



# Planfeststellungsabschnitt 8.1 Riegel-March

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel



Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“  
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 Lötschberg, das Gotthard-Massiv und den Monte Ceneri in der Schweiz wird eine weitere Zunahme des Schienenverkehrs auf der Rheintalbahn erwartet.

Doch diese ist bereits bis an ihre Kapazitätsgrenze ausgelastet. Die bestehenden Engpässe erhöhen die Gefahr von Verspätungen und gehen zu Lasten der Qualität des Schienenverkehrs in der Rheinebene. Für das aktuelle und zukünftige Verkehrsaufkommen muss die Strecke dringend viergleisig ausgebaut werden. Erst dann ist eine Ausweitung des Bahnverkehrs möglich.

Mit dem Ausbau und teilweisen Neubau der Rheintalbahn verfolgt die Bahn drei zentrale Ziele:

1. Erhöhung der Streckenkapazität, um den prognostizierten Mehrverkehr auf der Rheintalbahn aufnehmen zu können.
2. Entmischung der Verkehre, um die schnellen Züge des Fernverkehrs von den langsameren Zügen des Nah- und Güterverkehrs zu trennen und gegenseitige Beeinträchtigungen im Betrieb zu verhindern.
3. Qualitative Verbesserung für die Reisenden, das heißt deutlich kürzere Reisezeiten durch die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit für den Personenfernverkehr auf 250 Kilometer pro Stunde.

Nach dem Ausbau werden Reisende für die Fahrt von Karlsruhe nach Basel nur noch etwa 70 Minuten benötigen – 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 Bundesschienenwegebauausbaugesetz (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.

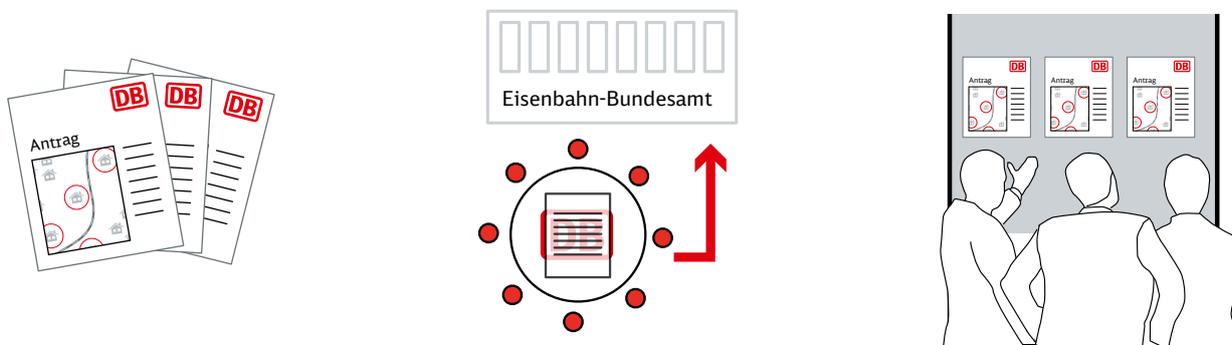
Den Planungen liegt die aktuell verfügbare Verkehrsprognose zugrunde, um den künftigen Verkehrsentwicklungen, den steigenden Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur und einer umweltfreundlichen Gestaltung der Verkehrsabläufe Rechnung zu tragen. Diese wird bei der Dimensionierung des Schall- und Erschütterungsschutzes 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. Deren Pläne werden nach und nach zur Genehmigung bei der zuständigen Behörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, eingereicht. Für den StA 8 führt das Regierungspräsidium Freiburg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens das Anhörungsverfahren durch.

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 (Ausbaustrecke Teningen–Buggingen).

# Vom ersten Antrag bis zum Planfeststellungsverfahren

Bis das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den Planfeststellungsbeschluss erlassen kann, hat das Projekt schon einige Planungsschritte durchlaufen. In der unteren Grafik ist dargestellt, wann diese Schritte für den Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.1 erfolgt sind und wie der aktuelle Stand ist.



1

2006

## Erster Antrag Planfeststellungsverfahren

Die Teilstrecke zwischen Riegel und March war schon einmal Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Die damaligen Planungen wurden jedoch im Hinblick auf die späteren Bundestagsbeschlüsse überarbeitet. Sie haben heute keine Gültigkeit mehr.

2

2009–2015

## Konsultation Projektbeirat

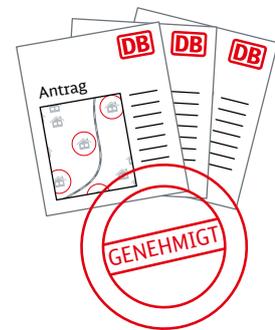
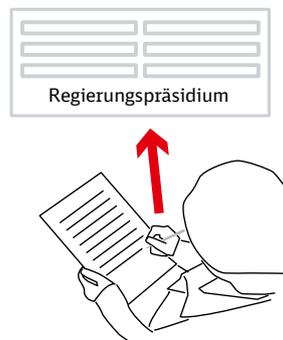
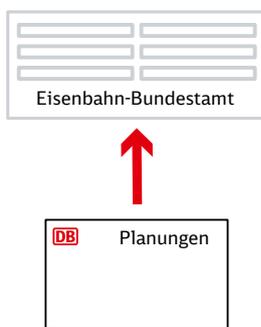
2009 wird ein Projektbeirat als verfahrensbegleitendes Forum eingerichtet. Für die Teilstrecke zwischen Riegel und March empfiehlt dieser die Umsetzung eines über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehenden baulichen Schallschutzes. Im Bereich der Deponie Reute soll die Trasse verlegt werden. Ein Bundestagsbeschluss ermöglicht die Finanzierung der Maßnahmen.

3

2012–2014

## Erarbeitung Planunterlagen

Die Bahn beschließt, die Planung zu überarbeiten. Die neuen Unterlagen werden im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung öffentlich ausgelegt. Am 16. Oktober 2014 stellt die Bahn die Planung in einer Infoveranstaltung vor.



4

2014

### Neuer Antrag auf Planfeststellung

Ende 2014 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

2017-2021

### Anhörungsverfahren

Das RP führt das Anhörungsverfahren durch. Hierzu liegen die Unterlagen für einen Monat öffentlich aus. Betroffene können Einwendungen und Stellungnahmen einreichen. Die Bahn verfasst Antworten. Diese werden 2019 in einem Erörterungstermin diskutiert. 2021 werden die Planunterlagen ein zweites Mal offengelegt. Betroffene erhalten so Gelegenheit, zu den jüngsten Planänderungen und neu hinzugekommenen Unterlagen Stellung zu beziehen. 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.



### Eisenbahnüberführungen

- |  |                                |                  |
|--|--------------------------------|------------------|
| 1 EÜ Anschlussstelle Riegel Einfahrrampe | 5 EÜ Bahnhofstraße             | 16 EÜ Feuerbach  |
| 2 EÜ Anschlussstelle Riegel Ausfahrrampe | 6 EÜ Neumühlbach               | 18 EÜ Herrenbach |
| 3 EÜ Landesstraße L 113                  | 7 EÜ Elz                       | 20 EÜ Glotter    |
| 4 EÜ Kaiserstuhlbahn                     | 8 EÜ Wirtschaftsweg und Graben | 22 EÜ Schobbach  |

## Von Riegel bis March

# Eine Gütertrasse entlang der Autobahn

Von Offenburg bis südlich von Buggingen werden die zwei neu geplanten Gleise der Rheintalbahn nicht gebündelt mit der Bestandsstrecke, sondern in enger Bündelung mit der Bundesautobahn (BAB) 5 verlaufen. Auf dieser Strecke sollen in Zukunft die meisten Güterzüge verkehren.

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.1 umfasst den nördlichen Bündelungsbereich der Güterumfahrung mit der Autobahn im Großraum Freiburg. Auf einer Länge von rund 11,4 Kilometern verläuft die neue Bahnstrecke parallel zur Autobahn. Sie durchquert dabei das Gebiet der Gemeinden Riegel, Teningen, Reute, Vörstetten und March.

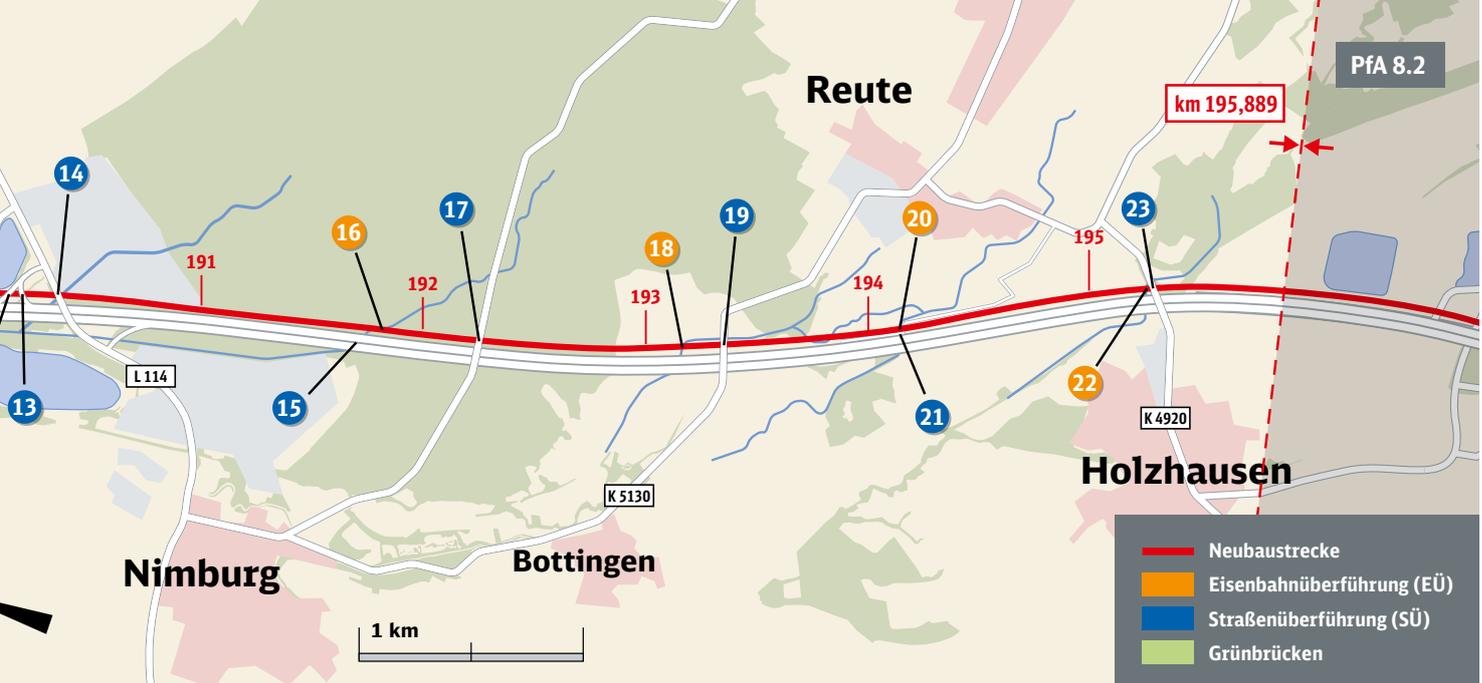
### Freie Fahrt für den Güterverkehr

Die Neubaustrecke wird für eine maximale Geschwindigkeit von 160 Kilometer pro Stunde ausgelegt. Sie wird im Regelbetrieb nur vom Güterverkehr genutzt. Daher kommt sie ohne Haltepunkte aus. Die Züge für den Personenverkehr werden weiterhin die nach Freiburg führenden Gleise der Rheintalbahn nutzen. Die Bahn plant,

diese nach dem Bau der Güterumfahrung zu ertüchtigen und für höhere Fahrgeschwindigkeiten auszubauen. Somit profitieren sowohl Güter- als auch Personenverkehr vom viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn.

### Bauliche Meisterleistung: Verkehrswege im Tandem

Um Nutzflächen und Naturschutzgebiete zu schonen, werden die beiden Verkehrswege Autobahn und Schiene im PFA 8.1 eng gebündelt. Die Autobahn verläuft in Bögen. Die Neubaustrecke folgt dieser Streckenführung. Auch in der Höhenlage orientiert sie sich an der BAB 5. Größtenteils verläuft die Trasse zwischen Riegel und March in nahezu gleicher Höhe wie das umliegende Gelände.



### Straßenüberführungen

- 9 SÜ Kreisstraße K 5114
- 11 SÜ Kreisstraße K 5140
- 12 SÜ Anschlussstelle Teningen Einfahrrampe
- 13 SÜ Anschlussstelle Teningen Ausfahrrampe
- 14 SÜ Landesstraße L 114

- 15 SÜ Feuerbach (BAB 5)
- 17 SÜ Waldstraße
- 19 SÜ Kreisstraße K 5130
- 21 SÜ Glotter
- 23 SÜ Kreisstraße K 4920

### Grünbrücken

- 10 Grünbrücke Teningen Unterwald

Im nördlichen Bereich liegen die neuen Gleise in Damm-  
lage. Durch die Bündelung ergeben sich weitläufige bau-  
technische Herausforderungen durch

- zusätzliche Sicherheitsbestimmungen, Richtlinien und Regelwerke,
- den geplanten sechsspurigen Ausbau der BAB 5 und
- den geringen Abstand der baulichen Anlagen.

Der Abstand zwischen den neuen Gleisen und der Auto-  
bahn wurde so weit wie möglich minimiert. Zur gegensei-  
tigen Absicherung der beiden Verkehrswege sind entspre-  
chende Schutzvorkehrungen vorgesehen.



Die neue Trasse verläuft parallel zur BAB 5.

## Neue Brücken, Straßen und Wege

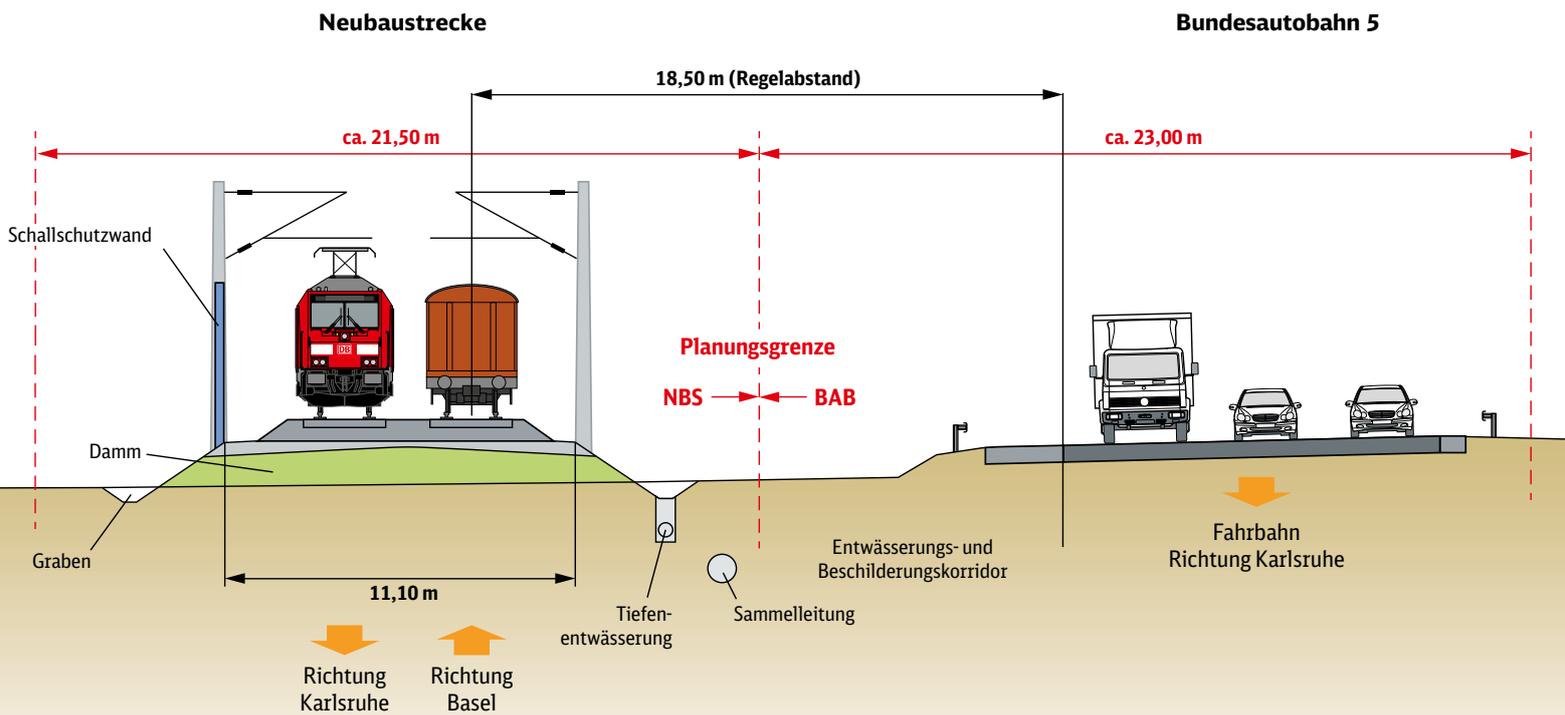
Bereits heute kreuzen zahlreiche Straßen, Wirtschaftswegen und Gewässer die Autobahn. Wenn parallel zur Autobahn die neue Zugstrecke entsteht, werden die Brückenbauwerke angepasst oder neu errichtet. Teilweise werden Straßen und Wege verlegt oder in der Höhe angeglichen. Dies betrifft auch die beiden Anschlussstellen Riegel und Teningen. Einen Überblick über die betroffenen Straßen- und Eisenbahnüberführungen gibt die Übersichtskarte auf Seite 6/7.

Neben den bestehenden Kreuzungsbauwerken kommen auch neue Bauwerke hinzu: so zum Beispiel die etwa 20 Meter breite Grünbrücke im Teninger Unterwald. Des Weiteren baut die Bahn neue Durchlässe für Gräben, kleinere Bachläufe und die Entwässerung der Bahnanlagen. Für den Schallschutz werden Schallschutzwände und Galeriebauwerke errichtet. Zudem fallen Erdarbeiten und Wegebauarbeiten parallel der Strecke an. Die im Bereich der Trasse liegenden land- und forstwirtschaftlichen Wege werden nach Osten verschoben.

## Massenkonzept

Die beim Bau abgetragenen Erdmassen werden je nach Eignung für neue Dämme und zur Modellierung des Geländes 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 untersucht und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend wieder eingebaut oder entsorgt.



Zwischen der Autobahn und der Neubaustrecke muss ein Regelabstand eingehalten werden.



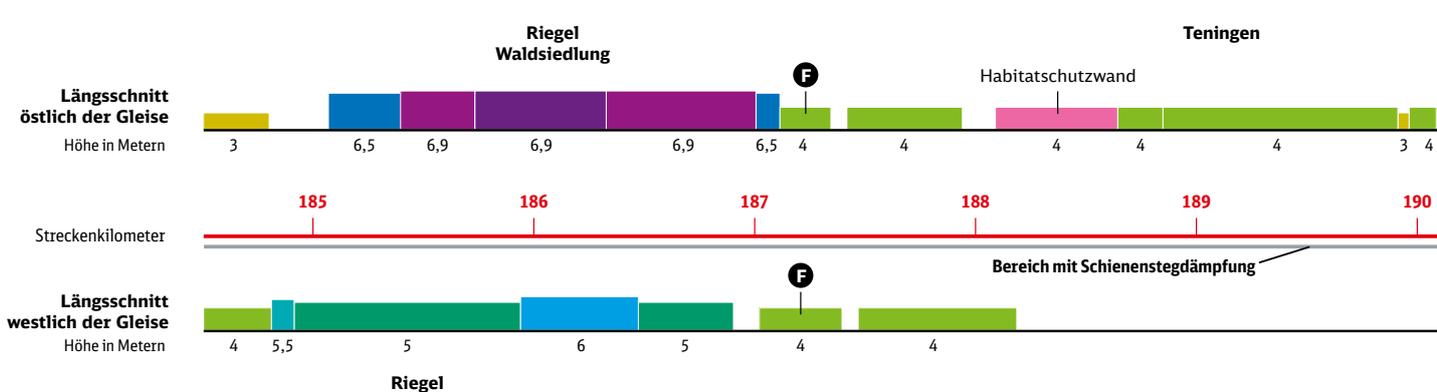
Insgesamt sind im Abschnitt 8.1 13,5 Kilometer Schallschutzwände geplant.

## 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 Riegel–March baut die Bahn auf einer Gesamtlänge von rund 13,5 Kilometern Schallschutzwände. Diese sind zwischen 2,5 und 6,5 Meter hoch. Sie sind auf der Bahn zugewandten Seite hochabsorbierend ausgestaltet. Auf diese Weise wird eine Reflexion des auf die Wand einwirkenden Schalls vermieden. Die Schallschutzwände zwischen Autobahn und Eisenbahn werden beidseitig hochabsorbierend ausgestaltet. Dies wirkt Reflexionen durch den Autobahnverkehr entgegen.

Auf über 2,5 Kilometer Länge plant die Bahn den Einsatz von Schallschutzgalerien. Das sind Schallschutzwände mit einer Art Überdachung in Richtung der Schienen. In der Fachsprache spricht man von einem „Kragarm“. Dadurch wird noch effektiver verhindert, dass sich der Lärm der Eisenbahn ausbreitet. Die Grafik auf Seite 10/11 zeigt die Länge und Höhe der einzelnen Schallschutzwände und -galerien. Darüber hinaus setzt die Bahn im gesamten Abschnitt Schienenstegdämpfer ein. Diese verringern den Lärm direkt dort, wo er zwischen Rad und Schiene entsteht. Moderne Schienenstegdämpfer reduzieren die Emissionen dauerhaft um zwei Dezibel zusätzlich.



## Gesetzliche Vorgaben

Die Deutsche Bahn muss dafür sorgen, dass 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, Schallschutzwände oder -wälle.

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.

Aufgrund der bebauungsfernen Lage der Trasse sind im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.1 keine Maßnahmen des Erschütterungsschutzes erforderlich.



Neben Schallschutzwänden werden im PfA 8.1 zusätzlich Galeriebauwerke realisiert.



# 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.

Daher erfasst die Bahn in einem „Landschaftspflegerischen Begleitplan“ alle Maßnahmen, die diese Eingriffe vermeiden, mindern oder ausgleichen. Besonderes Augenmerk legt sie darauf, Eingriffe in sehr sensiblen Bereichen zu minimieren. Zu diesen zählen Lebensräume von streng geschützten Tierarten und europäische Schutzgebiete nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH) wie beispielsweise das Gebiet „Mooswälder bei Freiburg“.

Die geplanten Baumaßnahmen greifen im Abschnitt 8.1 auf einer Fläche von rund 71 Hektar in bestehende Lebensräume ein. Zur Kompensation sind in unmittelbarer Nähe der Trasse Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Hierzu zählen zum Beispiel das Pflanzen von Bäumen, Hecken und Sträuchern sowie die naturnahe Gestaltung der zu verlegenden Gewässerabschnitte. Um die Trennwirkung der geplanten Trasse zu mindern, wird sie im Bereich des FFH-Gebietes besonders eng mit der Autobahn gebündelt. Für Linderung sorgen außerdem der Bau einer begrünten Forstwegbrücke (Waldstraße) in der Teninger Allmend und einer rund 20 Meter breiten Grünbrücke im Teninger Unterwald.

Besondere Bedeutung hat die Realisierung von Artenschutzmaßnahmen, die vor der eigentlichen Baumaßnahme umgesetzt werden müssen. Wenn im Lebensraum von Tieren gebaut wird, muss ihnen rechtzeitig ein neuer Lebensraum bereitgestellt werden. Ein Beispiel sind Laichgewässer für Amphibien.





### **Regional bedeutende Naturschutzprojekte**

Häufig bietet das unmittelbare Umfeld der Neubaustrecke nicht genügend Möglichkeiten, die Eingriffe zu kompensieren. Dann werden in Abstimmung mit der Region und den zuständigen Naturschutzbehörden zusätzlich trassenferne Maßnahmen umgesetzt. Die Zielsetzung dabei ist, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in regional bedeutenden, großflächigen Naturschutzprojekten umzusetzen.

In diesem Zusammenhang werden für den Abschnitt 8.1 Biotop- und Gewässermaßnahmen sowie Aufforstungen realisiert. Beispielsweise entsteht ein großflächiges Feuchtgebiet im Gewinn See in Nimburg. Bereits abschließen konnte die Bahn ihre Maßnahmen zur Renaturierung der Elz zwischen Teningen und Riegel. 2016 begann die Deichrückverlegung, um einen naturnahe Überflutungsau zu schaffen. Bereits wenige Jahre später hat sich die Elzaue zu einem vielfältigen Lebensraum entwickelt. Rund 30 bedrohte Vogelarten wurden hier seitdem gezählt.

Durch die Rückverlegung von Dämmen werden auch zum Zwecke des Hochwasserschutzes neue Flächen für die Rückhaltung und Ausbreitung von Hochwasser (Retentionsraum) geschaffen. Hier können sich waldartige Bestände und Nasswiesen entwickeln. Waldverluste werden durch Aufforstungen, zum Beispiel angrenzend an die Teningen Allmend, kompensiert. Aus naturschutzrechtlicher Sicht gleichen die geplanten Kompensationsmaßnahmen die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft aus.

## FFH-Ausnahmeverfahren

Eine Ausnahme stellen die beiden Fledermausarten Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus dar. Trotz zahlreicher Schutzmaßnahmen kann eine erhebliche Beeinträchtigung der Arten nicht vollständig ausgeschlossen werden. Dies gilt auch für den Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Lebensraumtyp Eichen-Hainbuchenwald im FFH-Gebiet „Mooswälder bei Freiburg“. Die gesetzlichen Regelungen sehen für diesen Fall die Durchführung eines FFH-Ausnahmeverfahrens vor. Im Rahmen dieses Verfahrens werden sogenannte Kohärenzsicherungsmaßnahmen festgelegt. Diese kompensieren die konkrete Beeinträchtigung der betroffenen Arten und Lebensraumtypen, bezogen auf ihr gesamtes natürliches Verbreitungsgebiet, an anderer Stelle.

## Basis der Umweltplanung

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) legt den Umgang mit den Themen Natur und Umwelt in einer Verwaltungsvorschrift, dem sogenannten „Umweltleitfaden“, fest. Zu Beginn jeder Umweltplanung führt die Bahn umfangreiche Kartierungen der Pflanzen und Tierwelt des Untersuchungsraums durch. Im Umweltverträglichkeitsbericht werden die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, die Landschaft, Kultur- und Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern umfassend ermittelt, analysiert und bewertet. Weitere Gutachten bewerten die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die betroffenen FFH- und Vogelschutzgebiete und auf streng geschützte Tierarten (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung). Aus diesen verschiedenen Gutachten wird der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) erarbeitet. Einige der Maßnahmen im LBP sind nur vorübergehend notwendig und können nach Ende der Bauzeit wieder entfallen. Andere werten die Landschaft dauerhaft auf.

▼ In den vergangenen Jahren hat sich die Elzaue zu einem vielfältigen Lebensraum entwickelt.





Die Bahn rechnet mit einer Bauzeit von etwa sechs Jahren.

## 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. Für den Abschnitt Riegel–March veranschlagt die Bahn etwa sechs Jahre Bauzeit. Während des Baus ist es ein wichtiges Ziel der Bahn, die Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Wo Straßen gesperrt und Umleitungen eingerichtet werden, wird im Vorfeld mit der zuständigen Verkehrsbehörde abgestimmt. Laute Arbeiten oder sonstige Beeinträchtigungen für die Anwohner:innen kündigt die Bahn vorab an.

Mit den Gemeinden entlang der Strecke pflegt das Projektteam einen regelmäßigen Austausch, um sie bezüglich des Baufortschritts und der anstehenden 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.

## Impressum

### Herausgeber

DB Netz AG  
Großprojekt Karlsruhe–Basel  
Schwarzwaldstraße 82, 76137 Karlsruhe  
Telefon: 0761 212-4504  
E-Mail: michael.bressmer@deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com

### Weitere Informationen unter

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

### Fotos

Deutsche Bahn AG/Axel Hartmann (S. 5),  
Deutsche Bahn AG/Charlotte Petrik  
(S. 12–14), Jürgen Schmidt (S. 15)

Änderungen vorbehalten,  
Einzelangaben ohne Gewähr.  
Stand Mai 2021



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



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



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



[youtube.com](https://youtube.com)  
→ **Großprojekt  
Karlsruhe–Basel**



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