



Beraten – Planen – Bauen

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel

Planfeststellungsabschnitt 9.2

Haltingen – Weil am Rhein

Bauen für Europa

Grundlagen der Planung

Der Planfeststellungsabschnitt 9.2

Modernisierte Bahnhöfe

Neue Bauwerke

Umwelt- und Naturschutz

Schallschutz

Bauzeit und -ablauf



Zukünftige Situation südlich des Haltepunktes Haltingen mit neuem Fußgängersteg und Schallschutzwänden

Editorial

Die Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel – auch Rheintalbahn genannt – besitzt eine herausragende Funktion für den nationalen wie internationalen Reise- und Güterverkehr. Aufgrund des stetig wachsenden Schienenverkehrs in der Nord-Süd-Relation sowie der Nahverkehrsentwicklung in den Großräumen Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und Basel ist die Leistungsfähigkeit der Strecke allerdings bereits heute nahezu erschöpft. Der Ausbau dieser Strecke hatte daher bereits sehr früh hohe verkehrspolitische Bedeutung. Mit der durchgängigen Viergleisigkeit wird sie den Anforderungen an einen zukunftsfähigen und modernen Schienenverkehrsweg gerecht.

Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ist in neun Streckenabschnitte unterteilt, die in der Planung und Realisierung unterschiedlich weit fortgeschritten sind. Im nördlichen Bereich zwischen Karlsruhe und Offenburg sind die Abschnitte teilweise bereits fertiggestellt oder es liegt zumindest das Baurecht vor. Auf der circa 45 Kilometer langen Strecke zwischen Rastatt-Süd und Offenburg können die Züge die neuen Gleise bereits mit Tempo 250 befahren. In den südlichen Streckenabschnitten zwischen Offenburg und Basel werden derzeit die Planfeststellungsverfahren vorbereitet bzw. durchgeführt. Im Planfeststellungsabschnitt 9.1 wurde bereits mit dem Bau des längsten Bauwerks der Neubaustrecke – dem Katzenbergtunnel – begonnen.

Im Bereich zwischen Haltingen und Weil am Rhein ist die Streckenführung aufgrund der beiden zusätzlichen eingleisigen Nahverkehrsgleise komplex. Im Planfeststellungsantrag ist eine zweigleisige Strecke für den Fernverkehr auf der Ostseite vorgesehen, die zwei Gleise auf der Westseite werden vorwiegend vom Güterverkehr genutzt. Die Nahverkehrsgleise werden zur Bedienung des Haltepunktes Haltingen und des Bahnhofs Weil am Rhein jeweils auf die Außenseite ausgefädelt. Nördlich von Haltingen sowie südlich von Weil am Rhein wird der Nahverkehr auf der bestehenden Rheintalbahn weitergeführt. Insgesamt sind für diese Linienführung zwei Überwerfungsbauwerke vorgesehen. Zusätzlich mussten die Planer die Anbindung an die Kandertalbahn sowie der Gleise zum Bahnhof Basel Badischer Bahnhof berücksichtigen. Die geplanten Maßnahmen werden überwiegend auf Bahngelände realisiert.

Die vorliegende Planung wird den vielfältigen Anforderungen am besten gerecht: Sie berücksichtigt neben der betrieblichen Leistungsfähigkeit der Strecke vor allem Aspekte des Schall- und Erschütterungsschutzes.



Zulauf zu den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen



Linienführung der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel

Bauen für Europa – die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel

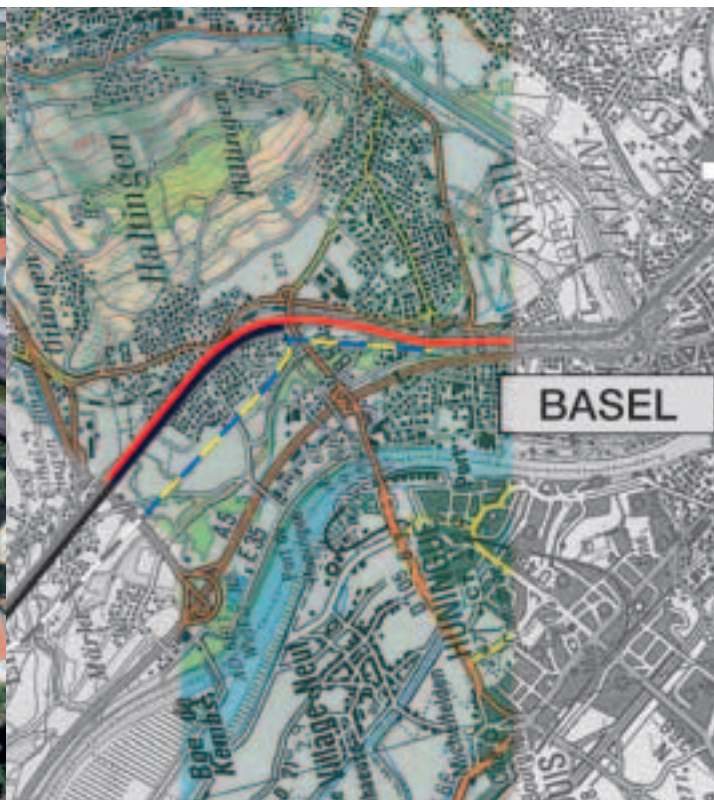
Mehr als 250 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs befahren täglich die Mitte des 19. Jahrhunderts gebaute Strecke Karlsruhe – Basel, die zu den wichtigsten Nord-Süd-Magistralen im Netz der Deutschen Bahn AG zählt. Sie verbindet die Ballungsräume des Rheingebietes und findet zudem ihre Bedeutung in der Fortsetzung nach Süden in den Schweizer Raum und weiter in die Industriegebiete Norditaliens. Der Stellenwert der Strecke als nördlicher Zulauf zu den bereits im Bau befindlichen Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in der Schweiz wird in den kommenden Jahren zunehmen. Verkehrsprognosen sagen voraus, dass sich der Schienenverkehr mit der Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels (voraussichtlich 2007/8) und des Gotthard-Basistunnels (voraussichtlich 2015/16) im Vergleich zu heute erheblich steigern wird. Deshalb verfolgt die Bahn mit dem Ausbau der Rheintalbahn drei zentrale Ziele:

1. Die Erhöhung der Streckenkapazität, um den prognostizierten Mehrverkehr auf der Rheintalbahn aufnehmen zu können.
2. Die Entmischung der Verkehre, d. h. die Trennung der schnellen Züge des Fernverkehrs von den langsameren Zügen des Nah- und Güterverkehrs. Dadurch entfallen gegenseitige Beeinträchtigungen im Betrieb in Folge unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeiten von Zügen.
3. Die qualitative Verbesserung für die Reisenden, d. h. deutlich kürzere Reisezeiten durch Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit für den Reisefernverkehr auf 250 Stundenkilometer.

Um der prognostizierten Verkehrsentwicklung quantitativ wie qualitativ Rechnung zu tragen, sehen die Planungen einen durchgängig viergleisigen Ausbau der Strecke vor. Dabei sind die beiden vorhandenen Gleise der Rheintalbahn vornehmlich dem Nah- und Güterverkehr vorbehalten, der Personenfernverkehr und – soweit konfliktfrei möglich – Teile des Güterverkehrs werden auf den neuen Gleisen geführt. So benötigen Reisende künftig für die Fahrt zwischen Karlsruhe und Basel nur noch 70 Minuten und damit knapp eine halbe Stunde weniger als heute. Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel wird jedoch nicht nur den Zielen und Anforderungen des Fern- und Güterverkehrs gerecht, sondern ermöglicht zugleich die Weiterentwicklung der Nahverkehrskonzeptionen und damit die infrastrukturelle Anbindung der Region an die Ballungszentren.



Zukünftige Situation im Bereich „Festhallenbrücke“ bzw. „Märktweg“ in Haltingen



Streckenkarte zwischen Haltingen und Weil am Rhein

Grundlage der Planungen

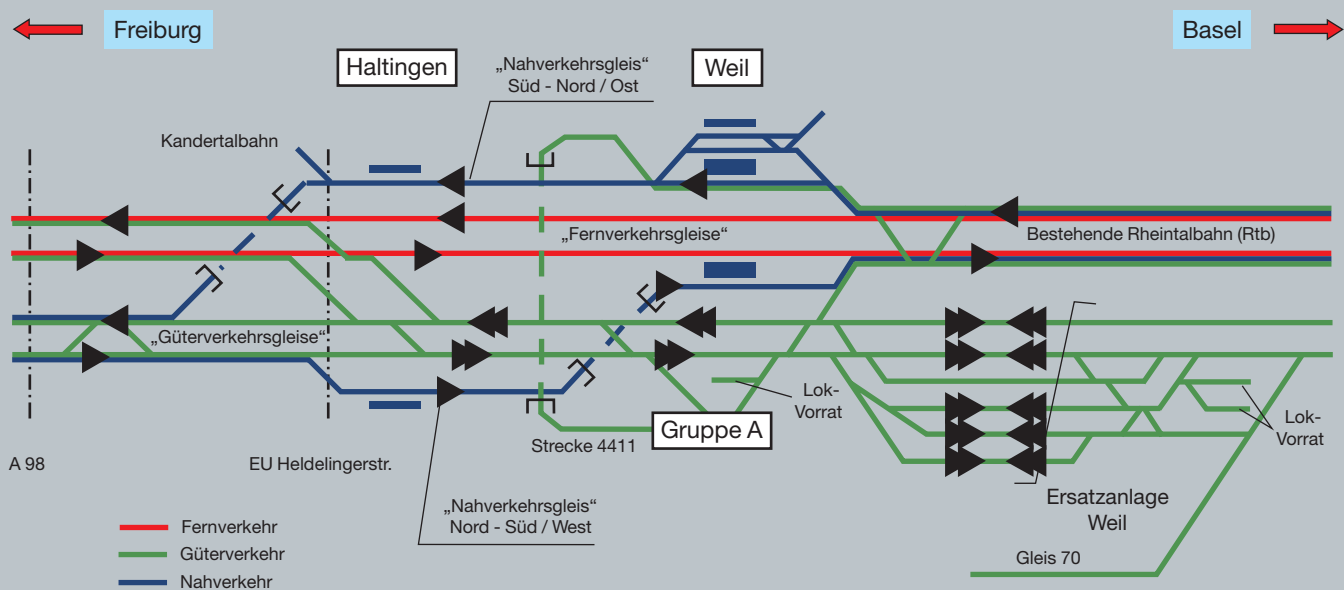
Mit der Planfeststellung werden bestehende Rechtsverhältnisse, die durch das Bauvorhaben beeinflusst werden, neu geregelt. Die zuständige Behörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA); durch sie wird auch der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Das Regierungspräsidium Freiburg führt das Anhörungsverfahren durch. Die Grundlage für die Planungen sind der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und der Bedarfsplan zum Bundes-schiene-nwege-Ausbaugesetz (BSchwAG). Um den künftigen Verkehrsentwicklungen, den steigenden Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur und einer umweltfreundlichen Gestaltung der Verkehrsabläufe Rechnung zu tragen, liegen den Planungen die Zugzahlen des BVWP 2003 mit einem Prognosezeitraum für das Jahr 2015 zugrunde. Diese wurden bei der Dimensionierung des Schall- und Erschütterungsschutzes sowie bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit und der Flora-Fauna-Habitat-/Vogelschutzverträglichkeit berücksichtigt. Das Regierungspräsidium Freiburg hat ein Raumordnungsverfahren zur Abstimmung der Planung mit den Zielen und Anforderungen der Raumordnung und Landesentwicklungsplanung durchgeführt.

Für den Großteil der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel hat sich die Parallelführung der beiden neuen Gleise mit der Rheintalbahn als sinnvollste Lösung erwiesen. Die insgesamt neun Streckenabschnitte wurden aufgrund ihrer Länge, der Vielzahl der Betroffenen und der unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse weiter in Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Diese Vorgehens-

weise berücksichtigt Grenzen zwischen Gebietskörperschaften ebenso wie bauliche beziehungsweise bautechnische Besonderheiten. Der Streckenabschnitt 9 ist daher in die vier Planfeststellungsabschnitte Buggingen – Auggen (9.0), Schliengen – Eimeldingen (9.1), Haltingen – Weil am Rhein (9.2) und Basel (9.3) unterteilt. Im Vorfeld hat die Bahn verschiedene Varianten, die seitens der Stadt Weil am Rhein oder von Dritten vorgeschlagen wurden, untersucht. Dabei wurden vor allem wirtschaftliche und landespflegerische Aspekte bewertet. Die dargelegten Einwände sind – soweit möglich – in den weiteren Planungsprozess eingeflossen.

Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens

- ▼ **DB AG (Vorhabenträgerin) erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag**
- ▼ **Antrag wird beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht**
(= Beginn des Verfahrens)
- ▼ **Anhörungsverfahren durch die zuständige Behörde**
(Regierungspräsidium oder Bezirksregierung)
 - Öffentliche Auslegung der Unterlagen für einen Monat
 - Ggf. schriftliche Einwendungen betroffener Bürger (bis zu zwei Wochen nach Auslegung)
 - Stellungnahme von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange
 - Stellungnahme der DB AG
 - Anhörungstermin mit Einwendern, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, DB AG
 - Abschlussbericht der Anhörsungsbehörde
- ▼ **Eisenbahn-Bundesamt prüft alle Sachverhalte**
- Eisenbahn-Bundesamt erlässt Planfeststellungsbeschluss**
(Zustellung und Offenlage der Unterlagen bei der Anhörsungsbehörde)



Systematische Darstellung der Linienführung im Bereich Haltingen - Weil am Rhein

Der Planfeststellungsabschnitt von Haltingen bis zur Staatsgrenze

Der Planfeststellungsabschnitt 9.2 beginnt im Norden an der Gemarkungsgrenze zwischen Eimeldingen und Haltingen und endet im Süden an der Staatsgrenze zwischen Deutschland und der Schweiz. Von den Planungen sind fast ausschließlich Flächen der Stadt Weil am Rhein betroffen; nur ein geringer Anteil befindet sich nördlich innerhalb der Gemeinde Eimeldingen.

Auf der Ostseite sind zwei neue Fernverkehrsgleise vorgesehen, die im Norden an die Neubaustrecke aus dem Planfeststellungsabschnitt 9.1 anbinden und im Süden in die bestehende Rheintalbahn übergehen. Die westliche zweigleisige Strecke bzw. die Güterverkehrsgleise binden im Norden an die bestehende Rheintalbahn an und werden im Süden an die Gleise 1 und 2 des Bahnhofs Basel Badischer Bahnhof angeschlossen. Für den Haltepunkt Haltingen bzw. für den Bahnhof Weil am Rhein sind außerdem zwei Nahverkehrsgleise vorgesehen.

Bereich Haltingen Nord

Die neuen Fernverkehrsgleise verlaufen parallel zur Rheintalbahn. Im Bereich der jetzigen Straßenüberführung „Festhallenbrücke“ schwenken die Gleise geringfügig nach Westen. Dadurch werden die Eingriffe in Höhe „Eimeldinger Weg“ minimiert und die erforderliche Fläche für das Nahverkehrsgleis in Richtung Karlsruhe sichergestellt. Zudem ermöglicht diese Linienführung den Anschluss der Kandertalbahn an das Nahverkehrsgleis ohne größere Eingriffe in deren Anlagen.

Die Güterverkehrsgleise beginnen im Norden auf der bestehenden Rheintalbahn. Bereits nach circa 150 Metern verschwenken sie nach Westen, damit das Nahverkehrsgleis in Richtung Karlsruhe genügend Raum hat, um zwischen den Fern- und Güterverkehrsgleisen einzufädeln. Dazu muss das außen liegende Nahverkehrsgleis vorher unter den Fernverkehrsgleisen im Kreuzungsbauwerk Haltingen Nord durchgeführt werden. Um die Länge dieses Bauwerks zu minimieren, werden die Güterverkehrsgleise mit 5,5 Promille Längsneigung abgesenkt und nach der Einfädelung des Nahverkehrsgleises mit der gleichen Neigung wieder angehoben. Auf der Eisenbahnüberführung „Heldelinger Straße“ erreichen alle Gleise wieder die gleiche Höhenlage.

Aus betrieblichen Gründen sind zwei Überleitverbindungen für den Nahverkehr sowie zwei Überleitverbindungen zwischen den Güter- und Fernverkehrsgleisen vorgesehen. Über letztere wird ein Teil des Güterverkehrs via Katzenbergtunnel abgewickelt.



Geplante Maßnahmen im Bereich „Leopoldshöhe“

Bereich Haltinger Bogen bis Weil am Rhein

Die Fernverkehrsgleise führen nach der Überquerung der „Heldelinger Straße“ in einem abgeflachten Bogen nahezu horizontal bis zur Kreuzung mit der Strecke 4411 (Bahnhof Weil am Rhein – Bahnhof Basel Badischer Bahnhof). Im Anschluss fällt die Gradienten mit circa 6 Promille ab, so dass die Gleise im Bereich der Straßenüberführung der B 532 wieder auf Höhe der vorhandenen Gleisanlagen verlaufen. Im Nordkopf des Bahnhofs Weil am Rhein münden sie in die Bahnhofsgleise 004 und 005.

Die Güterverkehrsgleise folgen nach Überquerung der „Heldelinger Straße“ den Fernverkehrsgleisen in einem Abstand von 8,10 Meter und überqueren die Strecke 4411 in gleicher Höhenlage. Danach rücken sie in westlicher Richtung ab, um die Unterquerung des Nahverkehrsgleises in Richtung Basel zu ermöglichen. Im Bereich der Straßenüberführung B 532 befindet sich eine Überleitverbindung mit nördlichem Anschluss an die Gruppe A des Rangierbahnhofs. Im weiteren Streckenverlauf in Richtung Süden werden die Güterverkehrsgleise auf der vorhandenen Lage der Gleise 51 und 52 in den Bahnhof Weil am Rhein geführt. Kurz danach mündet das Gleis N 10 (Bahnhof Basel Badischer Bahnhof, Gruppe A) in das westliche Gütergleis ein. Mit zwei Überleitverbindungen kann dieser südliche Anschluss der Gruppe A von allen Gleisen erreicht werden.

Das Nahverkehrsgleis in Richtung Karlsruhe wird aus dem östlichen Fernverkehrsgleis abgezweigt und verläuft in Lage des heutigen Gleises 3 in Richtung Norden. Im Bereich des Bahnhofs Weil am Rhein zweigen die Bahnhofsgleise 1 und 2 auf der Ostseite ab und münden da-

nach wieder in das Nahverkehrsgleis ein. Dieses bedient im Anschluss den Haltepunkt Haltingen.

Das Nahverkehrsgleis in Richtung Basel zweigt auf der Eisenbahnüberführung „Heldelinger Straße“ aus dem westlichen Güterverkehrsgleis ab und verläuft parallel zu diesem bis zur Kreuzung mit der Strecke 4411. Nach Querung dieser Strecke wird es mit einem Gefälle von 40 Promille im Überwerfungsbauwerk „Haltingen Süd“ unter den Güterverkehrsgleisen durchgeführt und anschließend wieder auf die gleiche Höhe gebracht. Über die Bahnhofsgleise 037 und 007 erreicht es den Bahnhof Weil am Rhein und bedient den bestehenden Bahnsteig 3. Über eine Weichenverbindung bindet das Nahverkehrsgleis schließlich an die Rheintalbahn an.

Bereich Weil am Rhein bis zur Staatsgrenze

Südlich von Weil am Rhein werden Fernverkehr und Nahverkehr auf den bestehenden Gleisen der Rheintalbahn abgewickelt. Die Güterverkehrsgleise werden gebündelt bis nach Basel geführt. Da durch die geänderte Nutzung der Gleise die Grenzbehandlung von Güterzügen im Bahnhof Weil am Rhein sowie im Rangierbahnhof Basel Badischer Bahnhof, Gruppe A, nicht mehr ausreichend gewährleistet ist, ist der Bau einer neuen Anlage erforderlich. Diese ist teils auf deutschem, teils auf schweizer Hoheitsgebiet geplant, so dass beide Teile einer getrennten Genehmigung bedürfen. Die neue Anlage umfasst sechs Gleise mit 750 Metern Nutzlänge sowie ein nördliches und zwei südliche Lok-Vorratsgleise.

Die Anlage wird sowohl im Norden als auch im Süden an die Güterverkehrsgleise angebunden.



Heutiger Blick in Richtung Eisenbahnüberführung „Heldelinger Straße“ ...



... und künftige Situation (Westseite)

Moderner Haltepunkt in Haltingen

Im Zuge der Streckenerweiterung wird der Haltepunkt Haltingen modernisiert. Die bestehenden Bahnsteige sowie die Rad- und Fußgängerunterführung werden durch Außenbahnsteige entlang der beiden neuen Nahverkehrsgleise ersetzt. Sie weisen eine einheitliche Nutzlänge von 210 Metern bei einer Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante aus.

Der Zugang zum Bahnsteig Ost ist künftig ebenerdig von der „Burgunder Straße“ sowie zusätzlich von der „Heldelinger Straße“ über eine Treppe möglich. Der Bahnsteig West ist über eine Treppe sowie eine Rampe zu erreichen, die beide in der „Güterstraße“ beginnen. Von Süden her ist der Bahnsteig über einen Gehweg erschlossen, der mit dem geplanten Fußgängersteg über die Gleisanlagen verbunden ist.

Als Ersatz für die bestehende Bahnsteigunterführung wird ein neuer Rad- und Fußweg innerhalb der neuen Eisenbahnüberführung über die „Heldelinger Straße“ hergestellt. Die Haltepunkte werden mit dem derzeit üblichen Standard – wie beispielsweise Fahrgastunterständen mit Sitzgelegenheiten, Lautsprecheranlagen, Beleuchtung und Anzeigetafeln – ausgestattet.

Für die bisherigen Fahrradstellplätze auf der Ostseite ist auf der Fläche zwischen „Güterstraße“, „Heldelinger Straße“, Bahndamm und Bahnsteigzugang eine neue überdachte Anlage vorgesehen.

Das Empfangsgebäude des Haltepunktes Haltingen wird zurückgebaut, ebenso werden im Rahmen der Modernisierung Lagerhallen zwischen Güterstraße und Gleisanlage sowie Betriebs- und Werkstattgebäude auf dem Areal des Betriebswerks abgebrochen.

Bahnhof Weil am Rhein

Im Bahnhof Weil am Rhein wird lediglich eine Kante des Bahnsteigs an Gleis 3 erneuert, alle anderen Anlagen der Bahn bleiben von den Maßnahmen der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel unberührt.



Zukünftiger Blick zum Bahnsteigzugang am Haltepunkt Haltingen (Westseite)



Heutige und geplante Situation im Bereich „Heldelinger Straße“

Neue Bauwerke

Überwerfungsbauwerk Haltingen Nord

Mit dem Überwerfungsbauwerk Haltingen Nord wird das in Richtung Karlsruhe verlaufende Nahverkehrsgleis unter den Gleisen des Fernverkehrs von der West- auf die Ostseite hindurch geführt. Je nach Höhenlage wird es als Trog oder Rahmenbauwerk ausgebildet; in der Verlängerung schließen Stützwände an. Das Bauwerk hat eine Gesamtlänge von 546 Meter bei einer lichten Weite und Höhe von jeweils rund sechs Meter.

Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd

Das neue Bauwerk führt das Gleis des Nahverkehrs in Richtung Basel unter den Güterverkehrsgleisen hindurch. Auch dieses Überwerfungsbauwerk wird je nach Höhenlage als Trog oder Rahmenbauwerk gebaut und erhält in der Verlängerung Stützwände. Lichte Weite und Höhe sind mit rund sechs Meter bemessen.

Straßenüberführung Festhallenbrücke

Nach Abstimmung mit der Stadt Weil am Rhein kann die Straßenüberführung „Festhallenbrücke“ entfallen. Als Ersatz steht für den Straßenverkehr künftig die von der Stadt ca. 200 Meter weiter nördlich vorgesehene „Nordwestumfahrung“ zur Verfügung. Für diese Umgehung läuft ein eigenes Planfeststellungsverfahren.

Eisenbahnüberführung Heldelinger Straße/ Straßenüberführung Kanderstraße

Die bestehende Eisenbahnüberführung und die Überführung der „Kanderstraße“ über die „Heldelinger Straße“ werden durch zwei neue Bauwerke ersetzt. Mit diesen werden von Osten die „Kanderstraße“, ein Ausziehgleis der Kandertalbahn, das Nahverkehrsgleis in Richtung Karlsruhe, die Fern- und Güterverkehrsgleise sowie das Gleis des Nahverkehrs in Richtung Basel über die „Heldelinger Straße“ geführt.

Eisenbahnüberführung über Strecke 4411

Die stählernen Fachwerkbrücken der Rheintalbahn über die Bahnstrecke 4411 werden durch ein neues Rahmenbauwerk ersetzt.

Fußgängersteg Haltingen

Als Ersatz für die Unterführung des Gehwegs parallel zur Bahnstrecke 4411 wird ein neuer Fußgängersteg errichtet. Die Stahlkonstruktion wird zweifeldrig mit einer Mittelstütze gebaut. Der Fußgängersteg ist von beiden Seiten über Treppen mit gesonderten Kinderwagenspuren zu erreichen.



Pflanzung von Obstbaumreihen ...



... als Ausgleich und Ersatz für Eingriffe in den Naturhaushalt

Umwelt- und Naturschutz: Auflage und Anliegen zugleich

Große Bauprojekte bedürfen einer langfristigen und sorgsamten Planung. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den Schutz und Erhalt von Natur und Umwelt. Dabei bildet die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eine wichtige Grundlage der vorbereitenden Planungen. Sie beschreibt die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Gewässer, Boden, Klima, Luft sowie Landschaft und Siedlungen. Diese Umweltverträglichkeitsstudie wird von unabhängigen Gutachtern erstellt und bildet die Grundlage für den so genannten Landschaftspflegerischen Begleitplan, der die Eingriffe in die Natur durch die Baumaßnahmen erfasst und in ihrer Wirkung beurteilt. Hierbei werden durch die Deutsche Bahn Konzepte erarbeitet und mit den zuständigen Landesbehörden so abgestimmt, dass Natur und Landschaft weitgehend geschützt und die unvermeidlichen Eingriffe durch Maßnahmen mit möglichst gleichwertigen ökologischen Funktionen kompensiert werden können.

Zur Kompensation dieser Eingriffe sind im Rahmen der landespflegerischen Begleitplanung Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf rund sechs Hektar vorgesehen.

Diese wurden in Zusammenarbeit mit der Stadt Weil am Rhein, dem Umweltschutzamt der Stadt Lörrach und den Naturschutzbeauftragten erarbeitet.

Als Kompensationsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Entsiegelung und Rekultivierung von Wirtschaftswegen sowie des „Eimeldinger Weges“; Pflanzung von Gehölzen und Einsaat von Landschaftsrassen
- Rückbau von Gleisanlagen, Bahnsteigen und sonstigen Gebäuden; Umwandlung in artenreiche Ruderalflächen (brachliegende Flächen, die der natürlichen Besiedlung von Pionierpflanzen überlassen werden)
- Entsiegelung und Rekultivierung von Gebäudeflächen (Lagergebäuden und anderer Einrichtungen), Pflanzung von Hochstämmen und Gehölzen
- Renaturierung des Krebsbaches
- Extensivierung von Grünland und Anlage eines Gehölzstreifens sowie von Obstbaumreihen und Einzelbäumen in Altrheinmatten (nördlich von Märkt)

Aufgrund der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes ausgeglichen.



Schallschutzfenster (oben)
Zukünftig kontrolliert der Schienenmess- und -schleifzug eine Strecke von rund 20 Kilometern (unten)

Geplante Schallschutzwände im Bereich „Heldelingerstraße“ (oben) und im Bereich „Gleichenstraße/Märktweg“ (unten)

Verbesserter Schallschutz

Trotz der Erweiterung der Strecke auf sechs Gleise und der prognostizierten Zunahme des Verkehrs wird sich die Schallsituation in weiten Teilen verbessern. Grund dafür sind die vorgesehenen baulichen Maßnahmen zum Schallschutz, die den Lärm deutlich reduzieren. Diese Maßnahmen sind vom Gesetzgeber vorgeschrieben: Er legt fest, dass „beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Eisenbahnen durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“ Hier kommt die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) zur Anwendung, die die zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten erlaubten Schallimmissionswerte verbindlich festlegt.

In Bereichen, in denen der Schall diese Grenzwerte überschreitet, sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Aktiv nennt man Maßnahmen, die direkt an der Schallquelle wirken. Beispiele hierfür sind Schallschutzwände oder das Verfahren des „Besonders überwachten Gleises“, bei dem durch eine besondere Pflege eine Reduzierung von 3 dB(A) erzielt wird. Passive Maßnahmen sind dagegen schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden wie zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern. In einem Schallgutachten werden die Schallimmissionswerte und die Veränderung durch die Baumaßnahme errechnet. Anhand dieses Gutachtens wird entschieden, ob und welche Arten von Maßnahmen ergriffen werden.

Im Planfeststellungsabschnitt 9.2 kommt das „Besonders überwachte Gleis“ auf einer Gesamtlänge von 20.130 Metern auf den durchgehenden Gleisen von Güter- und Fernverkehr zum Einsatz. Insgesamt werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 10.370 Metern gebaut. In Haltingen sind Schallschutzwände mit einer Höhe zwischen 4 und 5 Metern vorgesehen. In Weil am Rhein, Friedlingen und Otterbach variieren die Höhen zwischen 1,5 und 5 Meter.

In allen Ortsteilen werden dort, wo Grenzwerte überschritten werden, zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen; in Binzen kommen diese im Bereich des Gewerbegebiets „Dreiländereck“ ausschließlich zum Einsatz.

Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV		
Anlagen und Gebiete	Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
	Tag	Nacht
<ul style="list-style-type: none"> ▣ Krankenhäuser ▣ Schulen ▣ Kurheime ▣ Altenheime 	57	47
<ul style="list-style-type: none"> ▣ Reine Wohngebiete ▣ Allgemeine Wohngebiete ▣ Kleinsiedlungsgebiete 	59	49
<ul style="list-style-type: none"> ▣ Kerngebiete ▣ Dorfgebiete ▣ Mischgebiete 	64	54
<ul style="list-style-type: none"> ▣ Gewerbegebiete 	69	59



Optimale Planung und Logistik reduzieren die Beeinträchtigungen während der einzelnen Bauphasen erheblich

Die Bahn kommt – auch während der Bauzeit

Während der Arbeiten an der Trasse darf der Betrieb der Rheintalbahn möglichst nicht behindert werden. Der Verkehr auf den Gleisen von Nah-, Fern- und Güterverkehr muss ebenso sichergestellt werden wie die Ein- und Ausfahrmöglichkeiten in den Bahnhof Basel Badischer Bahnhof sowie die betriebliche und zolltechnische Abwicklung grenzüberschreitender Güterzüge. Um diese Vorgaben erfüllen zu können, ist eine Vielzahl von Bauphasen und einzelnen Bauschritten notwendig. Diese werden im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.

Die Flächen der Baustelleneinrichtung sind so geplant, dass die Wege möglichst kurz und dadurch die Auswirkungen minimiert sind. Die Zufahrt zu den einzelnen Baustellen kann weitestgehend über das vorhandene Verkehrswegenetz erfolgen – Behinderungen des öffentlichen und privaten Verkehrs werden auf ein Mindestmaß reduziert. Für die Errichtung der Bauwerke im Bereich der „Heldelinger Straße“ sind während der Bauzeit Umleitungen geplant. Für Fußgänger und Radfahrer ist in diesem Bereich während der gesamten Bauzeit eine Durchgangsmöglichkeit vorgesehen. Nach dem Rückbau der „Festhallenbrücke“ wird der „Eimeldinger Weg“ bis zur Fertigstellung der Nordwestumfahrung provisorisch an die vorhandenen Wirtschaftswege angeschlossen.

Die bestehenden Haltepunkte und Bahnhöfe im Planfeststellungsabschnitt 9.2 können während der Bauzeit für den öffentlichen Personennahverkehr weiter genutzt werden.

Trotz der getroffenen Vorkehrungen lassen sich Auswirkungen durch die Baumaßnahmen nicht vollständig ausschließen. Die Deutsche Bahn AG bittet Anwohner und Reisende schon im Vorfeld um Verständnis.

Die Baumaßnahmen sollen unmittelbar nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses beginnen; Voraussetzung hierfür ist die bedarfsgerechte Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch den Bund. Die Gesamtbauzeit wird voraussichtlich vier Jahre betragen.

Impressum

Herausgeber:

DB ProjektBau GmbH
Niederlassung Südwest
Projektzentrum Karlsruhe
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
Tel. 0721 938 6118

E-Mail: dbprojektbau-suedwest@bahn.de
www.db.de

Konzeption und Gestaltung:

DB ProjektBau GmbH/Kommunikation

PRpetuum GmbH, Frankfurt am Main

Marketingservice/Koordination (KDK)
Frankfurt am Main

Fotos:

DB ProjektBau GmbH

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: April 2006