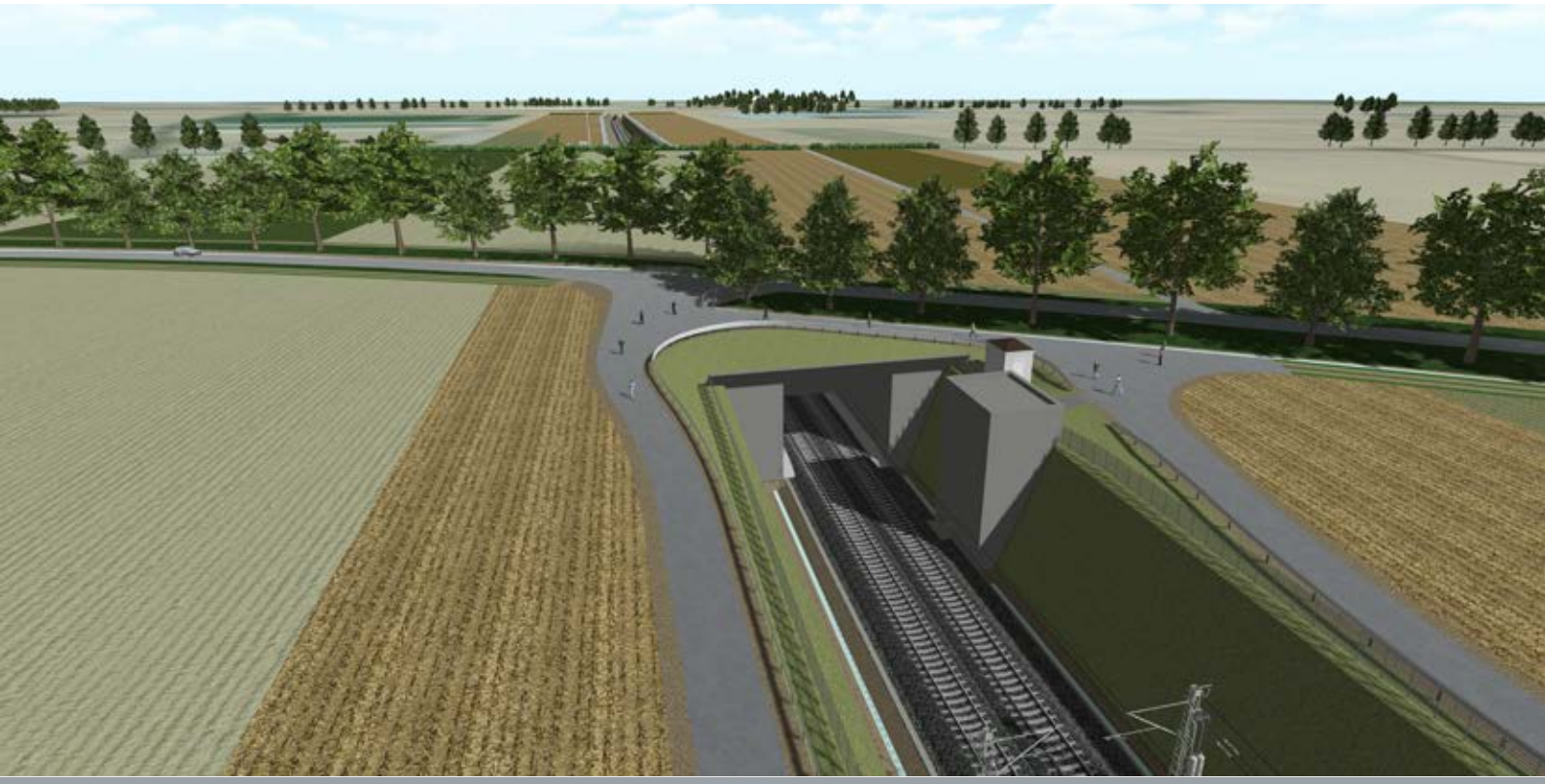
DB NETZE



# Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

# Planfeststellungsabschnitt 8.4 Bad Krozingen–Müllheim


Europa verbinden

Grundlagen der Planungen

Der Abschnitt 8.4 Bad Krozingen–Müllheim

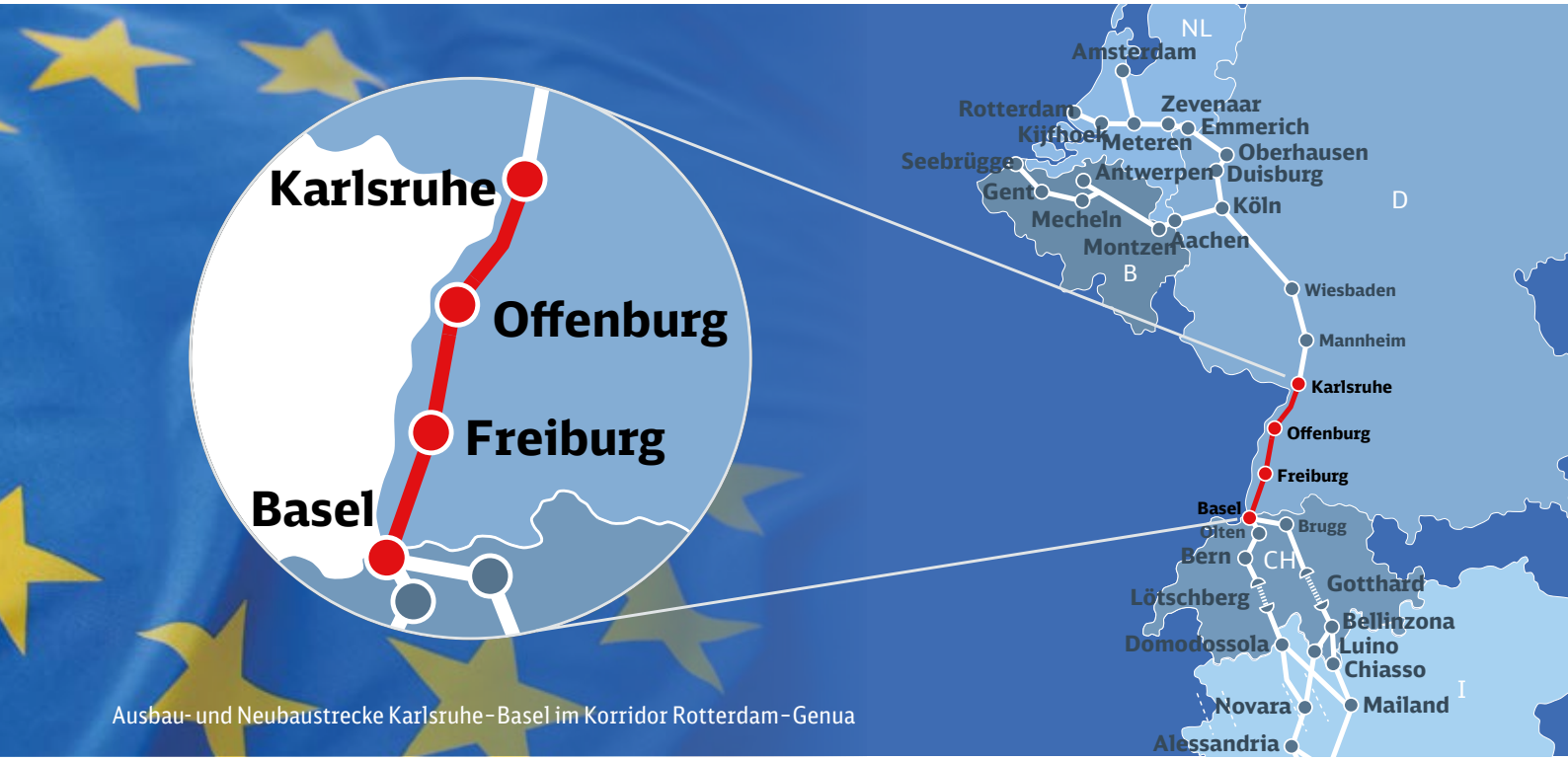
Die Tieflage

Schutz von Mensch und Umwelt

Schutz vor Lärm



**Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union**



Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel im Korridor Rotterdam–Genua

# Europa verbinden: Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

**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 (Rtb) 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 Rtb 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 Rtb verfolgt die Bahn drei zentrale Ziele:

1. Erhöhung der Streckenkapazität, um den prognostizierten Mehrverkehr auf der Rtb 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 (Rtb) 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 rechtlichen Grundlagen 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 (PfA) unterteilt. Diese werden nach und nach zur Genehmigung bei der zuständigen Behörde, dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), eingereicht. Für den StA 8 führt das Regierungspräsidium (RP) 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 (NBS) zur Umfahrung der Freiburger Bucht für den Güterverkehr sowie den Ausbau und die Ertüchtigung der bestehenden zwei Gleise der Rtb (Ausbaustrecke Teningen–Buggingen).

## Der PfA 8.4 zwischen Bad Krozingen und Müllheim: Vom ersten Antrag bis zum Planfeststellungsverfahren

### 1 2003: Erster Antrag Planfeststellungsverfahren

Die Teilstrecke Bad Krozingen–Müllheim war bereits Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens, bildete aber noch keinen eigenen PfA. Sie war in den südlich und nördlich angrenzenden Abschnitten integriert. Diese Planungen wurden im Hinblick auf die späteren Bundestagsbeschlüsse überarbeitet und der neue PfA 8.4 ausgewiesen.

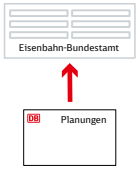
### 2 2009–2015: Konsultation Projektbeirat

2009 entsteht ein Projektbeirat als verfahrensbegleitendes Forum. Für die Teilstrecke zwischen Mengen und Hügelheim empfiehlt dieser die Tieflage der Trasse, die Errichtung von Landschaftsbrücken und die Umfahrung von Buggingen im Westen. Ein Bundestagsbeschluss ermöglicht die Finanzierung der Maßnahmen.

### 3 2015–2019: Erarbeitung Planunterlagen

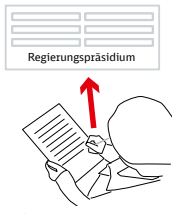
Mit der neuen Trassenführung ändert sich auch die PfA-Einteilung: Die Teilstrecke Schlatt/Bad Krozingen bis zum Kreuzungsbauwerk mit der Rtb (Knoten Hügelheim) wird als PfA 8.4 (Bad Krozingen–Müllheim) bezeichnet. Die Unterlagen werden neu erarbeitet und im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Mai 2018 veröffentlicht.

### 4 2019: Neuer Antrag auf Planfeststellung



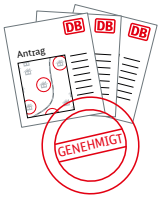

Im Dezember 2019 stellt die Bahn einen neuen Antrag auf Planfeststellung beim EBA und reicht ihre Planungen ein. Das EBA prüft daraufhin die Unterlagen auf Vollständigkeit.

### 5 Ab Juli 2020: Anhörungsverfahren

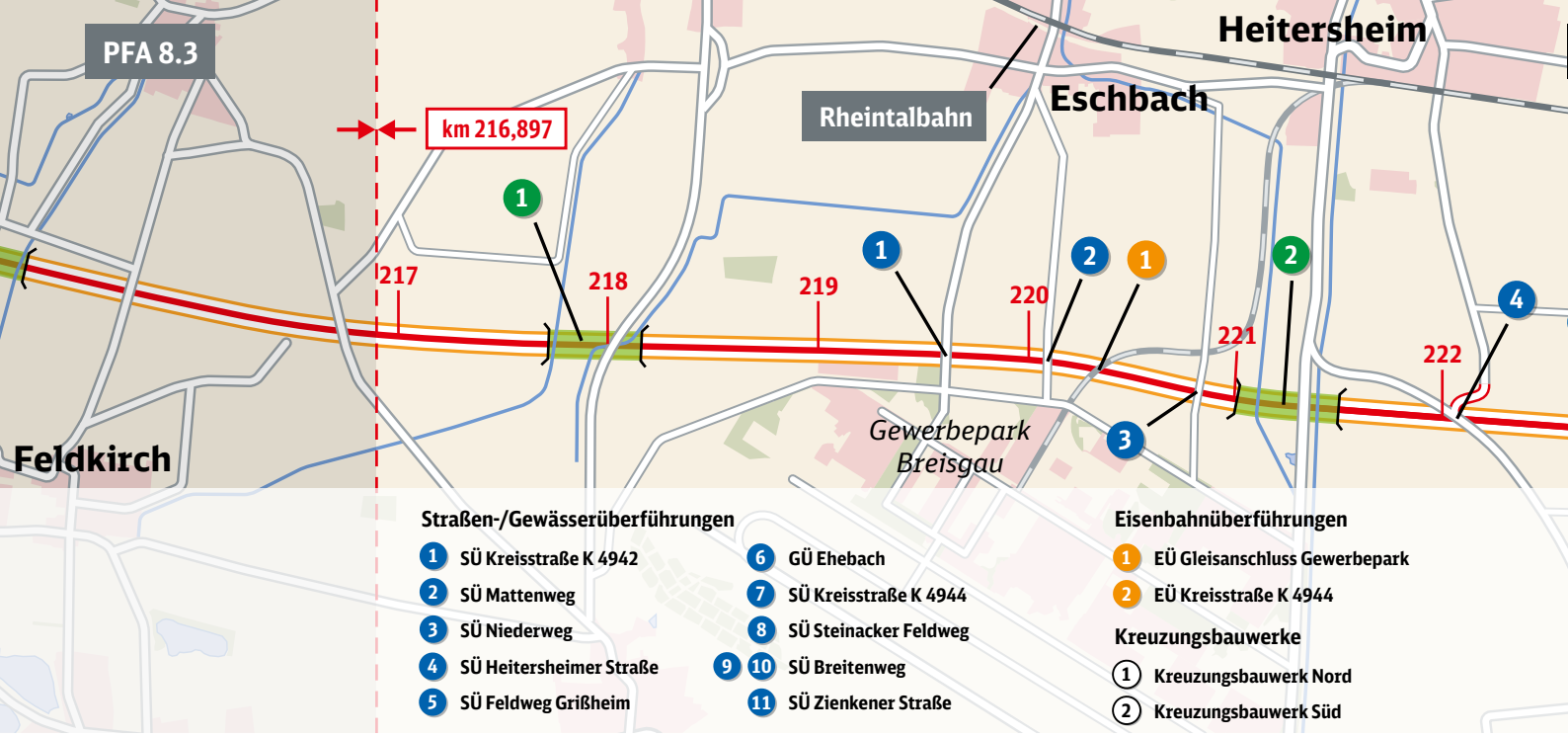



Das EBA übergibt die Unterlagen dem RP Freiburg; dieses führt das Anhörungsverfahren durch. Hierzu liegen die Unterlagen für einen Monat öffentlich aus. Betroffene und Träger öffentlicher Belange können Einwendungen und Stellungnahmen einreichen. Die Bahn als Vorhabenträgerin wird hierzu Antworten abgeben, die sie bei Bedarf in einem Erörterungstermin mit den Einwendern bespricht. 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.



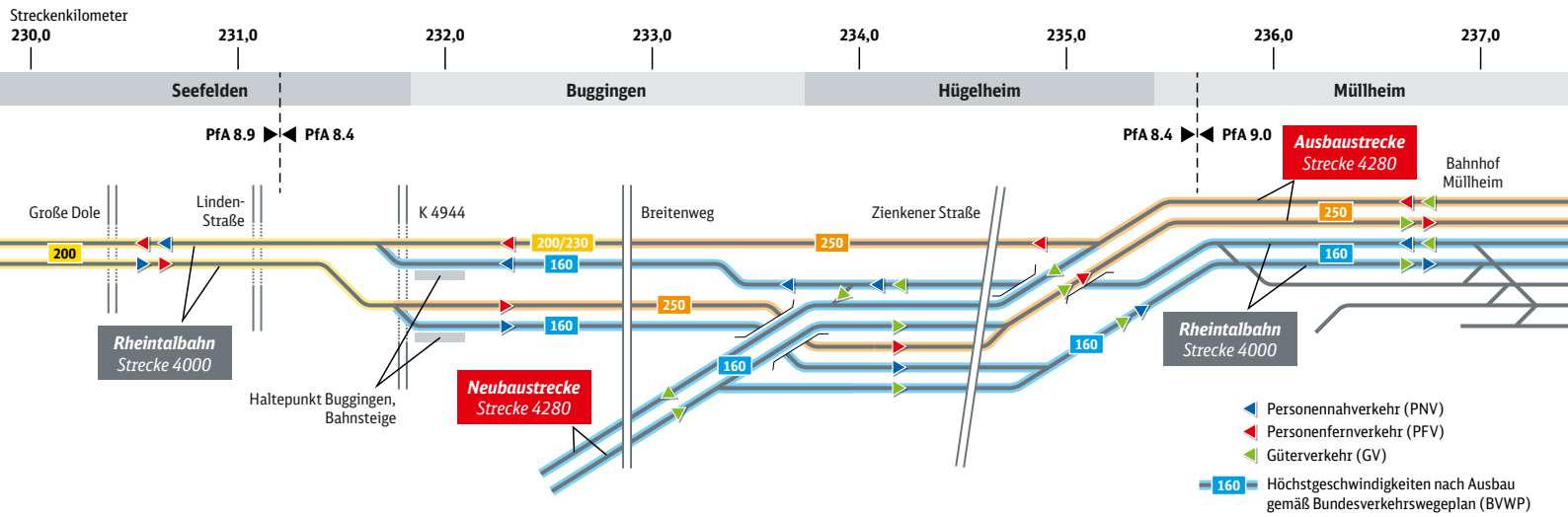

# Der Abschnitt 8.4 Bad Krozingen–Müllheim: Verknüpfung von alter und neuer Strecke

**Der Abschnitt 8.4 stellt die Verbindung zwischen der neuen Gütertrasse zur Umfahrung der Freiburger Bucht und der weiter östlich verlaufenden Rheintalbahn (Rtb) her.**

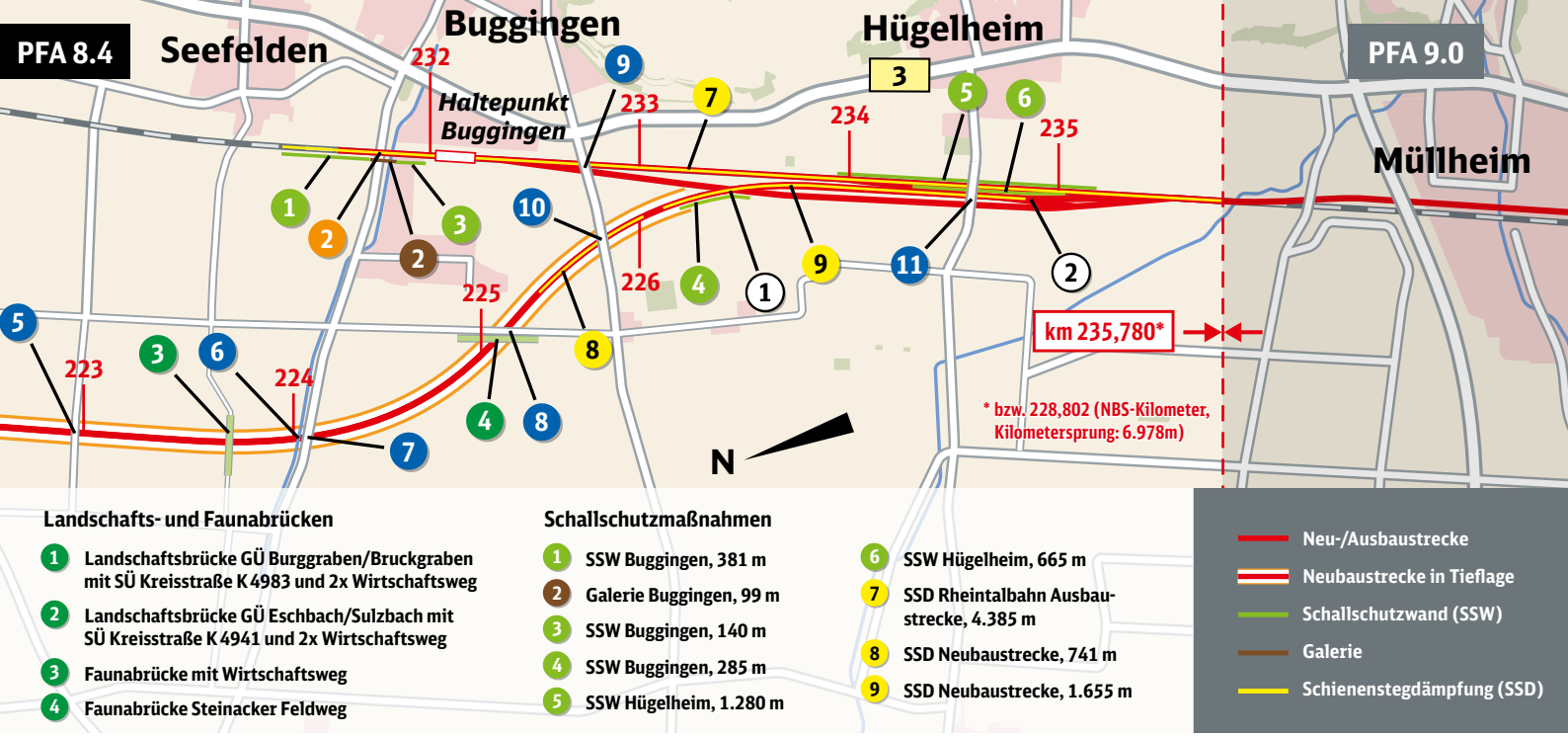
Er umfasst rund zwölf Kilometer Neubaustrecke (NBS), von denen rund neun Kilometer fernab von Wohngebieten in Tieflage verlaufen. Die Bündelung mit der Rtb erfolgt zwischen Buggingen und Müllheim bei Hügelheim. Ab dort verläuft die Neubautrasse auf dem Niveau der heutigen Rtb. Als Teil der Güterumfahrung Freiburg ist sie für eine maximale Geschwindigkeit von 160 Kilometer pro Stunde ausgelegt. Haltepunkte oder Bahnhöfe sind auf der NBS nicht geplant.

## Verkehrsknoten Hügelheim

Südlich von Offenburg bis etwa Mengen verläuft die NBS parallel zur Bundesautobahn 5. Im Abschnitt 8.4 nähert sie sich wieder der Rtb an. Auf der Höhe von Hügelheim kreuzen sich die Trassen, wobei die NBS östlich der Rtb in Richtung Katzenbergtunnel weiterführt. Fernverkehrs- und Güterzüge fahren über den Katzenbergtunnel in Richtung Basel. Der Personennahverkehr fährt die Ortschaften entlang der Rtb an. Der Knoten Hügelheim ist so ausgestaltet, dass Güter- und




Systemskizze Verkehrsknoten Hügelheim



Der Haltepunkt Buggingen wird um 200 Meter nach Süden versetzt.

Personenzüge kreuzen können, ohne sich gegenseitig zu behindern. Um dies sicherzustellen, sind zwei große Kreuzungsbauwerke und insgesamt sieben Gleise notwendig.

## Neue Brücken, Straßen und Wege

Im Abschnitt 8.4 kreuzen zahlreiche Straßen, Wirtschaftswege und Gewässer die NBS. Für die Überquerung der neuen Bahntrasse werden dazu Brückenbauwerke errichtet. Dabei können die Straßen und Wege ihre Lage und Höhe größtenteils beibehalten.

Die Karte oben bildet die wichtigsten Bauwerke ab, die entlang der NBS entstehen. Sie sind von Norden nach Süden durchnummeriert. Zu den größten Bauwerken in diesem Abschnitt zählen zwei rund 320 Meter lange Landschaftsbrücken (in grün).

## Ausbaustrecke und Haltepunkt Buggingen

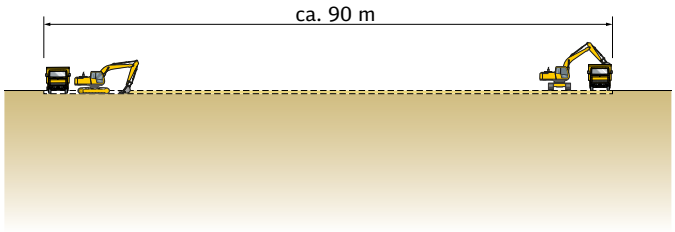
Neben der NBS gehören zum Planfeststellungsabschnitt 8.4 rund 4,5 Kilometer der bestehenden Rtb zwischen Buggingen und Müllheim. Nördlich des Knotens Hügelheim ertüchtigt die Bahn die Strecke auf eine Geschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde. Diese Strecke wird als „Ausbaustrecke“ bezeichnet. Hinzu kommen umfassende Umbaumaßnahmen am Haltepunkt Buggingen, der um 200 Meter nach Süden versetzt wird. Er erhält barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen, eine taktile Wegeleitung für Menschen mit Sehbeeinträchtigung und ein dynamisches Fahrgastinformationssystem mit Akustikmodul. Außerdem stattet die Bahn jeden Bahnsteig mit einem Wetterschutzhaus aus.

# Die Tieflage: Eine bauliche Herausforderung

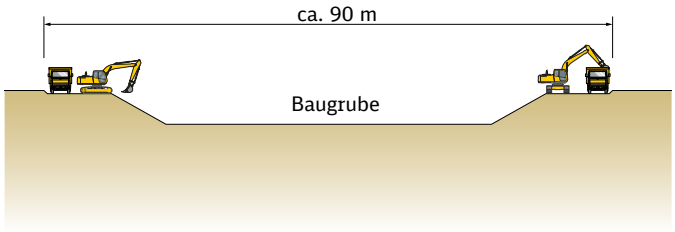
**Die Trassenführung in Tieflage leistet einen sehr guten Schallschutz und passt sich an das Landschaftsbild an. Gleichzeitig beeinflusst sie das Kleinklima in dem überwiegend landwirtschaftlich genutzten Gebiet weniger als zum Beispiel Schallschutzwände. Doch der Bau ist ungleich aufwendiger als der Bau einer Trasse auf Geländeniveau. Die Bahn kann diesen aufgrund der Finanzierungszusagen von Bund und Land realisieren.**

## Herstellung der Tieflage

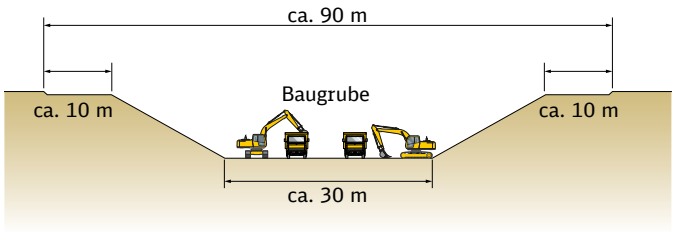
In der Tieflage verläuft die Trasse in einem bis zu zehn Meter tiefem Einschnitt. Um ihn herzustellen, wird entlang der Strecke ein 100 bis 130 Meter breites Baufeld abgesteckt, von dem die Baugrube einen großen Teil einnimmt. Auf den restlichen Flächen entstehen Baustraßen und Zwischenlagerflächen. Die Tieflage wird Stück für Stück ausgehoben. Hierzu tragen Bagger zunächst beidseitig die bindige Deckschicht ab. Danach folgen die tiefer liegenden Sand- und Kiesschichten bis zur einer Tiefe von rund zehn Metern. Damit die Baustelle erreichbar bleibt, errichtet die Bahn in regelmäßigen Abständen Zu- und Abfahrtsrampen für den Baustellenverkehr.



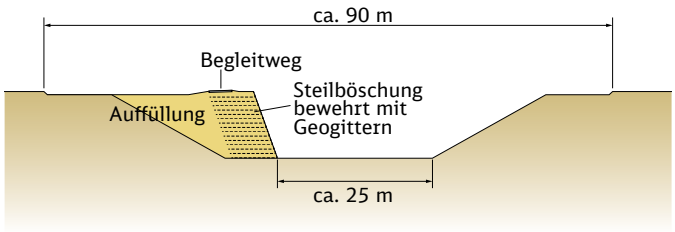

1: Abtrag des Oberbodens und Errichtung der beidseitigen Baustraßen



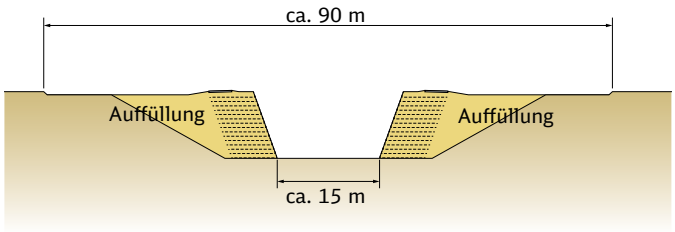

2: Aushub der bindigen Deckschicht von oben



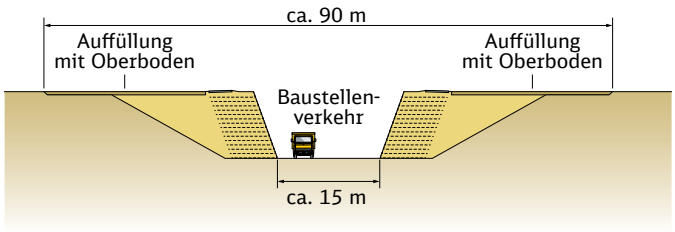

3: Aushub von Sand und Kies innerhalb der Baugrube




4: Einseitige Herstellung der Steilböschung mit Aushubmaterial aus Schritt 2 und 3




5: Herstellung der gegenüberliegenden Seite der Steilböschung mit Aushubmaterial aus Schritt 2 und 3




6: Rekultivierung mit Oberboden aus Schritt 1. Verlegung des Baustellenverkehrs weitestgehend in den fertiggestellten Einschnitt

Die Tieflage im Bereich Buggingen/Neuenburg mit Treppenaufgang, rechts: Querschnitt der Tieflage

## Steilböschung

Ist die gewünschte Tiefe erreicht, wird an beiden Seiten des Einschnitts die Steilböschung hergestellt. Sie wird Schicht für Schicht aufgebaut und mit Geogittern verstärkt. Dabei verwendet die Bahn überwiegend das zuvor ausgehobene Erdmaterial. Die Vorderseite der Steilböschung bilden Stahlgitterelemente. Diese stellen sicher, dass die Böschung die gewünschte Festigkeit und Stabilität erhält. Anschließend können die Bahnanlagen in dem Einschnitt hergestellt werden.

## Landschaftsbrücken

Im Bereich der Neubaustrecke (NBS) errichtet die Bahn zwei Landschaftsbrücken von jeweils rund 320 Meter Länge. Auf der nördlichen Landschaftsbrücke werden die Gewässer Burg- und Bruckgraben, die Kreisstraße 4983 sowie Wirtschaftswege über die Bahntrasse geführt. Mit der weiter südlich liegenden Landschaftsbrücke unterquert die Bahntrasse den Eschbach, den Sulzbach und die Kreisstraße 4941. Neben der Gewässer- und Wegeüberführung dienen die Landschaftsbrücken dem Wild als Querungshilfen über die NBS. Sie midern so die Barrierewirkung der Bahntrasse. Aufgrund ihrer Länge sind die Landschaftsbrücken Tunnelbauwerke.

Über rund neun Kilometer verläuft die neue Strecke in Tieflage mit Steilböschung.

## Massenkonzept

Beim Bau der neuen Trasse in Tieflage fallen große Erdmassen an. Ein Teil davon wird unmittelbar wieder verbaut, beispielsweise bei der Herstellung der Steilböschung oder der Modellierung des Geländes. Das ist effizient und spart Lagerflächen. Dennoch bleibt Aushub übrig. Darunter sind auch Erdmassen, die sich nicht für den Wiedereinbau eignen. Dieses Material wird durch die Bahn entsorgt. Baustoffe aus dem Rückbau von Gebäuden oder Straßen werden auf ihre Belastung hin untersucht und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend wieder eingebaut beziehungsweise entsorgt.

## Sicherheit

Beim Bau von Schienenwegen gelten die vom Eisenbahn-Bundesamt vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen für die Selbst- und Fremdrettung, zur Brandbekämpfung und für die technische Hilfeleistung. Im Bereich der Steilböschung verläuft im Anschluss an den sogenannten Gefahrenbereich des Gleises ein Rettungsweg parallel zum Schienenweg. Mindestens alle 1.000 Meter gibt es einen Treppenaufgang, der den Rettungsweg mit öffentlichen Straßen und Wegen verbindet. In den Streckenabschnitten unter den Landschaftsbrücken kommen zudem Notbeleuchtungen und Fluchtwegkennzeichnungen hinzu.

## Hochwasserschutz

Bevor die Bahn mit dem Bau der Tieflage beginnen kann, werden in der Region Hochwasserschutzmaßnahmen für die Gewässer zweiter Ordnung umgesetzt. Gewässer zweiter Ordnung sind öffentliche Gewässer mit Ausnahme der Bundeswasserstraßen und den gesondert im Wassergesetz für Baden-Württemberg aufgeführten Gewässern. Die Stadt Bad Krozingen hat die Planungen für den Hochwasserschutz federführend im Mai 2020 beauftragt. Die Umsetzung erfolgt auf Grundlage einer trilateralen Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Bad Krozingen und der DB Netz AG.

# Schutz von Mensch und Umwelt

**Der verantwortungsvolle Umgang mit Natur und Umwelt ist der Deutschen Bahn 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“ (LBP) alle Maßnahmen, die geeignet sind, diese Eingriffe zu vermeiden, zu mindern oder auszugleichen. Im Abschnitt 8.4 greifen die geplanten Baumaßnahmen auf einer Fläche von rund 117 Hektar in bestehende Lebensräume ein. Um dies zu kompensieren, sind viele Maßnahmen bereits in der technischen Planung des Abschnitts enthalten; so etwa die zwei Landschaftsbrücken über die Neubautrasse, zwei Faunabrücken für Amphibien und Reptilien, die Verbreiterung und Begrünung von Brückenbauwerken und Gewässerdurchlässen oder die Schaffung von Durchlässen für Reptilien an den Schallschutzwänden.

## Aufwertung von Gewässern

In diesem Planfeststellungsabschnitt verlaufen fünf Fließgewässer. Diese müssen temporär verlegt werden.

Anschließend versetzt die Bahn die Gewässerbiotope jedoch nicht einfach wieder in ihren alten Zustand zurück. Vielmehr gestaltet sie die Gewässer deutlich naturnaher und wertet sie damit auf. Zum Beispiel wird ein Abschnitt des Sulzbachs, der in hoher Dammlage verläuft, nach Süden verlegt und renaturiert. Auf diese Weise entstehen neue Lebensräume für gewässergebundene Tier- und Pflanzenarten und neue Überflutungsflächen. Zusätzlich plant die Bahn die Neuanlage von Feldgehölzen und Streuobstwiesen sowie die Anlage von Blüh- und Brachstreifen für bestimmte Vogelarten. Von Beginn an wird eine umweltfachliche Bauüberwachung die gesamten Bauarbeiten begleiten.

## Basis der Umweltplanung

Das Eisenbahn-Bundesamt 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, 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 Fauna-Flora-Habitate (FFH), Vogelschutzgebiete und auf streng geschützte Tierarten (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung). Aus diesen verschiedenen Gutachten wird der 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.

Insgesamt zwei Landschaftsbrücken führen Gewässer, Straßen und Felder über die Neubaustrecke.

Galeriebauwerk im Bereich der Kalisiedlung Buggingen

# 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.**

Der Großteil der Strecke im Abschnitt Bad Krozingen–Müllheim verläuft in Tieflage und in ausreichendem Abstand zu Wohngebieten. In diesem Bereich sind keine zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Ab dem Knoten Hügelheim verläuft die Strecke auf dem Niveau der heutigen Rheintalbahn (Rtb). Hier baut die Bahn Schallschutzwände auf einer Länge von rund 2.750 Metern. Die Wände haben eine Höhe von 2 bis 6,5 Metern. Auf rund 100 Meter Länge plant sie außerdem den Einsatz einer hocheffektiven Schallschutzgalerie.

Darüber hinaus setzt die Bahn auf rund sieben Kilometern Schienenstegdämpfer (SSD) ein. So wird der Lärm direkt dort verringert, wo er zwischen Rad und Schiene entsteht. Die kunststoffummantelten Resonanzkörper werden in kurzen Abständen direkt an beiden Seiten des Schienenstegs montiert. Das senkt die Gleisschwingungen und die damit einhergehenden Rollgeräusche spürbar ab. SSD ermöglichen eine dauerhafte Lämminderung um zwei Dezibel. Im Bereich der heutigen Rtb kommt zudem das „Besonders überwachte Gleis“ zum Einsatz.

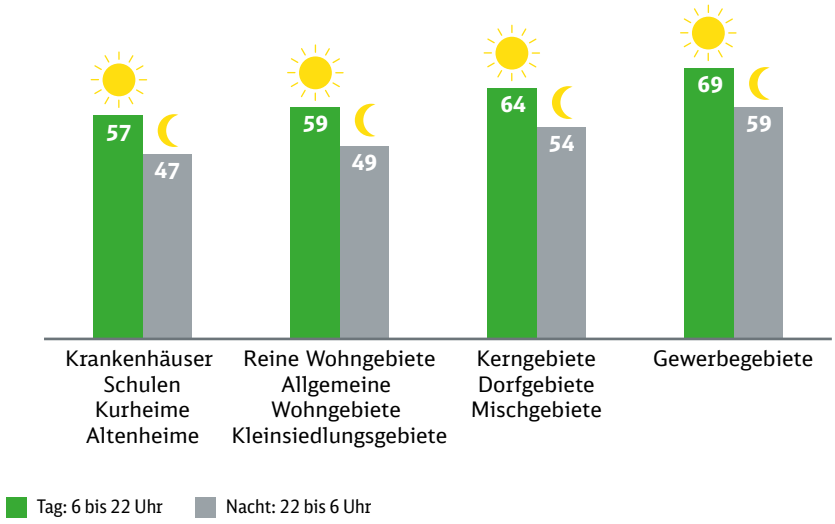
Schallschutzwände am Knoten Hügelheim

## Gesetzliche Vorgaben

Die Deutsche Bahn stellt sicher, dass beim Schall- und Erschütterungsschutz 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 SSD, Schallschutzwände oder -wälle. Passive Maßnahmen sind dagegen schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie beispielsweise der Einbau von Schallschutzfenstern.

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




Ein unabhängiger Gutachter errechnet die Schallimmissionswerte und die Veränderung durch die Baumaßnahme. Aus den Ergebnissen dieses Schallgutachtens und den berechneten Werten leiten sich die Maßnahmen ab, die die Einhaltung der Grenzwerte ermöglichen. Die eingesetzten Maßnahmen im Abschnitt 8.4 halten das gesetzlich vorgeschriebene Vorsorgeniveau beim Schutz vor Erschütterungen und Lärm ein.

## Die nächsten Schritte

Im Anhörungsverfahren liegen die Planunterlagen einen Monat lang zur Einsichtnahme öffentlich in den betroffenen Gemeinden aus. Das Regierungspräsidium Freiburg legt eine Frist von bis zu drei Monaten fest, in der Betroffene ihre Einwände schriftlich formulieren und einreichen können. Parallel dazu holt das Regierungspräsidium Stellungnahmen bei den Trägern öffentlicher Belange ein. Das sind zum Beispiel die betroffenen Gemeinden, Behörden oder Umweltverbände. Die Einwände werden bei Bedarf im Rahmen eines Erörterungstermins diskutiert. Am Ende des Anhörungsverfahrens fasst das Regierungspräsidium die Ergebnisse zusammen und übergibt den abschließenden Bericht an das Eisenbahn-Bundesamt. Dieses erlässt auf Grundlage des Berichtes den Planfeststellungsbeschluss.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss endet das Genehmigungsverfahren. Mögliche Auflagen beziehungsweise eventuelle Änderungen arbeitet die Bahn in ihre Planung ein. Anschließend beginnen die Ausschreibungen für die Baumaßnahmen. Insgesamt veranschlagt die Bahn für den Abschnitt 8.4 eine Bauzeit von etwa sechs Jahren. Nach Fertigstellung des gesamten Streckenabschnitts 8 von Kenzingen bis Müllheim folgen umfangreiche Inbetriebnahme-Tests, bevor die ersten Züge die neue Strecke befahren können.

Während des Baus ist es ein wichtiges Ziel der Bahn, die Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Im Vorfeld stimmt die Bahn mit der zuständigen Verkehrsbehörde ab, wo Straßen gesperrt und Umleitungen eingerichtet werden. Laute Arbeiten oder sonstige Beeinträchtigungen für die Anwohner 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.

**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

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand August 2020

**facebook.com/
karlsruhebasel**

**twitter.com/
karlsruhebasel**

**instagram.com/
karlsruhebasel**

**youtube.com
→ Großprojekt
Karlsruhe–Basel**

**karlsruhe-basel.de**