






# Erste Planungsergebnisse für den Bahnausbau in der Freiburger Bucht

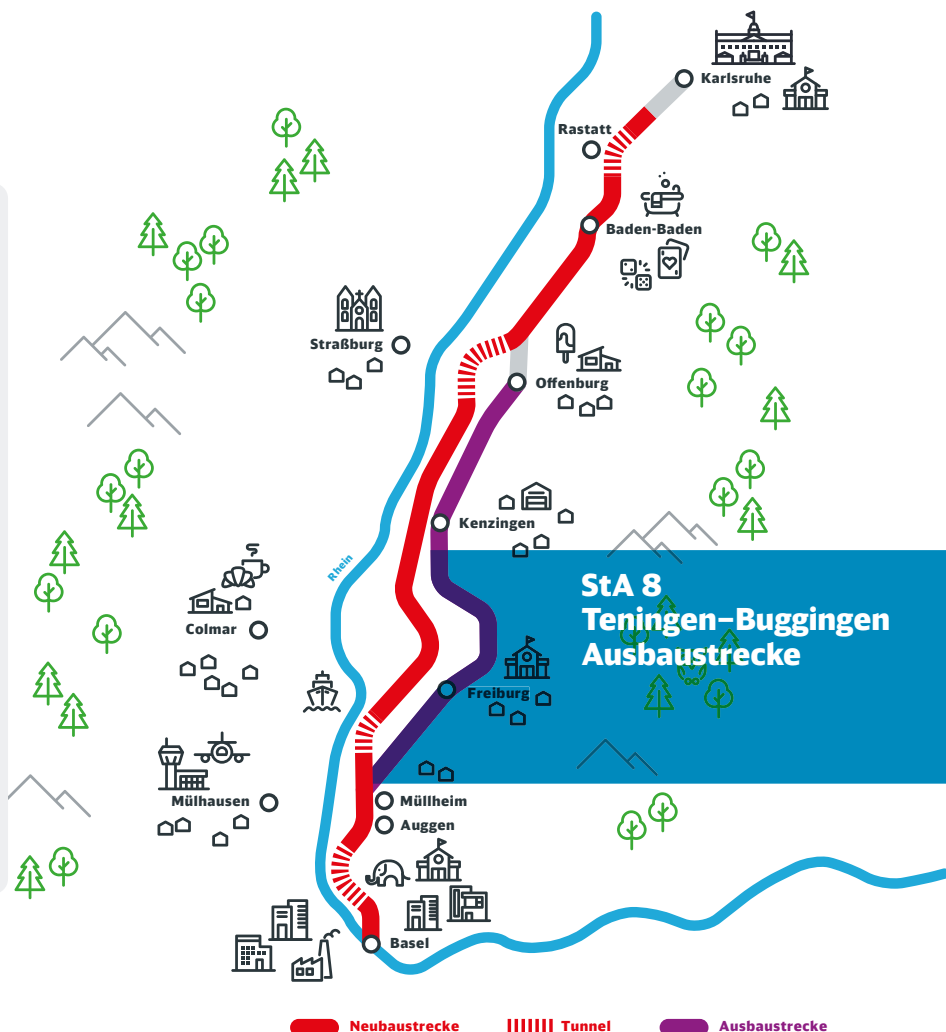
Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel  
Februar 2023

## Zukunftsfähiger Bahnverkehr für eine starke Region

Der Bahnausbau in der Freiburger Bucht ist Teil des Großprojekts Karlsruhe–Basel und damit Teil eines der größten Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn. Im Großraum Freiburg entstehen zwei neue Gleise an der Autobahn für den Güterverkehr. Sobald diese fertig sind, beginnt die Bahn mit dem Ausbau der bestehenden Rheintalbahn durch die Freiburger Bucht. Dieser Abschnitt heißt „Ausbastrecke“. In Zukunft sollen die Züge dort Tempo 200 statt wie heute 160 fahren können. In diesem Newsletter stellen wir Ihnen die Ausbaustrecke und den aktuellen Stand der Planungen vor.

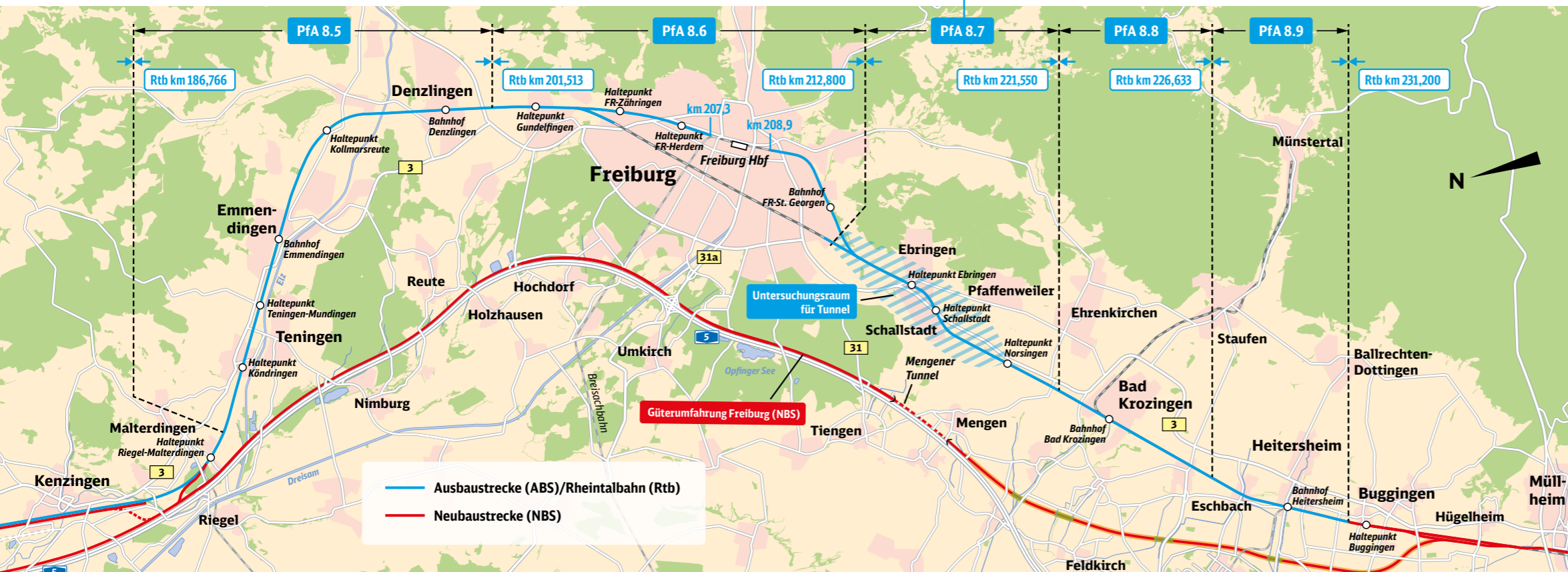
### Gute Gründe für den Ausbau

-  • Kürzere Fahrzeiten durch höhere Geschwindigkeiten: Freiburg, Müllheim und Basel rücken näher zusammen
-  • Mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit durch separate Gleise für schnelle und langsame Züge
-  • Erweiterte Kapazitäten für den Nahverkehr
-  • Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte entlang der Strecke
-  • Alle Schallschutzwände an der Strecke werden überprüft und ggf. umgebaut



# Die Ausbaustrecke Freiburger Bucht – Maßnahmen im Überblick

Die Ausbaustrecke Teningen–Buggingen ist etwa 45 km lang. Sie ist in fünf Planfeststellungsabschnitte (PfA) unterteilt – von PfA 8.5 bis 8.9. Die gesamte Bahnstrecke wird erneuert, modernisiert und mit neuen Oberleitungen ausgestattet. Das Planungsteam prüft bei mehr als 100 Brücken und 14 Stationen, ob diese erneuert werden müssen. Das gleiche gilt für Stützwände, Schallschutzwände und Durchlässe entlang der Strecke. Zudem werden die Haltepunkte entlang der Strecke barrierefrei ausgebaut.



## Teningen–Denzlingen (PfA 8.5)

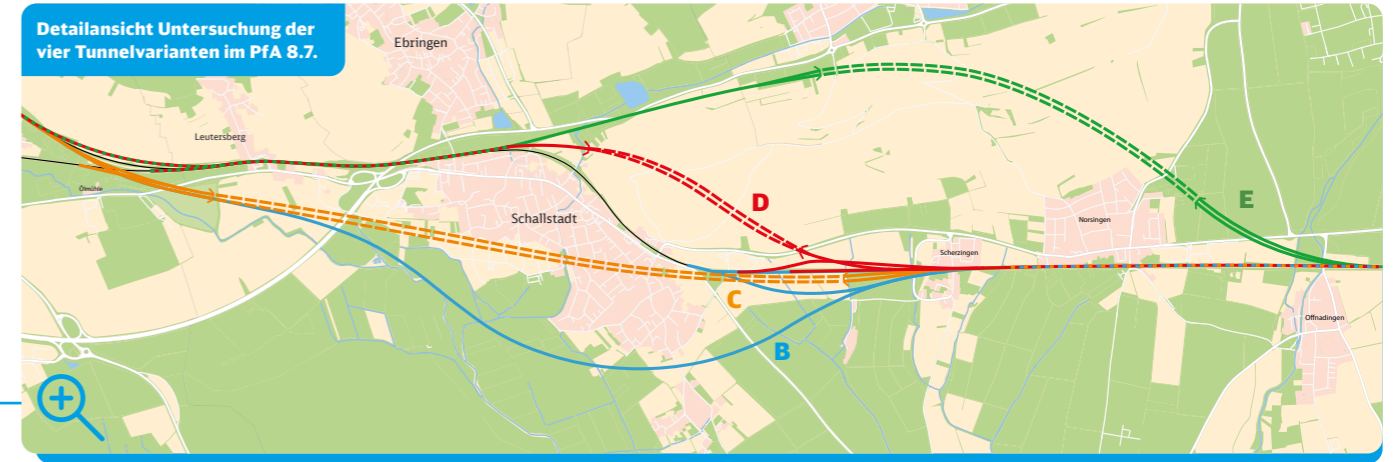
In Emmendingen wird der Haltepunkt Kollmarsreute zurückgebaut, da er nicht in der Kurve verbleiben kann. Dafür entsteht der neue Haltepunkt Bürkle-Bleiche. Mit dem neuen Haltepunkt erhält Emmendingens größter Stadtteil einen direkten Anschluss an die Bahn. Gemeinsam mit der Stadt Emmendingen wurde der neue Standort für den Haltepunkt an der Kreisstraße 5102 / Am Dachsrain festgelegt. Er ist auch für die Bewohner:innen von Kollmarsreute noch gut zu erreichen. In Köndringen und Denzlingen baut die Bahn die Haltepunkte um. In Denzlingen wird zusätzlich die Streckenführung leicht angepasst.

## Gundelfingen–Freiburg (PfA 8.6)

In diesem Abschnitt behält die Strecke ihren heutigen Verlauf weitgehend bei. In Gundelfingen verschiebt sich die Abzweigung der Güterstrecke um etwa 550 Meter nach Süden. Die Bahnsteige am Haltepunkt Gundelfingen werden erneuert. Die Eisenbahnbrücke über die Dreisam und die Bundesstraße 31a in Freiburg wird ebenfalls erneuert. Der Freiburger Hauptbahnhof wird nicht verändert.

## Freiburg–Ehrenkirchen (PfA 8.7)

In diesem Abschnitt kommt es zu den größten Veränderungen: Am südlichen Ende von Freiburg rückt die Bahnstrecke



werden. Durch den Tunnel soll künftig der Fernverkehr und die Güterzüge vom Freiburger Güterbahnhof fahren. Dazu hat die Bahn verschiedene Optionen geprüft und vier Tunnelvarianten genauer untersucht. Im Vergleich schnitt der Batzenbergtunnel (Variante D) am besten ab.

### Für den Batzenbergtunnel sprechen:

- geringste Zerschneidungswirkung der Landschaft
- geringer Flächenverbrauch
- geringste Eingriffe in Schutzgebiete
- verursacht die wenigsten Anpassungen an bereits bestehenden Straßen, Wegen oder Hochspannungsleitungen.

Dennoch sind Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch Lärmschutzwände, Dämme und Brücken leider nicht zu vermeiden. Zudem benötigt die Bahn zusätzliche Flächen für den Bau des Tunnels. Das Projektteam ist sich der Herausforderungen in Schallstadt bewusst und sucht den engen Kontakt mit den Betroffenen und der Gemeinde.

### Ehrenkirchen–Bad Krozingen (PfA 8.8)

Zwischen Ehrenkirchen und Bad Krozingen verändert sich die Streckenführung kaum. Dennoch wird die Bahnanlage breiter als heute. Die Strecke entspricht nicht mehr den gültigen Regelwerken und Abstandsvorgaben und wird daher angepasst. Am Bahnhof Bad Krozingen werden die Bahnsteige umgebaut und auf 76 cm Höhe angehoben.

### Eschbach–Buggingen (PfA 8.9)

Um höhere Geschwindigkeiten fahren zu können, macht die Bahn die Eschbacher Kurve etwas flacher. Hierzu wird die Strecke in Eschbach leicht nach Westen verschoben. Die Verschiebung findet nahezu komplett innerhalb der Bahn-Flächen statt. Auf diese Weise wird der Kurvenradius vergrößert, ohne in die Wohnbebauung einzugreifen. Die Personunterführung Kirchweg muss ebenfalls verlegt werden. In Heitersheim wird der Haltepunkt erneuert und die Bahnsteige werden angehoben.

etwas mehr in den Hang hinein. Dadurch wird die Bahnkurve abgeflacht und die Züge können schneller fahren. Weil ein Hangeinschnitt nicht schön aussieht, plant die Bahn in diesem Bereich eine Grünbrücke. Dazu wird der Hangeinschnitt überschüttet und die Bahn fährt in einem tunnelähnlichen Bauwerk durch den Hang. Im Ortsteil Leutersberg wird die Bahnstrecke breiter als heute und benötigt westlich der Strecke zusätzliche Flächen. Die Haltepunkte Ebringen und Schallstadt bleiben bestehen. Die Stationen Ebringen und Norsingen werden erneuert.

In Schallstadt plant die Bahn einen neuen Tunnel. Er verbessert die kurvenreiche Strecke zwischen Ebringen und Norsingen, sodass die Züge dort nicht mehr ausgebremst

### Dialog mit der Region & Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

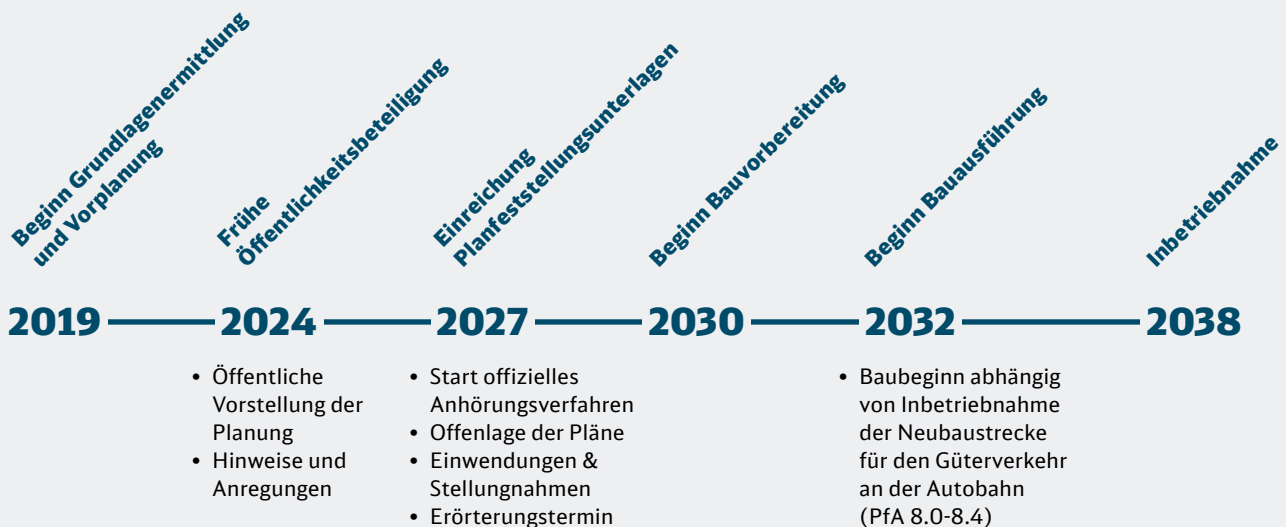
Die Planungen für den Ausbau der Freiburger Bucht befinden sich noch in einer sehr frühen Phase. Die Bahn informiert zukünftig ein bis zwei Mal jährlich Vertreter:innen der Region über den Planungsfortschritt und schafft so eine Plattform für den Austausch. Die Unterlagen dieser Regionalforen werden im Nachgang auf der Projektwebseite veröffentlicht. Zum Start des Dialogs kamen im November 2022 rund 30 Vertreter:innen von Städten und Gemeinden, Stadt- und Landkreisen, regionalen Verkehrsverbänden, des Regierungspräsidiums Freiburg und des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zusammen.

Seit 2020 sind die Projektverantwortlichen entlang der Strecke unterwegs und binden die Kommunen in den Planungsprozess ein. Größere Infoveranstaltungen sind für 2024 geplant (Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung). Dabei werden die Planungen allen interessierten Anwohner:innen entlang der Strecke vorgestellt und erläutert.



Durch die Schallstadter Kurve fahren in der Zukunft überwiegend Regionalzüge. Alle anderen fahren geradeaus weiter durch den neuen Tunnel.

### Ausblick: So geht es weiter



### Impressum

#### Herausgeber

DB Netz AG Großprojekt Karlsruhe–Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe  
www.deutschebahn.com

Sie möchten regelmäßig Informationen zur ABS/NBS Karlsruhe–Basel erhalten? Hier geht es zur Anmeldung für unseren digitalen Newsletter:

[www.karlsruhe-basel.de/newsletter](http://www.karlsruhe-basel.de/newsletter)

### Fotos

Seite 4: Dipl.-Ing. Marc Kemmler, Ingenieurbüro Prof. Dr.-Ing. Kirschke GmbH & Co. KG

### Kontakt

Telefon: 0721 938 5760  
E-Mail: [kontakt@karlsruhe-basel.de](mailto:kontakt@karlsruhe-basel.de)

[www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de)



Kofinanziert von der Europäischen Union

Direkt zum Projekt

