



Planfeststellungsabschnitt 8.8 Ehrenkirchen–Bad Krozingen

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 durchschnittlich fünf 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 8.8: Schneller mit der Bahn in die Kurstadt Bad Krozingen

Der Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.8 des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel erstreckt sich von Ehrenkirchen nach Bad Krozingen. Die Strecke wird in gleichbleibender Lage erneuert und ausgebaut, der Bahnhof Bad Krozingen im Zuge des Ausbaus rundum modernisiert. Die Maßnahmen führen zu einem zuverlässigeren Bahnverkehr vor Ort. Die Anwohnenden in Bad Krozingen und Tunsel profitieren zudem von einem deutlich verbesserten Schallschutz.

Die ca. 5,1 Kilometer lange Ausbaustrecke im PfA 8.8 beginnt südwestlich von Offnadingen, führt durch die Kurstadt Bad Krozingen und endet zwischen Tunsel und Eschbach. Die Bahnstrecke ist über 170 Jahre alt und entspricht an vielen Stellen nicht mehr den heutigen Regelwerken.

Mit dem Ausbau der Strecke wird die Rheintalbahn baulich und technisch auf den neuesten Stand gebracht. Die modernisierte Bahnstrecke benötigt jedoch mehr Platz als heute. Zum einen durch die Erhöhung der Fahrgeschwin-

digkeit der Züge, zum anderen, um aktuelle Vorschriften und Regelwerke einzuhalten. Wer heute eine Bahnstrecke baut, plant zudem von vornherein Platz für zum Beispiel Rettungs- und Wartungswege ein. Der Ausbau im Abschnitt 8.8 trägt zu einer zuverlässigeren und schnelleren Bahn in der Freiburger Bucht bei, die den neuesten Standards entspricht und deutlich leistungsfähiger ist. Die Überholung der gesamten Strecke eröffnet zudem neue Möglichkeiten für das Nahverkehrs-Angebot.

Zahlreiche Straßen, Wege und Gewässer kreuzen heute die Rheintalbahn. Im Zuge des Streckenausbaus erneuert oder saniert die Bahn im Abschnitt 8.8 zwölf dieser kreuzenden Brückenbauwerke. Zu diesen zählen unter anderem die Brücke über den Neumagen und die Neumagenstraße, die Brücke über den Fuß- und Radweg Herbert-Hellmann-Allee sowie die Brücke über die Thermenallee. Die Gründe für die Erneuerung sind vielfältig: Manche Bauwerke sind zu schmal oder zu niedrig, andere werden aufgrund ihrer Belastbarkeitswerte oder Tragfähigkeit ersetzt.



Entlang von Tunsel kommen neue Schallschutzwände hinzu, die die Anwohnenden von Lärm entlasten.



12 Brücken erneuert die Bahn entlang der Strecke. Im Bild: Die Brücke über die Hohlgaß südlich von Offnadingen.



Der Fußgängersteg zum Aufzug wird auf 1,60 Meter verbreitert.

Ausbau des Bahnhofs Bad Krozingen

Sicheres und selbstbestimmtes Reisen liegen der DB am Herzen. Deshalb werden alle Bahnsteige in der Freiburger Bucht auf eine Höhe von 76 Zentimeter angehoben.

Im Rahmen des Streckenausbaus werden die Bahnsteige zurückgebaut und anschließend neu errichtet. Künftig werden sie eine Breite von drei Metern und eine Höhe von 76 Zentimeter haben. Dadurch wird bei den meisten Zugtypen der Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig deutlich reduziert. Dies ermöglicht ein bequemes Ein- und Aussteigen.

Ein Geländer trennt den höher gelegenen Bahnsteigsbereich von der restlichen Bahnhofsfäche ab. Das Geländer wird dort unterbrochen, wo kurze, barrierefreie Rampen bzw. Stufen in regelmäßigen Abständen auf die Bahnsteige führen. Die Bahnsteige werden von 285 Meter auf 245 Meter verkürzt. Das ist die betrieblich erforderliche Länge für Fernverkehrshalte.

Neue Lärmschutzwände und Wetterschutz

Für Fahrgäste mit Sehbeeinträchtigungen werden die Bahnsteige mit einem neuen taktilen Leitsystem ausgestattet. Der Wetterschutz am Bahnhof wird erneuert. Am Bahnsteig in Richtung Karlsruhe (Bahnsteig 1) wird das Bahnsteigdach erneuert sowie ein zusätzliches Wetterschutzhaus am Anfang des Bahnsteigs errichtet. Am Bahnsteig in Richtung Basel (Bahnsteig 2) wird das Bahnsteigdach vollständig erneuert. Die DB erneuert auch die Bahnsteigausstattung und bringt diese auf den neuesten Stand. Der gesamte Bahnhof wird zudem mit neuen Lärmschutzwänden versehen. Im Bereich der Bahnsteigzugänge werden die Schallschutzwände versetzt errichtet, damit die Wände ihre volle Schutzwirkung entfalten können.

Anpassungen auf Kurpark-Seite

Auch im Bereich des Bahnhofs wird die modernisierte Bahnstrecke etwas mehr Raum einnehmen. Der Bahnsteig in Richtung Basel rückt ein Stück in Richtung der Park & Ride-Anlage zwischen Bahn und Kurpark. Von Seiten des Parkplatzes aus führt heute eine repräsentative Treppenanlage sowie ein Aufzug in die Personenunterführung des Bahnhofs. Die Treppen müssen im Zuge des Baus zurückgebaut und erneuert werden. Über die Treppen hinweg verläuft ein Fußgängersteg, der zum Aufzug sowie zum Bahnsteig in Richtung Basel führt. Dieser Steg entspricht mit seiner heutigen Breite von 1,45 Metern nicht den Merkmalen eines barrierefreien Zugangsweges. Er wird daher auf 1,60 Meter verbreitert.

Die Personenunterführung des Bahnhofs wird teilweise erneuert. Durch die veränderte Lage der Bahnsteige kann die Treppe, die heute Bahnsteig 2 direkt mit der Personenunterführung verbindet, nicht erhalten bleiben. Der Zugang vom Bahnsteig in die Personenunterführung erfolgt dann über den Aufzug oder die Treppen vor dem Bahnhof.

Mit BIM geplant

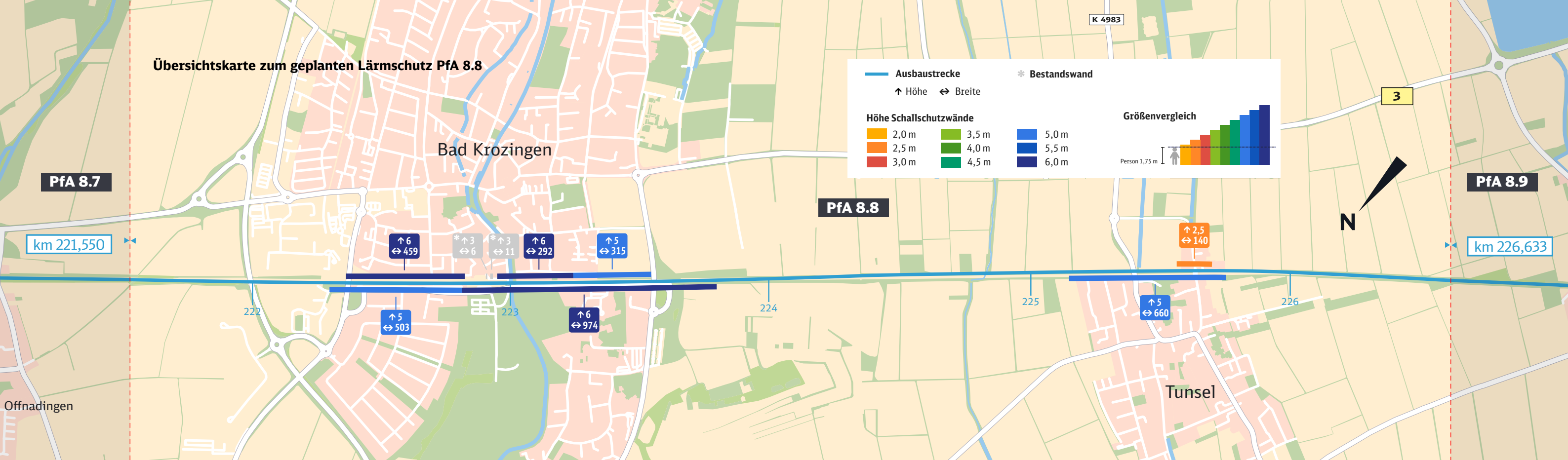
Der Abschnitt Teningen–Buggingen wird ausschließlich mit der digitalen Planungsmethode „Building Information Modeling“ (BIM) geplant. Das heißt, dass die Planer:innen das Projekt vorab virtuell am Computer durchplanen und von jedem Bauwerk ein digitales Modell erstellen. Das erleichtert und verbessert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



oben: Der umgebaute Bahnhof Bad Krozingen aus der Vogelperspektive.



links: Ein Geländer trennt den erhöhten Bahnsteigbereich von der übrigen Bahnhofsfäche ab.

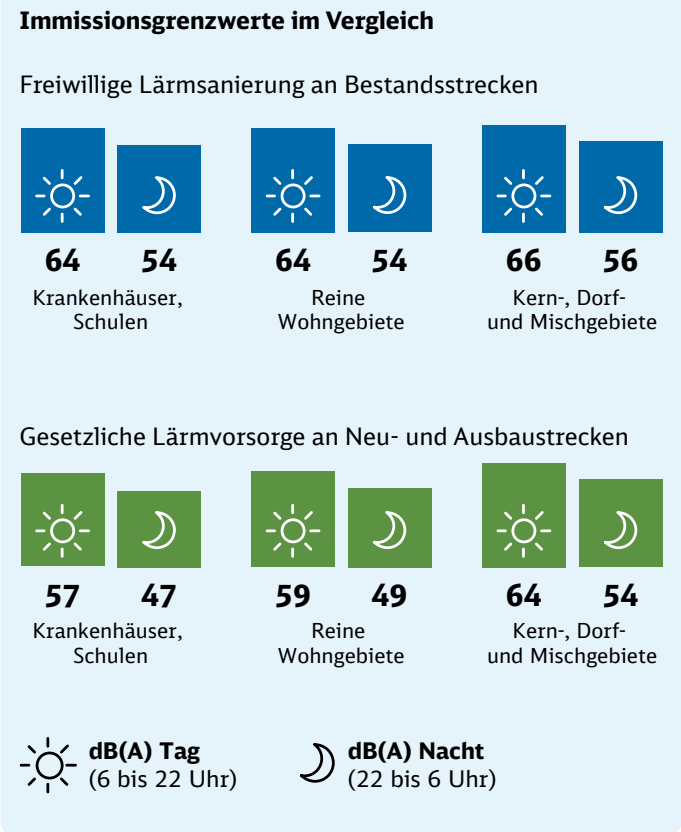


Maximale Lärmmentlastung zwischen Ehrenkirchen und Bad Krozingen

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. Die Schallschutzmaßnahmen orientieren sich an diesen Lärm-Grenzwerten.



Schallschutz im Streckenabschnitt 8.8
In Bad Krozingen und Tunsel baut die Bahn rund 3,3 Kilometer neue Schallschutzwände – davon 800 Meter an der Strecke in Tunsel. Die Wände werden zwischen 2,5 und 6 Metern hoch sein und tragen dazu bei, dass es entlang der Strecke wesentlich leiser sein wird. Eine gute Integration von Schallschutzwänden in die Umgebung kann über die Gestaltung dieser erreicht werden. Die Mitwirkung der Kommunen ist ausdrücklich erwünscht.

Um die Schallschutzwände nicht höher als nötig zu bauen, setzt die Bahn im Abschnitt 8.8 auch andere schallreduzierende Maßnahmen ein: Auf zwei Abschnitten ist 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 überwachtem 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.



Fledermausart „Großer Abendsegler“

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 Ehrenkirchen und Bad Krozingen 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

- Fünf Großvogelarten, u. a. der Turmfalke, die Saatkrähe und die Walddohreule.
- Zahlreiche Brutvogelarten, u. a. der Grauspecht, der Kiebitz und der Pirol.
- Zahlreiche streng geschützte Fledermausarten, wie der Große Abendsegler oder die Zwergfledermaus.
- Geschützte Reptilien und Amphibien, wie Mauereidechse und Kreuzkröte.
- Fischarten der Roten Liste Baden-Württembergs, wie Barbe und Bachforelle.
- Vier Schmetterlingsarten, wie die besonders geschützten Arten Kurzschwänziger Bläuling und das Kleine Wiesenvögelchen.
- Vier besonders geschützte Libellenarten und drei Arten von Wildbienen, u. a. die Waldhummer.
- Verschiedene geschützte Heuschreckenarten wie die Große Schiefkopfschrecke sowie geschützte Käferarten.



Pirol



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, Einwände 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. 5-7 / Visualisierungen)
DB AG / Michael Neuhaus (S. 9 / Schallschutzwand)
Adobe Stock / Bernd Wolter (S. 10 / Fledermaus)
DB AG / Büro Ecotone (S. 11 / PiroI und Waldohreule)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand April 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)