



Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel



Mehr Tempo im Fernverkehr: Künftig können die Züge bis zu 250 Kilometer pro Stunde schnell fahren.

Vier Gleise für mehr Tempo

Die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist mehr als 170 Jahre alt. Täglich verkehren über 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs auf der Strecke. Für die bestehende Trasse ist das zu viel, ein Ausbau ist dringend erforderlich. Der Ausbau der Strecke und der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen sollen Abhilfe schaffen: Der Fern-, Nah- und Güterverkehr bekommen mehr Platz auf der Schiene.

Die Deutsche Bahn (DB) verfolgt mit dem Ausbau- und Neubauprojekt drei zentrale Ziele:

- Mehr Züge: Zwei zusätzliche Gleise entlasten die Rheintalbahn. Künftig können deutlich mehr Züge auf der Strecke Karlsruhe–Basel fahren. Davon profitiert der Personenverkehr genauso wie die Umwelt.
- Mehr Pünktlichkeit: Schnelle und langsame Züge fahren künftig auf getrennten Gleisen. Dadurch kommt es zu deutlich weniger Störungen auf der Strecke.
- Mehr Schnelligkeit: Die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit auf 250 Kilometer pro Stunde verkürzt die Reisezeiten deutlich. Die Fahrt von Karlsruhe nach Basel dauert dann nur noch rund 70 Minuten.



Mit dem Projekt reagiert die DB auf das weiterwachsende Verkehrsaufkommen. Dank neuer und ausgebauter Gleise wird die Kapazität der Rheintalbahn gesteigert. Die langsameren Güterzüge fahren künftig getrennt von den schnelleren Zügen des Personenverkehrs. Damit eröffnen sich neue Spielräume bei den Fahrplänen: Mehr und schnellere Verbindungen im Nah- und Fernverkehr können eingesetzt werden.

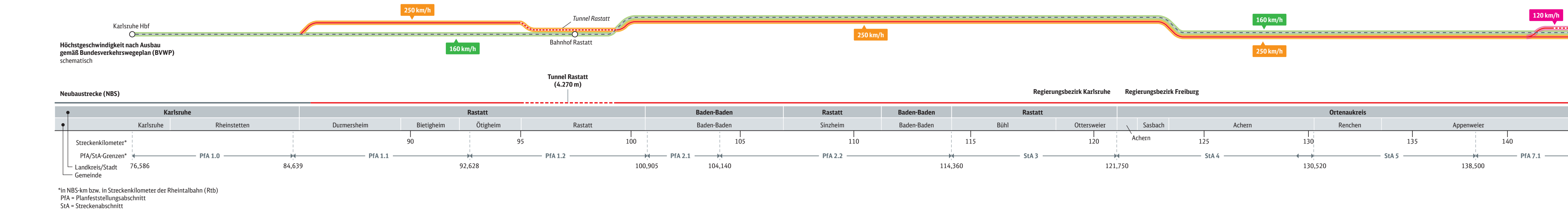
Gleichzeitig verbessert sich die Lärmsituation an der Strecke: Dafür sorgen umfangreiche Schallschutzmaßnahmen – von Schallschutzwänden über Schienenstegdämpfer bis hin zu Schallschutzgalerien.

Die Ausbau- und Neubaustrecke ist in neun Streckenabschnitte (StA) und weiter in einzelne Planfeststellungsabschnitte (PfA) eingeteilt. Die StA 2 bis 6 (Rastatt Süd–Offenburg) sowie der PfA 9.1 (Schliengen–Eimeldingen) sind bereits in Betrieb. In den restlichen Abschnitten sind die Maßnahmen unterschiedlich weit fortgeschritten: Im StA 1 wird aktuell der 4.270 Meter lange Tunnel Rastatt gebaut. Im PfA 7.1 (Appenweiler–Hohberg) befindet sich der rund 11 Kilometer lange Tunnel Offenburg in der Planfeststellung. Die anschließenden PfA 7.2–7.4 (Hohberg–Kenzingen) sind noch in der Vorplanung. Auch die Neubaustrecke im StA 8 (Kenzingen–Müllheim) durchläuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Der Ausbaubereich entlang der Rheintalbahn im StA 8 (Teningen–Buggingen) wird geplant. Die südlichen Abschnitte PfA 9.0 (Müllheim–Augen), PfA 9.2 (Haltingen–Weil am Rhein) und PfA 9.3 (Basel) befinden sich im Bau.

Eine Verbindung für Europa

Die Strecke Karlsruhe–Basel ist Bestandteil des wichtigsten europäischen Güterkorridors Rotterdam–Köln–Basel–Mailand–Genua. Die Verkehrsachse zwischen den niederländischen Häfen und dem Mittelmeer zählt zu den bedeutendsten „Transeuropäischen Netzen“ (TEN). Diese Strecken bringen Europa mit modernster Technologie näher zusammen.

Gleichzeitig verbindet die Rheintalbahn die Ballungsräume des Rheingebietes und setzt sich weiter nach Süden fort. Im weiteren Verlauf ist sie der wichtigste nördliche Zubringer der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit den Gotthard- und Lötschberg-Basistunneln in der Schweiz.



*In NBS-km bzw. in Streckenkilometer der Rheintalbahn (Rtb)
 PfA = Planfeststellungsabschnitt
 StA = Streckenabschnitt

Legende

- ICE-Halt
- Bahnhof/Haltepunkt
- Neubaustrecke (NBS)
- Ausbaubereich Rheintalbahn/Ausbaustrecke (ABS)
- - - - - Tunnel
- Strecke in Tieflage mit Landschaftsbrücke

1) Der Streckenabschnitt 6 ist bis in den Bahnhof Offenburg realisiert und in Betrieb. Im Rahmen der Neuplanung liegt er nun innerhalb des PfA 7.1.

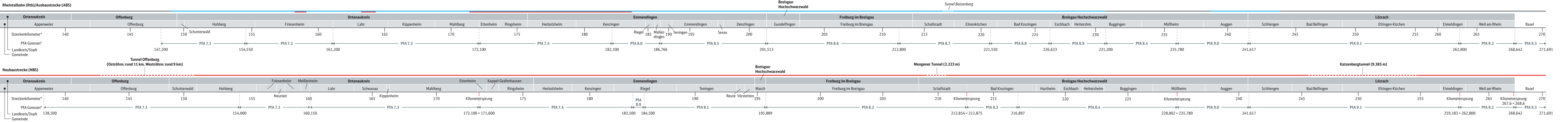
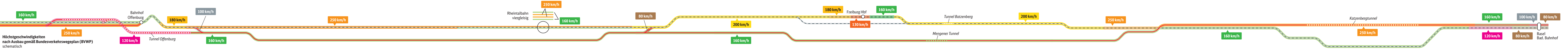
Impressum

Herausgeber:
 Großprojekt Karlsruhe–Basel
 Schwarzwaldstraße 82
 76137 Karlsruhe
 E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
 www.deutschebahn.com

Konzeption und Gestaltung:
 PRpctuum GmbH, Frankfurt

Fotos:
 Deutsche Bahn AG/Georg Wagner (Titel); S. 2/3)

Änderungen vorbehalten,
 Einzelangaben ohne Gewähr.
 Stand Februar 2023



*in NBS-km bzw. in Streckenkilometer der Rheintalbahn (Rtb), PFA = Planfeststellungsabschnitt