



Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Planfeststellungsabschnitt 8.2

Freiburg–Schallstadt

Europa verbinden

Grundlagen der Planungen

Eine Gütertrasse entlang der Autobahn

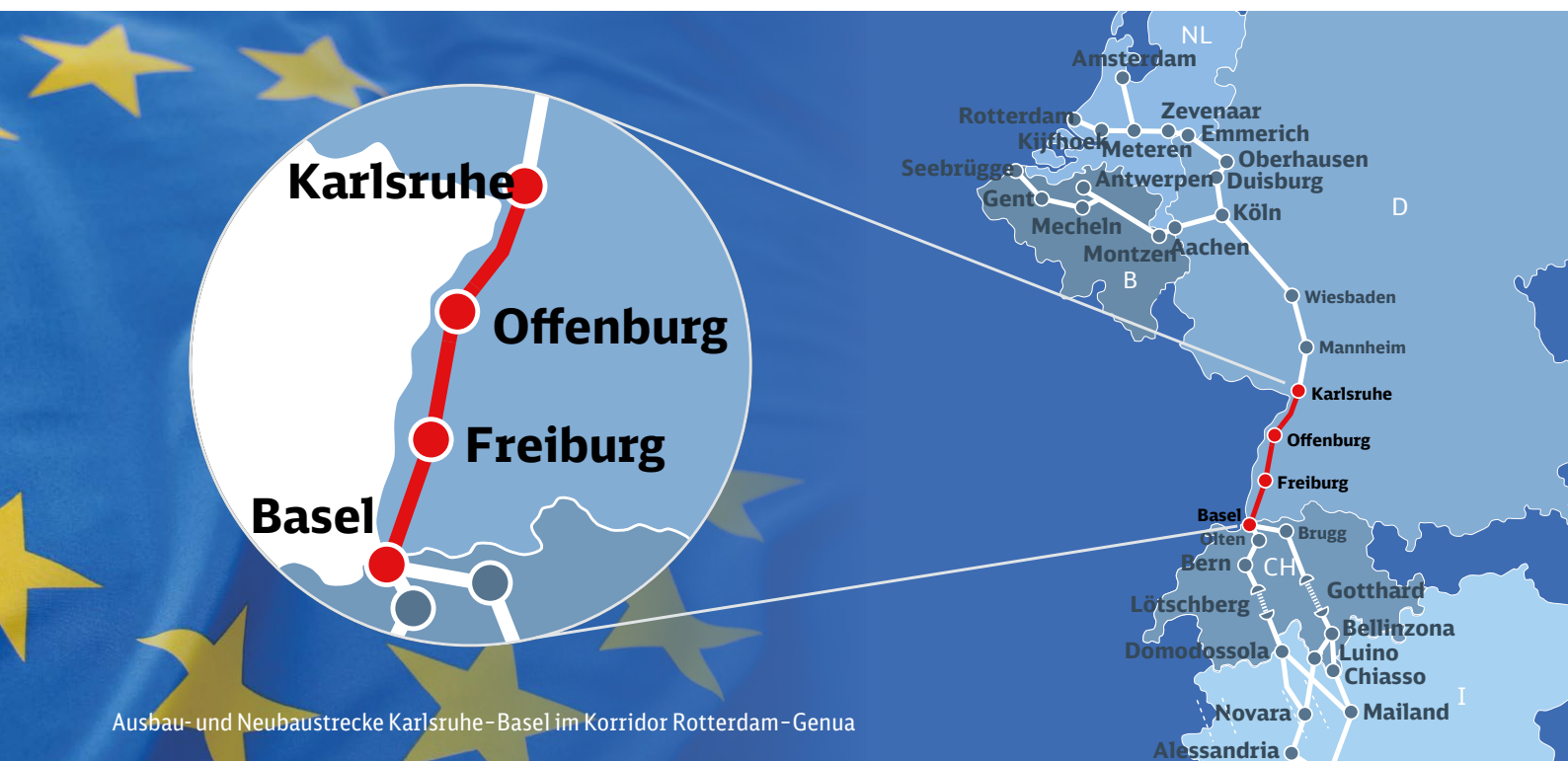
Schutz von Mensch und Umwelt

Schutz vor Lärm

Die nächsten Schritte



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union



Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel im Korridor Rotterdam–Genua

Europa verbinden: Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Die Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel ist eine der ältesten Eisenbahnverbindungen Europas. Seit dem 19. Jahrhundert verbindet sie die Ballungsräume des Rheingebietes mit dem europäischen Seehafen in Rotterdam. In Richtung Süden stellt sie die Verbindung mit dem Schweizer Raum und den Industrieregionen Norditaliens her.

Rund 300 Züge des Fern-, Nah- und Güterverkehrs nutzen täglich die Gleise der als Rheintalbahn bekannten Strecke. Mit Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) durch den Lötschberg, das Gotthard-Massiv und den Monte Ceneri in der Schweiz wird eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs auf der Rheintalbahn erwartet.

Doch diese ist bereits bis an ihre Kapazitätsgrenze ausgelastet. Die bestehenden Engpässe erhöhen die Gefahr von Verspätungen und gehen zu Lasten der Qualität des Schienenverkehrs in der Rheinebene. Für das aktuelle und zukünftige Verkehrsaufkommen muss die Strecke dringend viergleisig ausgebaut werden. Erst dann ist eine Ausweitung des Bahnverkehrs möglich.

Mit dem Ausbau und teilweisen Neubau der Rheintalbahn verfolgt die Bahn drei zentrale Ziele:

1. Erhöhung der Streckenkapazität, um den prognostizierten Mehrverkehr auf der Rheintalbahn aufnehmen zu können.
2. Entmischung der Verkehre, um die schnellen Züge des Fernverkehrs von den langsameren Zügen des Nah- und Güterverkehrs zu trennen und gegenseitige Beeinträchtigungen im Betrieb zu verhindern.
3. Qualitative Verbesserung für die Reisenden, das heißt deutlich kürzere Reisezeiten durch die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit für den Personenfernverkehr auf 250 Kilometer pro Stunde.

Nach dem Ausbau werden Reisende für die Fahrt von Karlsruhe nach Basel nur noch etwa 70 Minuten benötigen – eine halbe Stunde weniger als heute. Mit dem Projekt schafft die Bahn außerdem die Voraussetzungen für einen Ausbau des Nahverkehrsangebots in der Region.

Und trotz des erwarteten Mehrverkehrs wird sich die Lärmsituation entlang der Strecke deutlich verbessern: Dafür sorgen umfangreiche Schallschutzmaßnahmen – von Schallschutzwänden über Schienenstegdämpfer bis hin zu Schallschutzgalerien.

Grundlagen der Planungen

Bei der Planung komplexer Vorhaben wie dem Aus- und Neubau der Rheintalbahn wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Dabei gilt es, alle von dem Bauvorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange und widerstrebende Interessen gegeneinander abzuwägen.

Am Ende des Verfahrens steht der Planfeststellungsbeschluss. Er entspricht, vereinfacht ausgedrückt, einer sehr umfangreichen Baugenehmigung. Die rechtliche Grundlage für die Planungen bilden der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und der Bedarfsplan zum Bundeshochschulbaugesetz (BSWAG). In diesen hält der Gesetzgeber fest, für welche Vorhaben ein Bedarf besteht. Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel zählt zu den Maßnahmen mit „vordringlichem Bedarf“ im BVWP.

Den Planungen liegt die aktuell verfügbare Verkehrsprognose zugrunde, um den künftigen Verkehrsentwicklungen, den steigenden Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur und einer umwelt-

freundlichen Gestaltung der Verkehrsabläufe Rechnung zu tragen. Diese wird bei der Dimensionierung des Schall- und Erschütterungsschutzes sowie bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit und auch bei der Festlegung von Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt berücksichtigt.

Die insgesamt neun Streckenabschnitte (StA) der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel wurden aufgrund ihrer Länge, der Vielzahl der Betroffenen und der unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse weiter in einzelne Planfeststellungsabschnitte (PfA) unterteilt. Diese werden nach und nach zur Genehmigung bei der zuständigen Behörde, dem

Eisenbahn-Bundesamt (EBA), eingereicht. Für den StA 8 führt das Regierungspräsidium Freiburg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens das Anhörungsverfahren durch.

Einige Abschnitte des Großprojekts Karlsruhe–Basel sind bereits fertiggestellt und in Betrieb, andere befinden sich noch in der Planungsphase. So auch der StA 8 zwischen Kenzingen und Müllheim. Er umfasst die zweigleisige Neubaustrecke (NBS) zur Umfahrung der Freiburger Bucht für den Güterverkehr sowie den Ausbau und die Ertüchtigung der bestehenden zwei Gleise der Rheintalbahn (Ausbaustrecke Teningen–Buggingen).

Der PfA 8.2: Vom ersten Antrag bis zum Planfeststellungsbeschluss

1 2006: Erster Antrag Planfeststellungsverfahren



Die Teilstrecke zwischen Freiburg und Schallstadt war schon einmal Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Die damaligen Planungen wurden jedoch im Hinblick auf die späteren Bundestagsbeschlüsse überarbeitet.

2 2009–2015: Konsultation Projektbeirat



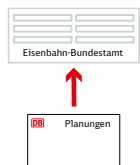
2009 wird ein Projektbeirat als verfahrensbegleitendes Forum eingerichtet. Für die Teilstrecke zwischen Riegel und dem Mengener Tunnel empfiehlt dieser die Umsetzung eines über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehenden baulichen Schallschutzes sowie die Verlängerung des Mengener Tunnels und die Tieflage der Trasse südlich davon. Ein Bundestagsbeschluss ermöglicht die Finanzierung der Maßnahmen.

3 2015–2018: Erarbeitung Planunterlagen



Die Bahn beschließt, die Planung zu überarbeiten. Die Unterlagen werden neu erarbeitet und im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung öffentlich ausgelegt. Am 19. Juni 2018 stellt die Bahn die Planungen in einer Infoveranstaltung vor.

4 2019: Neuer Antrag auf Planfeststellung



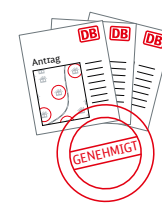
Im Juli 2019 stellt die Bahn einen neuen Antrag auf Planfeststellung beim EBA und reicht ihre Planungen ein. Das EBA prüft daraufhin die Unterlagen auf Vollständigkeit.

5 Ab Mai 2020: Anhörungsverfahren



Das EBA übergibt die Unterlagen dem Regierungspräsidium Freiburg, damit dieses das Anhörungsverfahren durchführt. Hierzu werden die Unterlagen für einen Monat öffentlich ausgelegt. Betroffene und Träger öffentlicher Belange können Einwendungen und Stellungnahmen einreichen. Die Vorhabenträgerin (Deutsche Bahn) wird hierzu Antworten abgeben, die bei Bedarf in einem Erörterungstermin mit den Einwendern besprochen werden. Das Anhörungsverfahren endet mit der abschließenden Stellungnahme des Regierungspräsidiums.

6 Planfeststellungsbeschluss



Nach abschließender Prüfung aller Sachverhalte erlässt das EBA den Planfeststellungsbeschluss. Dieser enthält die Genehmigung für den Bau und Betrieb der Strecke.



Straßenüberführungen (SÜ)

- | | |
|--|--|
| 1 SÜ Anschlussstelle Freiburg-Nord | 8 SÜ Kreisstraße K 9853 |
| 2 SÜ Bundesstraße B 294 | 9 SÜ Bundesstraße B 31 |
| 3 SÜ Hanfreezbach | 10 SÜ Anschlussstelle Freiburg-Süd |
| 4 SÜ Anschlussstelle Freiburg-Mitte | 11 SÜ Wirtschaftsweg Mühlebach |
| 5 SÜ Bundesstraße B 31a | 12 SÜ Gemeindeverbindungsstraße
Alter Weg |
| 6 SÜ Mühlenbach | |
| 7 SÜ Gemeindeverbindungsstraße
Mundenhofer Straße | |

Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- | | |
|-------------------------|---|
| 1 EÜ Seestraße | 8 EÜ Waltershofer Weg |
| 2 EÜ Mooswaldstraße | 9 EÜ Mühlebach |
| 3 EÜ Hanfreezbach | 10 EÜ Wirtschaftsweg |
| 4 EÜ Breisachbahn | 11 EÜ Wirtschaftsweg
Unterm Gaisrain |
| 5 EÜ Kreisstraße K 9860 | 12 EÜ Brunnengraben |
| 6 EÜ Dreisam | |
| 7 EÜ Mühlenbach | |

Freiburg-Schallstadt: Eine Gütertrasse entlang der Autobahn

Von Offenburg bis südlich von Buggingen werden die zwei neu geplanten Gleise der Rheintalbahn nicht gebündelt mit der Bestandsstrecke, sondern in enger Bündelung mit der Bundesautobahn (BAB) 5 verlaufen. Auf dieser Strecke sollen in Zukunft die meisten Güterzüge verkehren.

Der PfA 8.2 beschreibt den südlichen Bündelungsbereich der Güterumfahrung mit der Autobahn im StA 8. Auf einer Länge von rund 17 Kilometern verläuft die Bahnstrecke im PfA 8.2 parallel zur Autobahn durch das westliche Gebiet der Stadt Freiburg bis auf die Höhe von Schallstadt. Ab Tiengen werden die Züge auf über zwei Kilometer Länge durch ein Tunnelbauwerk geführt, den Tunnel Mengen. Südlich des Mengener Tunnels verläuft die Bahnstrecke in einem Trogbauwerk von der Autobahn weg in Richtung Osten, hin zur bestehenden Rheintalbahn.

Freie Fahrt für den Güterverkehr

Die Gleise der autobahnparallelen NBS werden für eine maximale Geschwindigkeit von 160 Kilometer pro Stunde ausgelegt. Die Strecke wird im Regelbetrieb primär dem Güterverkehr dienen und ist daher ohne Halte beziehungsweise Verkehrsstationen geplant. Die Züge für den Personenverkehr werden weiterhin auf der bestehenden Rheintalbahn durch die Freiburger Bucht fahren.

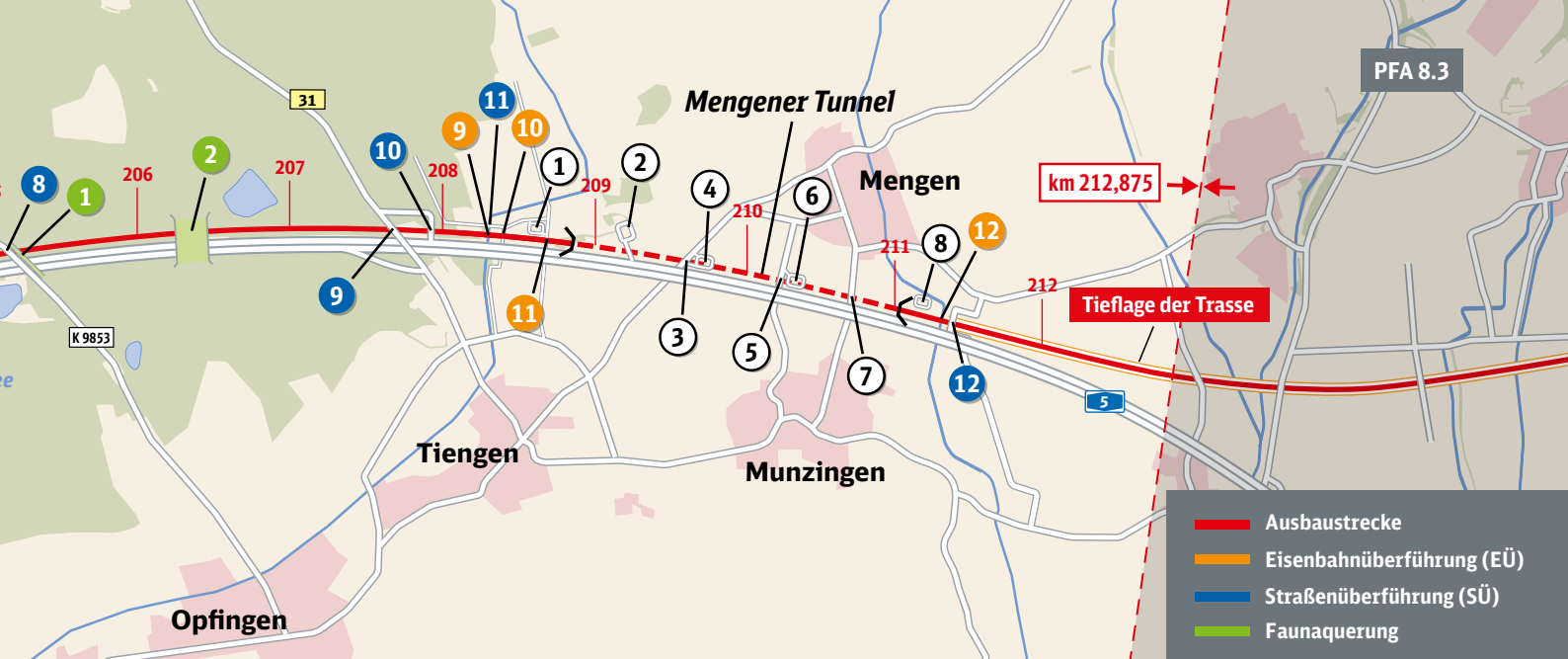
Bauliche Meisterleistung: Verkehrswege im Tandem

Um Nutzflächen zu schonen, werden die beiden Verkehrswege Autobahn

und Schiene im PfA 8.2 eng gebündelt. Die Güterumfahrung orientiert sich auch in der Höhenlage an der BAB 5. Die neue Strecke kreuzt Verkehrswege und Gewässer auf die gleiche Art und Weise wie die Autobahn.

Durch die Bündelung ergeben sich weitläufige bautechnische Herausforderungen:

- Zusätzliche Sicherheitsbestimmungen, Richtlinien und Regelwerke
- Geplanter sechsspuriger Ausbau der BAB 5
- Geringer Abstand der baulichen Anlagen



Faunaquerungen

- 1 Fledermausbrücke
- 2 Grünbrücke

Andere Neu-/Umbaumaßnahmen

- 1 Rettungsplatz Tunnelportal Nord
- 2 Tank- und Rastanlage Breisgau
- 3 Landesstraße L 187
- 4 Rettungsplatz Notausstieg an L 187
- 5 Wirtschaftsweg
- 6 Rettungsplatz Notausstieg an Wirtschaftsweg
- 7 Kreisstraße K 4980/K 9862
- 8 Rettungsplatz Tunnelportal Süd

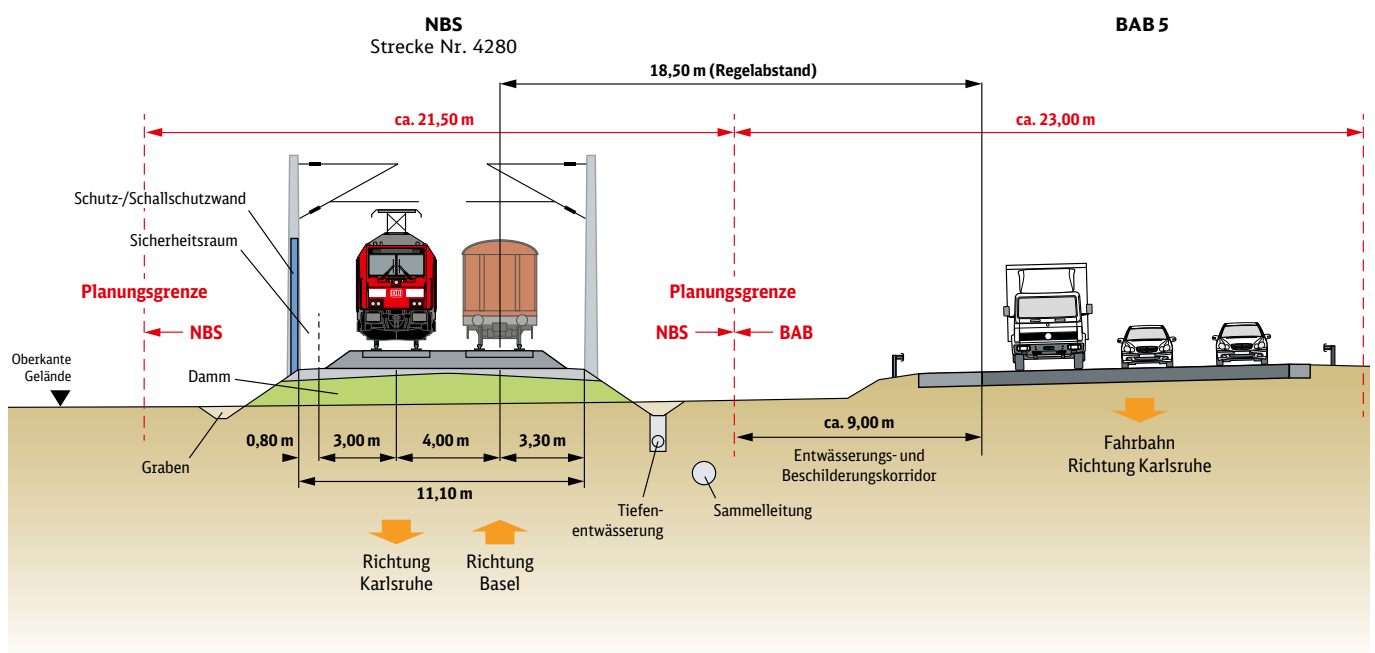
Neue Brücken, Straßen und Wege

Bereits heute kreuzen zahlreiche Straßen, Wirtschaftswegen und Gewässer die BAB 5. Wenn parallel zur Autobahn die neue Zugstrecke entsteht, müssen viele dieser Kreuzungsbauwerke ange-

passt oder neu errichtet werden. Insgesamt baut die Bahn zwölf Eisenbahnüberführungen (EÜ) und 17 Straßenüberführungen (SÜ) neu.

Hinzu kommen zwei Faunaquerungen: eine Landschaftsbrücke und eine Fle-

dermausbrücke. Die wichtigsten Bauten sind in der Kartenübersicht von Norden nach Süden durchnummeriert und aufgelistet. Weitere Baumaßnahmen umfassen den Neubau von Durchlässen für Bachläufe sowie von Schallschutzwänden und Galeriebauwerken.



Die NBS wird über weite Strecken parallel zur BAB 5 geführt.

Eine hohe verkehrliche Bedeutung hat die Autobahnraststätte Breisgau. Ihre Zu- und Abfahrten werden zeitweise verlegt, damit der Betrieb auch während des Baus gesichert ist.

Tunnel Mengen

Westlich des Ortsteils Mengen der Gemeinde Schallstadt wird das größte Bauwerk dieses Abschnitts entstehen: der Tunnel Mengen. Auf einer Länge von rund 2.200 Metern werden die Güterzüge hier unterirdisch verkehren. Für jede Richtung wird es ein eigenes Gleis geben. Der Tunnel ist eines der ersten Bauwerke, das im Abschnitt 8.2 begonnen wird. Die Arbeiten am Tunnel beginnen direkt nach der Einrichtung der Baustraßen und der Baustelleneinrichtungsflächen. Der Tunnel wird aufgrund der geringen Überdeckung in offener Bauweise errichtet. Im Gegensatz zum sonstigen Streckenverlauf werden die Gleise hier nicht auf einem Schotterbett liegen, sondern auf einer sogenannten Festen Fahrbahn. Die Feste Fahrbahn bietet ein hohes Maß an Sicherheit und hält den Verschleiß an den Fahrzeugen gering.

Sicherheit im Tunnel

Der Tunnel Mengen beinhaltet spezifische Sicherheitskomponenten, welche gemäß den Vorgaben und Richtlinien des EBA und der Bahn umgesetzt werden. In jedem der beiden Tunnelsegmente sind beleuchtete Rettungswege zur Selbst- und Fremdreitung neben dem Gleis vorgesehen. Der Abstand der Rettungsmöglichkeiten darf maximal 1.000 Meter betragen, sodass der Rettungsweg von jeder Stelle im Tunnel aus maximal 500 Meter beträgt. Nach diesen maximal 500 Metern mündet der Rettungsweg entweder in einen Notausstieg oder endet an einem der Tunnelportale. Dort werden Rettungsplätze mit Zugang zum öffentlichen Straßennetz vorgesehen. Technische Einrichtungen wie Fluchtwegkennzeichnung, Notrufeinrichtungen, Bahnertung und autarke Löschwasserversorgung ergänzen das Konzept.

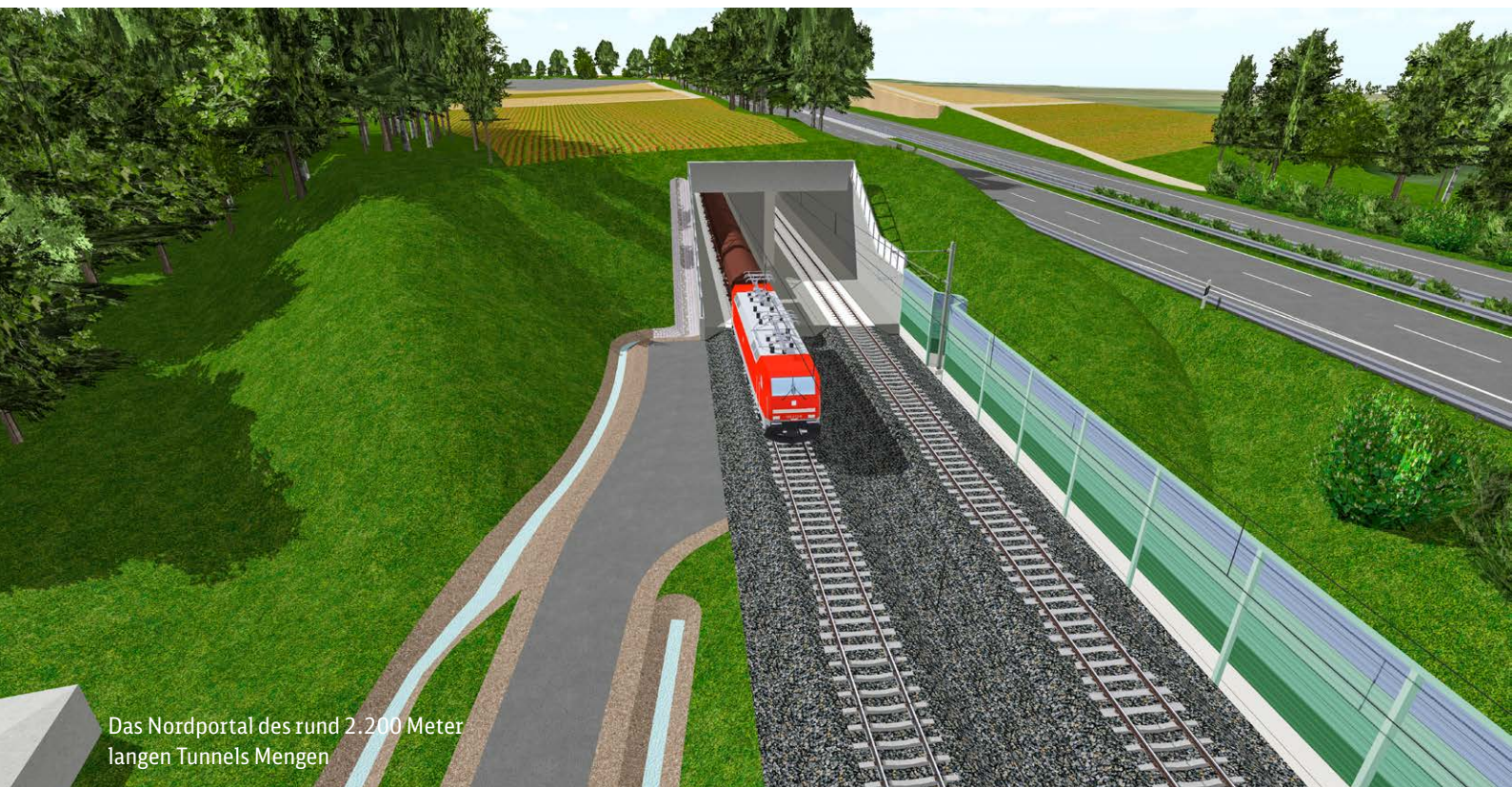
Massenkonzept

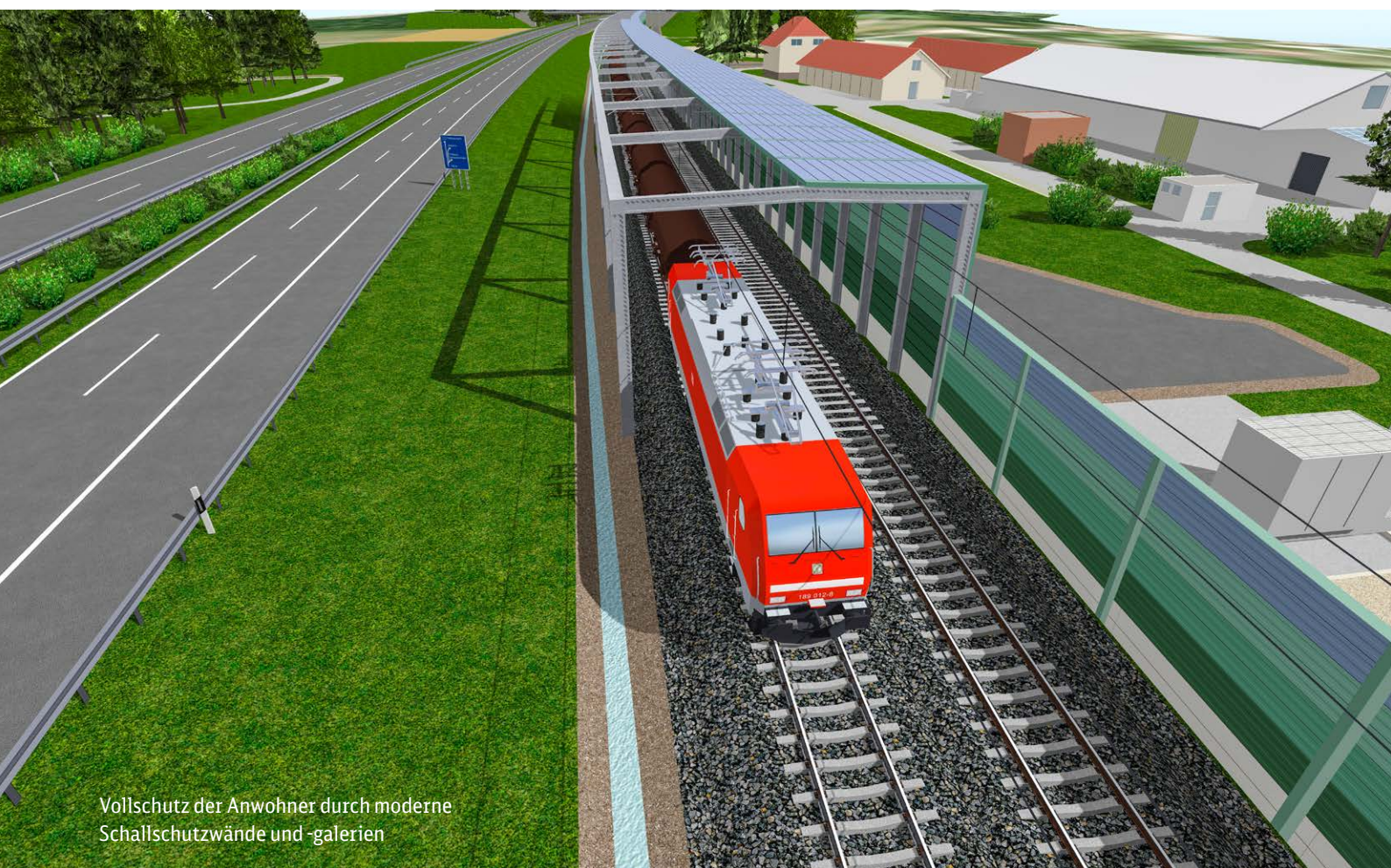
Die beim Bau der neuen Trasse abgetragenen Erdmassen werden je nach Eignung zur Anschüttung von Brückenwiderlagern oder zur Herstellung des

Bahndamms in diesem oder einem benachbarten Streckenabschnitt wiederverwendet. Ungeeigneter Boden wird ausgetauscht, gegebenenfalls aufbereitet und für andere Zwecke verwendet. Ein Teil des Materials wird aufgrund naturbedingter Belastungen oder ungeeigneter Beschaffenheit entsorgt. Baustoffe aus dem Rückbau von Straßen oder anderen Bauwerken werden auf ihre Belastung hin untersucht und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend wieder eingebaut oder entsorgt.

Sicherheit

Beim Bau von Schienenwegen schreibt das EBA Sicherheitsmaßnahmen für die Selbst- und Fremdreitung, zur Brandbekämpfung und für die technische Hilfeleistung (Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für Gesundheit und Leben) vor. Im PfA Freiburg-Schallstadt sind vielfältige Rettungswege auf freier Strecke parallel zum Schienenweg vorgesehen. Zufahrten über öffentliche Straßen und Wege sowie über Haltebuchten der parallel verlaufenden BAB 5 stellen die Erreichbarkeit der Rettungswege sicher.





Vollschutz der Anwohner durch moderne Schallschutzwände und -galerien

Schutz vor Lärm

Ein zentrales Anliegen im Rahmen der Planungen ist die Verbesserung der Schallsituation entlang der Bahnstrecken: Denn nur eine leise Bahn wird ihrer Rolle als umweltfreundlicher Verkehrsträger gerecht.

Im PfA 8.2 Freiburg–Schallstadt baut die Bahn Schallschutzwände auf einer Gesamtlänge von über 14 Kilometern. Auf rund drei Kilometer Länge plant sie außerdem den Einsatz von hocheffektiven Schallschutzgalerien. Die Wände der Schallschutzgalerien enden mit einer Art Überdachung in Richtung der Schienen, in der Fachsprache „Kragarm“ genannt. Dadurch wird noch effektiver verhindert, dass der Lärm der Eisenbahn sich ausbreitet. Eine Übersicht über die einzelnen Schallschutzwände und -galerien einschließlich der Höhenangaben finden Sie in der Grafik auf der nächsten Seite. Darüber hinaus setzt die Bahn auf den Einsatz von Schienenstegdämpfern, um den Lärm direkt dort zu verringern, wo er zwischen Rad und Schiene entsteht. Mo-

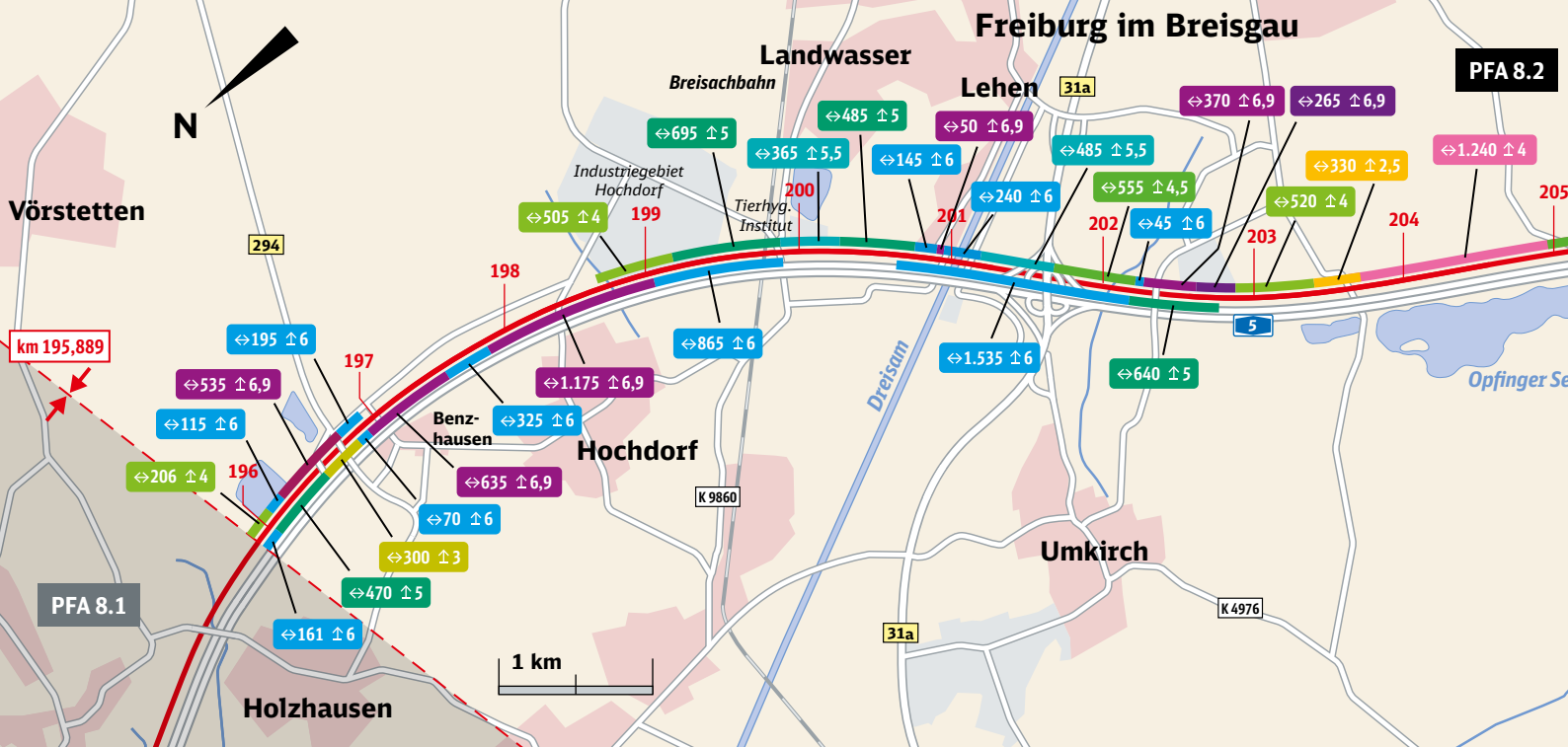
derne Schienenstegdämpfer reduzieren die Emissionen dauerhaft um zwei dB(A) zusätzlich.

Gesetzliche Vorgaben

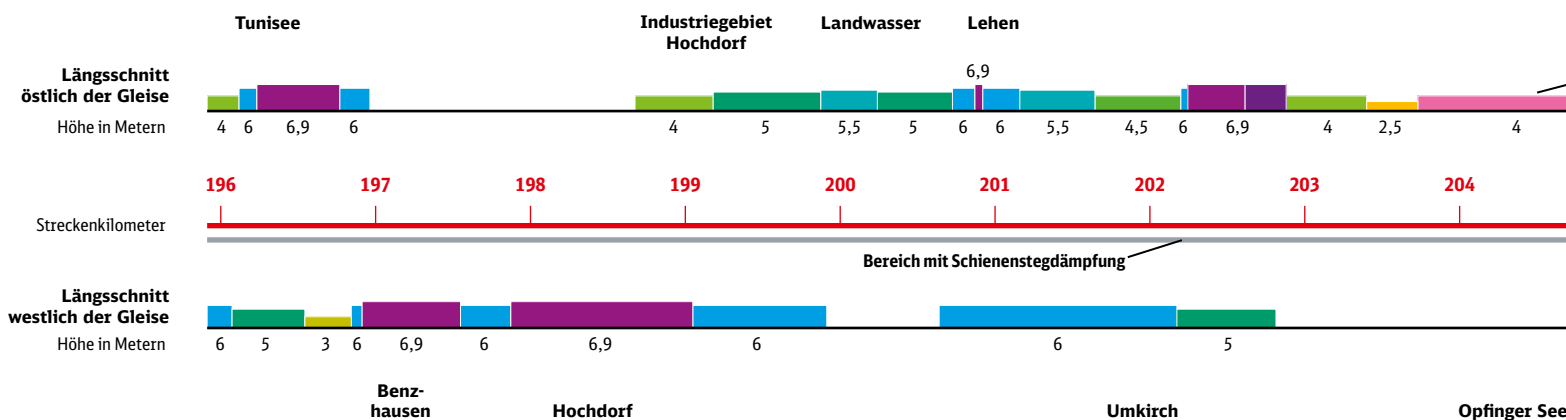
Die Deutsche Bahn muss in punkto Schall- und Erschütterungsschutz dafür sorgen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären (Lärmvorsorge). So schreibt es das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vor. Wie laut es in welchen Gebieten maximal sein darf, regelt die 16. Verkehrslärmschutzverordnung zur Durchführung des BImSchG. Werden die zulässigen Grenzwerte überschritten,

sind aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Aktiv nennt man Maßnahmen, die direkt an der Schallquelle wirken; Beispiele hierfür sind Schienenstegdämpfer, Schallschutzwände oder -wälle. Passive Maßnahmen sind dagegen schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern.

In einem Schallgutachten – von einem unabhängigen Gutachter erstellt – werden die Schallimmissionswerte und die Veränderung durch die Baumaßnahme errechnet. Aus den Ergebnissen dieses Gutachtens und den berechneten Werten werden Maßnahmen abgeleitet, die die Einhaltung der Grenzwerte ermöglichen.



Überblick über die Schallschutzmaßnahmen im PFA 8.2



Übergesetzlicher Schallschutz

Die Schallschutzmaßnahmen im PFA 8.2 gehen über die gesetzlichen Vorgaben zum Schallschutz weit hinaus. Das hängt mit der Projekthistorie der Aus- und Neubaustrecke von Karlsruhe nach Basel zusammen: Aufgrund des hohen Widerstands gegen die ersten Planungen für den Ausbau der Rheintalbahn, wurde ein Projektbeirat initiiert, der gemeinsam mit der Region Lösungsvorschläge für eine höhere Akzeptanz des Vorhabens entwickelte.

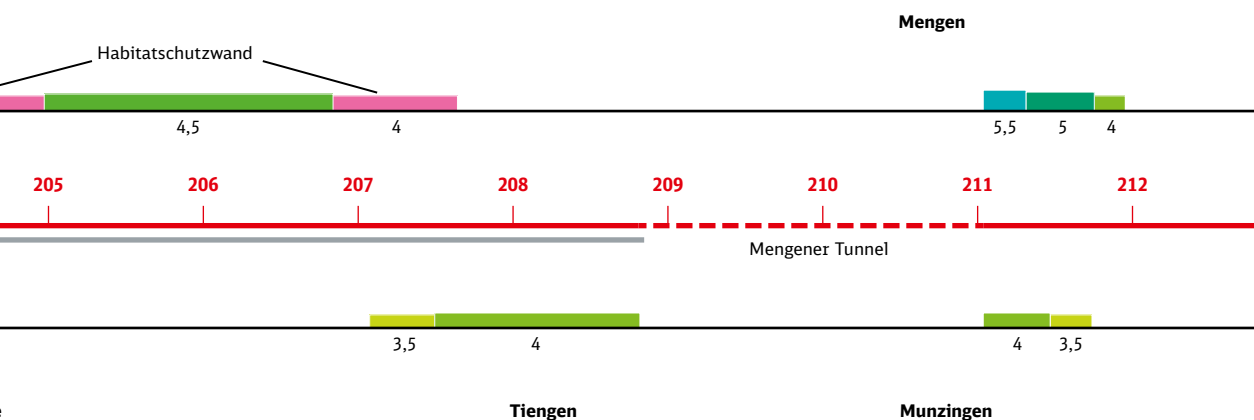
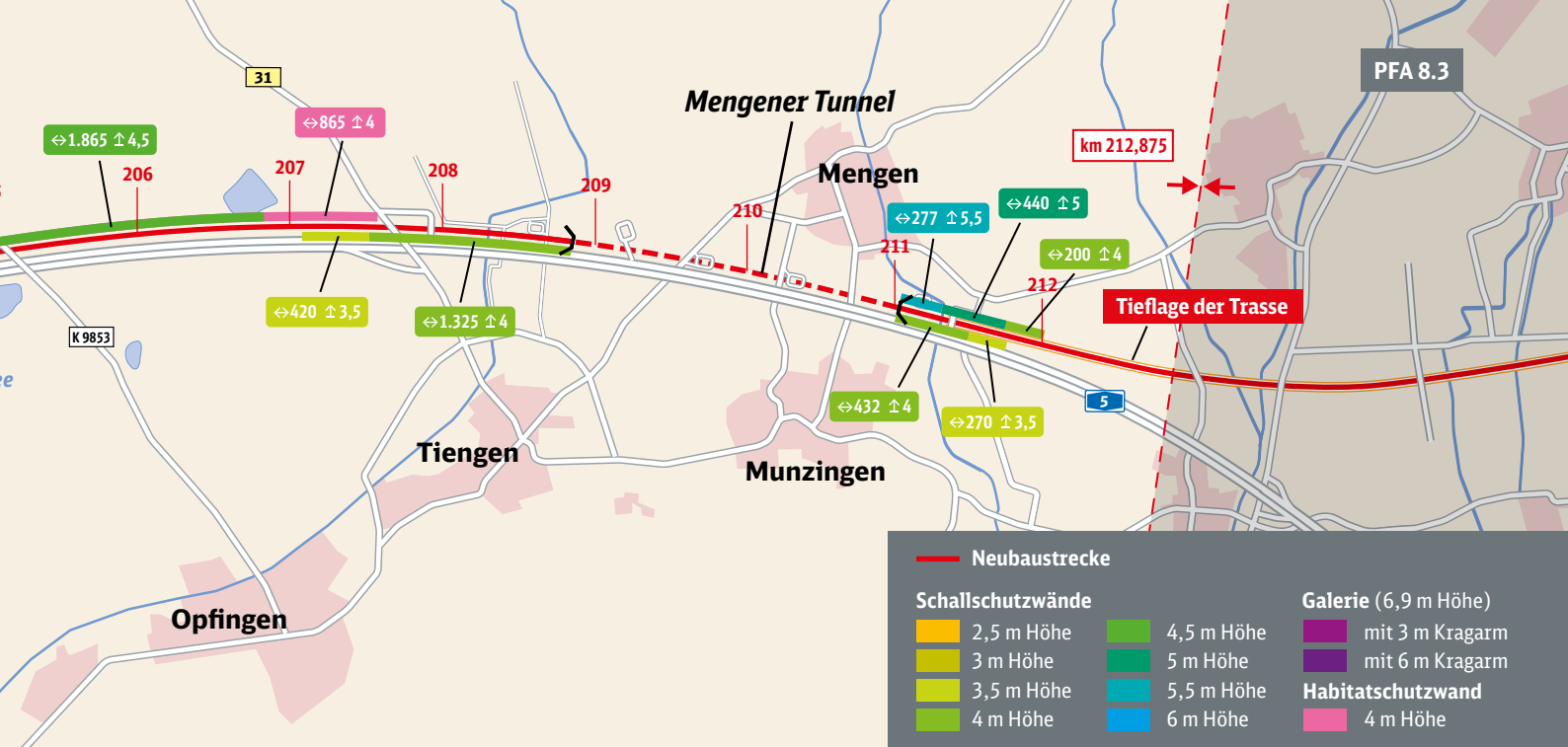
Im Bereich des PFA 8.2 schlug der Projektbeirat eine Verlängerung des Mengener Tunnels vor. Zwischen Riegel und

Tiengen (Beginn Mengener Tunnel) empfahl das Gremium außerdem, einen sogenannten «Vollschutz» umzusetzen. Folgende Faktoren wurden dabei zugrunde gelegt:

- Ausschließliche Berücksichtigung des alten Wagenmaterials mit Gussklotzbremsen bei der Berechnung
- Einsatz von Schallschutzgalerien und Schallschutzwänden
- Verzicht auf passive Schallschutzmaßnahmen
- Verzicht auf die Anwendung des besonders überwachten Gleises (BüG)

Zur Umsetzung schlug der Projektbeirat vor, zusätzliche Mittel bis zu einer Höhe von 84 Millionen Euro einzusetzen. Die Lösungsvorschläge wurden dem Deutschen Bundestag und dem Landtag Baden-Württemberg zur Entscheidung über die Finanzierung vorgelegt und die zusätzlichen Mittel bewilligt.

Die Bahn prüfte sämtliche Lösungsvorschläge und integrierte sowohl die Verlängerung des Mengener Tunnels als auch den übergesetzlichen Schallschutz in ihre Planunterlagen. Die Finanzierungszusage ermöglicht den Bau der zusätzlichen Maßnahmen wie Schallschutzwände oder Galeriebauwerke.



Die wichtigsten Paragraphen und Richtlinien im Überblick

- Das **Bundes-Immissionsschutzgesetz** (BImSchG) regelt seit 1974 generell den Schutz vor Verkehrslärm.
- In § 41 Abs. 1 BImSchG ist geregelt, dass schädliche Umwelteinwirkungen bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges zu vermeiden sind.
- In § 42 Abs. 2 in Verbindung mit der **24. Bundes-Immissionsschutzverordnung** (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) sind zum Beispiel die Bestimmungen für den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen festgehalten.
- **16. Bundes-Immissionsschutzverordnung** (BImSchV): Die 16. BImSchV-Verkehrslärmschutzverordnung regelt, welche Immissionsgrenzwerte in welchen Gebieten einzuhalten sind.
- Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Anlage 2 der 16. BImSchV, sog. «Schall 03»): In der **Schall 03** ist das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Schallimmissionen vorgegeben. Diese Verordnung wurde in der Vergangenheit mehrfach überarbeitet, die aktuelle Schall-Richtlinie ist seit 1. Januar 2015 gültig.
- Seit Juli 2017 ist das vom Bund erlassene **Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG)** in Kraft. Das SchlärmschG gibt vor, dass zum Schutz der Bürger vor Lärm ab 2020 keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren dürfen.

Schutz von Mensch und Umwelt

Der verantwortungsvolle Umgang mit Natur und Umwelt ist der Deutschen Bahn stets ein großes Anliegen. Beim Bau von neuen Bahnstrecken lassen sich Eingriffe in die Natur jedoch nicht vermeiden.

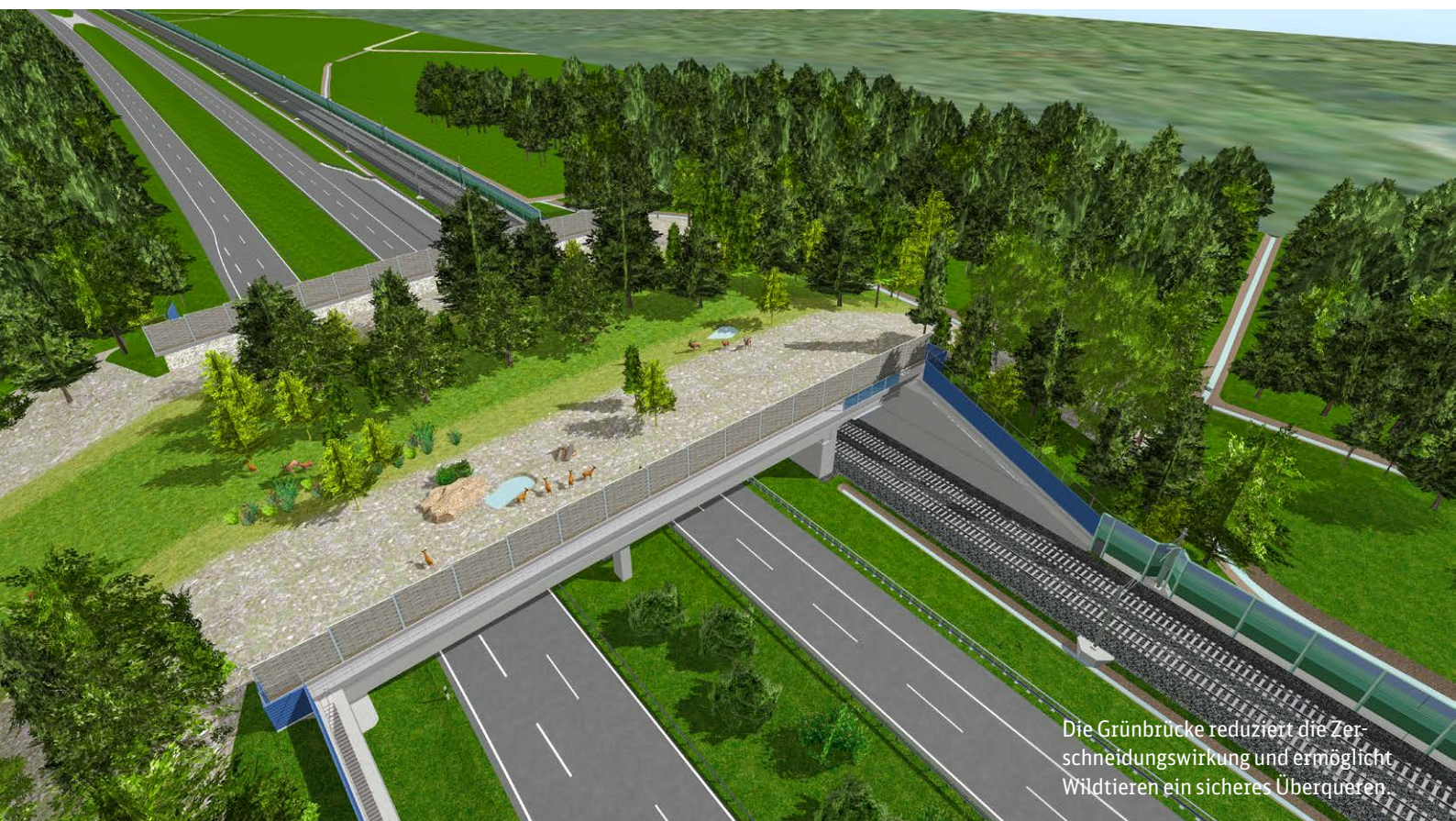
Daher erfasst die Bahn in einem „Landschaftspflegerischen Begleitplan“ (LBP) alle Maßnahmen, die geeignet sind, diese Eingriffe zu vermeiden, zu mindern oder auszugleichen. Für den rund 17 Kilometer langen Abschnitt 8.2 Freiburg–Schallstadt plant sie über 100 einzelne LBP-Maßnahmen. Bei den Kompensationsmaßnahmen handelt es sich beispielsweise um Gewässerrenaturierungen an der Dreisam und die naturnahe Gestaltung der verlegten Gewässer. Auf diese Weise werden neue Lebensräume für gewässerbundene Tier- und Pflanzenarten und neue Überflutungsräume geschaffen. Des Weiteren plant die Bahn die Entseiegelung und Begrünung von Flächen, die Pflanzung von Leitstrukturen als Orientierungshilfe für Wildtiere sowie den Bau einer Grünbrücke und einer begrünten Brücke über die NBS und die BAB 5.

Bündelung minimiert Eingriffe, Grünbrücke mindert Zerschneidung

Die Bündelung der NBS mit der BAB 5 zählt zu den Verminderungsmaßnahmen. Neue Beeinträchtigungen beschränken sich so auf Bereiche, die bereits durch die Autobahn stark vorbelastet sind. Darüber hinaus reduziert die Bahn den Flächenverbrauch weitestmöglich, indem sie abschnittsweise verstärkte Wände als sogenannten „Abkommenschutz“ einsetzt. Der Abkommenschutz verhindert, dass von der Autobahn abkommende Fahrzeuge oder Ladungen in den Bereich der Bahnstrecke gelangen. Dank dieser Sicherheitseinrichtung kann der Abstand zwischen Autobahn und NBS in besonderen Bereichen nochmals verringert werden.

75 Meter breite Grünbrücke

Die Grünbrücke und die begrünte Brücke im südlichen Mooswald mindern zusätzlich die Zerschneidungswirkung in Ost-/Westrichtung durch beide Verkehrswege (BAB 5 und NBS). Die Grünbrücke stellt ein immenses Bauwerk dar: Auf einer Gesamtbreite von rund 75 Metern wird sie sowohl die neue Bahnstrecke als auch die Autobahn überqueren. Damit ermöglicht sie Wildtieren die gefahrlose Querung der beiden Verkehrswege. Weitere Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind zum Beispiel die umfassenden Schallschutzmaßnahmen entlang der Strecke sowie die Errichtung von Habitat- und Kollisionsschutzwänden für Fledermäuse und Vögel. Darüber hinaus wird die Bahn die Bauarbeiten von Anfang an mit einer umweltfachlichen Bauüberwachung begleiten.



Die Grünbrücke reduziert die Zerschneidungswirkung und ermöglicht Wildtieren ein sicheres Überqueren.

Fledermaus-Schutzwände im Planfeststellungsabschnitt 8.2



Flugweg	Länge/m	Höhe/m	Flugweg	Länge/m	Höhe/m
1 Seestraße	119	5,0	6 Landwassergraben	70	4,0
2 Eichmattenbächle	65	4,0	7 Landwasserbach	25	5,0
3 Eichacker	50	4,0	8 Schelmengraben	25	4,0
4 Breisachbahn	50	5,0	9 Kuhlagerbächle	25	4,0 ²
5 Landwassergraben	66	4,0 ¹	10 Mühlbach	73	4,0

- 1) Integration in die bestehende Schallschutzwand durch Erhöhung um 1,5 m
 2) Integration in die bestehende Schallschutzwand durch Erhöhung um 0,5 m

Basis der Umweltplanung

Das EBA legt den Umgang mit den Themen Natur und Umwelt in einer Verwaltungsvorschrift, dem sogenannten „Umweltleitfaden“, fest. Zu Beginn jeder Umweltplanung führt die Bahn umfangreiche Kartierungen der Pflanzen- und Tierwelt des Untersuchungsraums

durch. Im Umweltverträglichkeitsbericht werden anschließend die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, die Landschaft, Kultur- und Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern umfassend ermittelt, analysiert und bewertet. Weitere Gutachten bewerten

die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die betroffenen Flora-Fauna-Habitat (FFH)- und Vogelschutzgebiete und auf streng geschützte Tierarten (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung). Aus diesen verschiedenen Gutachten wird der LBP erarbeitet.



Die nächsten Schritte

Im Anhörungsverfahren werden die Planungsunterlagen einen Monat lang zur Einsichtnahme öffentlich in den betroffenen Gemeinden ausgelegt. In einer von der Anhörungsbehörde festgelegten Frist von bis zu drei Monaten können Betroffene ihre Einwände schriftlich formulieren und einreichen. Parallel dazu holt das Regierungspräsidium Freiburg als Anhörungsbehörde Stellungnahmen bei den Trägern öffentlicher Belange ein, das sind zum Beispiel die betroffenen Gemeinden, Behörden oder Umweltverbände. Die Einwände werden anschließend im Rahmen eines Erörterungstermins diskutiert.

Am Ende des Anhörungsverfahrens fasst das Regierungspräsidium die Ergebnisse zusammen und übergibt den abschließenden Bericht an das EBA. Dieses erlässt auf Grundlage dieses Berichtes den Planfeststellungsbeschluss.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss endet das Genehmigungsverfahren. Mögliche Auflagen und eventuelle Änderungen arbeitet die Bahn in ihre Entwurfsplanung ein. Anschließend beginnen die Ausschreibungen für die Baumaßnahmen. Insgesamt veranschlagt die Bahn für den rund 17 Kilometer langen Abschnitt eine Bauzeit von etwa sechs bis sieben Jahren. Nach Fertigstellung des gesamten StA 8 folgen umfangreiche Inbetriebnahme-Tests, bevor die ersten Züge die neue Strecke befahren können.

Während des Baus ist es ein wichtiges Ziel der Bahn, Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Wo Straßen gesperrt und Umleitungen eingerichtet werden müssen, stimmt die Bahn im Vorfeld mit der zuständigen Verkehrsbehörde ab. Laute Arbeiten oder sonstige Beeinträchtigungen für die Anwohner werden im Vorfeld angekündigt. Mit den Gemeinden entlang der Strecke pflegt die Bahn einen regelmäßigen Austausch, um sie bezüglich des Baufortschritts und der anstehenden Arbeiten auf dem Laufenden zu halten.

Impressum

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

Weitere Informationen unter:
www.karlsruhe-basel.de

Titel: BAB 5 und NBS
mit Schallschutzgalerie im
Bereich Mundenhof

Foto:
fotolia/Bernd Wolter (S. 11)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Mai 2020



[facebook.com/
karlsruhebasel](https://facebook.com/karlsruhebasel)



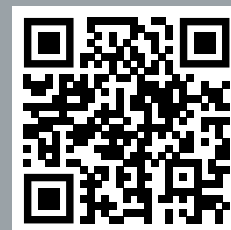
[twitter.com/
karlsruhebasel](https://twitter.com/karlsruhebasel)



[instagram.com/
karlsruhebasel](https://instagram.com/karlsruhebasel)



youtube.com
→ Großprojekt
Karlsruhe–Basel



karlsruhe-basel.de