



Planfeststellungsabschnitt 8.7 Freiburg–Ehrenkirchen



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 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. Es kommt zu weniger Störungen auf der Strecke.

Schneller am Ziel

Mit Fertigstellung des Projekts sparen Pendelnde im Regionalverkehr durchschnittlich fünf Minuten pro Weg, Reisende im Fernverkehr sogar bis zu 25 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.

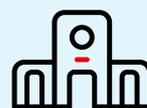
Der Bahnausbau in der Freiburger Bucht ist Teil des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel und damit fest im Bundesverkehrswegeplan verankert. Im Großraum Freiburg entstehen zunächst zwei neue Gleise an der A5 für den Güterverkehr. Sobald diese in Betrieb sind, nutzt der Großteil der Güterzüge die Neubaustrecke. 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 Standard 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.



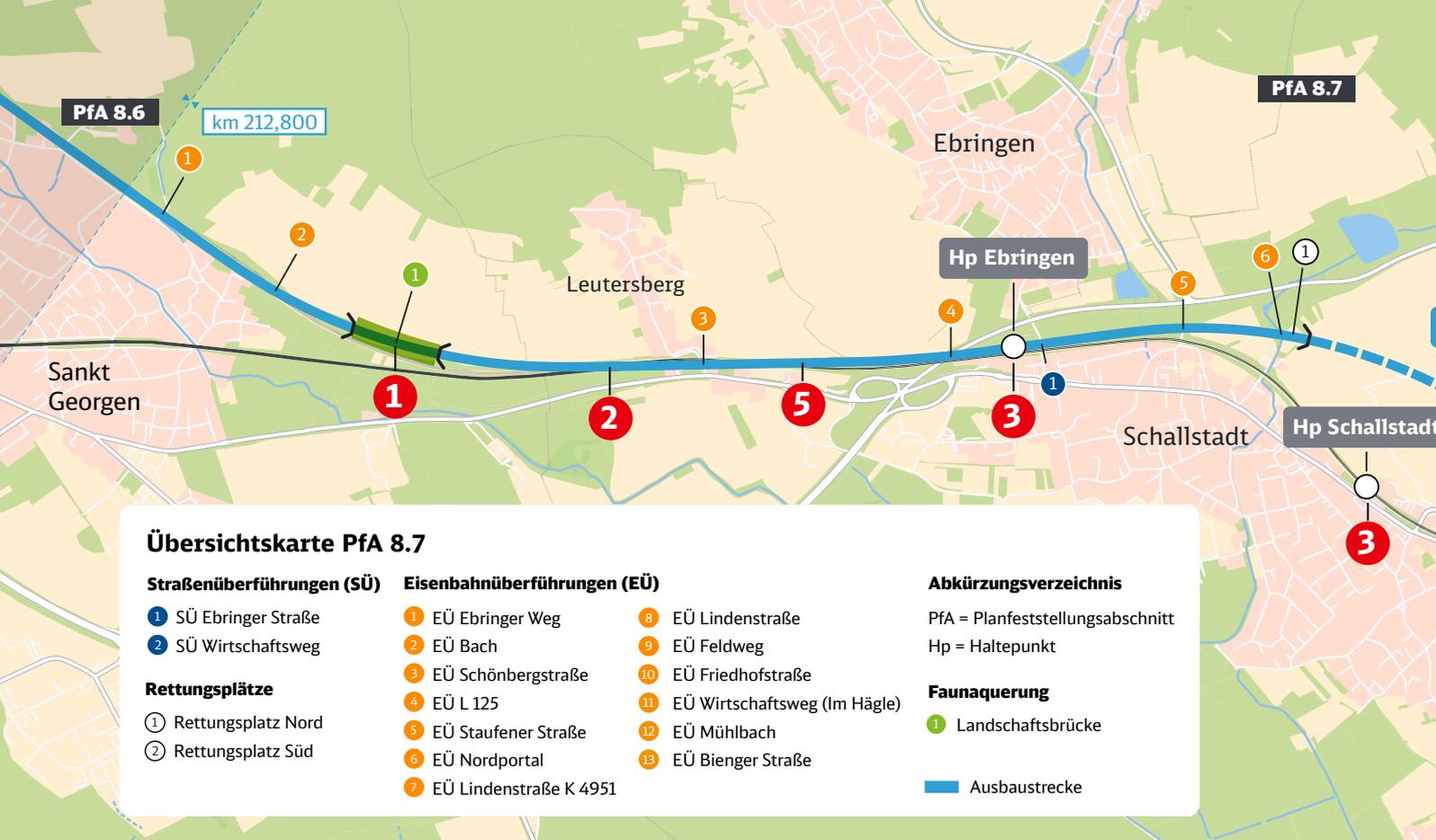
Die Haltepunkte entlang der Ausbaustrecke werden erneuert und barrierefrei ausgebaut. Dadurch erhalten mehr Menschen Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr und der Reisekomfort wird verbessert.



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.



Übersichtskarte PfA 8.7

Straßenüberführungen (SÜ)

- 1 SÜ Ebringer Straße
- 2 SÜ Wirtschaftsweg

Rettungsplätze

- 1 Rettungsplatz Nord
- 2 Rettungsplatz Süd

Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- 1 EÜ Ebringer Weg
- 2 EÜ Bach
- 3 EÜ Schönbergstraße
- 4 EÜ L 125
- 5 EÜ Staufener Straße
- 6 EÜ Nordportal
- 7 EÜ Lindenstraße K 4951
- 8 EÜ Lindenstraße
- 9 EÜ Feldweg
- 10 EÜ Friedhofstraße
- 11 EÜ Wirtschaftsweg (Im Hägle)
- 12 EÜ Mühlbach
- 13 EÜ Bienger Straße

Abkürzungsverzeichnis

PfA = Planfeststellungsabschnitt
Hp = Haltepunkt

Faunaquerung

- 1 Landschaftsbrücke
- Ausbaustrecke

PfA 8.7: Erneuerung einer kurvenreichen Strecke

Zwischen Freiburg-St.Georgen und Offnadingen verläuft die Bahnstrecke in Kurven rund um den Schönberg und den Batzenberg. Stellenweise können die Züge hier heute nur bis zu 110 km/h fahren. Damit die Züge künftig nicht mehr abbremsen müssen, passt die Bahn die Streckenführung in diesen Bereichen an. Das verbessert die Betriebsqualität der Strecke und verkürzt die Fahrtzeiten.

- 1 Bereits am Ortsausgang von St. Georgen rückt die Bahnstrecke von ihrer heutigen Lage ab und rückt stärker in den Hang hinein. Dadurch wird die Bahnkurve abgeflacht und die Züge können schneller fahren. Der Hangeinschnitt wird überschüttet und die Bahn fährt in einem tunnelähnlichen Bauwerk durch den Hang. Der überschüttete Tunnelabschnitt wird Grünbrücke genannt.
- 2 Im Schallstadter Ortsteil Leutersberg wird die Bahnstrecke breiter als heute. In diesem Bereich treffen die zwei Gleise der Freiburger Güterstrecke und der Rheintalbahn aufeinander. Zugleich beginnt hier die Neubaustrecke, die im südlichen Verlauf in den Batzenbergtunnel führt. Für diese Gleisanlagen benötigt die Bahn westlich der Strecke zusätzliche Flächen.

- 3 Die Haltepunkte Ebringen und Norsingen werden erneuert und barrierefrei ausgebaut. Hierfür werden Rampen mit einer Steigung von maximal 6 % errichtet. Gleichzeitig werden die Bahnsteige auf 76 cm angehoben, was ein komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht. Der Haltepunkt Schallstadt bleibt in heutiger Form bestehen.
- 4 Der neue Tunnel durch den Batzenberg umgeht die Kurven und entlastet einen Teil des Ortes vom Fern- und Güterverkehr. Er ist 1,38 km lang und besteht aus zwei eingleisigen Tunnelröhren. Drei Querschläge verbinden die beiden Röhren und dienen im Notfall als Flucht- und Rettungsweg. Der Tunnel wird größtenteils in bergmännischer Bauweise errichtet. Nur die Anfangsabschnitte im Norden und im Süden werden in offener Bauweise hergestellt.
- 5 Zur Einbindung der Tunnelstrecke entsteht auf beiden Seiten des Tunnels ein Kreuzungsbauwerk. In diesem kreuzen sich die Gleise auf unterschiedlichen Höhen, so dass die Züge sich nicht gegenseitig behindern.



Neue Brücken und Straßen

Zahlreiche Straßen, Wege und Gewässer kreuzen heute die Rheintalbahn. Die meisten dieser kreuzenden Bauwerke muss die Deutsche Bahn erneuern. Gründe hierfür sind, dass die Belastbarkeit der Bauwerke den zukünftigen Anforderungen nicht entspricht oder die Abstände zur Bahnanlage zu gering sind.

Die Erneuerung der Brücken bietet auch Chancen: Die Eisenbahnbrücke über die Friedhofstraße in Norsingen wird die Bahn auf Wunsch der Gemeinde deutlich verbreitern. So können sich künftig nicht nur Autos in beiden Fahrtrichtungen begegnen, es entsteht auch Platz für einen Gehweg mit einer Breite von 2,50 Meter. Dadurch dass die neue Brücke nicht mehr als Rundbogen gebaut wird, erhöht sich die Durchfahrtshöhe zudem auf 4,5 Meter.



Der Bahnsteigzugang zum Haltepunkt Norsingen von der Friedhofstraße.



Die Entscheidung für den Batzenbergtunnel

Schon eine erste Machbarkeitsstudie zeigte, dass die kurvige Strecke in Schallstadt nicht mit einfachen Mitteln verbessert werden kann. Gleichzeitig besteht für diesen Abschnitt aufgrund der niedrigen Fahrgeschwindigkeit der größte Verbesserungsbedarf.

In einem Untersuchungsraum von 7 km² ermittelte die Bahn alle in Frage kommenden Varianten. Vier Varianten hat die Bahn genauer untersucht und anhand von rund 30 Kriterien (z. B. Flächenverbrauch, Umwelteingriffe, bauliche Umsetzbarkeit) miteinander verglichen. Aus dem Vergleich ging der Batzenbergtunnel (Variante D) als beste Lösung hervor.

Für den Batzenbergtunnel (Variante D) sprechen:

- der vergleichsweise geringe Flächenverbrauch.
- die geringste Zerschneidungswirkung.
- die wenigsten Eingriffe in Schutzgebiete.
- die geringen Auswirkungen auf bestehende Straßen, Wege und Freileitungen.



Überblick Tunnelanbindung und Bestandsstrecke von Schallstadt.



Mit BIM geplant



Der Abschnitt Teningen–Buggingen wird ausschließlich mit der digitalen Planungsmethode „Building Information Modeling“ (BIM) geplant. Dabei wird das Projekt vorab virtuell am Computer durchgeplant. Von jedem Bauwerk wird ein digitales Modell erstellt. Das erleichtert und verbessert die Planung enorm.

Moderne und barrierefreie Bahnhöfe

Sicheres und selbstbestimmtes Reisen liegen der DB am Herzen. Um eine lückenlose Barrierefreiheit entlang der Rheintalbahn herzustellen und den Komfort für alle Reisenden zu erhöhen, werden die Bahnhöfe Ebringen und Norsingen modernisiert und barrierefrei ausgebaut.

Beide Bahnhöfe stattet die Bahn mit barrierefreien Zugangswegen mit geringer Steigung aus. Für Fahrgäste mit Sehbeeinträchtigungen werden zudem taktile Leitsysteme verbaut. Darüber hinaus werden die Bahnsteige auf eine Breite von drei Metern erweitert und auf eine Höhe von 76 Zentimetern angehoben. Auch erhalten beide Haltepunkte neue Wetterschutzhäuschen.

Haltepunkt Ebringen

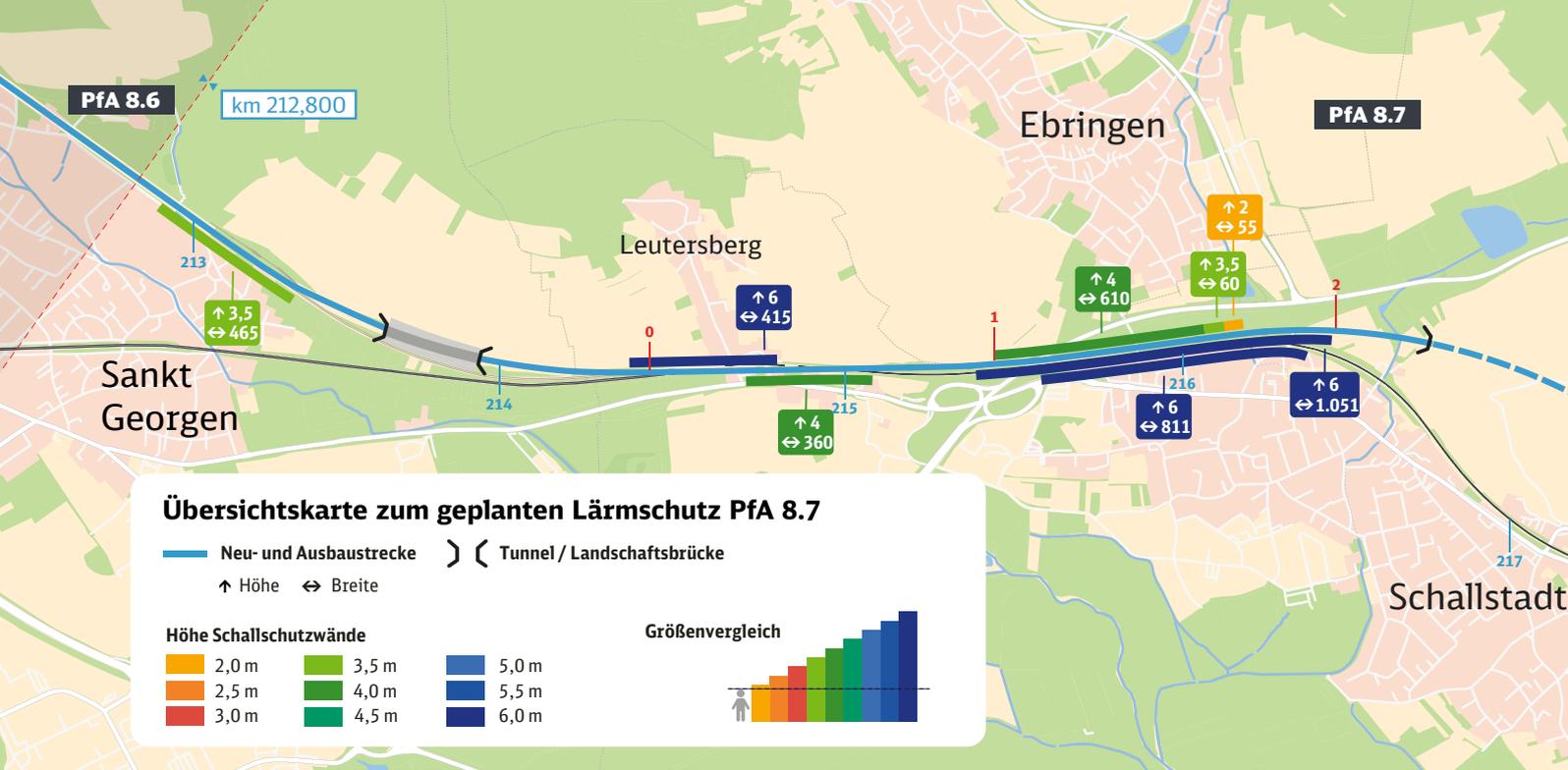
Am Haltepunkt Ebringen müssen die bestehenden Bahnsteige zurückgebaut und anschließend neu errichtet werden. Der Haltepunkt wird anschließend über barrierefreie Rampen an die Brücke Ebringen Straße angebunden. Über zusätzlich angebrachte Treppenanlagen kann der Weg abgekürzt werden. Der nordwestliche Bahnsteig (am Gleis 2) kann zudem über die Straße „Am Schanzbuck“ barrierefrei erreicht werden.

Haltepunkt Norsingen

Am Haltepunkt Norsingen müssen die Bahnsteige zurückgebaut und anschließend neu errichtet werden. Beide Bahnsteige werden durch einen Gehweg barrierefrei an die Friedhofstraße angeschlossen. Kürzer ist der Weg über eine Treppe, die zum Zwischenpodest führt.



Der zukünftige Haltepunkt Ebringen von oben.



Maximale Lärmmentlastung zwischen Freiburg und Ehrenkirchen

Nur eine leise Bahn ist eine umweltfreundliche Verkehrsträgerin. Ein zentrales Ziel der Planungen ist daher, die Lärmsituation entlang der Strecke zu verbessern. Durch den Ausbau der Strecke Karlsruhe-Basel wird es spürbar leiser entlang der Rheintalbahn.

Die erste Verbesserung erzielt die Deutsche Bahn mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke für den Güterverkehr entlang der A5. Rund 50.000 Güterzüge pro Jahr fahren ab 2032 nicht mehr durch die Städte und Gemeinden der Freiburger Bucht. Die zweite Verbesserung folgt durch den anschließenden Ausbau der Bestandsstrecke.

Lärmvorsorge: Wie laut darf es sein?

An Bestandsstrecken gibt es kein Recht auf Schallschutz. Der Bund hat aber ein freiwilliges Programm zur Lärmsanierung ins Leben gerufen. Im Zuge dessen wurden an der Rheintalbahn bereits Schallschutzwände errichtet und Häuser mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Für den Neu- und Ausbau von Strecken gibt es jedoch einen klaren gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz, die „Lärmvorsorge“. Im Bundes-Immissionsschutz-Gesetz ist genau geregelt, wie laut es sein darf. Bei der Entwicklung von Schallschutzmaßnahmen orientieren wir uns an diesen Lärm-Grenzwerten.

Immissionsgrenzwerte im Vergleich

Freiwillige Lärmsanierung an Bestandsstrecken



Gesetzliche Lärmvorsorge an Neu- und Ausbaustrecken



dB(A) Tag
(6 bis 22 Uhr)

dB(A) Nacht
(22 bis 6 Uhr)



Schallschutzmaßnahmen im Streckenabschnitt 8.7

Zwischen St. Georgen und Offnadingen baut die DB rund 6,5 Kilometer neue Schallschutzwände. Auf rund 3 Kilometern Länge kommt zudem das „Besonders überwachte Gleis“ (BÜG) zum Einsatz. Hier werden die Gleise regelmäßig auf eventuelle Schallpegelzunahmen überprüft und im Bedarfsfall geschliffen. Darüber hinaus haben einige Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz – beispielsweise den Einbau von Schallschutzfenstern.

Mitsprache bei der Gestaltung der Lärmschutzwände

Lärmschutzwände müssen nicht immer gleich aussehen. Es gibt Gestaltungsmöglichkeiten, die auch städtebauliche Aspekte berücksichtigen. Die Mitwirkung der Kommunen ist vor diesem Hintergrund ausdrücklich erwünscht z. B. bei der Auswahl von Gestaltungselementen wie Farbe, Struktur und Design. In Weil am Rhein, Müllheim und Auggen hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit den beteiligten Kommunen bereits individuelle Designs entwickelt.



Die Schallschutzwand in Haltingen zieren historische Fotos des Ortes.



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 Freiburg und Offnadingen vorkommen. Hierzu waren von Ende 2022 bis Anfang 2024 Kartierexpert:innen unterwegs. Diese haben viele Tierarten gefunden, die besonders oder streng geschützt sind.



Pirol



Waldohreule



Blauschwarze Holzbiene

Ein kleiner Auszug gefundener Tierarten

- Sechs Großvogelarten, z. B. der Turmfalke, die Saatkrähe und die Waldohreule.
- Zahlreiche Brutvogelarten, u. a. der Pirol und der Steinkauz.
- Zehn streng geschützte Fledermausarten, wie der Große Abendsegler oder das Mausohr.
- Drei geschützte Reptilienarten: Schlingnatter, Mauer- und Zauneidechse.
- Drei seltene Amphibienarten, der Teichfrosch sowie der Faden- und Bergmolch.
- Fünf gefährdete Fischarten und Rundmäuler wie Bachneunauge und Bachforelle.
- Neun besondere Schmetterlingsarten wie die Spanische Flagge.
- Acht geschützte Libellenarten und zwölf Arten von Wildbienen, u. a. die Blauschwarze Holzbiene.
- Acht geschützte Heuschreckenarten wie die Italienische Schönschrecke und acht gefährdete Käferarten.



Zauneidechse

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 Interessierte eingeladen, Anregungen und Hinweise zur Planung zu 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 Teilnahme. 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 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 / Lynn Söder (S. 1)
mach:idee (S. 5-7)
DB AG / Michael Neuhaus (S. 8)
DB AG / Büro Ecotone (S. 10 und 11)
DB AG / Claudia Börsting-Flister (S. 11)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand November 2024



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



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



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



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