



Planfeststellungsabschnitt 8.6 Gundelfingen–Freiburg

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel



Kofinanziert von der
Europäischen Union



Eine starke Verkehrsachse für Europa – und die Region

Die Rheintalbahn hat eine herausragende Bedeutung im überregionalen und internationalen Schienenverkehr. Sie gehört zu den am stärksten befahrenen Eisenbahnstrecken Deutschlands und verbindet die europäischen Seehäfen im Norden mit den Ballungszentren im Rheingebiet sowie den Mittelmeerhäfen in Italien.

Rund 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs verkehren täglich auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel. Damit hat die 170 Jahre alte Strecke ihre Belastungsgrenze erreicht.

Mit zwei zusätzlichen Gleisen schafft die Deutsche Bahn (DB) nun Platz für mehr Personen- und Güterverkehr auf der Strecke. Der viergleisige Ausbau entlastet die bestehende Strecke und eröffnet neue Möglichkeiten für den Schienenverkehr.



Platz für mehr Züge

Mit zwei zusätzlichen Gleisen können zukünftig deutlich mehr Züge auf der Strecke Karlsruhe–Basel fahren. Davon profitiert der Nahverkehr genauso wie die Umwelt.



Pünktlich im Takt

Personen- und Güterzüge fahren künftig staufrei auf getrennten Gleisen. Das erhöht die Verlässlichkeit der Bahn.



Schneller am Ziel

Mit Fertigstellung des Projekts sparen Pendelnde im Regionalverkehr im Schnitt 5 Minuten pro Weg, Reisende im Fernverkehr sogar bis zu 25 Minuten. Die Fahrt von Karlsruhe nach Basel dauert dann nur noch 70 Minuten.

Ausbau der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht

Nur noch 70 Minuten soll die Fahrt von Karlsruhe nach Basel in Zukunft dauern. Um dieses Ziel zu erreichen, wird auch die rund 45 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Teningen, Freiburg und Buggingen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde ertüchtigt. Dadurch rücken die Städte Freiburg und Basel noch näher zusammen.

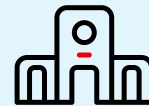
Der Bahnausbau in der Freiburger Bucht ist Teil des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel und damit fest im Bundesverkehrswegeplan verankert. Im Großraum Freiburg entstehen zunächst zwei neue Gleise an der A5 für den Güterverkehr. Sobald diese in Betrieb sind, nutzt der Großteil der Güterzüge die Neubaustrecke. Für die Städte und Gemeinden entlang der Rheintalbahn heißt das: Pro Jahr fahren etwa 50.000 Güterzüge weniger durch ihre Ortschaften.

Anschließend kann der Ausbau der bestehenden Rheintalbahn durch die Freiburger Bucht beginnen. Dieser Abschnitt heißt „Ausbaustrecke“ und wird rundum erneuert.

Kürzere Reisezeiten, stärkerer Nahverkehr, barrierefreie Haltepunkte



Die Strecke erhält neue Gleise, neue Oberleitungen, zusätzliche Weichen und wird technisch auf den neuesten Stand gebracht. So wird der Bahnverkehr verbessert und weniger störanfällig.



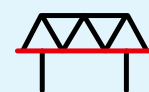
Auf der ausgebauten Strecke soll der Personenverkehr durchgehend Tempo 200 fahren können. Dafür muss der Streckenverlauf in einzelnen Abschnitten verbessert werden. Enge Kurven zwingen die Züge dort heute noch zum Abbremsen. Durch die kürzeren Reisezeiten rücken die Städte Freiburg und Basel noch näher zusammen.



Die Haltepunkte entlang der Ausbaustrecke werden erneuert und barrierefrei ausgebaut. Dadurch erhalten mehr Menschen Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr und der Reisekomfort wird verbessert.



Die Strecke wird mit neuen und besseren Lärmschutzmaßnahmen ausgerüstet. Danach wird es für die Anwohnenden deutlich leiser.



Zahlreiche kreuzende Bauwerke wie Straßenbrücken oder Unterführungen werden neu errichtet, weil zum Beispiel die Abstände zu den Zügen nicht mehr passen oder die Traglast nicht mehr ausreicht.



PfA 8.6: Modernisierung bei nahezu gleichbleibendem Streckenverlauf

Der Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.6 des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel erstreckt sich von Gundelfingen bis nach Freiburg-St. Georgen. Die Bahn erneuert die Bahnstrecke, ohne den Streckenverlauf grundlegend zu verändern. Nur in Gundelfingen verschiebt sich der Abzweig der Güterstrecke zum Freiburger Güterbahnhof um rund 500 Meter in Richtung Freiburg. Mit der Modernisierung wird der Bahnverkehr vor Ort schneller und zuverlässiger.

Die knapp 9,7 Kilometer lange Ausbaustrecke startet nördlich von Gundelfingen und durchfährt im weiteren Verlauf die Schwarzwaldmetropole Freiburg. Im Bereich der Freiburger Bucht wird die Rheintalbahn modernisiert und für eine Fahrgeschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde ausgebaut. In Freiburg fahren die Züge allerdings nicht durchgehend Tempo 200. Da alle Fernverkehrszüge am Freiburger Hauptbahnhof anhalten, bleibt ein Abschnitt von etwa 800 Metern rund um den Hauptbahnhof von den Baumaßnahmen unberührt.

Auch nördlich und südlich davon werden die Brems- und Beschleunigungswege der Züge berücksichtigt. Vom Hauptbahnhof aus in nördlicher Fahrtrichtung erreichen die Züge auf Höhe von Zähringen ihre Reisegeschwindigkeit. In südlicher Richtung durchfahren die Züge die Kurve in Richtung Vauban noch mit 160 Kilometern pro Stunde, bevor sie ab etwa St. Georgen mit 200 Kilometern pro Stunde ihre Fahrt nach Basel fortsetzen.

Kaum zusätzliche Flächen benötigt

Die Rheintalbahn ist bereits 170 Jahre alt und entspricht an vielen Stellen nicht mehr den heutigen Regelwerken. Wer heute eine Bahnstrecke baut, plant von vornherein mehr Platz für zum Beispiel Rettungs- und Wartungswege ein. Solche Anpassungen nimmt die DB weitestgehend auf eigenem Gelände vor, sodass kaum zusätzliche Flächen beansprucht werden. An einigen Stellen muss die Bahn eine Böschung jedoch durch eine platzsparende Stützwand ersetzen.



Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- | | | |
|--------------------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 1 EÜ Grüner Weg | 9 EÜ Rennweg | 17 EÜ Kufsteiner Straße |
| 2 EÜ Untere Waldstraße | 10 EÜ B 31a / Dreisam | 18 EÜ Innsbrucker Straße |
| 3 EÜ Schobbach | 11 EÜ Mühlbach | 19 EÜ Weg / Dorfbach |
| 4 EÜ Im Zollgarten / Schwarzwaldstr. | 12 EÜ Bohrerbach | 20 EÜ Schneebergstraße |
| 5 EÜ Hagelbach | 13 EÜ Basler Straße | 21 EÜ Zechenweg |
| 6 EÜ Pochgasse | 14 EÜ Höllentalbahn | |
| 7 EÜ Händelstraße | 15 EÜ Schildackerweg | |
| 8 EÜ Zähringer Straße | 16 EÜ Wiesentalstraße | |

Abkürzungsverzeichnis

PfA = Planfeststellungsabschnitt
 Hp = Haltepunkt
 Bf = Bahnhof

— Kilometrierung
 — Ausbaustrecke
 — Kein Ausbau

Straßenüberführungen (SÜ)

- 1 SÜ Wildtalstraße K 4915
- 2 SÜ Wildtalstraße K 9851

Zu einer nennenswerten Veränderung kommt es südlich von Gundelfingen. Hier baut die Bahn vor der Straßenüberführung Wildtalstraße/K4915 neue Weichen ein, wodurch der Abzweig der Güterstrecke zum Freiburger Güterbahnhof um etwa 500 Meter näher an die Stadt Freiburg heranrückt. Eine merkbare Veränderung erzeugen auch die neuen Schallschutzwände, die entlang der Strecke errichtet werden. Sie werden die Anwohnenden deutlich besser als heute vor Lärm schützen.

Grundsätzlich stimmt sich die Bahn bei der Planung der Bauwerke immer mit den Kommunen, Landkreisen und Regierungspräsidien ab, um die zukünftige Verkehrsplanung zu berücksichtigen. In der Fahrradstadt Freiburg werden Brücken verbreitert, um Platz für Radwege zu schaffen – so auch die Eisenbahnbrücken über die Händelstraße oder den Schildackerweg.

Über 20 neue Brücken

Im Abschnitt 8.6 erneuert die DB über 20 kreuzende Straßen und Wege. An manchen Bauwerken reicht die Brückenbreite nicht mehr aus, andere werden aufgrund ihrer Belastbarkeitswerte ersetzt. Das größte Bauwerk ist die Eisenbahnbrücke über die Dreisam und B31a. Bei ihrer Planung berücksichtigt die Bahn den geplanten Ausbau der Bundesstraße. Zudem werden zwei Radwege, die auf beiden Seiten der Dreisam verlaufen, zurückversetzt. Am Fluss entsteht Platz für begrünte Gewässerrandstreifen.

Mit BIM geplant



Der Abschnitt Teningen–Buggingen wird ausschließlich mit der Planungsmethode „Building Information Modeling“ (BIM) geplant. Das heißt, dass die Planer:innen das Projekt vorab virtuell am Computer durchplanen und von jedem Bauwerk ein digitales Modell erstellen. Das erleichtert und verbessert die Planung enorm.

Moderne und barrierefreie Haltepunkte

Sicheres und selbstbestimmtes Reisen liegt der DB am Herzen. Um die Rheintalbahn barrierefrei und komfortabel für alle Reisenden zu gestalten, werden die Haltepunkte entlang der Strecke erneuert. Im Abschnitt 8.6 betrifft dies die vier Haltepunkte Gundelfingen, Freiburg-Zähringen, Freiburg-Herden und Freiburg-St. Georgen.

Die Bahnsteige an diesen Haltepunkten werden zurückgebaut und anschließend neu errichtet. Künftig werden sie alle eine einheitliche Breite von 3 Metern und eine Höhe von 76 Zentimetern haben. Dies ermöglicht ein bequemes Ein- und Aussteigen. Für Fahrgäste mit Sehbeeinträchtigungen werden die Bahnsteige mit einem neuen taktilen Leitsystem ausgestattet. Die Haltepunkte erhalten darüber hinaus neue Wetterschutzhäuschen sowie barrierefreie Zugangswege mit geringer Steigung. Über diese können Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Bahnsteige problemlos erreichen.



Haltepunkt Gundelfingen

- Der Zugang zu beiden Bahnsteigen ist bereits heute barrierefrei möglich – über einen Gehweg vom Glotterpfad und zwei Zugänge von der Rosenstraße kommend. Die Bahnsteige werden jedoch in ihrer Höhe verändert und auf 3 Meter verbreitert.
- Die bestehende Personenunterführung am südlichen Ende der Bahnsteige wird ebenfalls erneuert.
- Am Haltepunkt sind an jedem Bahnsteig drei Wetterschutzhäuschen vorgesehen.
- An beiden Bahnsteigen baut die Bahn neue bzw. höhere Schallschutzwände.



Haltepunkt Freiburg-Herdern

- Beide Bahnsteige werden künftig mit barrierefreien Wegen an den Rennweg angebunden. Diese haben eine Steigung von maximal 6 % und eine Breite von 2,60 Metern.
- An beiden Bahnsteigen baut die Bahn neue bzw. höhere Schallschutzwände.
- Am Haltepunkt sind an beiden Bahnsteigen jeweils drei Wetterschutzhäuschen vorgesehen.



Haltepunkt Freiburg-Zähringen

- Um die barrierefreien Wege zu den Bahnsteigen herstellen zu können, werden die Bahnsteige um etwa 130 Meter in Richtung Norden verschoben.
- Der Zugang zu Gleis 1 erfolgt wie heute von der Wildtalstraße / Pochgasse aus, allerdings über einen barrierefreien Gehweg (2,10 Meter breit) mit geringer Steigung (maximal 6 %).
- Am Bahnsteig zu Gleis 2 wird die vorhandene Treppe zur Pochgasse entfernt und durch einen Gehweg ersetzt.
- Am Haltepunkt sind an beiden Bahnsteigen jeweils drei Wetterschutzhäuschen vorgesehen.



Haltepunkt Freiburg-St. Georgen

- Am Haltepunkt St. Georgen verändert sich die Zugangssituation. Der Zugang zum Haltepunkt erfolgte bislang östlich der Eisenbahnbrücke über den Zechenweg.
- Die barrierefreien Zugänge können aus Platzgründen jedoch nur westlich der Brücke gebaut werden. Die Treppe östlich der Brücke bleibt bestehen.
- Der bestehende, nicht barrierefreie Zugang zu der Straße Im Glaser bleibt ebenfalls erhalten.
- Am Haltepunkt sind an beiden Bahnsteigen jeweils zwei Wetterschutzhäuschen vorgesehen.

Übersichtskarte zum geplanten Lärmschutz PfA 8.6

Herdern

PfA 8.6

Am Rebberg

Zähringen

Brühl

Gundelfingen

Brühl-Industriegebiet

km 201,513

PfA 8.5

202

203

204

205

206

207

↑ 5
↔ 80

↑ 6
↔ 726

↑ 5
↔ 120

↑ 6
↔ 643

↑ 5
↔ 159

↑ 6
↔ 600

↑ 4
↔ 45

↑ 6
↔ 1.068

↑ 6
↔ 1.182

↑ 4
↔ 96

↑ 3
↔ 188

↑ 6
↔ 524

↑ 2
↔ 23

↑ 5
↔ 230

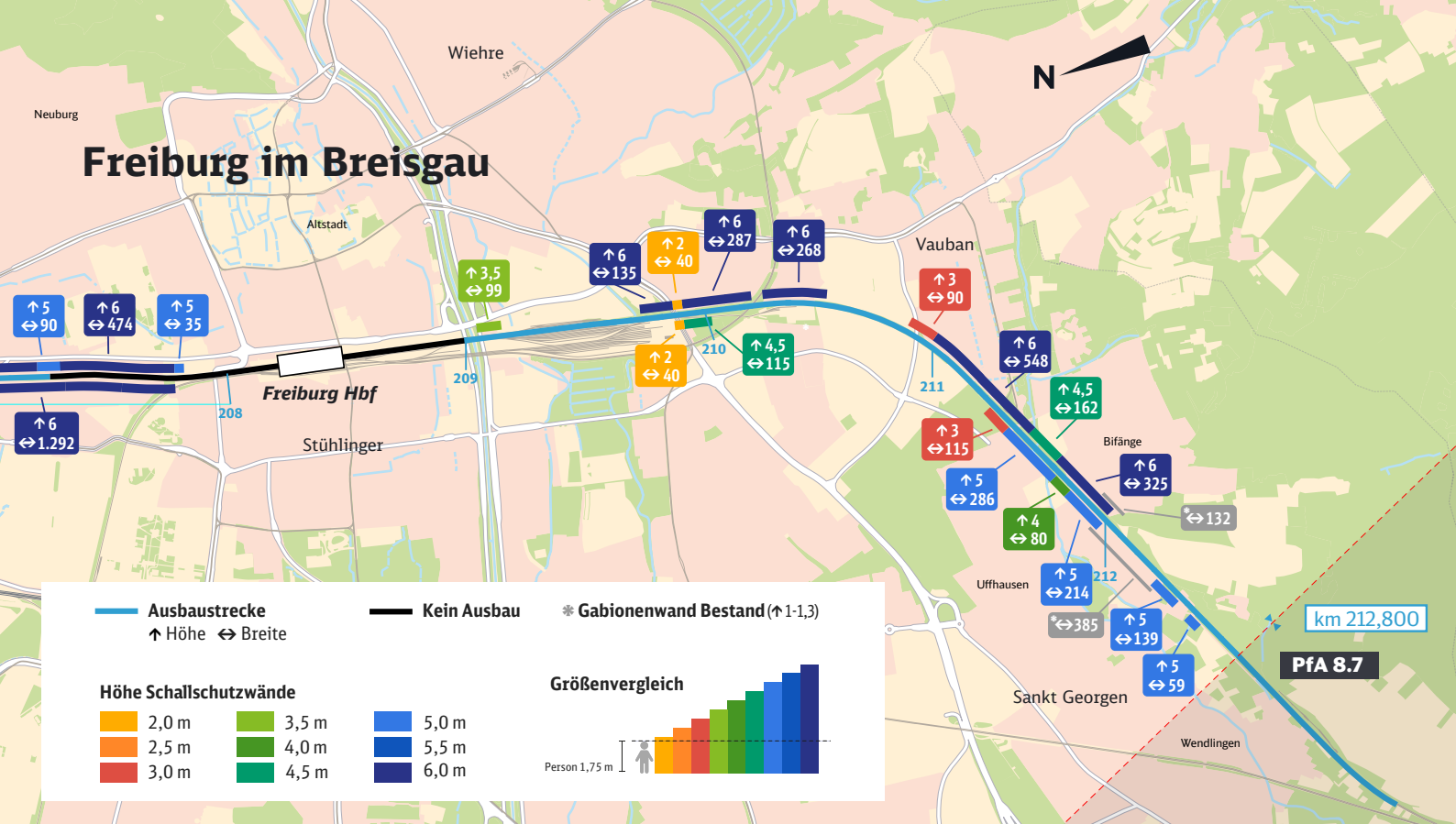
↑ 4
↔ 119

↑ 6
↔ 246

↑ 5
↔ 114

↑ 5
↔ 103

↑ 6
↔ 623



Schallschutz im Streckenabschnitt 8.6

Zwischen Gundelfingen und Freiburg baut die DB rund 11,8 Kilometer neue Schallschutzwände. Die Wände werden zwischen 2 und 6 Meter hoch sein und tragen dazu bei, dass es entlang der Strecke wesentlich leiser wird. Eine gute Integration dieser Schallschutzwände in die Umgebung kann über die Gestaltung der Lärmschutzwände erreicht werden. Die Mitwirkung der Kommunen ist ausdrücklich erwünscht.

Um die Schallschutzwände nicht höher als nötig zu bauen, setzt die Bahn in Freiburg auch andere schallreduzierende Maßnahmen ein. Auf rund 1,5 Kilometern Länge bringt die Bahn beidseits der Schienenstege sogenannte „Schiensentegdämpfer“ ein. Diese Vorrichtungen wirken wie Masse-Feder-Systeme, sie reduzieren Schwingungen und mindern die Lärmabstrahlung. Auf sechs Abschnitten in Freiburg ist zudem eine spezielle schalltechnische Überwachung vorgesehen. Die Abschnitte werden regelmäßig befahren, auf Schallpegelzunahmen geprüft und die Gleise bei Bedarf geschliffen. Bei diesem Verfahren spricht man vom „besonders überwachten Gleis“ (BÜG). Auch haben einige Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz – beispielsweise den Einbau von Schallschutzfenstern.



Beispiele der Gestaltung von Lärmschutzwänden

Lärmschutzwände müssen nicht immer gleich aussehen. In Weil am Rhein, Müllheim und Auggen hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit den beteiligten Kommunen bereits individuelle Designs entwickelt. Hier wurden Schallschutzwände bedruckt oder die Farben und Strukturen der örtlichen Weinberge in die Gestaltung der Lärmschutzwände übernommen. Eine direkte Begrünung von Schallschutzwänden ist aufgrund der Anforderungen zur regelmäßigen Inspektion nicht zulässig. Nur mit ausreichendem Abstand zur Schallschutzwand ist auch eine Gestaltung mit Pflanzen möglich – sofern der Platz im Umfeld der Strecke es erlaubt.



Schmetterling des Jahres 2025:
die Spanische Flagge

Planung mit Rücksicht auf die Natur

Bei der Deutschen Bahn liegt uns viel daran, die Umwelt zu schützen und dem Artensterben entgegenzuwirken. Für mehr Verkehr auf der Schiene muss die Infrastruktur ausgebaut werden. Dabei lassen sich Eingriffe in die Natur nicht immer vermeiden. Ökologische Aspekte fließen frühzeitig in die Planung des Bauvorhabens ein.

In der Vorplanung untersuchen wir, wie sich unser Vorhaben auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Gewässer, Klima, Landschaft und Kulturgüter auswirken könnte. In der Umweltverträglichkeitsstudie beschreiben wir, wie wir diese Auswirkungen vermindern oder vermeiden können. Wo immer wir in die Natur eingreifen müssen, schaffen wir neue Lebensräume.

Neue Lebensräume – auch für die Kleinsten

Einige Tierarten finden an unseren Bahnanlagen ideale Lebensbedingungen vor. Bei Arbeiten an den Bahnanlagen achten wir sorgfältig darauf, die Tiere und Pflanzen nicht zu verletzen. Zu ihrem eigenen Schutz vergrämen wir sie vor Baubeginn oder siedeln sie in ein neues Zuhause um.

Zu Beginn der Planungen haben wir uns vor diesem Hintergrund angeschaut, welche Tiere und Pflanzen zwischen Gundelfingen und Freiburg vorkommen. Hierzu waren von Ende 2022 bis Anfang 2024 Kartierexpert:innen unterwegs. Sie haben viele Tierarten gefunden, die besonders oder streng geschützt sind.

Ein kleiner Auszug gefundener Tierarten

- Sieben Großvogelarten, u. a. der Turmfalke, die Saatkrahe und die Waldohreule.
- Zahlreiche geschützte Vogelarten, u. a. der Grünspecht, der Kuckuck und der Turmfalke.
- Zahlreiche streng geschützte Fledermausarten, wie der Große Abendsegler oder das Große Mausohr.
- Zwei streng geschützte Reptilienarten: Schlingnatter und Mauereidechse.
- Zwei seltene Amphibienarten: Teichfrosch und Bergmolch.
- Fünf geschützte Fischarten und Rundmäuler wie Bachneunauge und Bachforelle.
- Fünf besondere Schmetterlingsarten wie die Spanische Flagge.
- Vier besonders geschützte Libellenarten und neun Arten von Wildbienen, u. a. die Waldhummel.
- Sechs geschützte Heuschreckenarten wie die Italienische Schönschrecke und gefährdete Käferarten wie der Große Goldkäfer.



Bergmolch



Waldohreule

Im Dialog zum Ziel



Die Planungen für den Ausbau der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht befinden sich immer noch in einer frühen Phase, der Vorplanung. Zum Abschluss der Vorplanung stellt die Bahn ihre Ergebnisse der Öffentlichkeit vor. Im Rahmen dieser Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind alle Interessierten eingeladen, Anregungen und Hinweise zur Planung abzugeben. Weiter geht es mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, in der das Projektteam die Details der Planung ausarbeitet.

Erst diese detaillierte Planung bildet die Grundlage für das Genehmigungsverfahren, genannt Planfeststellungsverfahren. Die ersten Genehmigungsverfahren für die Ausbaustrecke beginnen voraussichtlich 2027/2028. Bei diesen eröffnet sich eine weitere Chance zur aktiven Teilhabe. Für einen Monat liegen die Unterlagen öffentlich aus: Betroffene können sich Pläne und Untersuchungen anschauen, Einwendungen erheben sowie Stellungnahmen formulieren. Sind alle Sachverhalte geprüft, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den „Planfeststellungsbeschluss“. Der Bahn liegt damit die Bauerlaubnis vor.

Mit dem Bau der Strecke kann die Bahn allerdings erst starten, wenn die neue Güterstrecke an der Autobahn in Betrieb ist. Zuvor ist der Zugverkehr auf der Rheintalbahn zu hoch, um größere Baumaßnahmen durchzuführen.





karlsruhe-basel.de

Impressum

Herausgeber

DB InfraGO AG
Bahnprojekt Karlsruhe–Basel
Schwarzwaldstraße 82, 76137 Karlsruhe
E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
www.deutschebahn.com

Weitere Informationen unter

www.karlsruhe-basel.de

Fotos

DB AG / mach:idee (S. 6-7 / Visualisierungen)
DB AG / Michael Neuhaus (S. 9 / Schallschutzwand)
Adobe Stock / JuergenL (S. 10 / Schmetterling)
Adobe Stock / ihorhvozdetskiy (S. 11 / Bergmolch)
DB AG / Büro Ecotone (S. 11 / Waldohreule)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Februar 2025



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



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



[youtube.com/
Großprojekt Karlsruhe–Basel](https://youtube.com/GroßprojektKarlsruhe-Basel)