



Planfeststellungsabschnitt 7.1 Appenweier–Hohberg

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel



Kofinanziert von der
Europäischen Union



Europa verbinden: Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel ist eine der ältesten Eisenbahnverbindungen Europas. Seit dem 19. Jahrhundert verbindet sie die Ballungsräume des Rheingebietes mit dem Schweizer Raum und setzt sich als Teil der Güterstrecke Rotterdam–Genua weiter in die Industrieregionen Norditaliens fort.

Heute dient die als Rheintalbahn bekannte Strecke auch als Zulauf der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit den Basistunneln am Gotthard- und Lötschbergmassiv. Als Folge zeigen die Prognosen einen deutlichen Anstieg der Zugzahlen. Das Problem: Schon heute ist die Rheintalbahn an den Grenzen ihrer Kapazitäten angekommen. Rund 300 Züge des Fern-, Nah- und Güterverkehrs nutzen täglich ihre Gleise.

Um sich für die künftigen Anforderungen zu wappnen, verfolgt die Deutsche Bahn mit dem Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe–Basel drei Ziele:



Erhöhung der Streckenkapazität:

Der prognostizierte Mehrverkehr auf der Rheintalbahn soll so dauerhaft aufgenommen werden können.



Entmischung der Verkehre:

Die Trennung der schnellen Züge des Fernverkehrs von den langsameren Zügen des Nah- und Güterverkehrs verhindert gegenseitige Beeinträchtigungen im Betrieb.



Qualitative Verbesserung für die Reisenden:

Die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit für den Reisefernverkehr auf 250 Kilometer pro Stunde verkürzt die Reisezeiten deutlich.

Durch den Aus- und Neubau benötigen Reisende von Karlsruhe nach Basel künftig nur noch 70 Minuten – etwa eine halbe Stunde weniger als heute. Zwischen Offenburg und Hülgelheim wird der Güterverkehr auf eigenen, parallel zur Bundesautobahn 5 verlaufenden Gleisen geführt, bevor sich die Neubaustrecke (NBS) in Hülgelheim wieder mit der Rheintalbahn vereint. Im gesamten Projekt modernisiert die Bahn 35 Bahnhöfe und Haltepunkte und nimmt an rund 340 Brückenbauwerken Anpassungen vor.

Eingeteilt ist das Großprojekt in neun Streckenabschnitte (StA), die in ihrer Realisierung unterschiedlich weit fortgeschritten sind. Zwischen Rastatt Süd und Offenburg (StA 2–6) rollen die Züge seit Dezember 2004. Im nördlichsten Abschnitt zwischen Karlsruhe und Rastatt Süd (StA 1) wie auch in einigen Teilen des südlichsten Abschnitts von Müllheim nach Basel (StA 9) wird gebaut. Der StA 8 von Kenzingen bis Müllheim durchläuft die Genehmigungsphase der Planfeststellung, während sich im StA 7 die Vorplanungen dem Ende zuneigen. Die Planungen für den Abschnitt 7.1 wurden Anfang Juli 2022 eingereicht.



Der Streckenabschnitt 7 (Appenweier–Kenzingen)

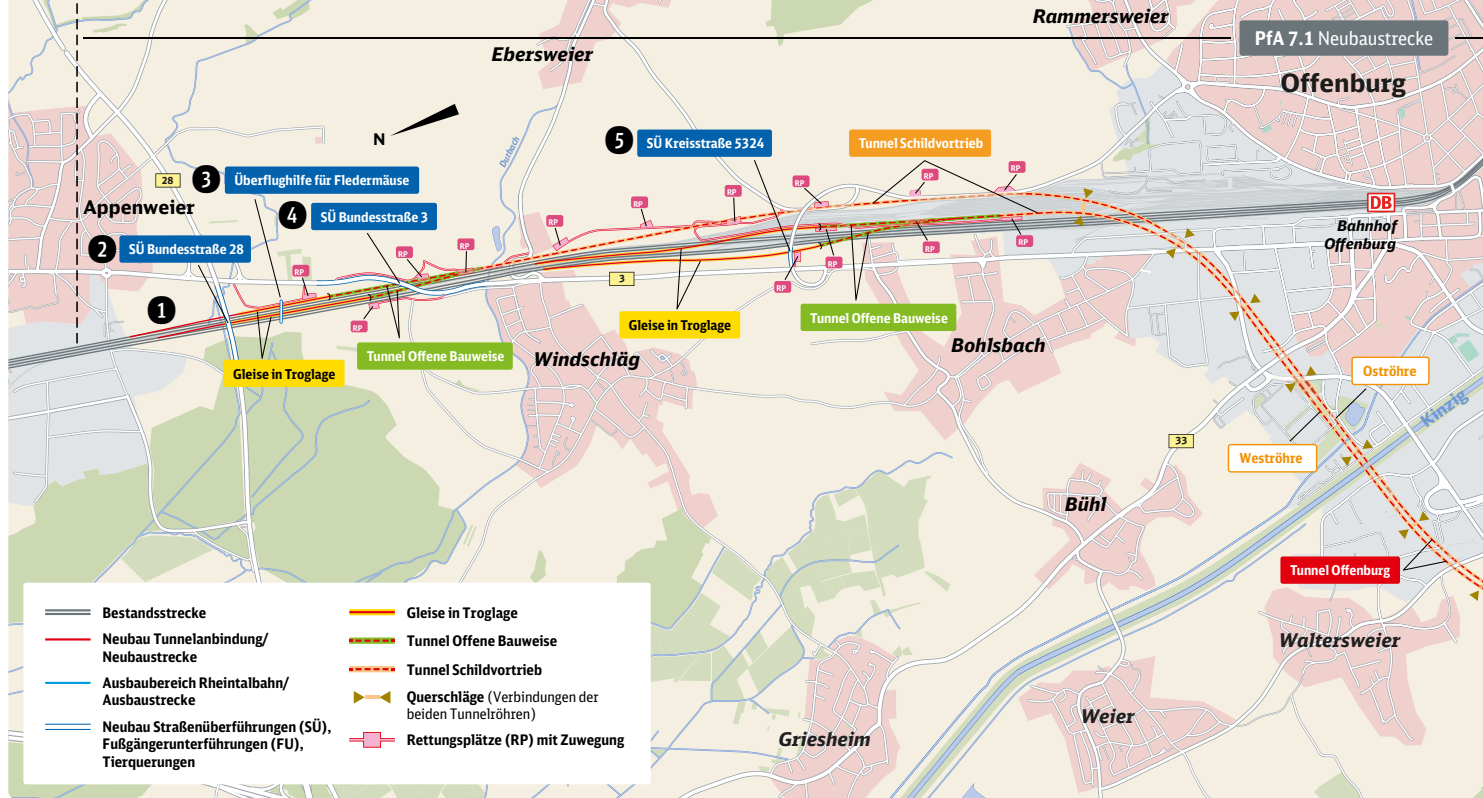
Der jüngste Abschnitt des Gesamtprojekts entstand, nachdem unter Beteiligung eines Projektbeirates der Tunnel Offenburg und die autobahnparallele Trasse als alternative Streckenführung erarbeitet wurden. Als der Bundestag 2016 die Finanzierung bewilligte, konnte die Neuplanung für den rund 47 Kilometer langen Abschnitt beginnen.

Heute erstreckt sich der Streckenabschnitt (StA) 7 von Appenweier bis nach Kenzingen, eingeteilt in vier Planfeststellungsabschnitte (PfA). Bei Appenweier beginnend verläuft der PfA 7.1 mit dem Tunnel Offenburg bis nach Hohberg. Dort schließt der Abschnitt 7.2 bis Friesenheim an. Im weiteren Verlauf Richtung Süden folgen der PfA 7.3 (Lahr–Mahlberg) und der PfA 7.4 (Ettenheim–Kenzingen). Im StA 7 sehen die neuen Planungen eine Zweiteilung der Maßnahmen vor: Zuerst werden der Tunnel Offenburg mit seinen Zulaufstrecken und die Neubaustrecke (NBS) parallel zur Bundesautobahn 5 (Autobahnparallele) inklusive der Verbindungskurve Nord gebaut. Erst im Anschluss kann der Verkehr auf die NBS umgeleitet werden und damit der Ausbau der Rheintalbahn beginnen. Die bestehende Rheintalbahn wird abschnittsweise viergleisig erweitert, um Überholmöglichkeiten zu schaffen, und für Geschwindig-

keiten von bis zu 250 Kilometer pro Stunde ertüchtigt. Diese Gleise sind für die Züge des Nah- und Fernverkehrs vorgesehen. Die Autobahnparallele bleibt dem Güterverkehr vorbehalten. Hier können Züge mit bis zu 160 Kilometer pro Stunde fahren.

Nutzen für die Region

Dank der neuen Gleise kann das Angebot im Nahverkehr ausgebaut und verbessert werden. Im Fernverkehr verkürzen sich die Reisezeiten, wodurch attraktive Verbindungen möglich sind. Durch die Anpassungen von Straßenüberführungen wird zudem die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht. So können beispielsweise bestehende Radwege verbreitert und Engpässe in Unterführungen beseitigt werden.



Mehr als ein Tunnel: Die Bauwerke im Planfeststellungsabschnitt 7.1

Im rund 15,5 Kilometer langen Abschnitt zwischen Appenweier und Hohberg stellt der Tunnel Offenburger das mit Abstand größte Bauwerk dar. Um den Bau des Tunnels und den Ausbau der Rheintalbahn zu realisieren, nimmt die Bahn darüber hinaus Anpassungen an mehreren Brücken vor, errichtet Kreuzungsbauwerke zur Anbindung der Gleise an den Tunnel, verlegt rund 55 Kilometer Gleise neu und passt die Sicherungstechnik an. Gleichzeitig werden auch Geh- und Radwege angepasst, teilweise verbreitert und an das bestehende Wegenetz angeschlossen.

1. Nordanbindung Tunnel Offenburger

Der viergleisige Ausbau ist nördlich von Offenburg seit 2004 abgeschlossen und in Betrieb. Der Fernverkehr nutzt die Gleise der Neubaustrecke (NBS), auch Schnellfahrstrecke genannt. Nah- und Güterverkehr verteilen sich auf NBS und Ausbaustrecke (ABS). Um den Offenburger Tunnel an diese vier Gleise anbinden zu können, wird die bestehende Schnellfahrstrecke der Rheintalbahn nach Osten verschoben und das Gleisfeld erweitert. Anschließend werden vier einzelne Tröge die Zuführung der nördlichen Tunnelportale bilden: Der östliche Trog des Gleises in Fahrtrichtung

Karlsruhe hat eine Länge von rund 490 Metern, der westliche Trog eine Länge von etwa 810 Metern. Ebenso verhält es sich bei den Gleisen in Fahrtrichtung Basel. Hier liegt das westliche Gleis später in einem rund 1.355 Meter langen, das östliche Gleis in einem rund 1.070 Meter langen Trog. Auf diese Weise queren die verschiedenen Gleise nicht auf derselben Ebene und die Züge können konfliktfrei kreuzen.

2. Straßenüberführung (SÜ) Bundesstraße (B) 28

Aufgrund der Anpassungen an der Rheintalbahn muss auch die Überführung der B 28 neu gebaut werden.

Mit drei Pfeilern wird sich die Brücke dann auf rund 82 Meter Länge in etwa 7 Meter Höhe über die Gleise spannen. Während der Bauzeit kann der Straßenverkehr die Gleise über eine Behelfsbrücke passieren, die südlich der bestehenden Brücke errichtet wird.

3. Überflughilfe für Fledermäuse

Das Bauwerk quert sowohl die bestehenden als auch neuen Gleise südlich von Appenweier. Die Brücke dient als Leitstruktur für Fledermäuse zwischen dem Wald im Westen und den offenen Feldern östlich der Bahn.



4. Straßenüberführung (SÜ) Bundesstraße (B) 3

Die B3 quert die bestehenden Gleise dort, wo künftig die Zufahrtsgleise zur östlichen Tunnelröhre unterhalb der Rheintalbahn verlaufen werden. Da in diesem Bereich die Gütergleise der Rheintalbahn verlegt und die Zufahrtsgleise in offener Tunnelbauweise errichtet werden, muss auch die SÜ B3 neu gebaut werden. Südlich der bestehenden Brücke erstellt, wird das neue Bauwerk knapp 8 Meter hoch und mit drei Pfeilern eine Länge von rund 160 Metern überwinden. Ein verbreiterter Radweg von 2,5 Metern ist ebenfalls

auf der Überführung vorgesehen. Dieser wird an das Wegenetz angeschlossen. Zudem wird die Brücke beidseitig mit 4 Meter hohen Irritationsschutzwänden ausgestattet (Überflughilfe für Fledermäuse). Die bestehende SÜ bleibt während der gesamten Bauzeit für den Straßenverkehr geöffnet.

5. Straßenüberführung (SÜ) Kreisstraße (K) 5324

Die K5324 überquert zunächst die B3, bevor sie auf einem Straßendamm den Bereich zwischen der Bundesstraße und den bestehenden Gleisen

überbrückt. In diesem Bereich unterquert das Trogbauwerk des Zufahrtsgleises zur westlichen Tunnelröhre die Kreisstraße, weshalb Anpassungen am Straßendamm notwendig sind. Das Zufahrtsgleis wird statt im offenen Trog in einem 6,8 Meter weiten und 6,95 Meter hohen Rahmenbauwerk unter der Kreisstraße hindurchgeführt. Für den Bau der Überführung muss die K5324 nur kurze Zeit für den Verkehr gesperrt werden und bleibt in ihrer Lage unverändert. Auch die Fahrstreifen und die Geh- und Radwege werden in ihrer alten Breite wiederhergestellt.



Neue Straßenüberführung über die Bundesstraße 3

6. Ausbau der Rheintalbahn (Offenburg Süd)

Die zwei Gleise der Rheintalbahn werden südlich von Offenburg für Geschwindigkeiten bis zu 250 Kilometer pro Stunde ausgebaut. Hierzu passt die Bahn auch die Sicherungstechnik an. Südlich des Gewerbegebiets hoch³ werden die Gleise der Rheintalbahn über eine Verbindungskurve mit den Gleisen der neuen Güterstrecke verbunden. Das Gleis in Fahrtrichtung Basel wird dabei mittels einer Eisenbahnüberführung über den südlichen Betontrog geführt.

7. Straßenüberführung (SÜ) Binzbürgstraße

Südlich von Offenburg überquert die Binzbürgstraße zwischen Hohberg und Höfen sowohl die bestehende Rheintalbahn wie auch die Bundesautobahn (BAB) 5. Künftig muss sie darüber hinaus auch die neuen Gleise der autobahnparallelen Güterverkehrstrasse überbrücken. Die Straße überquert im Osten zunächst die Rheintalbahn mittels einer neuen Brücke mit zwei Pfeilern, die südlich der bestehenden Überführung errichtet wird. Durch den Neubau wird auch die Verkehrssicherheit im Bereich der Einmündung Binzbürgstraße/Wirtschaftsweg erhöht.

Auf 48 Meter Länge spannt sich die SÜ in knapp 8 Meter Höhe über die Gleise. Viele Schülerinnen und Schüler nutzen die Überführung per Rad, weshalb ein 2,5 Meter breiter Geh- und Radweg auf der neuen Brücke vorgesehen ist. Die alte Brücke bleibt während der Bauarbeiten für den Straßenverkehr geöffnet.

Weiter westlich überbrückt die Binzbürgstraße die BAB 5 und die NBS mittels einer 82 Meter langen und rund 6 Meter hohen Überführung mit zwei Pfeilern. Zudem wird auch diese Brücke beidseitig mit 4 Meter hohen Irritationsschutzwänden ausgestattet (Überflughilfe für Fledermäuse). Während der Bauzeit bleibt die SÜ für den Straßenverkehr geöffnet. Die neue Brücke wird rund 20 Meter südlich der bestehenden gebaut.

8. Straßenüberführung (SÜ) „Im Sträßle“

Der Wirtschaftsweg „Im Sträßle“ zwischen Hohberg und dem Brenntenhau wird schon heute auf einer Straßenüberführung über die BAB 5 geführt. Da in Zukunft neben der Autobahn noch die Gleise der NBS liegen sollen, ist der Bau einer längeren SÜ an der Stelle der heutigen SÜ erforderlich. Das bestehende Bauwerk wird abge-

brochen. Beidseitig installiert die Bahn einen Grünzug inklusive Irritationsschutzwänden als Überflughilfe für Fledermäuse.

Der landwirtschaftliche Verkehr wird während der Bauzeit über die Binzbürgstraße beziehungsweise Ichenheimer Straße umgeleitet.



Frank Scherex,
Landrat des Ortenaukreises

„Der Ausbau der Rheintalbahn und der Neubau der autobahnparallelen Neubaustrecke ist ein weiterer wichtiger Schritt für eine moderne und wettbewerbsfähige Infrastruktur des Lebens- und Wirtschaftsraums Offenburg und der Region.“





Südportal des Tunnels

Der Tunnel Offenburg

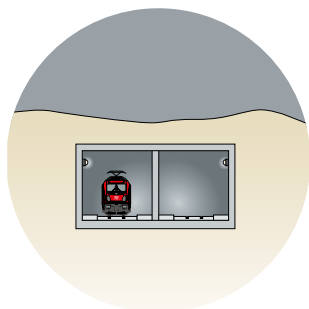
Voraussichtlich im Jahr 2026 können die Arbeiten am Tunnel Offenburg beginnen. Nach der geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2035 wird er mit rund elf Kilometern einer der längsten Tunnel im deutschen Eisenbahnnetz sein. Künftig soll das „Nadelöhr“ des Offenburger Bogens umfahren und die Anwohner:innen erheblich vom Lärm entlastet werden.

Nachdem der Bundestag im Jahr 2016 die Finanzierung der Tunnellösung in Offenburg gesichert hatte, begannen die Planungen für den Ausbau der Rheintalbahn und den Bau des Tunnels. Im Rahmen der Vorplanungen wurden unterschiedliche Varianten geprüft und mit dem Projektbegleitgremium, Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange besprochen.

Bei den Planungen bestimmten Randbedingungen den Verlauf des Tunnels: Im Norden müssen neben den Eingriffen in die bestehenden Bahnanlagen sowohl die Brücken über die Bundesstraße (B) 3 und B28 wie auch über die Straße Breitfeld und den Durbach in Windschlag berücksichtigt werden. Im Süden wird der Bürgerwaldsee unterfahren,

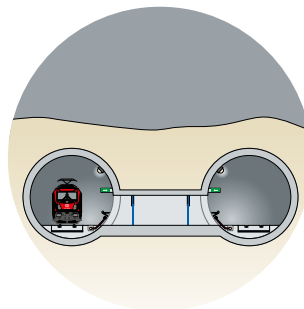
damit die Strecke anschließend parallel zur Bundesautobahn 5 verlaufen kann. Die zu unterfahrenden bestehenden Gleisanlagen im nördlichen und mittleren Abschnitt sowie die Bebauung im südlichen Bereich, etwa das Gewerbegebiet hoch³, die vorhandenen Freileitungsmaste und die Brücke über die Landesstraße 99 müssen ebenfalls beachtet werden.

Zuletzt waren auch folgende Bedingungen mit in die Planungen einzubeziehen: die Steigungen, die sich aufgrund der Nutzung als Güterzugstrecke ergeben, und die Radien der Tunnelbögen, die sich aus der zu fahrenden Geschwindigkeit ergeben.



Offene Bauweise

1. Errichtung eines rechteckigen Rahmenbauwerks in einer zuvor ausgehobenen Baugrube
2. Abdichten der Stahlbetonkonstruktion gegen Grund- und Sickerwasser
3. Überschüttung des Bauwerks bis zur Geländeoberfläche
4. Innenausbau des Tunnels



Geschlossene Bauweise

1. Vortrieb des Tunnels mithilfe einer Tunnelbohrmaschine (TBM)
2. Auskleidung des Tunnels mit Tübbing erfolgt während des Vortriebs
3. Abtransport des Materials über die TBM
4. Innenausbau des Tunnels

Tunnelbau von Süd nach Nord

Im Zuge der Vorplanung hat sich gezeigt, dass der Bau des Tunnels Offenburg von Süden nach Norden erfolgen soll. Von dort können die notwendigen Lager- und Baulogistikflächen besser erschlossen und versorgt werden. Aus dem Planfeststellungsabschnitt 7.2 kommend werden die Gleise der Neubaustrecke an das südliche Portal des Tunnels herangeführt: Der Grundwasserspiegel in Offenburg liegt sehr hoch, weshalb die Gleise in einem rund 2.040 Meter langen und zwischen 15,1 Meter und 10,8 Meter breiten wasserdichten Trog aus Stahlbeton liegen. Die ersten rund 490 Meter des Tunnels werden in offener Bauweise erstellt.

Den Großteil des Tunnels bohren Tunnelbohrmaschinen (TBM). Während des Vortriebs werden auf diesen rund 100 Meter langen Maschinen hinter dem Bohrkopf bereits die Tübbinge, stützende Stahlbetonringe, eingesetzt, verbaut und die beiden Röhren im Innern verschalt. Die Gleise liegen später nicht in einem Schotterbett, sondern werden in eine für Straßenfahrzeuge befahrbare Feste Fahrbahn einbetoniert, sodass darauf auch Einsatzkräfte in den Tunnel fahren können.

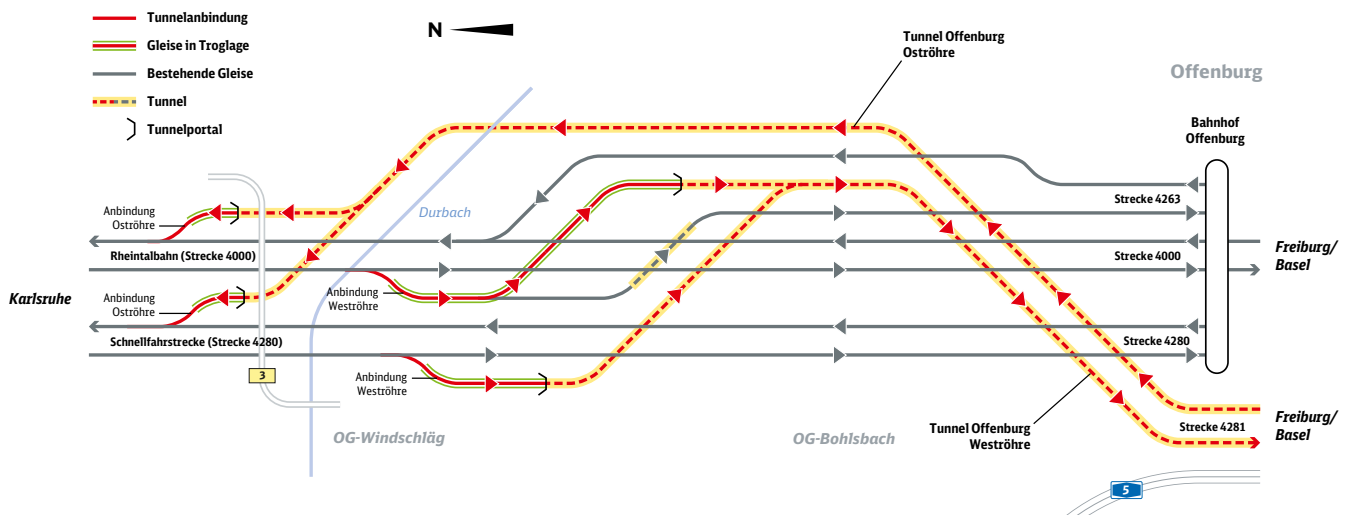
Vom Südportal aus senkt sich der Tunnel zunächst ab, bis er im Bereich des Gottwalds unterhalb der B 33a seinen tiefsten Punkt erreicht. Dort liegen die beiden Röhren in einer Tiefe von 25 Metern unter der Geländeoberfläche. Von hier aus steigen sie wieder an, verlaufen nordwestlich des Stadtzentrums und unterqueren den Güterbahnhof Offenburg. Die westliche TBM wird ihr Ziel nach rund 7.200 Metern erreicht haben, die TBM der Oströhre nach rund 10.100 Metern. Dann werden die Anschlüsse und Verbindungen in offener Bauweise hergestellt.

Anbindung des Tunnels im Norden

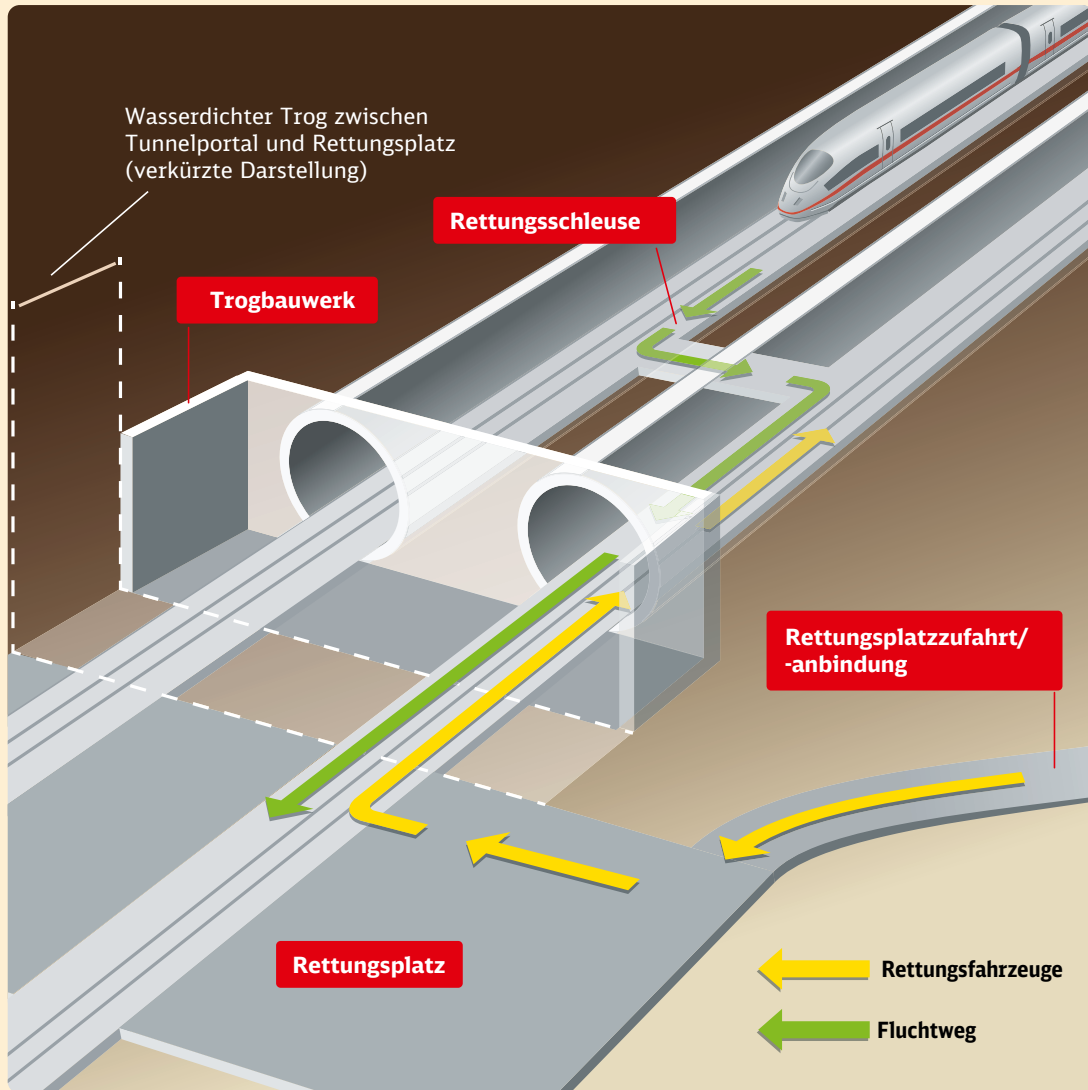
Um im Norden an die vier Gleise der ausgebauten Rheintalbahn anzubinden, teilen sich die Gleise noch in den Tunnelröhren auf: Zunächst wird das Gleis im Tunnel in offener Bauweise geführt. Das Tunnelportal schließt an die offene Bauweise an. Danach wird das Gleis bis zur Anbindung an die Güterstrecke in einem Trog geführt. Das östliche Zuführungsgleis schließt auf Höhe der Straßenüberführung (SÜ) B 28 an die Güterstrecke in Richtung Karlsruhe an. Das westliche Zuführungsgleis der Oströhre unterquert die Güterstrecke zunächst im Tunnel in offener Bauweise und wird nach dem Tunnelportal in einem Trog weitergeführt. Ebenfalls auf Höhe der SÜ B 28 bindet es dann in Richtung Karlsruhe an die Schnellfahrstrecke an.

Die beiden Zuführungsgleise in Fahrtrichtung Basel werden von den Bestandsstrecken auf Höhe des Offenburger Stadtteils Bohlsbach in die Weströhre geführt. Das östliche Zuführungsgleis der Weströhre wird von der Reintalbahn in einem Trog weitergeführt. In diesem unterquert das Gleis die Rheintalbahn und führt dann in einem Tunnel weiter Richtung Basel. Das westliche Zuführungsgleis der Weströhre verläuft von der Schnellfahrstrecke bis zum Tunnelportal in einem Trog.

Anschließend werden die Streckengleise der Schnellfahrstrecke und der Rheintalbahn im Tunnel unterquert. Im Tunnel vereinen sich die beiden Zuführungsgleise auf der Höhe von Offenburg-Bohlsbach und die Strecke führt im Tunnel weiter in Richtung Basel.



Gleisschema der Anbindung des Tunnels im Norden



Prinzip der korrespondierenden Röhren

Das Rettungskonzept

Die Tunnelröhren in Offenburg sind korrespondierend angelegt: Sollte es zu einer Unregelmäßigkeit kommen, dient die nicht betroffene Röhre als Flucht- und Rettungsweg. 15 Querverbindungen im maximalen Abstand von 500 Metern ermöglichen einen schnellen Übergang in den sicheren Bereich.

Im Norden liegen die Röhren in unterschiedlichen Höhen und in weitem Abstand zueinander. Daher bieten hier zehn Notausgänge Flucht- und Rettungsmöglichkeiten. Auch sie liegen höchstens 500 Meter voneinander entfernt. Richtungspfeile weisen den Weg zum nächstgelegenen sicheren Bereich.



Der Einbau der Festen Fahrbahn erlaubt den Rettungskräften mit ihren Einsatzfahrzeugen schnellstmöglich zum Schadensort im Tunnel zu gelangen. Insgesamt 15 Rettungsplätze mit einer Fläche von jeweils rund 1.500 Quadratmetern an jedem Tunnelportal und Notausgang – für die Rettungskräfte über eigene Zufahrten erreichbar – gewährleisten einen schnellen Einsatz am Unfallort.



Schwester Martina Merkle,
1. Stellvertretende Vorsitzende
der Bürgerinitiative Bahntrasse e.V.

„Der Tunnel Offenburg ist der bestmögliche Kompromiss zwischen den Anforderungen an eine moderne Infrastruktur und dem Interesse der Bevölkerung nach Schutz vor Lärm. Das konnten wir nur gemeinsam im Dialog mit der Politik, der Deutschen Bahn und den übrigen Bürgerinitiativen an der Rheintalschiene erreichen.“

Geologie und Hydrologie im Bereich des Tunnels

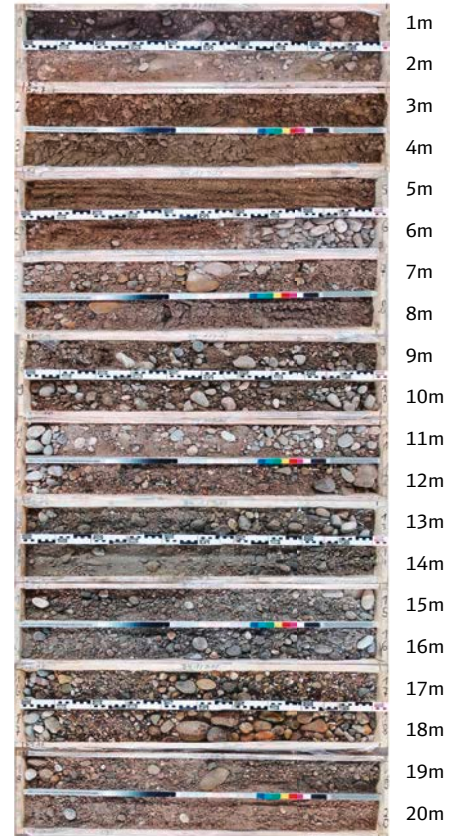
Der Bau einer neuen Trasse erfordert genaue Kenntnisse über den Untergrund – der Bau eines unterirdisch verlaufenden Tunnels umso mehr. Mit einem zweistufigen Bohrprogramm verschafft sich die Bahn daher einen umfassenden Einblick in den Untergrund Offenburgs. Die Untersuchungen sind wichtig, um die Boden- und Grundwasserverhältnisse im gesamten Planfeststellungsabschnitt zu kennen. Durch die beiden Bohrprogramme erhalten die Planer:innen Klarheit über ...

- die Lagerung und Vorkommen der einzelnen Gesteinsschichten.
- die bodenmechanischen und chemischen Eigenschaften, das heißt zum Beispiel, wie sich der Boden bei Belastung durch ein Bauwerk verhält.

- die Grundwasserverhältnisse wie zum Beispiel den Grundwasserhöchststand.
- die Schadstoffbelastung der Böden.

Zwischen Juli und November 2017 wurde das erste Bohrprogramm durchgeführt: 61 Kernbohrungen in Tiefen zwischen 10 und 80 Metern gaben erste Rückschlüsse über die Beschaffenheit des Untergrundes sowie über die Grundwasserleiter in diesem Bereich. Um langfristig den Grundwasserpegel ermitteln zu können, wurden 17 Kernbohrungen zu Grundwassermessstellen ausgebaut.

Auf Grundlage der abgeschlossenen Vorplanungen des Tunnels erstellte die Bahn ein Konzept für das zweite Bohrprogramm. Seit Mitte 2021 bis voraussichtlich Dezember 2022 erkundet die Bahn den Boden im Bereich der geplanten Trassenführung. Die Ergebnisse sind grundlegend für die weitere Planung.



Bohrproben aus verschiedenen Tiefen (Beispielfoto)



Vermessung des Untergrundes im Bürgerwaldsee

Schutz von Umwelt und Natur

Der Schutz von Umwelt und Natur ist der Bahn stets ein großes Anliegen. Für die Arbeiten im Streckenabschnitt 7 setzt sie daher verschiedene Ausgleichsmaßnahmen um – einige bereits lange vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten.

Um die baubedingten Eingriffe in die Natur bereits frühzeitig auszugleichen, setzt die Bahn vor allem entlang der Schutter unterschiedliche vorgezogene Maßnahmen um. Das Gewässer wird wieder ökologisch durchgängig gemacht, damit Fische und andere Wasserlebewesen den Fluss wieder auf- und abwandern können.

So wurden zum Beispiel Fischaufstiegsanlagen an der Schutterzeller und Rohrburger Mühle (bei Neuried) sowie am Benz Sägewerk (bei Lahr) errichtet. Fische wie Plötze, Döbel oder Äsche können das Gewässer mit Hilfe dieser Anlagen wieder bewandern, ihren alten Lebensraum zurückerobern und neue Lebensräume besiedeln.

Bereits in den Jahren 2013/2014 errichtete die Bahn im Auengebiet Taubergießen ein Durchlassbauwerk, das in den bestehenden Hochwasserdamm integriert wurde. Das Bauwerk stellt die nötige Fließdynamik wieder her, optimiert die Abflusssituation und befreit die Gewässer-
sohle von Schlamm. Schlammansammlungen können dazu führen, dass Gewässer „kippen“ oder verlanden. Diese Maßnahme setzte die Bahn gemeinsam mit den am Auengebiet angrenzenden Gemeinden und dem Regierungspräsidium Freiburg um.





Beispielbild Schallschutzwände aus Aluminium

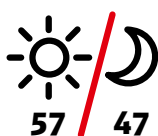
Schallschutz zwischen Appenweier und Hohberg

Der Tunnel unter Offenburg stellt sicherlich die größte und zugleich wichtigste Maßnahme zum Schallschutz im Abschnitt dar. Ein Großteil der Güterzüge wird künftig durch den Tunnel fahren, die Anwohner:innen werden so vom Lärm entlastet. Weiterhin untersucht die Bahn die nach dem Neu- und Ausbau der Strecke zu erwartende Lärmbelastung. Neben der gesetzlichen Beurteilung der Schallimmissionen nach § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz, wonach bei wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen die Lärmvorsorge greift, gilt darüber hinaus das projektspezifische Lärmschutzniveau.

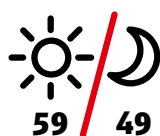
In der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) – Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) – sind die Grenzwerte für Schallimmissionen in Paragraph 2 verbindlich festgelegt. Werden diese Grenzwerte durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen überschritten, sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Diese können aus aktiven Maßnahmen, etwa dem Bau von Schallschutzwänden (SSW), und aus passiven Maßnahmen, wie dem Einbau schallisolierender Fenster, bestehen.

Im gesamten Abschnitt greift darüber hinaus das projektspezifisch festgelegte Lärmschutzniveau: Vollschutz soll ausschließlich durch den Bau von Schallschutzwänden, Galerien und einer Einhausung sowie den Einbau von Schienenstegdämpfern (SSD) gewährleistet sein. Dies gilt auch für jene Bereiche der Rheintalbahn, in denen durch den Neubau der autobahnparallelen Gütertrasse nach den gesetzlichen Bestimmungen kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht und die nicht im freiwilligen

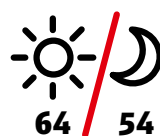
Immissionsgrenzwerte in dB(A) bei der Lärmvorsorge



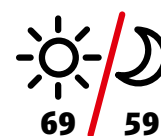
Krankenhäuser
Schulen



reine
Wohngebiete

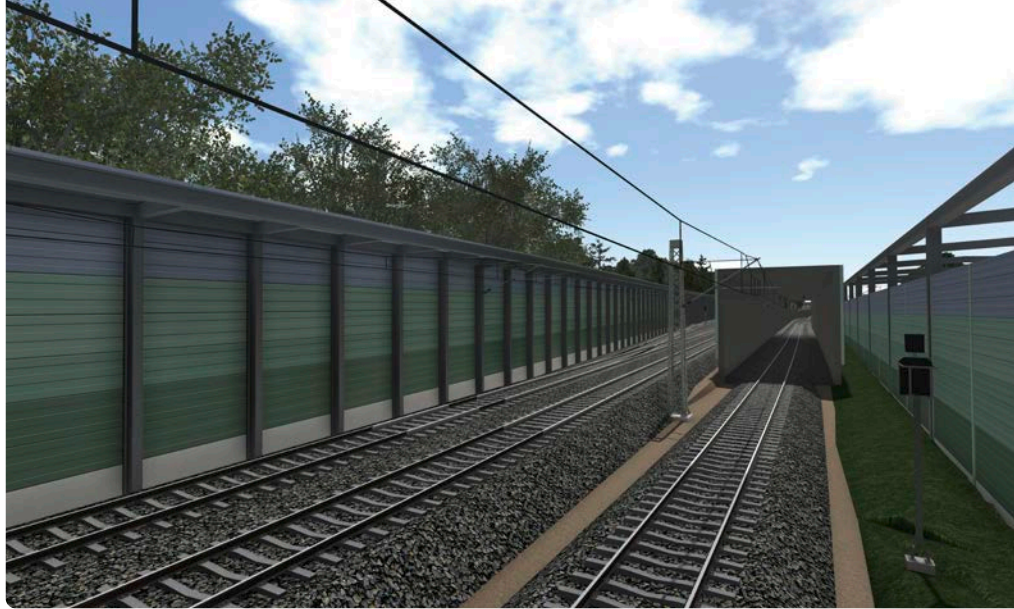


Kern-, Dorf- und
Mischgebiete



Gewerbegebiete

dB(A) Tag (6 bis 22 Uhr) / dB(A) Nacht (22 bis 6 Uhr)



Visualisierung der Einhausungen und Galeriebauwerke nördlich des Tunnels

Programm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ enthalten sind. Dennoch sind in diesen Bereichen SSW vorgesehen.

Berechnen statt messen

Die Berechnung des Schallschutzes erfolgt nach der „Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03 [2012]) unter Ansetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) prognostizierten Zugzahlen. Dabei fließen verschiedene Faktoren wie die Topographie, Art und Anzahl der verkehrenden Züge oder deren Rollgeräusche in die Berechnungen des Schallgutachtens ein. Anhand der Untersuchungsergebnisse wird der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert.

Schallschutzmaßnahmen im Norden des Tunnels

Aus diesen Rahmenbedingungen resultieren die Schallschutzmaßnahmen für den Planfeststellungsabschnitt 7.1: Im Bereich Appenweier werden 2.781 Meter, im Bereich Windschlag 1.850 Meter SSW mit einer Höhe zwischen 3 und 6,5 Metern errichtet. Da herkömmliche SSW nicht ausreichen, um die Vorgaben des projektspezifischen

Lärmschutzniveaus im Bereich Windschlag zu gewährleisten, werden hier zusätzlich zwei Galeriebauwerke mit einer Länge von insgesamt 801 Metern sowie eine 240 Meter lange Einhausung mit höherer Schalldämmung realisiert.

Zusätzlich kommen SSD zum Einsatz. In Bohlsbach wird der bestehende Erdwall, der zum Bau des Tunnels Offenburg zunächst abgetragen werden muss, durch eine 4 Meter hohe und 125 Meter lange SSW ersetzt.

Weniger Lärm in Offenburg und südlich des Tunnels

Im Bereich der Stadt Offenburg errichtet die Bahn entlang der Rheintalbahn 3 Meter hohe SSW mit einer Länge von 1.645 Metern. Dies entspricht den Vorgaben des projektspezifischen Lärmschutzniveaus für jene Bereiche, die durch den Neubau der Autobahnparallelen keinen Anspruch auf Schallschutz aus § 41 BImSchG haben.

Im Bereich von Hohberg werden entlang der Neubaustrecke und der bestehenden Rheintalbahn insgesamt rund 3.890 Meter SSW mit einer Höhe zwischen 1 und 3 Metern gebaut.



Aktiver Schallschutz durch Schienenstegdämpfer

Tunnel Offenburg

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel



Während des gesamten Planungs- und Bauprozesses kann die Bevölkerung auf vielfältiges Informationsmaterial zurückgreifen. Im Bahnhof Offenburg können sich zum Beispiel Bahnreisende und Pendler:innen seit 2018 an Informationsstelen und -tafeln über den Stand der Planungen informieren.

Im Dialog planen

Anfang Juli 2022 reichte die Bahn die Planungen für den Abschnitt von Appenweier bis Hohberg beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Mit dem Antrag auf Planfeststellung startet das offizielle Genehmigungsverfahren. Bis die Bahn das Baurecht erhält, gibt es für alle betroffenen Bürger:innen auch weiterhin Möglichkeiten der Beteiligung.

Als verantwortliche Behörde führt das EBA das Anhörungsverfahren durch. Für einen Monat legt es die Unterlagen öffentlich aus. Während dieser Offenlage können Betroffene sich die Pläne anschauen und Einwendungen erheben sowie Stellungnahmen formulieren. Hat das EBA alle Sachverhalte geprüft, erlässt die Behörde den Planfeststellungsbeschluss. Der Bahn liegt damit die Genehmigung für den Bau und Betrieb der Strecke vor.



Marco Steffens,
Oberbürgermeister der Stadt Offenburg

„Mit frühen Beteiligungsmöglichkeiten und dem umfangreichen Informationsmaterial konnten sich die Betroffenen aktiv in die Planungen zwischen Appenweier und Hohberg einbringen. Es ist wichtig und richtig, dass die Bahn sich so transparent und offen zeigt.“



Bevölkerung aktiv beteiligen

Die Vorplanungen zum Abschnitt Appenweier–Hohberg wurden 2020 abgeschlossen. Begleitet wurden diese mit einer frühen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz. Verschiedene Varianten wurden vor Abschluss der Vorplanungen im Projektbeirat diskutiert, die Anforderungen an den Umweltschutz geprüft und eine Kostenschätzung erstellt. Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FrÖb) bezog die Bevölkerung aktiv in die Planungen zum Bau des Abschnitts 7.1 und des Tunnels Offenburg ein.

Parallel fanden regelmäßige Veranstaltungen bei den Vertreter:innen der Stadt, den Kommunen und Gemeinden statt. Die Ergebnisse des Projektbeirates und der FrÖb sind in die Planung und letztendlich in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen.

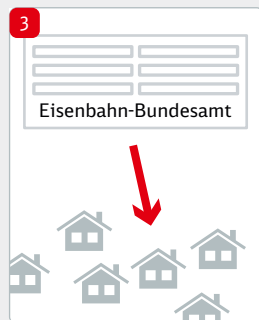
Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens



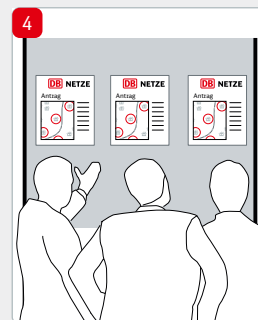
Die DB Netz AG erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag.



Die DB Netz AG reicht den Antrag beim EBA ein.
Das Verfahren startet, wenn Änderungswünsche des EBA eingearbeitet sind und der Antrag vollständig ist.



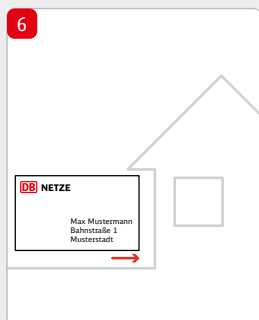
Das EBA als zuständige Anhörungsbehörde eröffnet das Anhörungsverfahren.
Für Planfeststellungsverfahren mit Einleitung vor dem 6. Dezember 2020 sind die jeweiligen Landesbehörden zuständig.



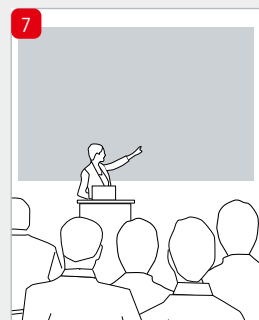
Die Unterlagen werden in den Kommunen während eines Monats für jeden einsehbar ausgelegt.*



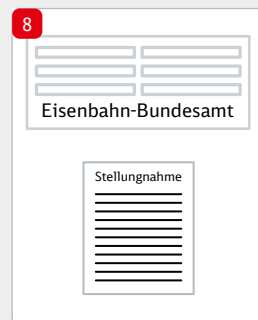
Während der Offenlage und innerhalb von einem Monat nach Ende der Offenlage können Privatpersonen ihre Einwände einreichen. Innerhalb von drei Monaten nach Ende der Offenlage können Träger öffentlicher Belange (TöB) Stellung nehmen.



Die DB Netz AG erwidert die Einwendungen und Stellungnahmen schriftlich. Diese Erwidierungen erhalten die Einwender:innen rechtzeitig vor dem Erörterungstermin.



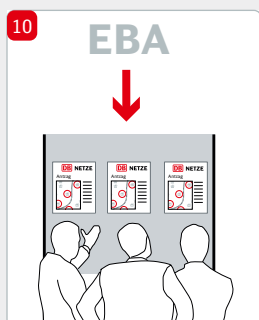
Das EBA prüft die Einwendungen und lädt die Einwender:innen, Fachbehörden, TöB und die DB Netz AG zum Erörterungstermin* ein.



Das EBA erstellt seine abschließende Stellungnahme zum Anhörungsverfahren.



Das EBA prüft alle Sachverhalte.



Das EBA erlässt den Planfeststellungsbeschluss.
Die Unterlagen werden den Kommunen zugestellt und offengelegt.*

* Das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) sorgt während der Corona-Pandemie dafür, dass die öffentliche Beteiligung bei Infrastrukturvorhaben digital erfolgen kann, sodass Projekte nicht verzögert werden.

Dies gilt bis Ende 2022 auch für alle Bekanntmachungen (Offenlagen und Terminankündigungen).

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe–Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
www.deutschebahn.com

Weitere Informationen unter:
www.karlsruhe-basel.de

Fotos:
Deutsche Bahn AG/Sebastian Roedig (Titel)
Deutsche Bahn AG/Erhard Hehl (S. 3)
Landratsamt Ortenaukreis (S. 6 oben)
Deutsche Bahn AG/Christoph Klenert
(S. 9 unten)
Deutsche Bahn AG (S. 10 oben)
Deutsche Bahn AG/Jonas Hüp (S. 10 unten)
Deutsche Bahn AG/Claudia Börsting-Flister
(S. 11)
Elmar Kiefer (S. 12)
Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben
(S. 13 unten)
Deutsche Bahn AG/Michael Breßmer
(S. 14 oben)
Jigal Fichtner (S. 14 Mitte)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Juli 2022



Ein Blick auf die Projektwebseite **www.karlsruhe-basel.de** lohnt sich: Neben Informationen zu Planung und Bau im Abschnitt 7.1 steht hier auch weiteres umfangreiches Material zum Gesamtprojekt zur Verfügung. Einen aktuellen Überblick bietet außerdem der vierteljährlich erscheinende Newsletter des Großprojekts, den man auf der Webseite abonnieren kann.

Weitere Einblicke bieten auch die Social Media-Kanäle des Projekts auf Facebook, Twitter, Instagram und YouTube.



**facebook.com/
karlsruhebasel**



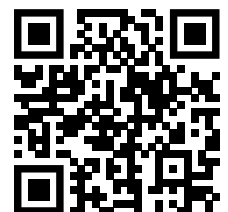
**twitter.com/
karlsruhebasel**



**instagram.com/
karlsruhebasel**



**youtube.com/
Großprojekt-
karlsruhe-basel**



karlsruhe-basel.de