Planfeststellungsabschnitt 8.9 Eschbach–Buggingen

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 8.9: Neue Wege für die Eschbacher Kurve

Der Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.9 des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel beginnt kurz vor Eschbach und endet auf Höhe von Seefelden. In Eschbach verlaufen die Gleise der Rheintalbahn in einem Bogen durch den Ort. Für den Streckenausbau soll die Lage der Gleise in diesem Bereich leicht verschoben werden. In Heitersheim erneuert die Bahn den Bahnhof.

Mit 4,6 Kilometern Länge ist der Abschnitt Eschbach–Buggingen der kürzeste Abschnitt entlang der Ausbaustrecke. Für das Ausbauziel, den Bahnverkehr zwischen Teningen, Freiburg und Buggingen deutlich zuverlässiger und schneller zu machen, ist er dennoch sehr wichtig. So muss der Personenfernverkehr heute vor der Eschbacher Kurve abbremsen und die Reisegeschwindigkeit auf 120 Kilometer pro Stunde reduzieren. Mit einer leichten Aufweitung des Kurvenradius können die Züge in Zukunft ihre Fahrgeschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde beibehalten.

Die Dammlage der Bahnstrecke in Eschbach sowie die nah an die Bahn herangebauten Straßen, Häuser sowie der Gemeindefriedhof stellen die Deutsche Bahn (DB) bei der Planung vor besondere Herausforderungen. Für den Streckenverlauf in Eschbach untersuchte die Bahn mehrere Varianten und verglich diese miteinander. Oberstes Ziel war es dabei, die umliegenden Gebäude unberührt zu belassen. Vor diesem Hintergrund erwies sich eine leichte Westverschiebung der Gleise als sinnvollste Lösung. Die Verschiebung findet nahezu komplett innerhalb der Bahnflächen statt. Auf diese Weise wird nicht in die Wohnbebauung eingegriffen.

Trotzdem rückt die Bahnstrecke näher an die Häuser westlich der Strecke heran. Um diesen Effekt möglichst gering zu halten, wird die Bahnböschung westlich der Bahn stellenweise durch platzsparende Stützwände ersetzt. Auch die Unterführungen durch den Bahndamm müssen erneuert werden. Die Personenunterführung Kirchweg wird zum Beispiel um etwa 96 Meter nach Süden verschoben. Das neue Bauwerk wird barrierefrei gestaltet, was angesichts der umliegenden Bebauung in der heutigen Lage nicht möglich wäre. Auch die Eisenbahnüberführungen an der Belchenstraße und Bergstraße werden erneuert (siehe S. 7).

Die heutige Lage der Gleise in der Eschbacher Kurve.

Die Lage der Bahnstrecke nach Anpassung der Kurve.

Abschnitt Friedhof Eschbach bis Haltepunkt Heitersheim

Die Verschiebung der Bahnstrecke Richtung Westen führt auf Höhe des Friedhofs Eschbach zu einem Eingriff in diesen und auch in den daneben verlaufenden Fußweg. Vollständig zu vermeiden ist dieser Eingriff nicht. Die Planungen wurden jedoch so gestaltet, dass die Auswirkungen so gering wie möglich bleiben. Die neuen Gleise werden in dem Bereich rund 20 Meter westlich der aktuellen Trasse verlaufen. Der Fußweg wird anschließend wiederhergestellt. Perspektivisch könnte der Friedhof in südlicher Richtung auf Bahngelände erweitert werden.

Am Ortsausgang in Richtung Heitersheim rückt der Bahndamm noch weiter nach Westen. Hier besteht jedoch ausreichend Abstand zu den nächstgelegenen Häusern. Durch die Verschiebung der Gleise nach Westen werden östlich der Bahnstrecke auf Höhe der Bergstraße große Flächen frei. Es handelt sich um etwa 4.300 m². Der bestehende Bahndamm kann zurückgebaut und die Flächen dort rekultiviert oder einer anderen Nutzung zugeführt werden. Kurz vor dem Haltepunkt Heitersheim erreicht die Rheintalbahn wieder ihre bestehende Lage.

Der Haltepunkt Heitersheim mit neuer Bahnsteigüberdachung und Lärmschutzwand.

Der Blick aus der Vogelperspektive zeigt die neuen barrierefreien Wege, die zu den Bahnsteigen führen.

Ausbau des Haltepunkts Heitersheim

Der Haltepunkt Heitersheim wird von Grund auf erneuert. Die Bahnsteige werden von 55 auf 76 Zentimeter Höhe angehoben und barrierefrei erschlossen.

Im Rahmen des Streckenausbaus investiert die DB in den Haltepunkt Heitersheim. Teil der Modernisierungsarbeiten ist der Rückbau und die Neuerrichtung der Bahnsteige. Sie werden von 55 Zentimeter auf 76 Zentimeter erhöht und damit in der Freiburger Bucht auf ein einheitliches Maß gebracht. Dadurch wird bei den meisten Zugtypen der Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig deutlich reduziert. Dies ermöglicht ein bequemes Ein- und Aussteigen.

Barrierefreie Bahnsteige mit Wetterschutz
Für Fahrgäste mit Sehbeeinträchtigungen werden die Bahnsteige mit einem neuen taktilen Leitsystem ausgestattet. Der Bahnsteig 2 in Richtung Basel erhält einen neuen barrierefreien Zugang zur Nord-/West-Seite. Die steile Treppe zur Raiffeisenstraße wird durch eine neue Treppe mit einer Breite von 2,40 Metern ersetzt. Der Bahnsteig ist somit in Zukunft von beiden Seiten aus barrierefrei über Wege mit geringen Steigungen zugänglich.

Am Bahnsteig 1 in Richtung Freiburg werden 3,50 Meter hohe Lärmschutzwände errichtet. Der Bahnsteig kann in Zukunft über den bestehenden Weg von der Uhlandstraße oder über die Treppe von der Unterführung der Raiffeisenstraße erreicht werden. Darüber hinaus sorgen die Ausbaumaßnahmen für einen deutlich besseren Schutz vor Regen und Wind: Beide Bahnsteige erhalten eine neue Überdachung, die jeweils 57 Meter lang ist. Sie ersetzt die bisherigen Wetterschutzhäuschen.

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.

Eisenbahnüberführung Bergstraße

Neue Brücken und Unterführungen
Neun Straßen, Flüsse oder Wege kreuzen die Rheintalbahn zwischen Eschbach und Seefelden. Wenn die Bahnstrecke erneuert wird, werden auch die dazugehörigen Kreuzungsbauwerke wie Brücken oder Unterführungen neu errichtet.

Die Brücke über die Bergstraße in Eschbach (oben im Bild) wurde bereits im Jahr 1847 gebaut und wird nun etwa 18 Meter weiter westlich neu hergestellt. Während die Breite des Bauwerks im Zuge des Ausbaus beibehalten werden kann, wird die Durchgangshöhe auf 4,50 Meter angehoben.

Maximale Lärmentlastung zwischen Eschbach und Buggingen

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.

Immissionsgrenzwerte im Vergleich

Freiwillige Lärmsanierung an Bestandsstrecken

Krankenhäuser, Schulen		Reine Wohngebiete		Kern-, Dorf- und Mischgebiete	
64	54	64	54	66	56

Gesetzliche Lärmvorsorge an Neu- und Ausbaustrecken

Krankenhäuser, Schulen		Reine Wohngebiete		Kern-, Dorf- und Mischgebiete	
57	47	59	49	64	54

dB(A) Tag (6 bis 22 Uhr)

dB(A) Nacht (22 bis 6 Uhr)

Schallschutz im Streckenabschnitt 8.9

In Eschbach, Heitersheim und Buggingen-Seefelden baut die Bahn rund 2,9 Kilometer neue Schallschutzwände. Die Wände werden zwischen drei und fünf Meter hoch sein und tragen dazu bei, dass es entlang der Strecke wesentlich leiser wird.

Um die Schallschutzwände nicht höher als nötig zu bauen, setzt die Bahn im Abschnitt 8.9 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 überwachten Gleis“ (BÜG). Auch haben einige Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz – beispielsweise den Einbau von Schallschutzfenstern.

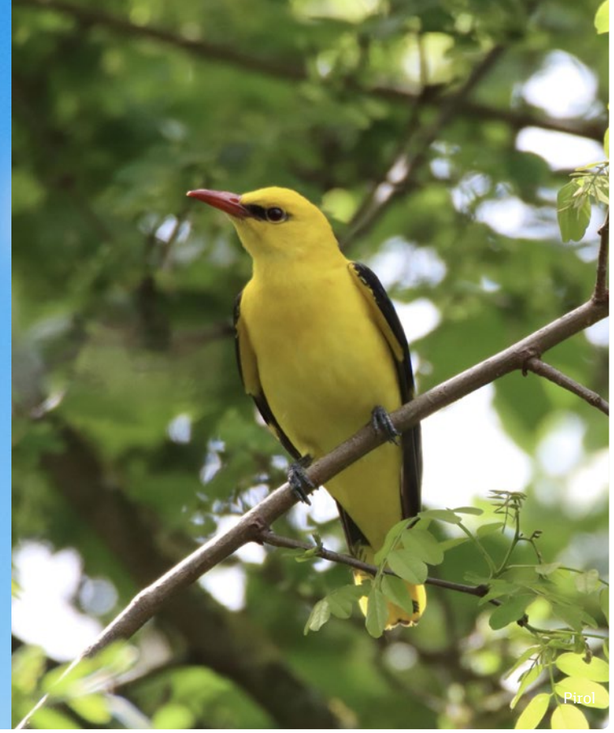
Beispiele der Gestaltung von Lärmschutzwänden

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 Wände

Für die Schallschutzwand in Auggen wurde ein Weinmotiv verwendet.

übernommen. Großzügige transparente Elemente sorgen dafür, dass weiterhin Licht durch die Lärmschutzwände fällt. Eine direkte Begrünung von Schallschutzwänden ist leider nicht möglich, da diese regelmäßig inspiziert und auf Schäden geprüft werden. Nur mit ausreichendem Abstand zur Schallschutzwand ist auch eine Gestaltung mit Pflanzen möglich – sofern der Platz im Umfeld der Strecke es erlaubt. Die Gestaltung der Lärmschutzwände in der Freiburger Bucht wird ein Schwerpunkt-Thema der weiteren Planung sein. Die Mitwirkung der Kommunen und Anwohnenden ist dabei ausdrücklich erwünscht.

Schmetterling „Weißer Waldportier“



Pirol

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 Eschbach und Buggingen 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

- Zahlreiche Großvogelarten, u. a. der Turmfalke, die Saatkrähe und die Waldohreule.
- Rund 20 planungsrelevante Brutvogelarten, u. a. der Grünspecht, die Feldlerche und der Pirol.
- Acht streng geschützte Fledermausarten, wie der Große Abendsegler oder die Zwergfledermaus.
- Geschützte Reptilienarten wie die Mauereidechse und Schlingnatter.
- Drei Schmetterlingsarten, unter anderem die in Baden-Württemberg vom Aussterben bedrohte Art Weißer Waldportier.
- Vier besonders geschützte Libellenarten und sechs Arten von Wildbienen, u. a. die Waldhummel.
- Verschiedene Heuschreckenarten, wie die streng geschützte Große Schiefkopfschrecke sowie geschützte Käferarten

Fledermaus „Großer Abendsegler“

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, Einwendungen 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.

1 Grundlagenermittlung › 2 Vorplanung › 3 Entwurfsplanung › 4 Genehmigungsplanung

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. 1, S.5-7 / Visualisierungen)
DB AG / Sabine Loskarn (S. 9 / Schallschutzwand)
Adobe Stock / Ewald Fröch (S. 10 / Weißer Waldportier)
Adobe Stock / Bernd Wolter (S. 11 / Fledermaus)
DB AG / Büro Ecotone (S. 11 / Pirol und Waldohreule)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Juni 2025

facebook.com/
karlsruhebasel

instagram.com/
karlsruhebasel

youtube.com/
Großprojekt Karlsruhe–Basel