

► BT-Drucksache 18/7365

Der Deutsche Bundestag beschließt

1. in Fällen

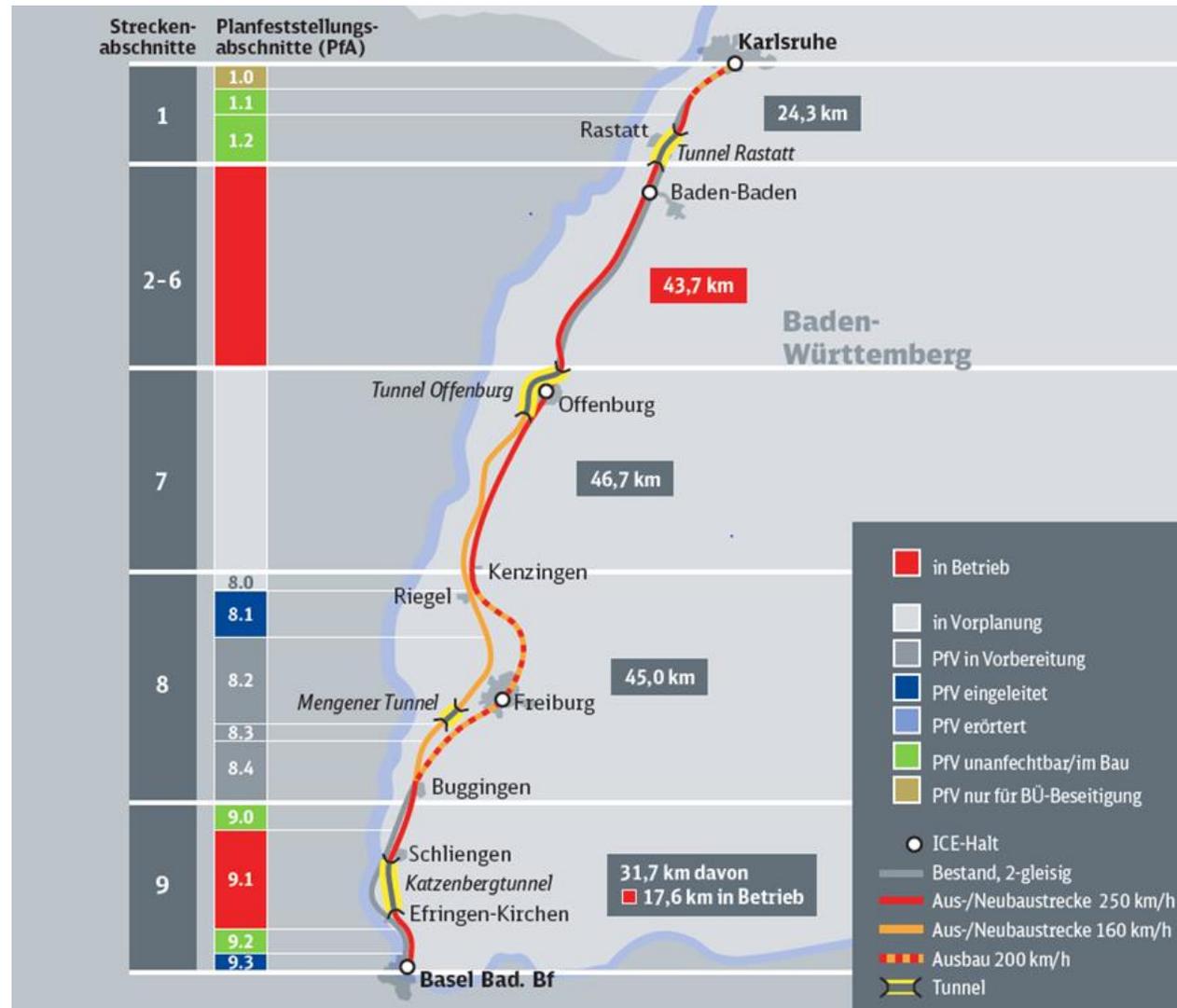
- a. besonderer **regionaler Betroffenheit**
- b. durch die **Realisierung von Schienengütertrassen**
- c. der **Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernetzes**, die
- d. durch **EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig** sind, auch künftig
- e. die konstruktive **Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen** und
- f. deren **Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen**;

2. aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen **im Einzelfall**

- a. konkrete **Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren**.
- b. um **im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel**
- c. einen besonderen – **über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt** erreichen zu können;

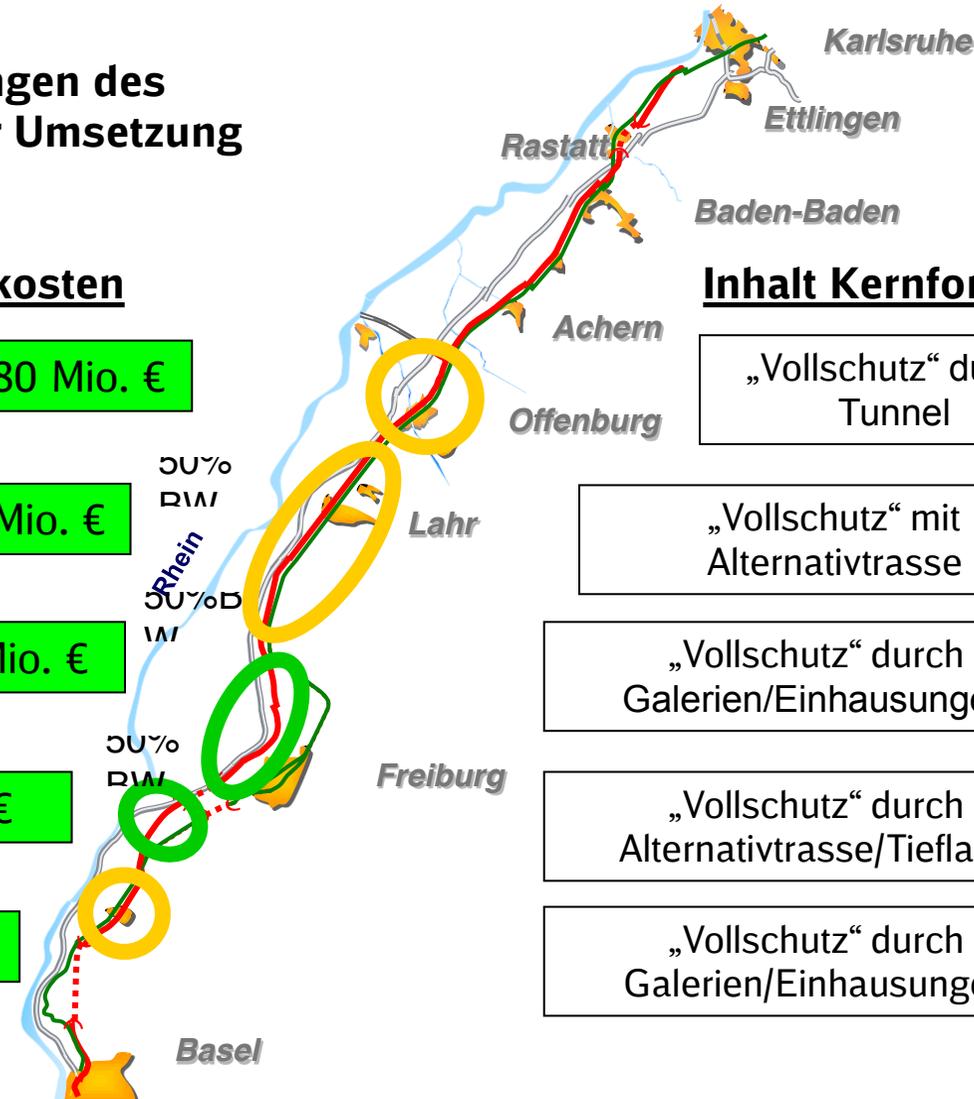
Sachstand Großprojekt ABS / NBS Karlsruhe - Basel

Planungs- und Realisierungsstand November 2016



Die Kernforderungen haben das Projekt inhaltlich verändert mit Auswirkungen auf Termine und Kosten

Kernforderungen der Region – Entscheidungen des Projektbeirates über die Art und Kosten der Umsetzung



Kernforderung

- KF 1: Güterzugtunnel Offenburg
- KF 2: Autobahnparallele Trasse
- KF 3: Verbesserter Lärmschutz
- KF 4: Bürgertrasse
- oKF 6: Verbesserter Schallschutz Müllheim-Auggen

Mehrkosten

- rd. 1.180 Mio. €
- rd. 565 Mio. €
- rd. 99 Mio. €
- rd. 196 Mio. €
- rd. 56 Mio. €

Inhalt Kernforderung

- „Vollschutz“ durch Tunnel
- „Vollschutz“ mit Alternativtrasse
- „Vollschutz“ durch Galerien/Einhausungen
- „Vollschutz“ durch Alternativtrasse/Tieflage
- „Vollschutz“ durch Galerien/Einhausungen

■ Bundestagsbeschluss liegt vor

Fotomontage zur Visualisierung der Neubaustrecke entlang der Autobahn

Beispiel: Bereich Tierhygienisches-Institut, **Ist-Zustand**



Fotomontage zur Visualisierung der Neubaustrecke entlang der Autobahn

Beispiel: Bereich Tierhygienisches-Institut, **Soll-Zustand, gesetzlicher Schallschutz**

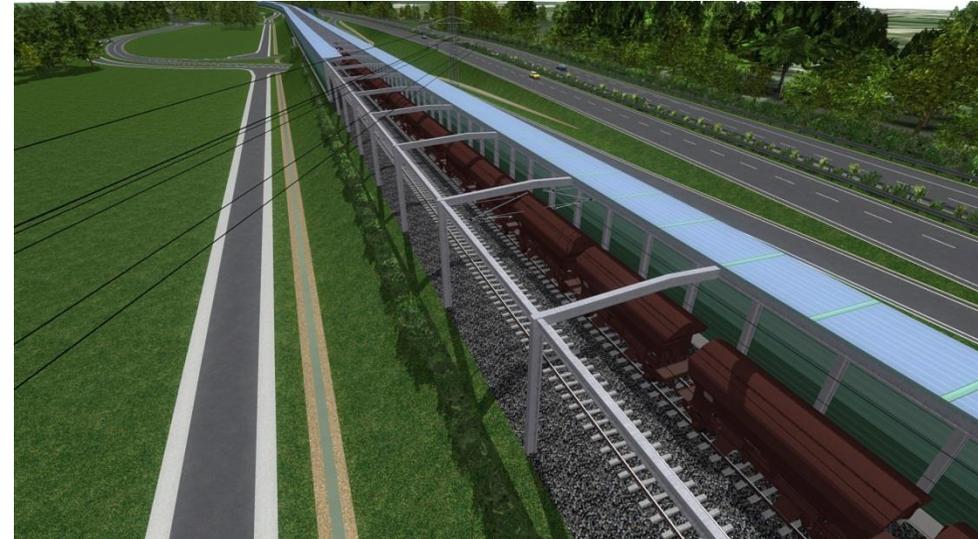
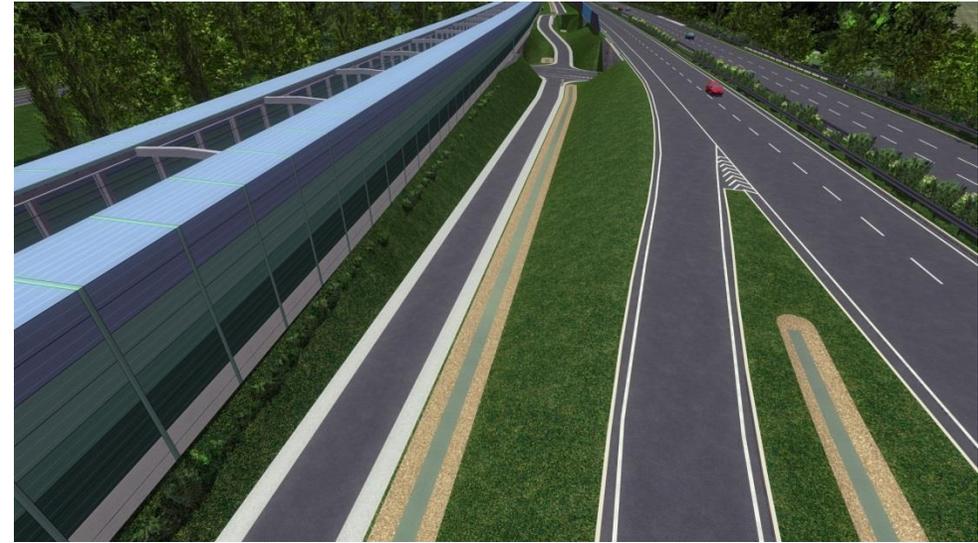


Fotomontage zur Visualisierung der Neubaustrecke entlang der Autobahn (Machbarkeitsstudie)

Beispiel: Bereich Tierhygienisches-Institut, **Soll-Zustand „Vollschutz ohne pass. Maßnahmen“**



Visualisierung im Rahmen der „frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Bilder Vollschutz Bereich PfA 8.1 Riegel-March (Machbarkeitsstudie)

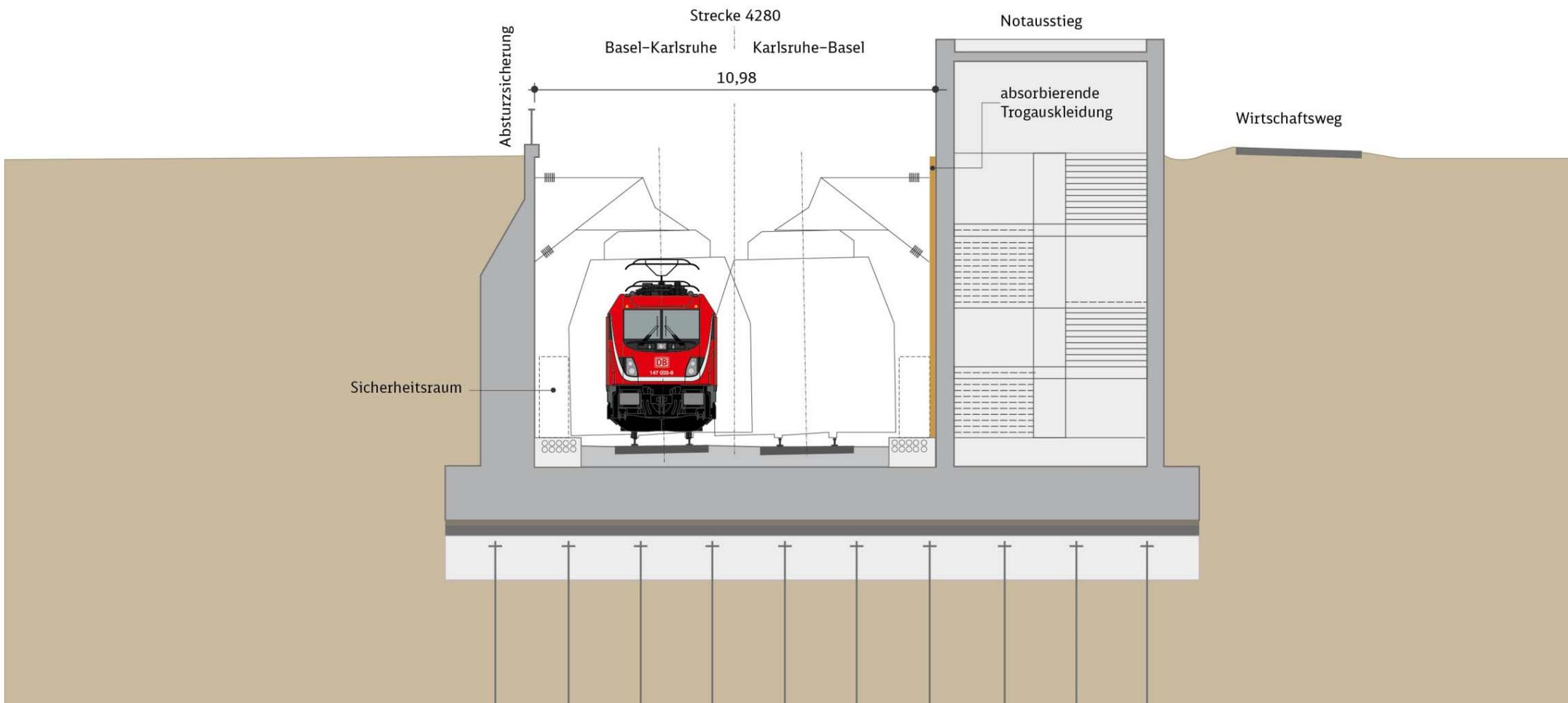


Visualisierung im Rahmen der „frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Bilder Vollschutz Bereich PfA 8.1 Riegel-March (Machbarkeitsstudie)



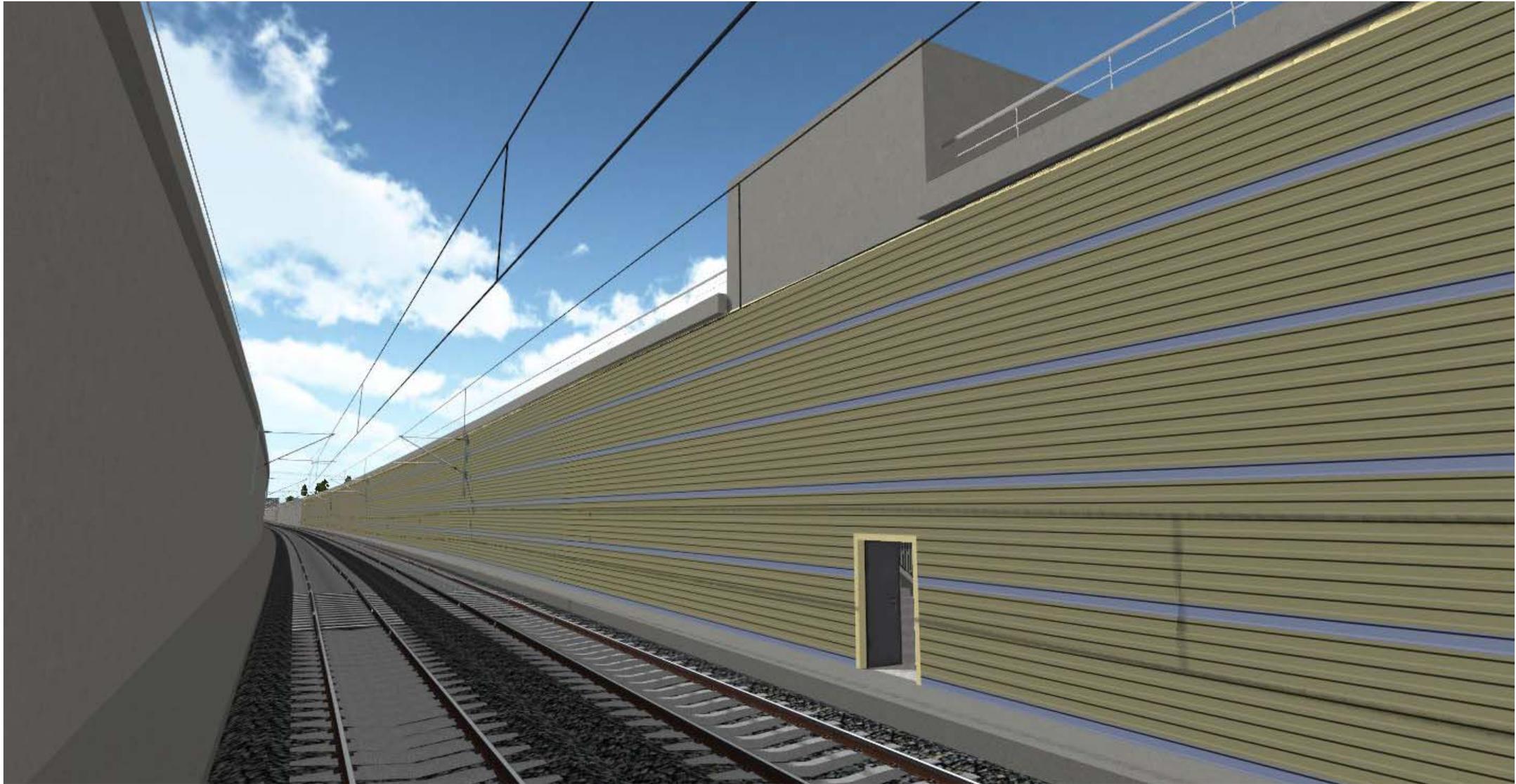
Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Troglage/Höhe Aussiedlerhöfe Kreuzackerweg



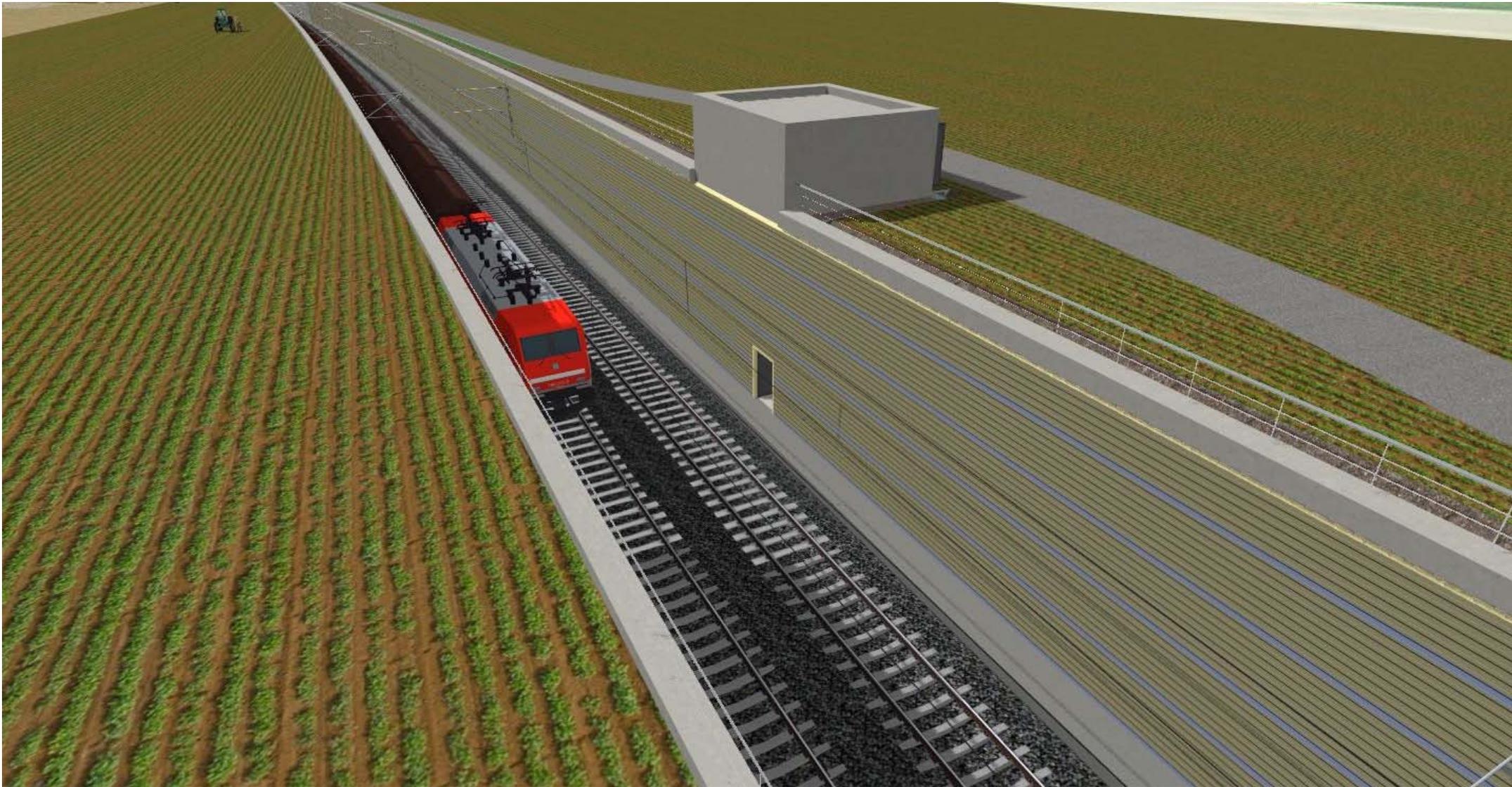
Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Troglage/Höhe Aussiedlerhöfe Kreuzackerweg



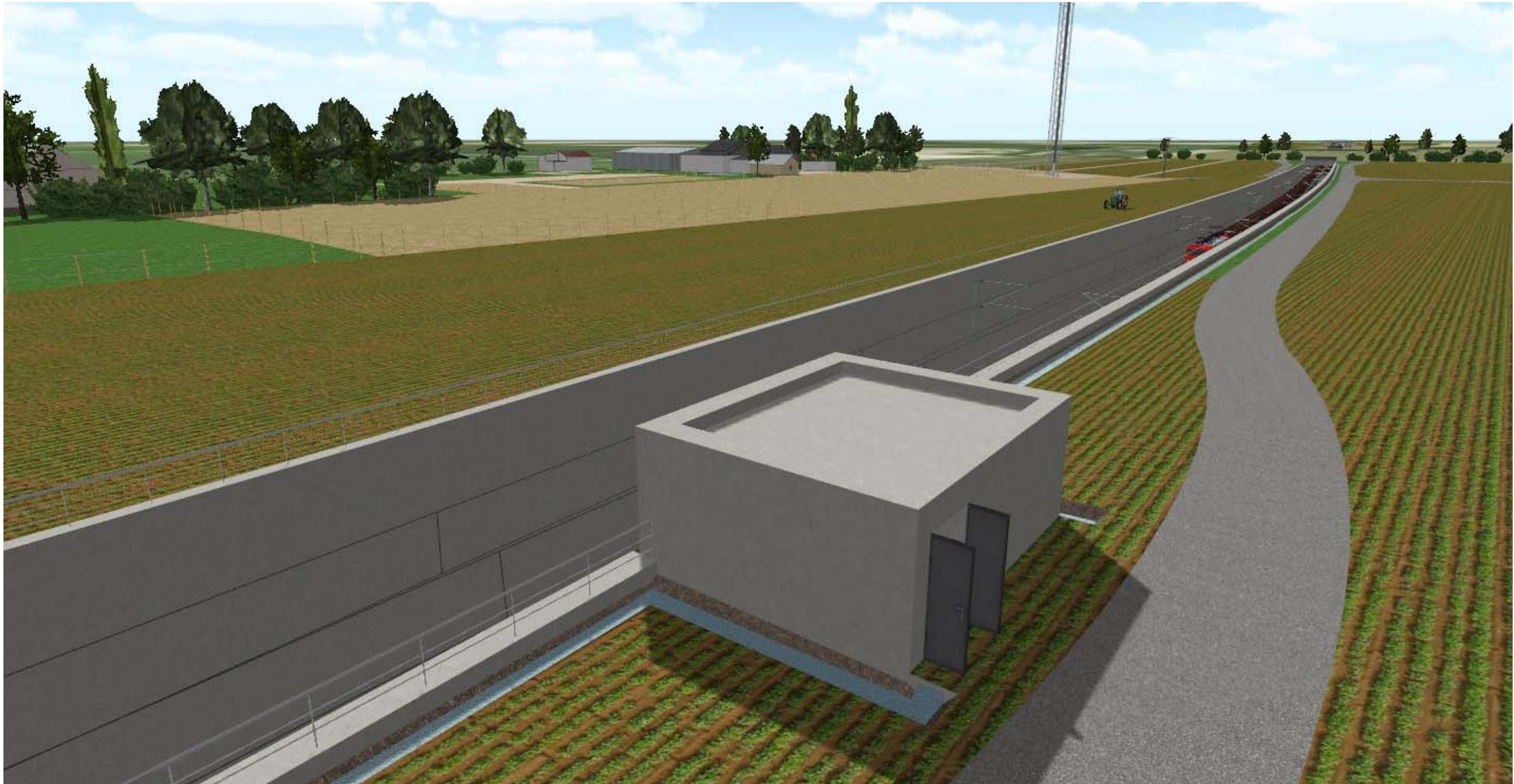
Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Troglage/Höhe Aussiedlerhöfe Kreuzackerweg



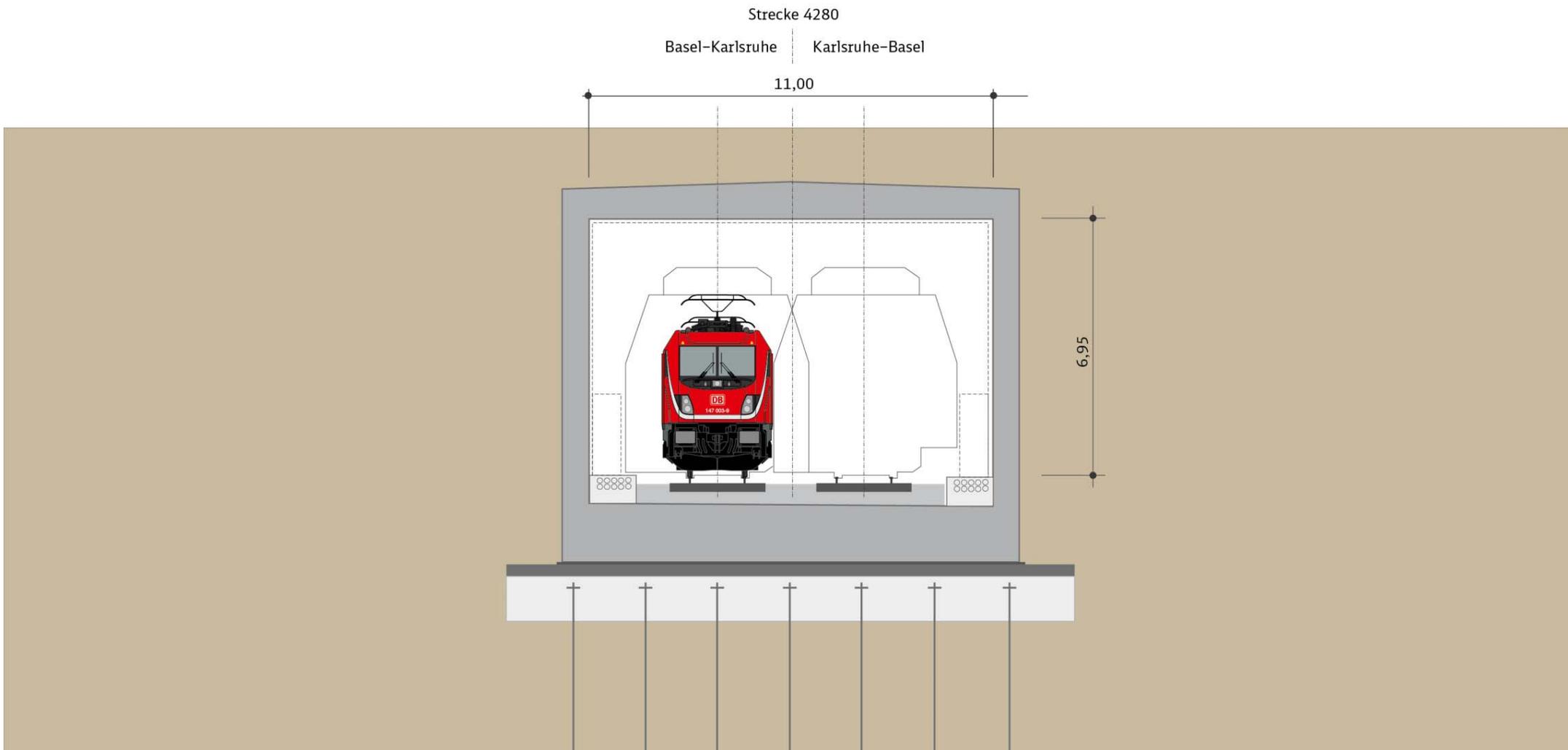
Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Troglage/Höhe Aussiedlerhöfe Kreuzackerweg



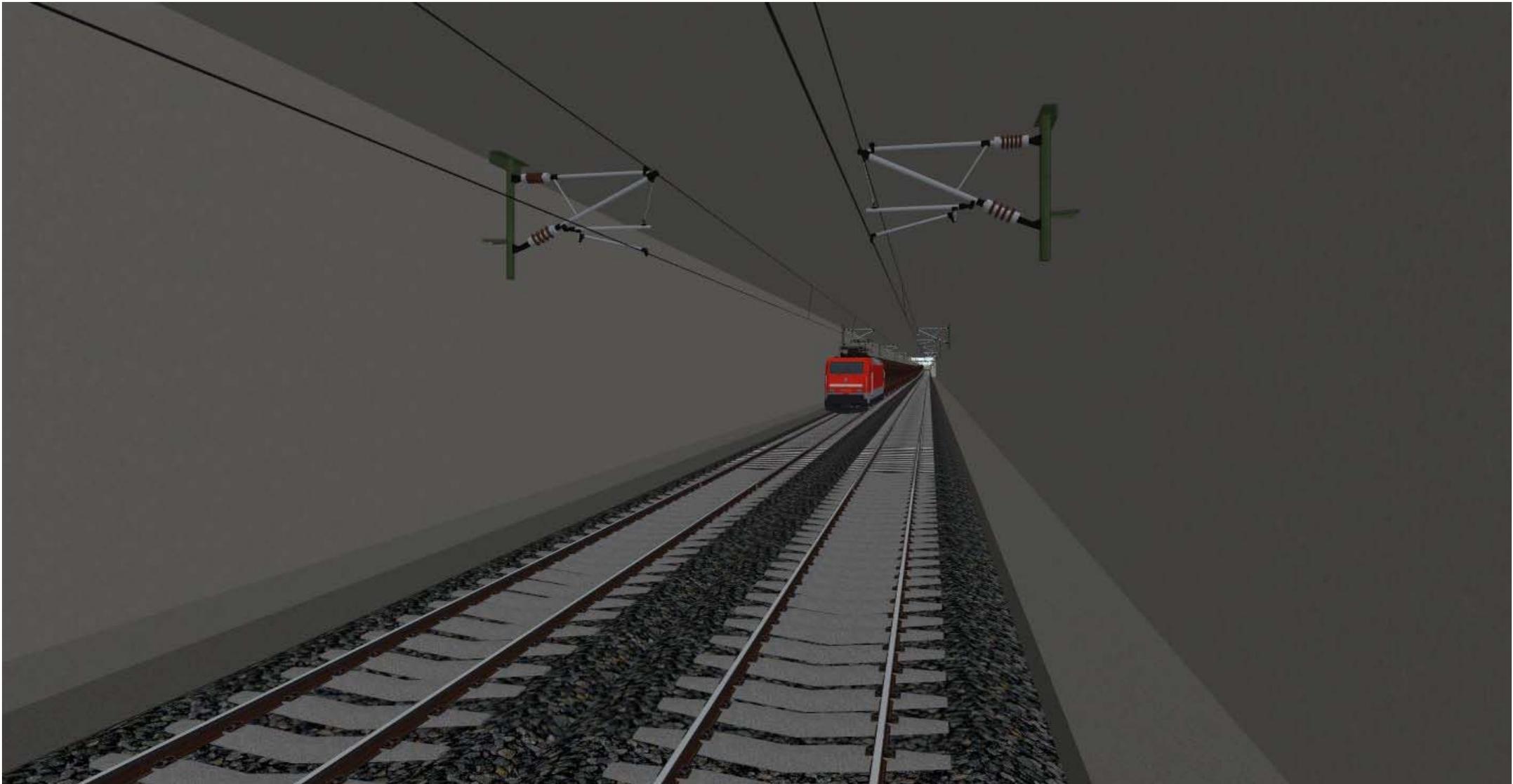
Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Landschaftsbrücke - Rausgraben/Bachgraben



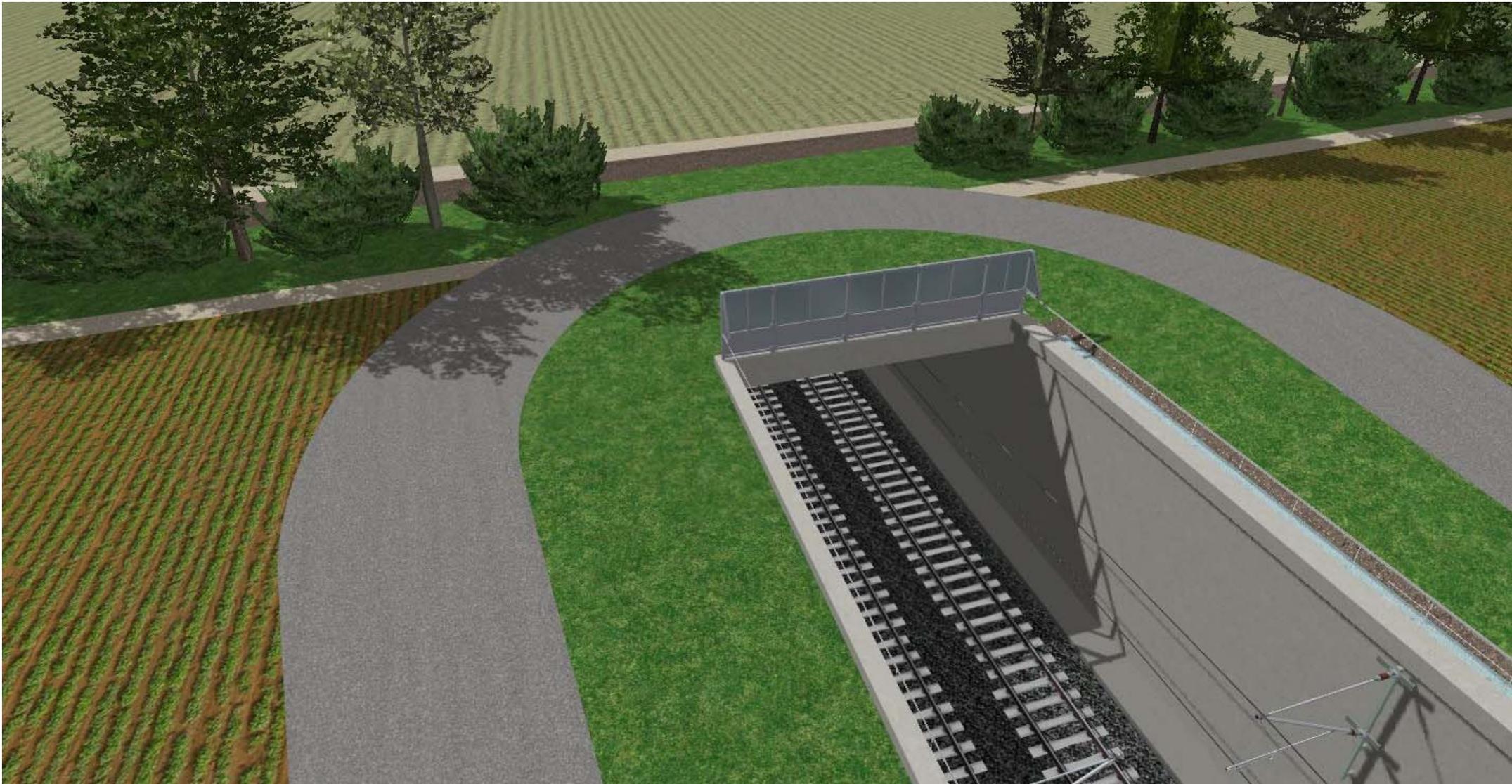
Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Landschaftsbrücke - Rausgraben/Bachgraben



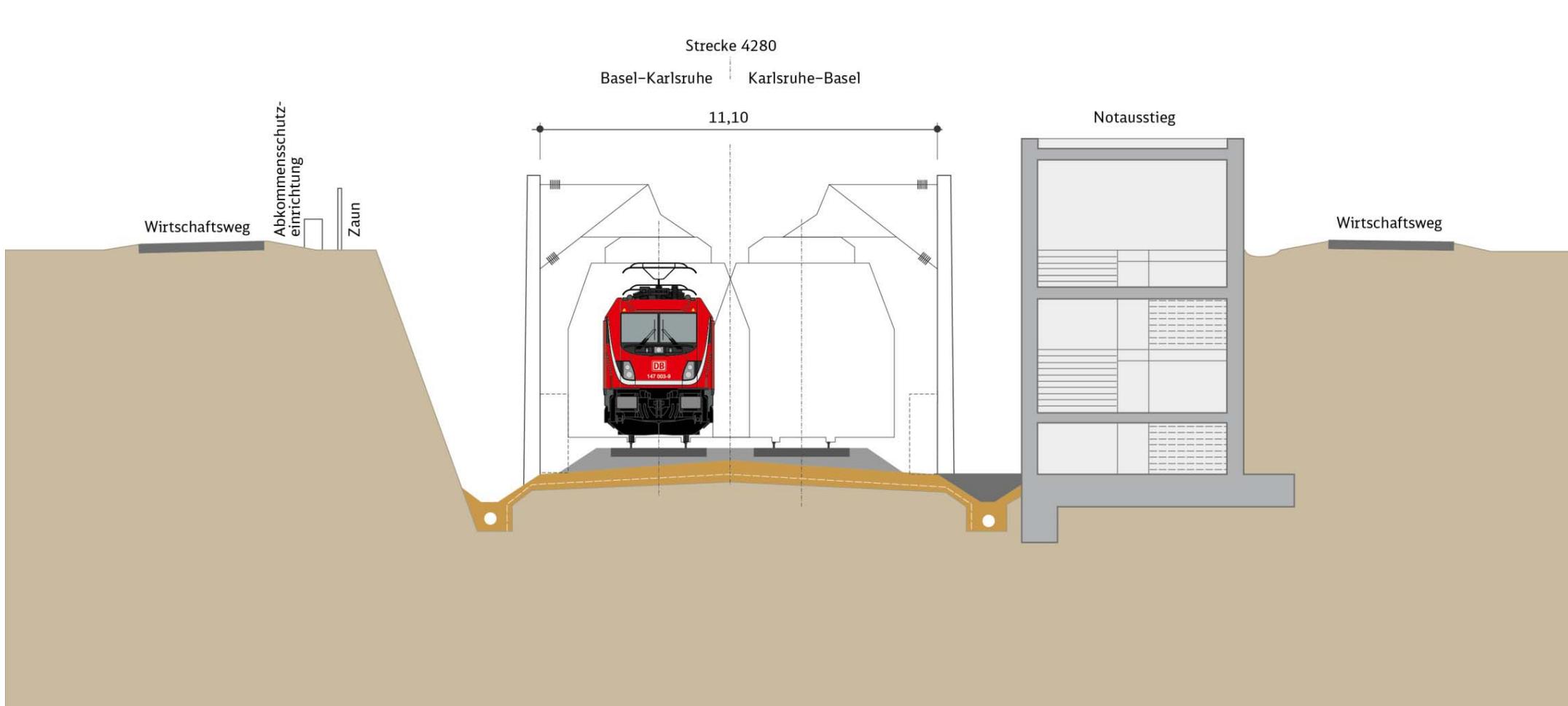
Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Landschaftsbrücke - Rausgraben/Bachgraben



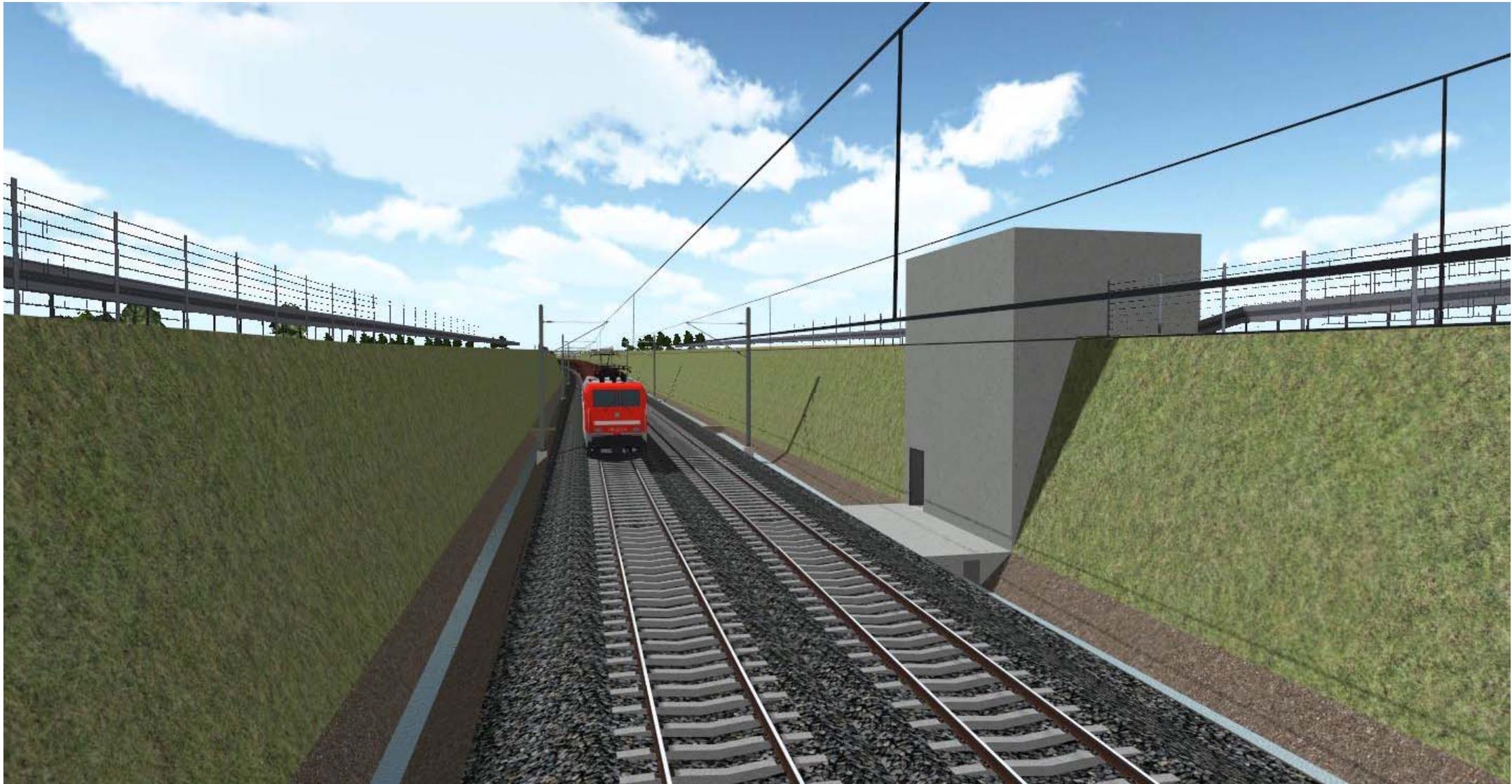
Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Steilböschung/Bereich Schlatt/Feldkirch



Technische Details im PfA 8.3

Beispiel: Querschnitt Steilböschung/Bereich Schlatt/Feldkirch



Werfen wir einen Blick über den Gartenzaun und schauen auf das Ausbauprojekt Karlsruhe-Basel!

Aufgrund von ca. 170.000 Einwendungen zur dortigen Planung wurde das Planfeststellungsverfahren 2009 gestoppt und das politische Gremium „Projektbeirat“ in's Leben gerufen mit folgendem Ergebnis:

Die Projektlaufzeit verlängert sich um mindestens 10 Jahre, Mehrkosten von ca. 2 Mrd. € (real)

– Politischer Entscheidungsprozess, neue Planung, neues Planfeststellungsverfahren, längere Bauphase

An diesen Mehrkosten beteiligt sich das Land BW mit ca. 500 Mill. Euro !!!

Kernforderung für die Schienenhinterlandanbindung zur FFBQ:

Vollschutz an der gesamten Strecke - ohne passiven Lärmschutz