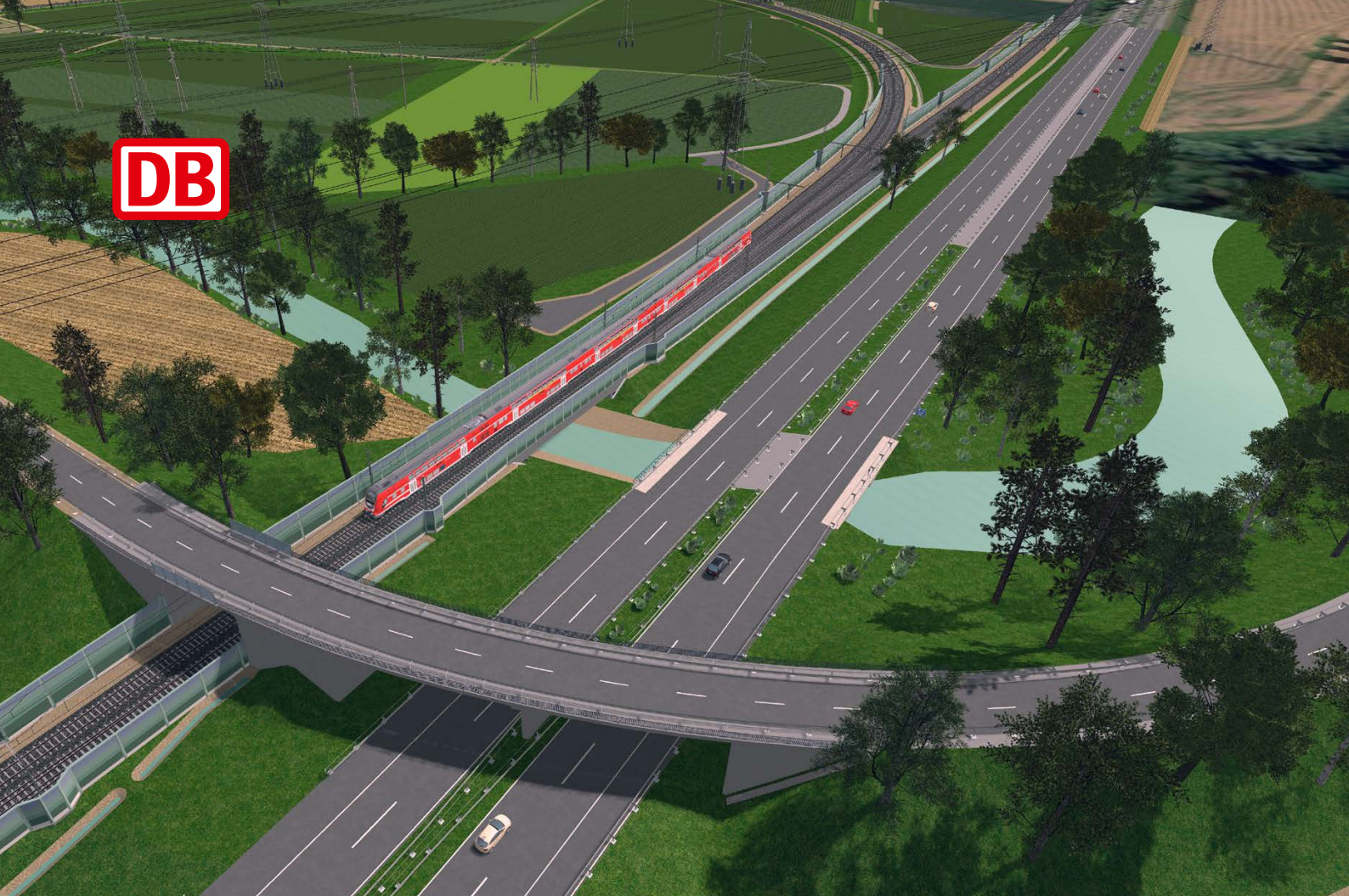




Planfeststellungsabschnitt 8.0 Kenzingen–Riegel/Malterdingen

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel



Kofinanziert von der
Europäischen Union



Europa verbinden

Die Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel ist eine der ältesten Eisenbahnverbindungen Europas. Seit dem 19. Jahrhundert verbindet sie die Ballungsräume des Rheingebietes mit dem europäischen Seehafen in Rotterdam. In Richtung Süden stellt sie die Verbindung mit dem Schweizer Raum und den Industrieregionen Norditaliens her.

Rund 300 Züge des Fern-, Nah- und Güterverkehrs nutzen täglich die Gleise der als Rheintalbahn bekannten Strecke. Mit Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) durch den Löttschberg, das Gotthard-Massiv und den Monte Ceneri in der Schweiz wird eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs auf der Rheintalbahn erwartet.

Das Problem: Schon heute hat die Rheintalbahn die Grenzen ihrer Kapazitäten erreicht. Für die Zukunft muss sie viergleisig ausgebaut werden.

Mit dem Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe-Basel verfolgt die Deutsche Bahn drei Ziele:



Platz für mehr Züge

Zwei zusätzliche Gleise entlasten die Rheintalbahn. Künftig können deutlich mehr Züge auf der Strecke Karlsruhe-Basel fahren. Davon profitiert der Nahverkehr genauso wie die Umwelt.



Pünktlich im Takt

Staufrei auf der Schiene: Schnelle und langsame Züge fahren künftig auf getrennten Gleisen. Dadurch kommt es zu deutlich weniger Störungen auf der Strecke.



Schneller ans Ziel

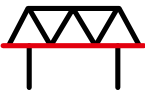
Die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit auf 250 Kilometer pro Stunde verkürzt die Reisezeiten deutlich. Die Fahrt von Karlsruhe nach Basel dauert dann nur noch 70 Minuten.



Rund
200 km
Strecke



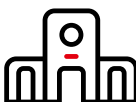
5
Tunnel



340
neue/sanierte
Brückenbauwerke



Maximal
160 km/h
(Güter- und
Nahverkehrsstrecke)



35
neue/sanierte
Bahnhöfe und Haltepunkte



Maximal
250 km/h
(Fernverkehrsstrecke)

Nach dem Ausbau benötigen Reisende für die Fahrt von Karlsruhe nach Basel nur noch etwa 70 Minuten – eine halbe Stunde weniger als heute. Mit dem Projekt schafft die Bahn außerdem die Voraussetzungen für einen Ausbau des Nahverkehrsangebots in der Region.

Und trotz des erwarteten Mehrverkehrs wird sich die Lärmsituation entlang der Strecke deutlich verbessern: Dafür sorgen umfangreiche Schallschutzmaßnahmen – von Schallschutzwänden über Schienenstegdämpfer bis hin zu Schallschutzgalerien.

Grundlagen der Planungen

Bei der Planung komplexer Vorhaben wie dem Aus- und Neubau der Rheintalbahn wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Dabei gilt es, alle von dem Bauvorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange und widerstrebende Interessen gegeneinander abzuwägen.

Am Ende des Verfahrens steht der Planfeststellungsbeschluss. Er entspricht, vereinfacht ausgedrückt, einer sehr umfangreichen Baugenehmigung. Die rechtliche Grundlage für die Planungen bilden der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und der Bedarfsplan zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). In diesen hält der Gesetzgeber fest, für welche Vorhaben ein Bedarf besteht. Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel zählt zu den Maßnahmen mit „vordringlichem Bedarf“ im BVWP.

Den Planungen liegt die aktuell verfügbare Verkehrsprognose zugrunde, um den künftigen Verkehrsentwicklungen, den steigenden Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur und einer umweltfreundlichen Gestaltung der Verkehrsabläufe Rechnung zu tragen. Diese wird bei der Dimensionierung des Schall- und Erschütterungsschutzes sowie bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit und auch bei der

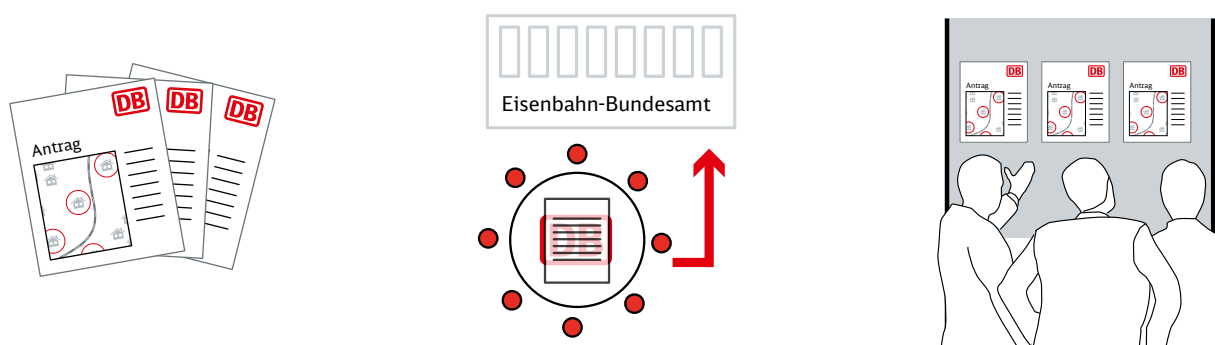
Festlegung von Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt berücksichtigt.

Die insgesamt neun Streckenabschnitte (StA) der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel wurden aufgrund ihrer Länge, der Vielzahl der Betroffenen und der unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse weiter in einzelne Planfeststellungsabschnitte unterteilt.

Einige Abschnitte des Großprojekts Karlsruhe–Basel sind bereits fertiggestellt und in Betrieb, andere befinden sich noch in der Planungsphase. So auch der StA 8 zwischen Kenzingen und Müllheim. Er umfasst die zweigleisige Neubaustrecke zur Umfahrung der Freiburger Bucht für den Güterverkehr sowie den Ausbau und die Ertüchtigung der bestehenden zwei Gleise der Rheintalbahn (Ausbau- und Neubaustrecke Teningen–Buggingen).

Vom ersten Antrag bis zum Planfeststellungsverfahren

Bis das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den Planfeststellungsbeschluss erlässt, hat das Projekt schon einige Planungsschritte hinter sich. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung des Planfeststellungsabschnitts (PfA) 8.O.



1

2006

Erster Antrag Planfeststellungsverfahren

Die Teilstrecke zwischen Kenzingen und Riegel/Malterdingen war schon einmal Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Die damaligen Planungen wurden jedoch im Hinblick auf die späteren Bundestagsbeschlüsse zum Ausbau der Rheintalbahn überarbeitet. Sie haben heute keine Gültigkeit mehr.

2

2009–2015

Konsultation Projektbeirat

2009 wird ein Projektbeirat als verfahrensbegleitendes Forum eingerichtet. Für die Teilstrecke zwischen Offenburg und Kenzingen empfiehlt dieser die autobahnparallele Führung der Neubaustrecke an der Bundesautobahn 5. Hinzu kommt die Forderung nach zusätzlichem Schallschutz. Beides wirkt sich auf die Planungen für den Abschnitt zwischen Kenzingen und Riegel aus.

3

2016–2019

Erarbeitung Planunterlagen

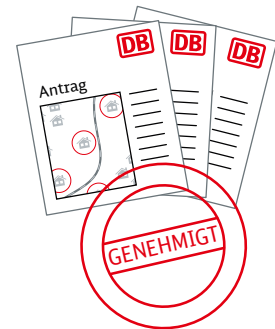
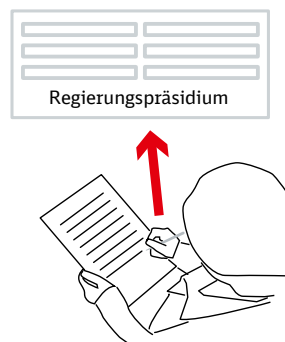
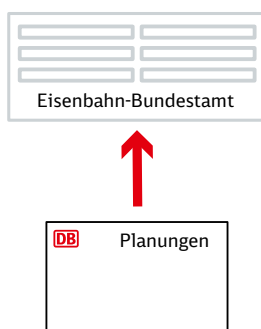
Die Bahn beschließt, die Planung zu überarbeiten. 2016 ermöglicht ein Bundestagsbeschluss die Finanzierung der Mehrkosten. Die neuen Unterlagen werden 2019 im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung öffentlich ausgelegt. Am 18. September 2019 stellt die Bahn die Planung in einer Infoveranstaltung vor.

Die nächsten Schritte



Wenn das EBA alle Sachverhalte aus dem Anhörungsverfahren geprüft hat, kann es den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Damit erhält die Bahn das Baurecht und kann mit den geplanten Maßnahmen beginnen.

Sobald das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist, werden mögliche Auflagen und eventuelle Änderungen in die Planung eingearbeitet. Danach beginnen die Ausschreibungen für die Baumaßnahmen. Während der Bauzeit ist es der Bahn wichtig, die Beeinträchtigungen für alle Betroffenen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Sie stimmt im Vorfeld mit den Behörden ab, wo Straßen gesperrt und Umleitungen eingerichtet werden. Laute Arbeiten oder sonstige Störungen für die Anwohner:innen kündigt die Bahn vorab an. Mit den Gemeinden entlang der Strecke pflegt das Projektteam einen regelmäßigen Austausch, um sie über den Baufortschritt und anstehende Arbeiten auf dem Laufenden zu halten. Nach Fertigstellung des gesamten Streckenabschnitts von Kenzingen bis Müllheim folgen umfangreiche Inbetriebnahme-Tests. Danach können die ersten Züge die neue Strecke befahren.



4

2020

Neuer Antrag auf Planfeststellung

Ende 2020 stellt die Bahn einen neuen Antrag auf Planfeststellung beim EBA und reicht ihre Planungen ein. Das EBA prüft daraufhin die Unterlagen auf Vollständigkeit. Dann übergibt es die Unterlagen dem Regierungspräsidium (RP) Freiburg.

5

2021

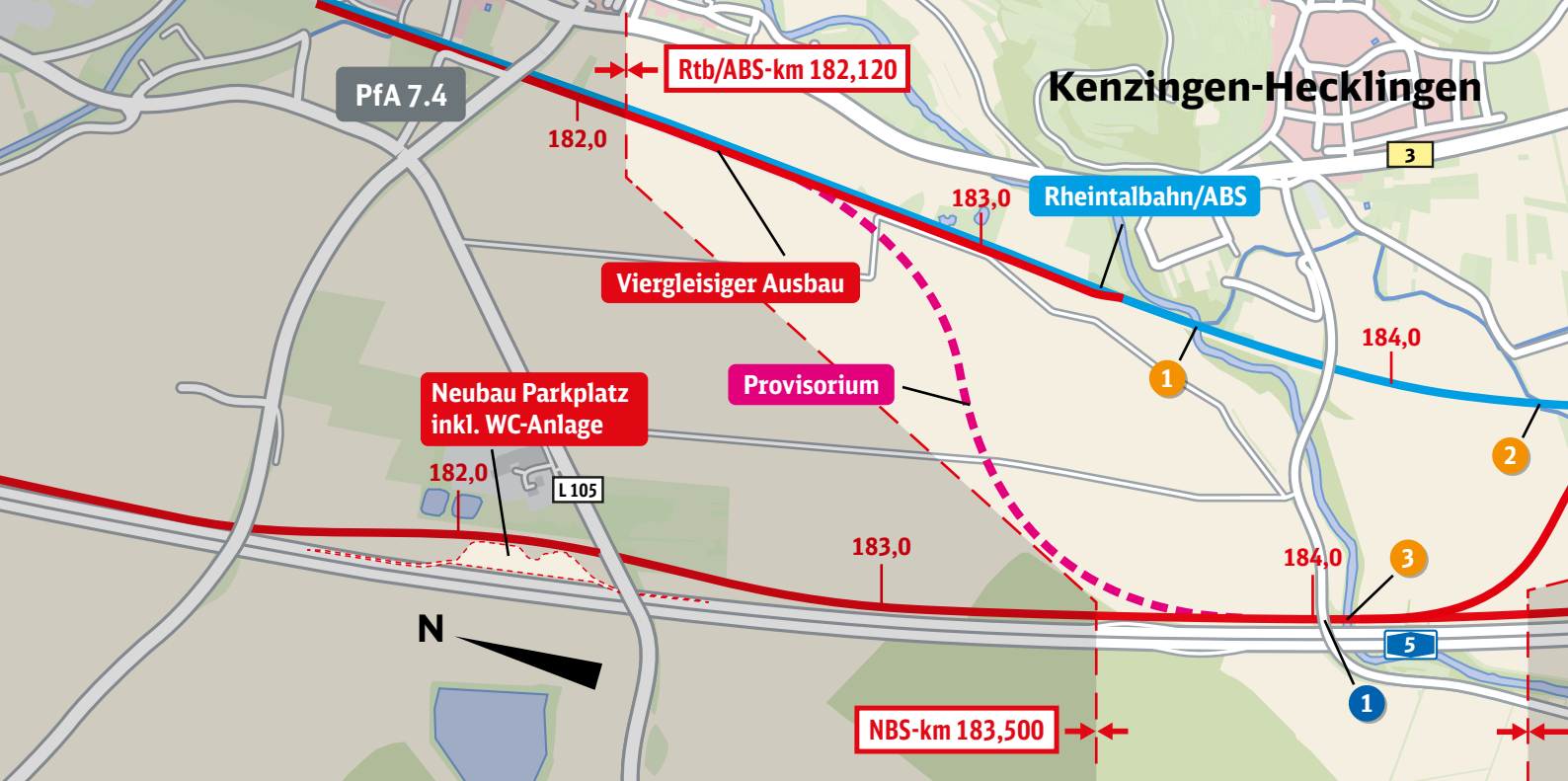
Beginn Anhörungsverfahren

Das RP führt das Anhörungsverfahren durch. Hierzu liegen die Unterlagen für einen Monat öffentlich aus. Betroffene können Einwendungen und Stellungnahmen einreichen. Die Bahn fasst Antworten. Diese werden anschließend in einem Erörterungstermin besprochen. Das Anhörungsverfahren endet mit der abschließenden Stellungnahme des RP.

6

Planfeststellungsbeschluss

Nach abschließender Prüfung aller Sachverhalte erlässt das EBA den Planfeststellungsbeschluss. Dieser enthält die Genehmigung für den Bau und Betrieb der Strecke.



- | | | |
|---|---|--------------------------------|
| — Neubau | Eisenbahnüberführung (EÜ) | PfA Planfeststellungsabschnitt |
| — Ausbaubereiche Rheintalbahn (Rtb) | Straßenüberführung (SÜ) | ABS Ausbaustrecke |

Von Kenzingen nach Riegel und Malterdingen

Ein Abschnitt, der verbindet.

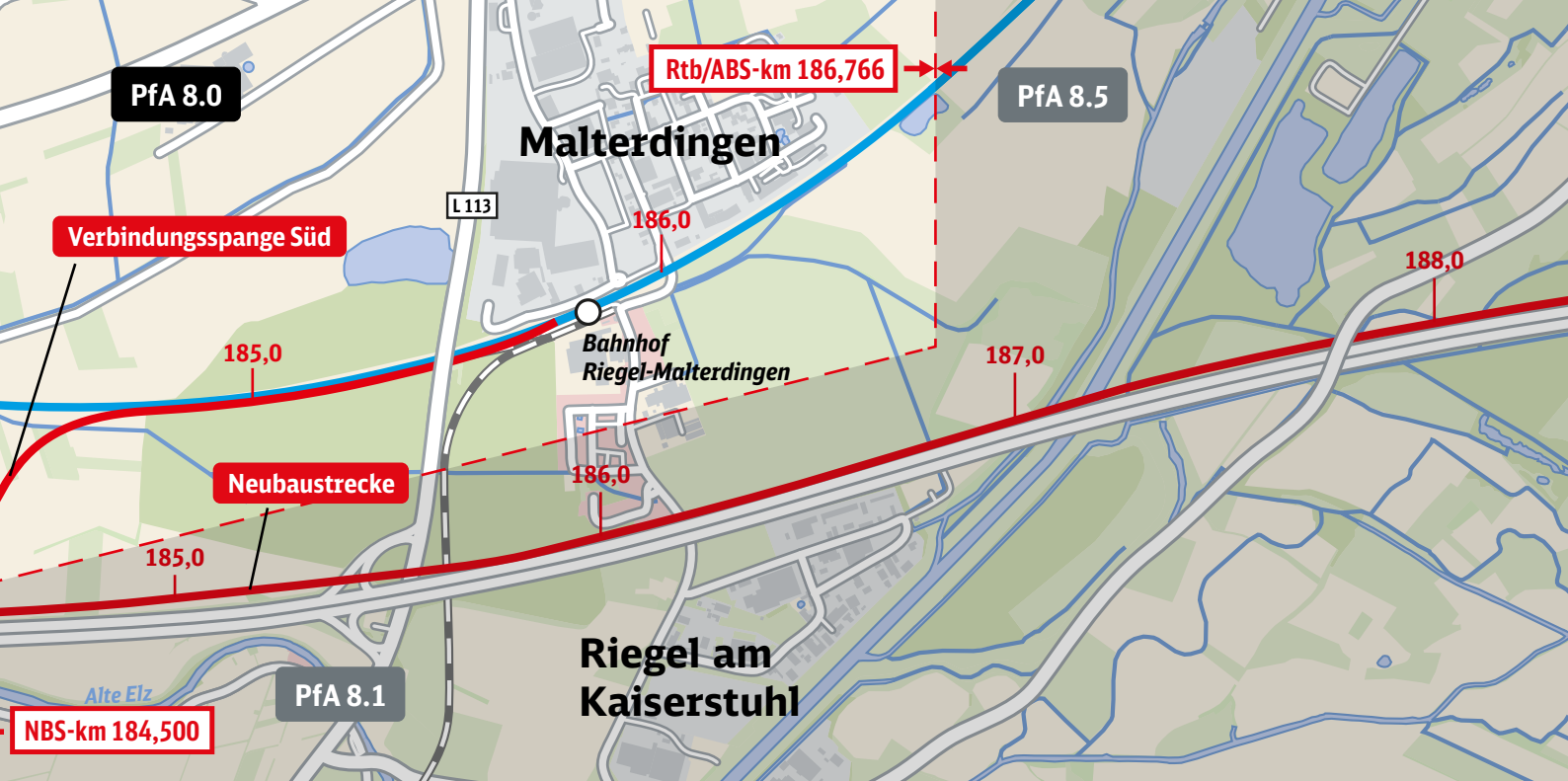
Zwischen Offenburg und Müllheim baut die Bahn eine zweigleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr. Sie verläuft in weiten Teilen parallel zur Bundesautobahn 5. Dabei umfährt sie die Städte und Gemeinden entlang der weiter östlich gelegenen Rheintalbahn. Damit Waren schnell von A nach B kommen, fahren Güterzüge hier bis zu 160 Kilometer pro Stunde

Ein Kilometer dieser Neubaustrecke liegt im Abschnitt 8.0 innerhalb der Gemarkung Riegel. Den größeren Anteil des Abschnitts macht die weiter östlich gelegene Bestandsstrecke aus. Im Abschnitt 8.0 werden rund 4,6 Kilometer davon ertüchtigt und für höhere Fahrgeschwindigkeiten ausgebaut. ICEs können sie später mit Tempo 200 bzw. 250 befahren. Diese Strecke wird „Ausbaustrecke“ genannt.

Der Bereich der Ausbaustrecke beginnt am Ortsrand von Kenzingen-Hecklingen und erstreckt sich bis südlich von Malterdingen. Auch der Bahnhof Riegel/Malterdingen gehört dazu. Am nördlichen Ende des Abschnitts wird die Bestandsstrecke viergleisig ausgebaut. Auf den zwei zusätzlichen Gleisen können schnelle ICEs die langsameren Züge überholen.

Zwei Verbindungsspannen, davon eine temporär

Zwischen der Rheintalbahn und der Neubaustrecke ist eine Verbindung der beiden Strecken geplant. Dazu werden eine provisorische sowie eine dauerhafte Verbindungsspanne gebaut. Zunächst baut die Bahn die provisorische Anbindung an die Neubaustrecke. Über diese gelangen Güterzüge von der Rheintalbahn auf die neu gebaute Gütertrasse. Durch das Provisorium kann die neue Strecke zwischen Riegel und Müllheim den Betrieb aufnehmen, während weiter nördlich noch gebaut wird. Sobald die gesamte Strecke zwischen Offenburg und Müllheim fertiggestellt ist, wird das Provisorium zurückgebaut. Dafür entsteht weiter südlich die Verbindungsspanne Süd.



Straßenüberführungen

- 1 SÜ Gemeindeverbindungsstraße Hecklingen-Riegel

Eisenbahnüberführungen

- 1 EÜ Alte Elz

- 2 EÜ Kreitzelz

- 3 EÜ Alte Elz

Sie verbindet über einen rund ein Kilometer langen Bogen die Neubaustrecke mit der Rheintalbahn. Über sie können Waren weiterhin mit dem Zug nach Freiburg oder in die benachbarten Gemeinden geliefert werden.

Bahnhof Riegel-Malterdingen

Der Bahnhof Riegel-Malterdingen wird barrierefrei umgebaut. Hierzu werden Rampen errichtet, die an die bestehende Personenunterführung anknüpfen. Außerdem wird ein Blindenleitsystem sowie ein Fahrgastinformationssystem mit akustischer Ansage ergänzt. Die Bahnsteige werden erneuert und auf eine Höhe von 76 Zentimetern angehoben. Auch der Wetterschutz wird sich deutlich verbessern. Der Bahnsteig in Richtung Basel erhält eine neue Überdachung mit 33 Meter Länge. In Richtung Offenburg überragt die neue Überdachung rund 50 Meter des Bahnsteigs.

Neue Brücken, Straßen und Wege

Im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.0 kreuzen einige Brücken, Straßen und Gewässer die Rheintalbahn, die Neubaustrecke und die Autobahn. Insgesamt drei Eisenbahnüberführungen (EÜ) und eine Straßenüberführung (SÜ) baut die Bahn neu. Zum Teil werden Straßen und Wege angepasst oder verlegt. Entlang der beiden Verbindungsspannen wird jeweils ein Wirtschaftsweg angelegt. Rund um die Autobahn müssen einige Parkplätze der Neubaustrecke weichen. Zum Ausgleich errichtet die Bahn im Kreuzungsbereich der Autobahn mit der Landesstraße 105 einen neuen Parkplatz mit WC. Einen Überblick über die wichtigsten Bauten gibt die Karte oben.

Verkehrswege im Tandem

Um Nutzflächen und Naturschutzgebiete zu schonen, werden die beiden Verkehrswege Autobahn und Schiene im PfA 8.0 eng gebündelt. Durch die Bündelung ergeben sich bautechnische Herausforderungen, weil zusätzliche Sicherheitsbestimmungen, Richtlinien und Regelwerke beachtet und eingehalten werden müssen. Gleichzeitig muss die Bahn den geplanten sechsspurigen Ausbau der Autobahn berücksichtigen.

Umgang mit Erdmassen

Die beim Bau abgetragenen Erdmassen werden je nach Eignung für den Bau neuer Brücken, Dämme oder zur Geländemodellierung wiederverwendet. Teilweise erfolgen im Bereich der neuen Gleise Maßnahmen zur Verbesserung des Bodens. Ungeeigneter Boden wird ausgetauscht, gegebenenfalls aufbereitet und für andere Zwecke verwendet. Ein Teil des Materials wird aufgrund von Belastungen oder ungeeigneter Beschaffenheit entsorgt. Baustoffe aus dem Rückbau von Straßen werden auf ihre Belastung hin untersucht und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend wieder eingebaut oder entsorgt.

Sicherheit

Im PfA 8.0 verläuft mindestens ein Rettungsweg parallel zum Schienenweg, im Bereich des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn sind es zwei. Im Abstand von maximal 1.000 Metern sind diese über entsprechende Zuwegungen zu erreichen.

In drei Schritten zur fertigen Bahnstrecke

Zwischen Kenzingen, Riegel und Malterdingen baut die Bahn zwei neue Gleise und ertüchtigt die Bestandsstrecke. Dies ist bei laufendem Betrieb nicht gleichzeitig möglich. Deshalb gibt es drei große Bauphasen.

Bauphase I (2027 bis 2031)

Neubaustrecke und Provisorium

2027 beginnt der Bau der Neubaustrecke entlang der Autobahn. Außerdem errichtet die Bahn die provisorische Verbindungsspanne von der Rheintalbahn zur Neubaustrecke. Sobald die Neubaustrecke fertig ist, fährt der Güterverkehr von der Rheintalbahn über die provisorische Verbindungsspanne auf die neue Güterstrecke. Der neue Parkplatz an der Autobahn wird ebenfalls in diesem Zeitraum errichtet.

Bauphase II (2032 bis 2035)

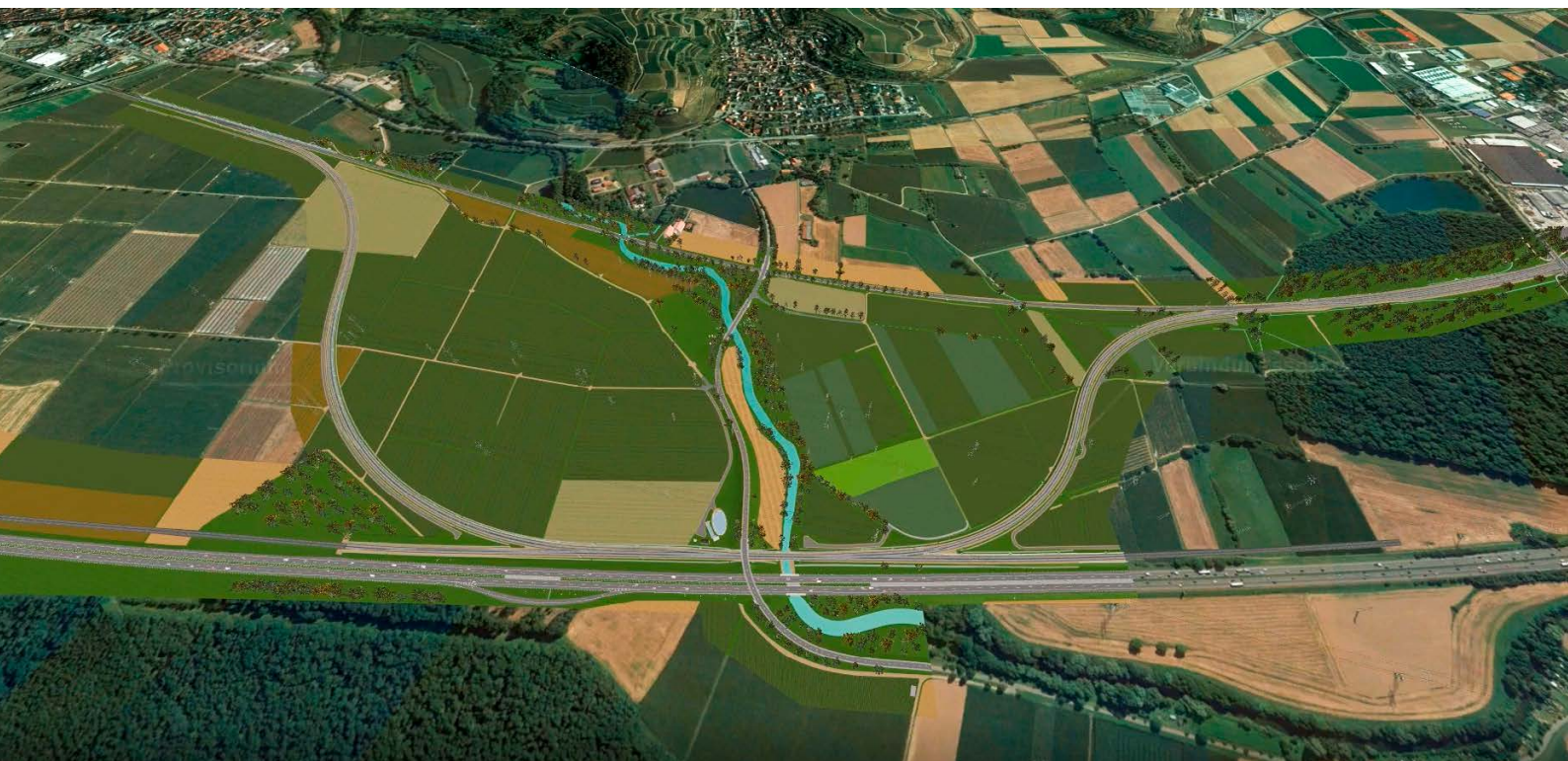
Umbau Bahnhof und Verbindungsspanne Süd

Anschließend wird die Verbindungsspanne Süd zwischen Neubaustrecke und Rheintalbahn hergestellt. Auch der Bahnhof Riegel-Malterdingen wird in dieser Phase umgebaut. Personenzüge können währenddessen weiterhin über die Rheintalbahn fahren. Parallel dazu wird der Bau der neuen Güterstrecke an der Autobahn in Richtung Norden fortgesetzt (im Streckenabschnitt 7).

Bauphase III (2036 bis 2042)

Ausbau Rheintalbahn und Rückbau Provisorium

In der letzten Bauphase erfolgt der Ausbau der Rheintalbahn nördlich des Bahnhofs Riegel-Malterdingen. Dazu gehört auch die Errichtung der zwei zusätzlichen Gleise in dem kurzen viergleisigen Abschnitt. Gleichzeitig beginnt auch der Ausbau der Rheintalbahn im benachbarten nördlichen Abschnitt 7. Der Nah- und Fernverkehr fährt in dieser Zeit über die Verbindungsspanne Süd auf die Neubaustrecke. Das Provisorium wird wieder zurückgebaut.



Links im Bild die provisorische, rechts die südliche Verbindungsspanne zur Rheintalbahn.

Schutz von Mensch und Umwelt

Der verantwortungsvolle Umgang mit Natur und Umwelt ist der Deutschen Bahn stets ein großes Anliegen. Beim Bau von neuen Bahnstrecken lassen sich Eingriffe in die Natur jedoch nicht vermeiden.

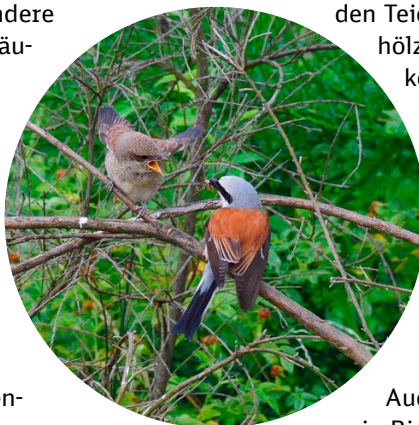
Zu Beginn jeder Umweltplanung führt die Bahn umfangreiche Kartierungen der Pflanzen- und Tierwelt rund um die geplante Bahnstrecke durch. Im Umweltverträglichkeitsbericht werden die Auswirkungen der Baumaßnahme auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Landschaft analysiert und bewertet. Weitere Gutachten untersuchen die Auswirkungen auf besondere Schutzgebiete. Zu diesen zählen Lebensräume von streng geschützten Tierarten und europäische Schutzgebiete nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH). Hierzu gehört im Abschnitt 8.0 zum Beispiel das FFH-Gebiet „Taubergießen, Elz und Ettenbach“. Die enge Bündelung von Neubaustrecke und Autobahn sorgt dafür, dass möglichst wenig dieser Flächen für den Bau benötigt werden. Dennoch lässt sich nicht vermeiden, dass die geplanten Baumaßnahmen in bestehende Lebensräume eingreifen.

Neue Lebensräume für Amphibien, Reptilien, Vögel und Fledermäuse

In einem „Landschaftspflegerischen Begleitplan“ (LBP) erfasst die Bahn alle Maßnahmen, die diese Eingriffe vermeiden, mindern oder ausgleichen. Viele der Artenschutzmaßnahmen setzt die DB schon vor Baubeginn um. Denn wenn

im „Zuhause“ der Tiere gebaut wird, muss ihnen frühzeitig ein neues bereitgestellt werden. So können sie sich an ihre neue Umgebung gewöhnen, noch bevor die ersten Bauarbeiten beginnen. In der Nähe von Hecklingen legt die DB zu diesem Zweck mehrere neue Teiche für Amphibien an. Für Vogelarten wie den Neuntöter, die Goldammer oder den Teichrohrsänger pflanzt die DB spezielle Gehölze, in denen die Tiere ihre Nester bauen können. Rund um Riegel und Hecklingen leben viele Fledermäuse. Für sie hängt die Bahn zum Beispiel Fledermauskästen auf. Diese dienen den Tieren als Winterquartier, als Versteck oder als Wochenstube. Für Mauer- und Zauneidechsen sowie die Schlingnatter legt die DB Reptilienhabitate an, bestehend aus Holz- und Steininformationen und Sandflächen.

Auch Kollisionen mit Bahnanlagen stellen ein Risiko für Tiere dar. Hierfür errichtet die Bahn an vielen Stellen rund vier Meter hohe Kollisions-schutzwände. Auch Schallschutzwände verhindern, dass die Flugbahn von Vögeln und Fledermäusen von Bahnanlagen oder Zügen gekreuzt werden. Wo erforderlich, werden diese zum Schutz der Tiere auf vier Meter erhöht. Zudem sind Aufforstungen wie die Vergrößerung des Johanniter- und Haidewalds westlich von Kenzingen geplant. An der Kinzig hat die Bahn bereits vorab Maßnahmen zur Renaturierung des Gewässers durchgeführt.



Schutz vor Lärm

Ein zentrales Anliegen im Rahmen der Planungen ist die Verbesserung der Schallsituation entlang der Bahnstrecken: Denn nur eine leise Bahn wird ihrer Rolle als umweltfreundlicher Verkehrsträger gerecht.

Im Abschnitt Kenzingen–Riegel/Malterdingen baut die Bahn auf einer Gesamtlänge von rund 2,7 Kilometern Schallschutzwände für den Endzustand. Diese sind zwischen drei und fünf Meter hoch. Auf etwa 1,3 Kilometer Länge setzt die Bahn Schienenstegdämpfer ein. Diese verringern den Lärm direkt dort, wo er zwischen Rad und Schiene entsteht. Moderne Schienenstegdämpfer reduzieren die Emissionen dauerhaft um zusätzlich zwei Dezibel.

Schallschutz für die Bauzeit

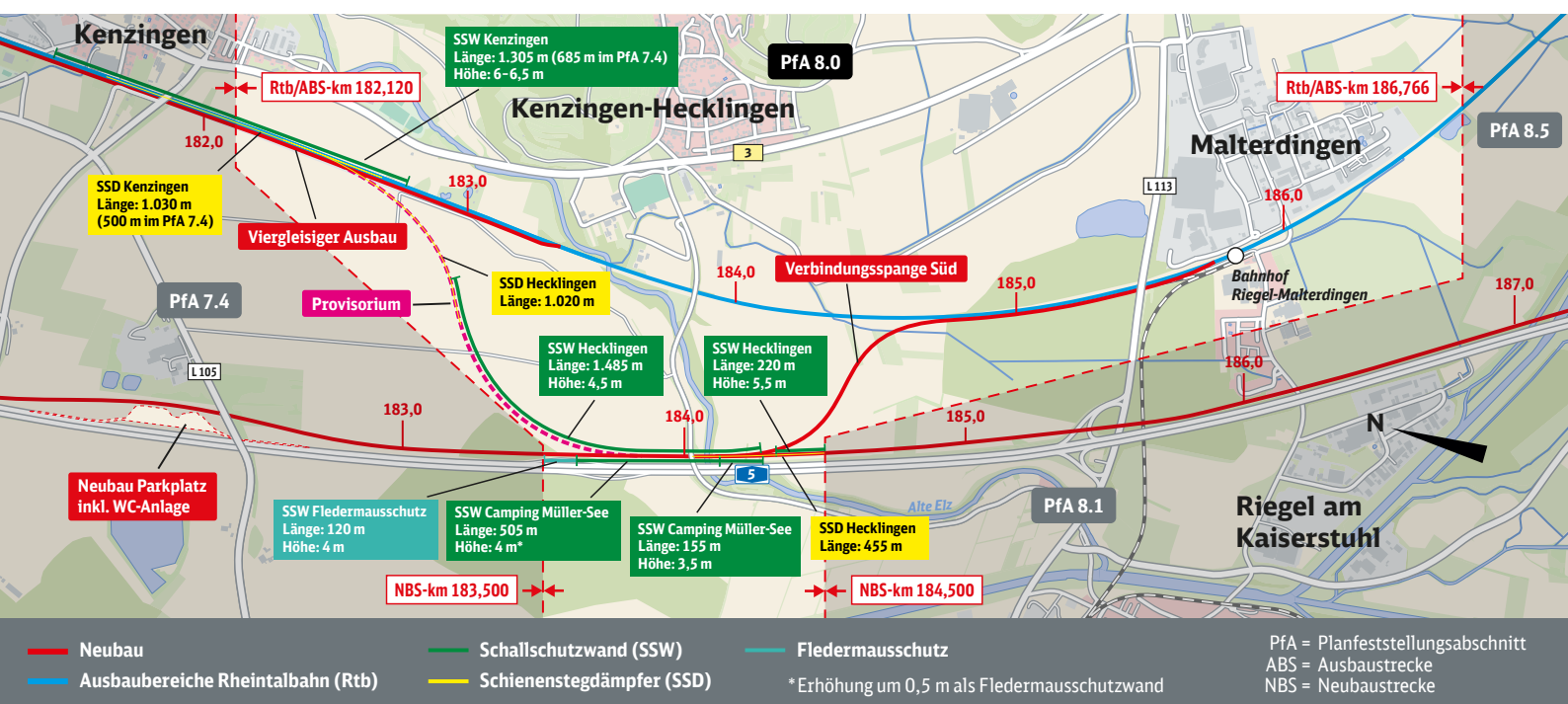
Während des Baus fährt ein großer Teil des Zugverkehrs über die provisorische Verbindungsspange. Für diese Zwischenphase werden zusätzliche Schallschutzwände errichtet. Die Grafiken unten zeigen, welche Wände bereits in der Zwischenphase errichtet werden und welche für den fertigen Zustand geplant sind. Wände, die nur für den Betrieb des Provisoriums benötigt werden, baut die Bahn später wieder zurück.

Gesetzliche Vorgaben

Es dürfen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären (Lärmvorsorge). So schreibt es das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vor. Wie laut es in welchen Gebieten maximal sein darf, regelt die 16. Verkehrslärmschutzverordnung zur Durchführung des BImSchG.

Werden die zulässigen Grenzwerte überschritten, sind aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Aktiv nennt man Maßnahmen, die direkt an der Schallquelle wirken. Beispiele hierfür sind Schienenstegdämpfer und Schallschutzwände. 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. Das Gutachten wird von unabhängigen Gutachter:innen erstellt. Aus den Ergebnissen dieses Gutachtens und den berechneten Werten werden Maßnahmen abgeleitet, die die Einhaltung der Grenzwerte ermöglichen.



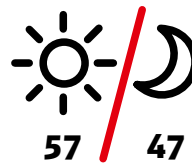
Übersicht der Schallschutzmaßnahmen während des Betriebs des Provisoriums (Zwischenzustand)

Übergesetzlicher Schallschutz

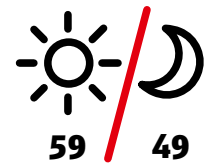
Die Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.0 gehen über die gesetzlichen Vorgaben zum Schallschutz hinaus. Das hängt mit der Projekthistorie der Aus- und Neubaustrecke von Karlsruhe nach Basel zusammen: Aufgrund des hohen Widerstands gegen die ersten Planungen für den Ausbau der Rheintalbahn wurde ein Projektbeirat initiiert. Dieser entwickelte gemeinsam mit der Region Lösungsvorschläge für eine höhere Akzeptanz des Vorhabens. Zur Umsetzung der Vorschläge schlug der Projektbeirat vor, zusätzliche Mittel bis zu einer Höhe von 84 Millionen Euro einzusetzen. Die Lösungsvorschläge wurden dem Deutschen Bundestag und dem Landtag Baden-Württemberg zur Entscheidung über die Finanzierung vorgelegt. Die zusätzlichen Mittel wurden bewilligt. Die Bahn prüfte sämtliche Lösungsvorschläge und integrierte sowohl die Trassenänderung als auch den übergesetzlichen Schallschutz in ihre Planunterlagen. Die Finanzierungszusage ermöglicht den Bau der zusätzlichen Maßnahmen.

Für den Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel schlug der Projektbeirat vor, die beiden Gleise für den Güterverkehr entlang der Autobahn zu führen. Zudem empfahl das Gremium, mehr Schallschutz als gesetzlich gefordert einzuplanen. Im PfA 8.0 wird daher der sogenannte „Vollschutz“ umgesetzt. Dabei kommen Schallschutzwände und moderne Schienenstegdämpfer zum Einsatz. Auf passive Schallschutzmaßnahmen wird verzichtet.

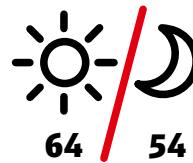
Immissionsgrenzwerte in Dezibel (dB(A)) bei der Lärmvorsorge



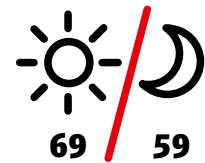
Krankenhäuser
Schulen



reine
Wohngebiete

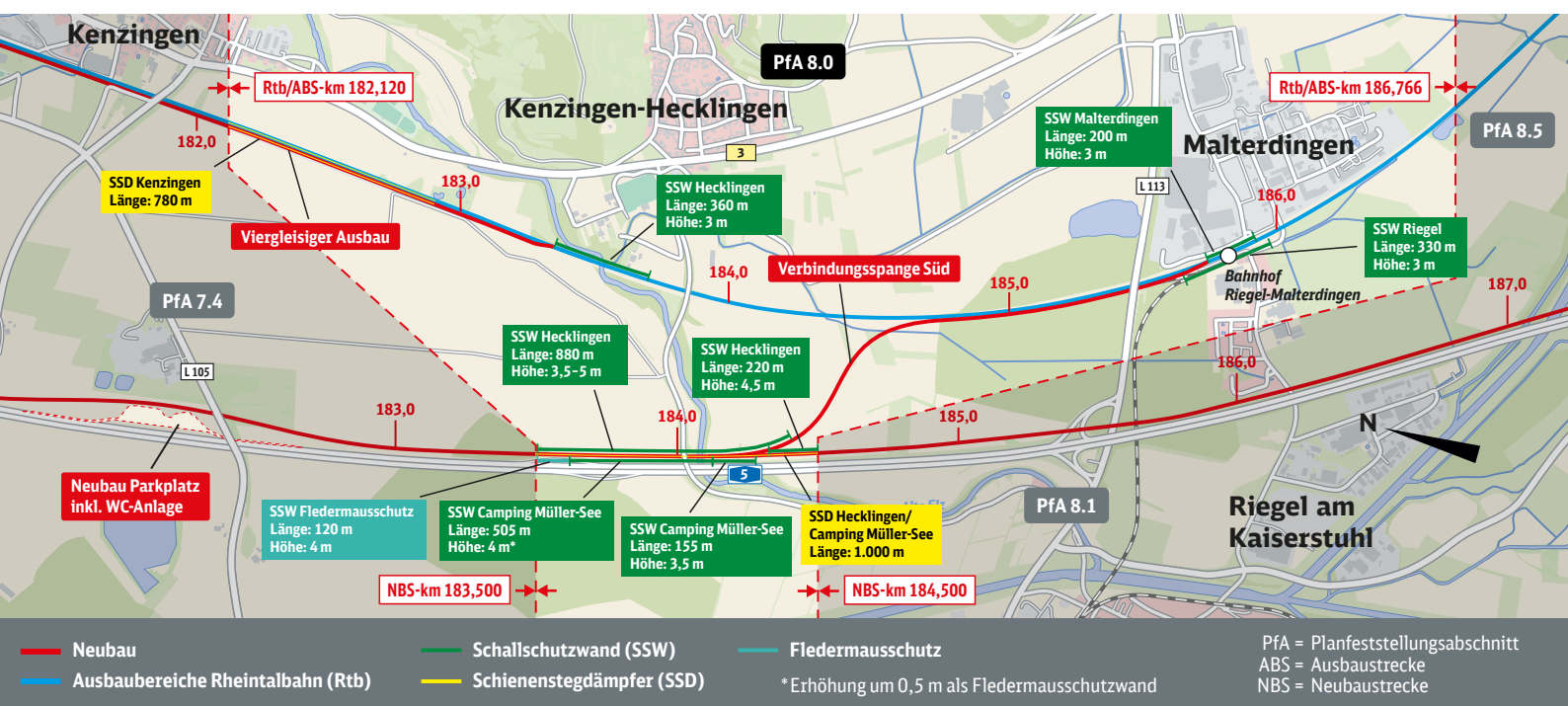


Kern-, Dorf- und
Mischgebiete



Gewerbegebiete

dB(A) Tag (6 bis 22 Uhr) / dB(A) Nacht (22 bis 6 Uhr)



Übersicht der Schallschutzmaßnahmen nach Inbetriebnahme der Verbindungsspange Süd (Endzustand)



karlsruhe-basel.de

Impressum

Herausgeber

DB InfraGO AG
Bahnprojekt Karlsruhe–Basel
Schwarzwaldstraße 82, 76137 Karlsruhe
Telefon: 0721 938-5760
E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
www.deutschebahn.com

Weitere Informationen unter

www.karlsruhe-basel.de

Fotos

AdobeStock/Harald Schindler (S. 9 oben)
AdobeStock/Karin Jähne (S. 9 unten)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Juni 2024



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



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



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



youtube.com
→ Großprojekt Karlsruhe–Basel