallele Neubaustrecke fahren zu können. Die Verbindungskurve bietet die Möglichkeit, dass Züge, die vom Offenburger Güterbahnhof aus durch Offenburg fahren müssen, anschließend auf die Neubaustrecke gelangen und weiter Richtung Süden fahren können. Da planmäßig alle Güterzüge aus dem Süden bereits auf der Neubaustrecke fahren, können diese entweder über die Verbindungskurve zum Güterbahnhof Offenburg gelangen oder durch den Tunnel Offenburg in Richtung Norden weiterfahren.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Es bestand Informationsbedarf bezüglich der Frage, warum an der Ausbaustrecke beide Gleise zurückgebaut und anschließend neu gebaut werden und ob es nicht auch ausreichend wäre, nur ein Gleis entsprechend den Abstandsvorschriften in eine neue Lage zu bringen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Neben der Vergrößerung des Abstandes der Gleise führt eine höhere Geschwindigkeit auch zu deutlich anderen Belastungen auf den Bahndamm und den Untergrund. Deshalb ist eine Ertüchtigung des Bahndamms erforderlich. Dies erfolgt im Bereich der Rheintalbahn durch den Abtrag des bestehenden Damms und dem daran anschließenden Neuaufbau; der Rückbau beider Gleise ist bereits hierfür erforderlich. Die Gleise werden schlussendlich in neuer Lage wiedererrichtet.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Es wird angemerkt, dass mit Beginn des Ausbaus der Rheintalbahn die Personenzüge auf die NBS umgeleitet werden. Diesbezüglich wurde die Fragestellung an die Vorhabenträgerin herangetragen, ob für diese Zeit auf der NBS provisorische Haltestellen für die Orte zwischen Offenburg und Riegel eingerichtet werden und ob diese ggf. anschließend bestehen bleiben.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Bauablaufkonzept für die angrenzenden Planfeststellungsabschnitte befindet sich derzeit noch in der Erarbeitung, nach derzeitigem Stand sind jedoch keine provisorischen oder dauerhaften Nahverkehrshaltestellen entlang der Neubaustrecke vorgesehen. Aktuell werden verschiedene Konzepte geprüft, wie die Bedienung der Halte innerhalb des Umbaubereichs erfolgen kann.

In Bezug auf die Verbindungskurve wurde die Frage herangetragen, ob diese nicht als Verladegleis zum Abtransport von Materialien über die Schiene verwendet werden kann.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Idee, das Verbindungsgleis als Verladegleis zu nutzen, wurde seitens der Vorhabenträgerin bereits geprüft. Neben einem „einfachen“ Gleis sind jedoch weitere Gleise zum Rangieren erforderlich, die sich nicht in der exakten Lage der späteren Verbindungskurve umsetzen lassen.

Es wurde der Wunsch geäußert, dass die Planung der Neu- und Ausbaustrecke kompatibel sowohl mit Bestand und Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebiets hoch³ als auch mit Planung und Bau des Südzubringers im Sinne einer positiven, langfristigen Gewerbe- und Verkehrsentwicklung gestaltet werden kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Konkrete Pläne für die Weiterentwicklung des Gewerbegebiets hoch³ sind der Vorhabenträgerin nicht bekannt; die im Flächennutzungsplan vorgesehenen Umgriffe wurden bei der Planung in gebotenum Umfang berücksichtigt. Für den Südzubringer sind der Vorhabenträgerin nur Varianten, aber keine vertieften Planungen bekannt. Sobald diese durch den Vorhabenträger erstellt wurden und vorliegen, werden diese in gebotenum Umfang in den Plänen dargestellt. Die derzeit diskutierten Varianten werden durch das Vorhaben im Endzustand nicht unmöglich gemacht.

Außerdem wurde darauf hingewiesen, die Bahnanlagen mit den Planungen bzgl. des Radschnellweges Offenburg-Straßburg abzustimmen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Planungen können berücksichtigt werden, wenn sich diese konkretisieren und belastbare Unterlagen erstellt werden. Im Übrigen haben nach dem Prioritätsgrundsatz spätere Planungen auf frühere Rücksicht zu nehmen.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Fragestellungen zu konkreten Streckenabschnitten/-punkten

Bezüglich der Verbindungskurve wurde gefragt, ob diese niveaufrei oder niveaugleich an die Neubaustrecke und an die Bestandsstrecke angebunden wird. Außerdem bestand darüber Informationsbedarf, mit wie vielen Zügen pro Tag für die Verbindungskurve gerechnet wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Verbindungskurve wird kreuzungsfrei in die NBS eingefädelt. Die Anbindung der Verbindungskurve im Norden/Osten an die Bestandsstrecke (Rheintalbahn) erfolgt niveaugleich mittels Weichen.

Gemäß Zugzahlen-Prognose für das Jahr 2030 fahren 24 Züge/24h über die Verbindungskurve.

Es wurde ferner darauf hingewiesen, den Geh- und Radweg an der B 3 richtlinienkonform auszubauen, was seitens der Vorhabenträgerin für den geplanten Umbaubereich bestätigt wird.

Es wurde die Frage geäußert, ob sich die geplanten Zuführungsgleise im Bereich Bohlsbach (Am Wiesenrain) bereits im Tunnel befinden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Auf Höhe der Straße „Am Wiesenrain“ befinden sich die geplanten Gleise unterirdisch im Tunnel.

Außerdem wurde die Frage aufgeworfen, weshalb ca. 10 m Erdüberdeckung bei der Unterfahrung der Kinzig vorgesehen sind, wohingegen bei der Unterfahrung des Bürgerwaldsees ca. 7,5 m Erdüberdeckung ausreichen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Trassenverlauf ist in seiner Tiefe und Lage im Einzelfall aufgrund einer Vielzahl von Zwangspunkten und technischen Faktoren gewählt worden.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Hierbei ist nicht allein die Unterquerung der Gewässer entscheidend für die Überdeckung.

Ferner wird seitens der Stadt Offenburg darauf hingewiesen, dass für den Bereich der geplanten Erneuerung der Unterführung "Drei Linden" keine Detailpläne und Schnitte vorliegen und dass sich hier eine Schmutzwasserdruckleitung der Stadtentwässerung befindet.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Schmutzwasserdruckleitung der Stadtentwässerung ist der Vorhabenträgerin bekannt und wird berücksichtigt bzw. im Vorfeld oder während der eigentlichen Baumaßnahmen verlegt und in ihrer Lage angepasst. Ein Detailplan (Bauwerksplan mit Schnitten) wird Teil des Planfeststellungsverfahrens sein.

Es wurde um Bestätigung der Tatsache, dass bis km 147,5 noch 160 km/h gefahren werden darf und erst danach auf 80 km/h abgebremst wird, gebeten. Diesbezüglich wurde hinterfragt, ob der Bremsweg nicht zu kurz wäre.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die angegebenen Kilometerangaben stellen nur die Übergänge der Geschwindigkeitsabschnitte dar, nicht die tatsächlich zu fahrenden Geschwindigkeiten. Am benannten Übergang von 160 km/h auf 80 km/h bei Rtb-km 147,5 muss der Zug bereits so langsam sein, dass er nicht schneller als 80 km/h fährt, die Bremsung erfolgt also davor.

Offenburger Bahngraben

Die Frage, ob es Eingriffe in den Offenburger Bahngraben geben wird, wird seitens der Vorhabenträgerin verneint. Die ABS beginne erst weiter westlich. Es könne lediglich dazu kommen, dass Oberteilungsmasten hinzukommen.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**Wegeverbindungen

Von Seiten der Ortschaft Windschläg besteht das Interesse an einer Wegeverbindung westlich der B3 unter der Willy-Brandt-Brücke hindurch bis zum Knoten B3/K5324.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Gegenstand der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist das Vorhaben ABS/NBS Karlsruhe-Basel im Abschnitt 7.1. Dies umfasst auch durch den Aus- und Neubau der Trasse notwendig werdende Anpassungen an anderen Anlagen wie beispielsweise Wegen und Straßen; dies aber nur insoweit, wie dies durch den Aus- und Neubau der Strecke bedingt ist. Die gewünschte Wegeverbindung kann daher nicht im Rahmen des Projektes verwirklicht werden.

3.9 Themenschwerpunkt TunnelAusstattung der Tunnels

Es wurde angefragt, mit welchem Signalsystem der Tunnel ausgestattet werden soll und für welche Höchstgeschwindigkeiten er ausgelegt wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Als Zugbeeinflussungs- und Signalsystem wird ETCS Level 2 im Tunnel und auf der NBS vorgesehen. Der Tunnel wird mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h befahren werden.

Außerdem wurde die Frage geäußert, ob es an der Oberfläche sichtbare Strukturen des Tunnels geben wird, beispielsweise Belüftungsbauwerke oder Notausstiege.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Tunnel hat keine Belüftungsschächte. Notausstiege mit Rettungsplätzen werden im nördlichen Abschnitt hergestellt.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Zum Erschütterungsschutz wurden mehrere konkrete Fragestellungen zu Abschnitten und Gebäuden gestellt, insbesondere ob zur Verhinderung von Erschütterungen während des Betriebs Vorkehrungen oder Ausstattungen im Tunnel vorgesehen sind. Diesbezüglich wurde auch ein leichtes Feder-Masse-System angesprochen und Informationen zu den ggf. auszustattenden Abschnitten erfragt.

Ferner wurde die Herstellung eines optimierten Erschütterungsschutzes für die untertunnelten Stadtquartiere, vor allem für das Industriegebiet Nord und der Wohnnutzung im Bereich "Am Seewinkel", in der weiteren Planung angeregt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Erschütterungsschutz wird derzeit noch beplant. Nach derzeitigem Planungsstand ist ein leichtes Masse-Feder-System im Tunnel im Bereich der Wohnbebauung „Alte Straßburger Straße“ und der Wohnbebauung der Gärtnerei vorgesehen. Die Straße „Am Seewinkel“ wird nicht mit dem Tunnel unterquert.

Es wird nicht grundsätzlich unter jeglicher Bebauung eine Schutzmaßnahme vorgesehen. Es werden entsprechende Untersuchungen durchgeführt und in den Bereichen, in denen aus Sicht der Gutachter die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ überschritten werden, Gegenmaßnahmen ergriffen. Die Übertragung von Erschütterung ist von vielen Faktoren abhängig, dementsprechend werden auch die Maßnahmen einzelfallabhängig festgelegt.

Verkehrliche Nutzung

Bezüglich der künftigen Nutzung des Tunnels wurde die Frage gestellt, ob der Tunnel nur von Güterzügen und nicht von Personenzügen befahren wird.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Planmäßig befahren Personenzüge die Schnellfahrstrecke. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass Personenzüge den Tunnel z.B. bei Störungen oder Bauarbeiten an der Bahnanlage befahren können.

Außerdem wurde angefragt, ob alle Güterzüge durch den Tunnel geführt werden oder ob diese auch über die Rheintalbahn verkehren.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Grundsätzlich werden alle Güterzüge durch den Tunnel fahren, die kein direktes Ziel an der Rheintalbahn ansteuern oder im Offenburger Güterbahnhof behandelt werden. Von den prognostizierten ca. 300 Güterzügen, werden ca. 260 Züge durch den Tunnel fahren.

Auswirkungen des Tunnelvortriebs und des Tunnelbetriebs sowie messtechnische Überwachung

Es wurden Informationen zum Einflussbereich des Tunnelvortriebs (Oberflächenverformungen) und zur Bestandsaufnahme der betroffenen Objekte erfragt. Außerdem stellte sich die Frage der Art und Tiefe der Oberflächenverformungen bzw. inwieweit diese bei derartigen Projekten technisch üblich sind. Auch Erfahrungen aus anderen Projekten wurden angefragt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Rahmen der Planung wurden Setzungsermittlungen durchgeführt. Aktuell ist von Setzungen <1 cm auszugehen. Erfahrungen aus anderen Projekten fließen in die Planung mit ein.

Außerdem wurde für mehrere Grundstücke konkret angefragt, ob Gebäude im Einflussbereich des Tunnels liegen und ob in dem jeweiligen Bereich Setzungen oder sonstige Auswirkungen durch den Tunnelvortrieb zu erwarten sind.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Die einzelnen Sachverhalte wurden jeweils fallbezogen seitens der Vorhabenträgerin beantwortet. Allgemein können folgende Tatsachen festgestellt werden:

Gebäude werden im Zuge der weiteren Planung im Detail betrachtet. Durch die Anpassung von Vortriebsgeschwindigkeit und Stützdruck können in sensiblen Bereichen die Setzungen minimiert werden. Sofern erforderlich, können im Vorfeld noch Bodenverbesserungsmaßnahmen in Form von Injektionen vorgenommen werden.

Die betroffenen Gebäude können weiterhin uneingeschränkt genutzt werden. Aktuell ist von Setzungen von maximal 1 cm auszugehen. Sollten dennoch während des Baus Schäden entstehen, werden diese durch die Vorhabenträgerin saniert bzw. entschädigt.

Außerdem wurde im Hinblick auf den Betrieb angefragt, ob eine Übertragung der Erschütterungen des Zugverkehrs über den Boden auf die Gebäude zu befürchten ist und wenn ja, in welchem Maße. Zudem wurde die Frage aufgeworfen, ob dies untersucht worden ist und welche Erfahrungen/Auswirkungen aus vergleichbaren Projekten vorhanden sind. Es bestand darüber hinaus Informationsbedarf darüber, ob gegebenenfalls spezielle Maßnahmen ergriffen werden, um diesen Effekt zu verringern.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb sind in einem engen Korridor um die Bahntrasse zu erwarten. Die Breite des Korridors hängt insbesondere von der Anzahl der Züge und den Bodeneigenschaften ab.

Im Zuge der Planfeststellung werden die Auswirkungen aus Erschütterung untersucht und ggf. entsprechende Maßnahmen ergriffen, um die Erschütterungen zu minimieren. Erschütterungen werden im Zuge der Umweltauswirkungen mitbetrachtet und in den Planfeststellungsunterlagen im Detail dargestellt und bewertet.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Außerdem wird seitens der Stadt Offenburg folgender Hinweis geäußert: „Es ist die Standsicherheit aller direkt unterbauten, sowie aller an die Tunneltrasse angrenzenden Bestandsbauwerke bei allen Voruntersuchungen, der Bauzeit und nach Inbetriebnahme/bei Vollbetrieb sicherzustellen. Dies ist durch einen zertifizierten Statiker zu dokumentieren.“

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Standsicherheit der zu unterfahrenden Gebäude wird selbstverständlich sichergestellt.

Darüber hinaus wird der Wunsch einer Beweissicherung der Abwasserkanäle und verdolten Gewässer im Bereich der Tunneltrasse vor und nach der Herstellung des Tunnels in Form einer optischen Untersuchung geäußert.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Im Bereich des Tunnelvortriebes wird es für die wichtigen Abwasserkanäle ebenfalls eine Beweissicherung geben. Welche Kanäle hierzu befahren werden, muss in einer vorlaufenden Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber abgestimmt und festgelegt werden.

Außerdem wird angemerkt, dass die Unterquerung des Durbaches laut Planung mit einer Überdeckung von ca. 5,20 m im Bereich der Gewässersohle erfolgt. Hier sollte sichergestellt werden bzw. nachgewiesen werden, dass keine Beeinträchtigung der Gewässersohle erfolgen wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Überdeckung zur Gewässersohle des Durbachs ist ausreichend. Für die Unterfahrung mittels der Tunnelbohrmaschine werden ggf. geeignete Maßnahmen zur Setzungsminimierung durchgeführt.

Die Frage, ob es im Tunnel Offenburg einen Tunnelknall geben wird, verneinte die Vorhabenträgerin und erläuterte, dass dieser erst ab

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Geschwindigkeiten von 160 km/h zu erwarten ist, im Tunnel Offenburg jedoch nur eine Geschwindigkeit von 120 km/h vorgesehen ist.

Aktuelle Planungen

Es wurde die Frage geäußert, ob es noch Änderungen bzgl. der Position der Verbindungsbauwerke zwischen den beiden Tunnelröhren, der Tiefe des Tunnels unter der Oberfläche und des Abstandes zwischen den beiden Tunnelröhren geben kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung weisen naturgemäß keinen abschließenden Planungsstand auf. Dass es im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu Änderungen kommt, ist nicht ausgeschlossen. Die Positionen der Verbindungsbauwerke ist aber auf das Rettungskonzept abgestimmt. Die Verbindungsstollen befinden sich in gleicher Tiefe wie die Tunnel. Wesentliche Änderungen sind daher weder in der Lage noch in der Tieflage der beiden Röhren zu erwarten.

Es wurde angemerkt, dass in einem Informationsvideo dargestellt wurde, dass die Feste Fahrbahn am Nordportal erst im Tunnel angefangen hat. Diesbezüglich wurde die Frage gestellt, wie Rettungsfahrzeuge bis dorthin kommen, wenn diese spezielle Fahrbahn nicht schon in den Trögen liegt.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Es gibt jeweils 2 Zuführungen im Norden zu jeder Röhre, wovon jeweils eine vom Portal an eine Feste Fahrbahn bekommt, sodass Rettungsfahrzeuge von Norden und von Süden in den Tunnel einfahren können.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Tunnelvortrieb

Es bestand Erklärungsbedarf hinsichtlich des unterirdischen Wartungsbahnhofs und zur Frage, wofür dieser notwendig sei.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Bei dem Wartungsbahnhof handelt es sich um einen definierten Halt für die Tunnelvortriebsmaschinen, um an diesem Wartungsarbeiten vornehmen zu können und das Schneidrad zu justieren oder die Schneidräder tauschen zu können. Dieser besteht aus einem unterirdischen verfestigten Bodenkörper, der von der Geländeoberfläche über Injektionen hergestellt wird.

Es wurde um Stellungnahme zu der Aussage, der Erdaushub aus dem Tunnel werde als Abfall bezeichnet, gebeten und angefragt, ob dies womöglich mit einem Einsatz chemischer Stoffe beim Tunnelvortrieb zu tun habe.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Begriff des Abfalls ist gesetzlich definiert. Der Tunnelaushub, der nicht direkt vor Ort weiter verwertet wird, ist nach dieser Definition als Abfall einzuordnen. Bei dem Tunnelvortrieb wird ein Stoff natürlichen Ursprungs verwendet. Dies hat jedoch mit der Bezeichnung des Tunnelaushubs als Abfall nichts zu tun.

Es bestand Informationsbedarf über den Baugrund und ob bereits bekannt ist, wie dieser zusammengesetzt ist. Außerdem wurde diesbezüglich gefragt, ob es ggf. Schwierigkeiten beim Tunnelvortrieb geben kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Durch das erste Erkundungsprogramm wurde festgestellt, dass es sich oftmals um kiesige und sandige Böden handelt, die fast durchgängig im Grundwasser liegen. Das Grundwasser und die sonstigen Schichten stellen für den Tunnelbau kein Problem dar. Im Rahmen des 2. Erkundungsprogramm

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

werden weitere Baugrunduntersuchungen vorgenommen, die zu tiefergehenden Erkenntnissen zum Baugrund führen.

Rettungswege und Rettungsplätze

Bezüglich des Rettungskonzepts wurde die Fragestellung geäußert, weshalb Verbindungsbauwerke zwischen den beiden Tunnelröhren gebaut werden, wenngleich nur Güterzüge durch den Tunnel fahren.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Verbindungsstollen sind Teil des Rettungskonzepts. Diese ermöglichen im Ereignisfall in die andere, sichere Röhre zu gelangen. Auch wenn im Regelfall nur Güterzüge durch den Tunnel fahren, muss beim Rettungskonzept beachtet werden, dass der Tunnel bei Umleitungen etc. auch anderen (Personen-)Zügen zur Verfügung steht.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die neu hinzukommenden Rettungswege, sofern diese öffentlich werden sollen, gewidmet werden müssen. Eine Abstimmung über Eigentum und Unterhaltung ist noch mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger erforderlich.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

An der Widmung der bestehenden Wege, die als Rettungsplatzzufahrten genutzt werden sollen, wird sich auch im Endzustand nichts ändern. Lediglich eine Dienstbarkeit für ein Wegerecht für die Nutzung der Straße als Rettungsplatzzufahrt muss im Grundbuch des jeweiligen Flurstücks eingetragen werden.

Außerdem wurde ein Wunsch zu folgendem Sachverhalt geäußert: Die Rettungsplatzzufahrt von der K 5324 zum Rettungsplatz RP N5 ist im Vergleich zu allen anderen Rettungsplatzzufahrten mit einem deutlich breiteren Querschnitt geplant. Es ist zu prüfen, ob eine schmalere Gestaltung möglich ist.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die „Rettungsplatzzufahrt“ dient nicht nur als Zuwegung zu dem Rettungsplatz, sondern auch als Zufahrt zum Güterbahnhof Offenburg und als Rettungsplatzzufahrt zu den Rettungsplätzen innerhalb des Güterbahnhofs. Ab dem Abzweig zum bestehenden Bahnübergang wird im weiter nördlich gelegenen Verlauf dieser Weg auf das erforderliche Maß reduziert.

Die Rettungsflächen sollen an das öffentliche Wegenetz angeschlossen werden. Eine Übernahme in das Eigentum der Stadt wird von der Stadt Offenburg abgelehnt. Für Rettungsplätze RP N7 und N8 wird darauf hingewiesen, dass Verkehrssicherungsmaßnahmen aufzuzeigen sind. Der Rettungsplatz RP N8 grenzt an das Regenrückhaltebecken Langenboschgraben. Die Eingriffe sind abzustimmen. Es wird weiterhin angemerkt, dass das Bauwerk über den Winkelbach nicht berücksichtigt wurde. Die Zufahrt zum Rettungsplatz RR P4 liegt außerhalb des befestigten öffentlichen Weges. Es wird angeregt, dass dieser als Zufahrt mitgenutzt werden könnte.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Rettungsflächen werden Eigentum der DB. Verkehrssicherungsmaßnahmen für die Einmündung werden vorgesehen, diese sind noch abzustimmen. Das Bauwerk über den Winkelbach ist der Vorhabenträgerin bekannt und wird in der weiteren Planung Berücksichtigung finden. Wie bereits ausgeführt, wird die Vorhabenträgerin die Eingriffe in das Hochwasserrückhaltebecken Langenboschgraben ausgleichen.

Es wird angemerkt, dass für eine qualifizierte Aussage der Baurechtsbehörde die abschließende brandschutztechnische Beurteilung der Notausgänge und Kontrollgebäude vorzulegen ist. Fragestellungen zu diesem Punkt sollten eng mit der Feuerwehr der Stadt Offenburg abgestimmt werden.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass es sich vorliegend um eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, nicht um das Anhörungsverfahren in der Planfeststellung handelt. Die brandschutztechnische Beurteilung erfolgt im Zuge der Planfeststellung. Es werden die aktuell gültigen Richtlinien eingehalten. Abstimmungen mit der Feuerwehr haben bereits stattgefunden.

Plandarstellungen

Es bestand Informationsbedarf über die in den Planunterlagen der Anlage 6 dargestellten schrägen Linien mit der Bezeichnung 45° und 60° oberhalb des Tunnelquerschnittes.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Linien im Winkel von 45° und 60° dienen zur Abschätzung des Einflussbereichs des geplanten Tunnelvortriebs. Gemäß einschlägiger Fachliteratur zum Tunnelbau wird die Breite des maßgebenden Einflussbereichs im Projekt mit 60° abgeschätzt. Um auf der sicheren Seite liegend auch ungünstige Bereiche erfassen zu können, ist zudem ein erweiterter Einflussbereich mit einem Ausbreitungswinkel von 45° angetragen. Gebäude und Bauwerke, die innerhalb dieses erweiterten Einflussbereichs liegen, werden im Zuge der weiteren Planung weitergehend betrachtet.

Auf die Frage, ob ein Längsschnitt/Gradienten der Tunneltrasse zur Verfügung gestellt wird, antwortete die Vorhabenträgerin, dass der Längsschnitt Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein wird und dann eingesehen werden kann.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Inbetriebnahme

Ob der Tunnel unabhängig von den anderen Bauabschnitten in Betrieb gehen kann, war ebenfalls eine Frage im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Tunnel kann und wird unabhängig von der ABS in Betrieb gehen. Jedoch ist die Inbetriebnahme an die nachfolgenden Planfeststellungsabschnitte geknüpft.

Bezug zum Projekt Tunnel Rastatt

Es wurde die Frage gestellt, ob es bei der Ursachenforschung zur Havarie beim Tunnel Rastatt bereits ein Ergebnis gibt und wie diese ggf. aussieht. Außerdem wurde angefragt, welche Auswirkungen dieser Sachverhalt auf die Planung des Offenburger Tunnels hatte.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Havarie des Tunnels Rastatt ist noch nicht abgeschlossen, sodass diesbezüglich keine Aussage getroffen werden kann. Eine direkte Abhängigkeit zwischen Abschluss des Schlichtungsprozess und dem Baubeginn des Offenburger Tunnels ist nicht gegeben.

Es wurde der Vergleich zum Tunnel Rastatt im Hinblick auf die Geschwindigkeit angesprochen. Diesbezüglich stellte sich die Frage, warum dieser mit einer viel höheren Geschwindigkeit durchfahren werden kann.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Rastatter Tunnel ist für den Hochgeschwindigkeits-Personenfernverkehr (SPFV) ausgelegt und kann mit bis zu 250 km/h befahren werden. Der Offenburger Tunnel ist dagegen für den Güterverkehr mit Geschwindigkeiten von

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

bis zu 120 km/h (SGV) vorgesehen. Dennoch soll der Offenburger Tunnel auch für den Personenverkehr zu befahren sein, um im ggf. auftretenden Stö-
rungsfall auf den oberirdischen Strecken einen Umleitungsverkehr durch den
Tunnel zu ermöglichen.

3.10 Themenschwerpunkt Umwelt

Elektromagnetische Verträglichkeit

Es wurde die Fragestellung aufgeworfen, ob die elektromagnetische Verträglichkeit (z.B. der Funkmasten) ausreichend berücksichtigt wird und es Aussagen dazu geben wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit wird aktuell erstellt und in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sein. Die Vorgaben bzgl. elektromagnetischer Felder (26. BImSchV) werden eingehalten.

Habitatpotenzialschätzung

Es wurde angefragt, ob die Ergebnisse der Habitatpotentialschätzung eingesehen werden können.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Eine Übergabe von Dokumenten im Vorfeld des anstehenden Planfeststellungsverfahrens ist aufgrund der noch stattfindenden Fortschreibung und Anpassung an den Planungsstand nicht vorgesehen. Die Ergebnisse der aufbereiteten Unterlagen werden in die Planfeststellungsunterlagen eingehen; in diesem Zusammenhang wird dazu Stellung genommen werden können.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Auswirkungen auf Gewässer

Es bestand Informationsbedarf zur Fragestellung, wie sehr der Angelsee (Windschläg) sowohl durch die Baumaßnahmen, als auch durch den Tunnel selbst tangiert wird.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Auswirkungen des Tunnelbaus auf das Grundwasser werden derzeit noch untersucht. Auswirkungen auf den Angelsee selbst sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

Landschaftspflegerischer Begleitplan und Ausgleichsmaßnahmen

In Bezug auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wurde angefragt, wie die vorgesehenen Maßnahmen im Detail aussehen.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Maßnahmen werden dem landschaftspflegerischen Begleitplan, der Bestandteil der Unterlagen zur Planfeststellung sein wird, entnommen werden können. Detaillierte Maßnahmen werden erst im Zuge der Genehmigungsplanung erarbeitet. Die in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigten Unterlagen enthalten naturgemäß eine gröbere Betrachtung der Umweltauswirkungen.

Bezüglich des Angelsees Windschläg wurde die Frage geäußert, ob sich eine Ausgleichsmaßnahme immer auf dieselben Schutzgüter beziehen muss, die durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden. Hierbei wurde zudem angefragt, ob eine Vertiefung des Sees als eine Vor-Ort-Ausgleichsmaßnahme geplant werden könnte.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Ein Ausgleich im Bereich derselben Schutzgüter wird bevorzugt, was jedoch nicht immer zu realisieren ist.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung****Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000****Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550**

Der Ausgleich erfolgt, soweit dies möglich ist, multifunktional. Damit kann die indirekte Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben reduziert werden. Bei einigen Maßnahmen, z.B. im Bereich Artenschutz oder Natura2000, ist dies jedoch nicht immer möglich. Einige Arten, z.B. die Zauneidechse hat spezielle Habitatansprüche, die nicht unbedingt für andere Arten gleichermaßen als Ausgleich geeignet sind.

Der Vorschlag zur Vertiefung des Angelsees wird seitens der Vorhabenträgerin geprüft. Eine ökologische Aufwertung des Angelsees als Ausgleichsmaßnahme ist grundsätzlich möglich. Allerdings wäre damit (zumeist) ein Ausschluss der Angelnutzung verbunden.

Weiterhin wurde um Stellungnahme zur Funktion des Versickerungsbeckens in der Brückenschleife der Willy-Brandt-Brücke gebeten. Es wurde die Überlegung geäußert, ob nicht diese Funktion auf den Angelsee übertragbar wäre und ob dies den gewünschten Ausbau (Vertiefung) rechtfertigen würde.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Das Wasser der freien Strecke und der beiden Trogbauwerke zur Weströhre des Tunnel Offenburg wird aus zwischengeschalteten, unterirdischen Regenrückhaltebecken über Pumpen und Druckleitungen in das sogenannte Regenklärbecken (das kleinere Becken im Lageplan A2, Blatt 6 der Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung), das dem Versickerungsbecken vorgeschaltet ist, gepumpt. Hier wird das Wasser vorgereinigt und dann in das eigentliche Versickerungsbecken eingeleitet, wo es in das Grundwasser versickert wird. Die Nutzung des Angelsees als Versickerungsbecken ist leider nicht möglich, da für ein Versickerungsbecken die Funktionsweise rein eine Versickerung des Wassers in den Untergrund vorsieht.

Ferner wurde angeregt, die abschnittsweise Renaturierung der Kinzig als Option bei der Gesamtkonzeption der Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Ausgleichsmaßnahmen werden derzeit ermittelt. Eine Renaturierung der Kinzig wird durch die Vorhabenträgerin geprüft.

Staubbelastungen

In Bezug auf die Fragstellung der Staubbelastung antwortete die Vorhabenträgerin, dass diese auf ein Minimum reduziert wird, wofür die üblichen Maßnahmen (z.B. Befeuchtung) umgesetzt werden.

Vereisung während des Tunnelvortriebs

Auf die Frage, ob es eine Vereisung des Bodens im Zuge des Tunnelvortriebs geben wird, antwortete die Vorhabenträgerin, dass dieses gängige Verfahren überall dort einsetzt wird, wo es technisch sinnvoll erscheint. Dies ist in erster Linie bei der Herstellung der Verbindungsbauwerke der Fall.

Hochdruckinjektionen

Es wurde angefragt, welche Arten von Injektionen bei den unterirdischen Wartungsbahnhöfen angewendet werden.

Antwort/Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Ein Wartungsbahnhof wird in der Regel als sogenannter DSV-Körper mit DSV-Säulen von der Geländeoberfläche hergestellt. Beim Düsenstrahlverfahren (DSV) handelt es sich um eine Form der Baugrundinjektion, bei welcher unter Hochdruck eine Zementmasse in den Boden eingebracht wird, so dass ein verfestigter Bodenkörper entsteht.

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

4 Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 7.1 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 der Stadt Offenburg und 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

Zusammenfassend konnte für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung aus Sicht der Vorhabenträgerin ein positives Fazit gezogen werden. Es wurde insgesamt eine höhere Beteiligung erreicht, als dies – so die bisherigen Erfahrungen der Vorhabenträgerin – bei einem Präsenzangebot der Fall gewesen wäre. Mit rund 3.650 Besuchern der digitalen Räumlichkeiten und rund 3.300 Besuchen auf der Projekt-Website mit den Planunterlagen setzte sich eine erhebliche Anzahl an Interessierten mit den Projektmaßnahmen auseinander. Außerdem wurden rund 1.000 Dokumente heruntergeladen. Eine durchschnittliche Verweildauer von 26 Minuten auf den Portalen bestätigt das Interesse der Besucher des digitalen Angebotes. Einzig die digitale Bürgersprechstunde wurde nur wenig in Anspruch genommen, lediglich bis zu 30 Nutzer beteiligten sich in der zur Verfügung gestellten Chatfunktion. Dies kann womöglich dem zu großen Angebot von insgesamt fünf Terminen geschuldet sein.

Dennoch kann aus Sicht der Vorhabenträgerin das Beteiligungsverfahren insgesamt als Erfolg gewertet werden. Auch aus der Bürgerschaft, den

**Planfeststellungsabschnitt 7.1, Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg),
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Strecke 4280 NBS-km 138,506 – 154,000

Strecke 4000 Rtb/ABS-km 138,500 – 154,550

beteiligten Verwaltungen sowie den Bürgerinitiativen wurde demgegenüber ein positives Feedback geäußert.

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