



Planfeststellungsabschnitt 8.5 Teningen–Denzlingen

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.

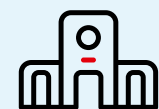
Der Bahnausbau in der Freiburger Bucht ist Teil des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel und damit fest im Bundesverkehrswegeplan verankert. Im Großraum Freiburg entstehen zunächst zwei neue Gleise an der A5 für den Güterverkehr. Sobald diese in Betrieb sind, nutzt der Großteil der Güterzüge die Neubaustrecke. 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.



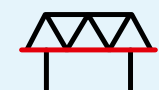
Auf der ausgebauten Strecke soll der Personenverkehr durchgehend Tempo 200 fahren können. Dafür muss der Streckenverlauf in einzelnen Abschnitten verbessert werden. Enge Kurven zwingen die Züge dort heute noch zum Abbremsen. Durch die kürzeren Reisezeiten rücken die Städte Freiburg und Basel noch näher 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 8.5: Vom Kaiserstuhl zum Elztal

Der Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.5 des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel beginnt zwischen Malterdingen und Teningen und endet zwischen Denzlingen und Gundelfingen. Die Rheintalbahn wird erneuert, ohne die heutige Streckenführung grundlegend zu verändern. Allein in Denzlingen ist eine leichte Anpassung der Gleise notwendig. Die größten Veränderungen betreffen den Schallschutz und den Haltepunkt Kollmarsreute.

Der Abschnitt zwischen Teningen und Denzlingen ist 14,75 Kilometer lang und damit der längste Abschnitt entlang der Ausbaustrecke. Die Rheintalbahn durchquert in einem Bogen den Landkreis Emmendingen und hält in Teningen, Emmendingen und Denzlingen. Die gesamte Strecke wird für eine höhere Fahrgeschwindigkeit ausgebaut und erneuert. Die heutige Streckenführung bleibt dabei größtenteils unverändert. In Denzlingen werden zusätzliche Weichen eingebaut und die Einbindung der Gleise der Elztalbahn verbessert. Von Norden aus können in Zukunft Züge von der Elztalbahn und von der Rheintalbahn gleichzeitig in den Bahnhof einfahren. Das reduziert Wartezeiten und zählt auf die Pünktlichkeit der Züge ein.

Neue Brücken und Straßen

Zwischen Teningen und Denzlingen kreuzen über 30 Straßen, Flüsse oder Wege die Rheintalbahn. Neben der Bahnstrecke werden auch diese Kreuzungsbauwerke angepasst oder neu errichtet. Die obestehende Karte gibt einen Überblick über die betroffenen Bauwerke. Nicht immer müssen die Bauwerke komplett erneuert werden, in manchen Fällen reicht es aus, die Randkappen zu erneuern oder die Oberleitung unter der Brücke etwas abzusenken.

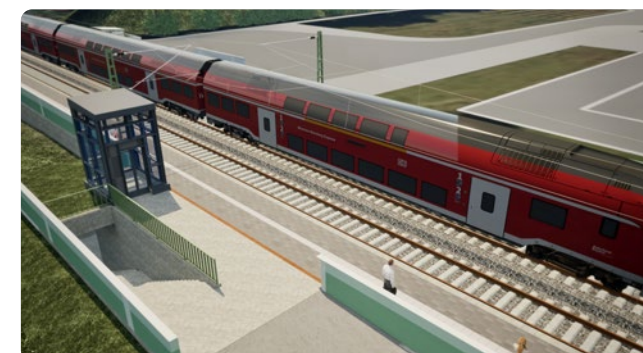


Bei der Erneuerung von Brücken stimmt sich die Bahn mit den Kommunen ab. Bei der Elzstraße in Emmendingen wird die Stützwand zwischen Fuß- und Radweg als Ergebnis dieser Abstimmung mit aufgelösten Zwischenstützen hergestellt. Dadurch verbessert sich die Einsehbarkeit in der Kurve deutlich.



Der neue Haltepunkt Bürkle-Bleiche

Der heutige Haltepunkt Kollmarsreute liegt in einer Kurve und kann an der Stelle nicht verbleiben. In Rücksprache mit der Stadt Emmendingen wird er durch den neuen Haltepunkt Bürkle-Bleiche ersetzt. Der Haltepunkt kommt unter der Brücke K 5102/Am Dachsrain zum Liegen. Damit erhält Emmendingens größter Stadtteil einen direkten Anschluss an die Bahn. Von Kollmarsreute aus ist der neue Haltepunkt weiterhin fußläufig oder mit dem Bus erreichbar. Auch von Sexau aus besteht eine Busverbindung.



Eine neue Fußgängerunterführung wird zugleich als Bahnsteigzugang dienen. Die Zugänge zur Personenunterführung werden in Abstimmung mit der Stadt Emmendingen durch Aufzüge und Treppen auf beiden Seiten hergestellt. Zur Umfeldgestaltung stimmt sich die Bahn ebenfalls mit der Stadt ab.

Der Haltepunkt Kollmarsreute wird nach Eröffnung des neuen Haltepunkts zurückgebaut. Die Personenunterführung bleibt jedoch bestehen. Sie wird in dem Zuge erneuert und erhält barrierefreie Zugangswege.

Barrierefreier Ausbau in Köndringen, Emmendingen und Denzlingen

Im Rahmen des Streckenausbaus investiert die DB in bestehende Haltepunkte und Bahnhöfe entlang der Rheintalbahn.

Teil der Modernisierungsarbeiten ist zunächst der Rück- und anschließend der Neubau der Bahnsteige. Sie werden in der Freiburger Bucht auf ein einheitliches Maß gebracht. Bei den meisten Zugtypen reduziert das den Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig deutlich und ermöglicht den Fahrgästen ein komfortables Ein- und Aussteigen. In Köndringen, Emmendingen, Bürkle-Bleiche sowie Denzlingen werden die Bahnsteige auf 76 Zentimeter Höhe angehoben. Die neue Bahnsteigbreite beträgt drei bzw. sechs Meter im Falle von Mittelbahnsteigen. Alle Verkehrsstationen erhalten zudem ein taktiles Leitsystem für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Auch die Personenunterführungen

müssen erneuert werden, um barrierefreie Zugänge zu ermöglichen. Der Haltepunkt Teningen-Mundingen wurde erst 2010 in heutiger Lage errichtet und bleibt unverändert bestehen.

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.



Haltepunkt Köndringen

Die Personenunterführung am Haltepunkt Köndringen entspricht nicht den Kriterien der Barrierefreiheit. Aufgrund der engen Bebauung kann sie in der heutigen Lage nicht barrierefrei gestaltet werden.

Die Unterführung wird daher an das andere Ende des Haltepunkts verlegt. Von dort führen barrierefreie Wege in die Unterführung sowie zu den Bahnsteigen. Die Bahnsteige erhalten jeweils zwei neue Wetterschutzhäuser.



Bahnhof Emmendingen

In Emmendingen verlängert die Bahn den Bahnsteig in Richtung Freiburg (Gleis 2) um etwa 50 Meter nach Norden, um die erforderliche Gleislänge von 210 Meter herzustellen. Auch die Lage der Schienen von Gleis 3 muss leicht angepasst werden. Im Zuge der Baumaßnahme wird auch die Personenunterführung sowie die barrierefreie Zuwegung (Rampe und Aufzug) erneuert. Der Mittelbahnsteig erhält ein neues Bahnsteigdach.

Bahnhof Denzlingen

Am Bahnhof Denzlingen wird die Personenunterführung erneuert. An der Ostseite zur Bahnhofsstraße hin wird der Rampen- und der Treppenzugang neu angelegt. Die Rampe wird in diesem Zuge barrierefrei gestaltet. Auf der Westseite wird die Treppe zur Personenunterführung erneuert. Am Mittelbahnsteig ist ein Aufzug vorgesehen. Zusätzlich wird dort ein neues Bahnsteigdach gebaut. Dieses wird über den beiden Zugängen errichtet.





Maximale Lärmmentlastung zwischen Teningen und Denzlingen

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.

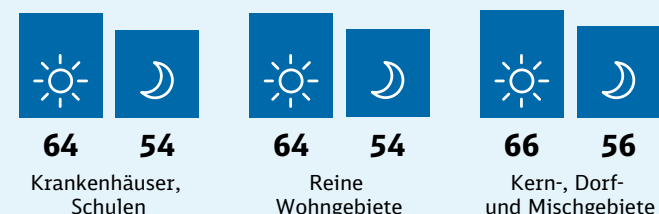
Die erste Verbesserung erzielt die Deutsche Bahn mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke für den Güterverkehr entlang der A5. Rund 50.000 Güterzüge pro Jahr fahren ab 2032 nicht mehr durch die Städte und Gemeinden der Freiburger Bucht. Die zweite Verbesserung folgt durch den anschließenden Ausbau der Bestandsstrecke.

Lärmvorsorge: Wie laut darf es sein?

An Bestandsstrecken gibt es kein Recht auf Schallschutz. Der Bund hat aber ein freiwilliges Programm zur Lärm-sanierung 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 „Lärmvor-sorge“. Im Bundes-Immissionsschutz-Gesetz ist genau ge-regelt, wie laut es sein darf. Die Schallschutzmaßnahmen orientieren sich an diesen Lärm-Grenzwerten.

Immissionsgrenzwerte im Vergleich

Freiwillige Lärmsanierung an Bestandsstrecken



Gesetzliche Lärmvorsorge an Neu- und Ausbaustrecken



dB(A) Tag
(6 bis 22 Uhr)

dB(A) Nacht
(22 bis 6 Uhr)

Schallschutz im Streckenabschnitt 8.5

Zwischen Teningen und Denzlingen baut die Bahn über acht Kilometer neue Schallschutzwände. Die Wände werden zwischen 1,5 und sechs 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 8.5 auch andere schall-reduzierende Maßnahmen ein: Auf zwei Abschnitten in Köndringen und Emmendingen ist eine spezielle schall-technische 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 Schall-schutzwände bedruckt oder die Farben und Strukturen der örtlichen Weinberge in die Gestaltung der Wände 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.



Europäischer Biber



Eisvogel

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 Teningen und Denzlingen 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

- Der in Baden-Württemberg stark gefährdete Europäische Biber entlang des Mühlbachs bei Köndringen.
- Zahlreiche Großvogelarten, u. a. der Turmfalke, der Sperber und die Waldohreule.
- Rund 20 planungsrelevante Brutvogelarten, z. B. der Grünspecht und der Eisvogel.
- Zehn streng geschützte Fledermausarten wie der Große Abendsegler oder die Zwergfledermaus.
- Mehrere geschützte Reptilien- und Amphibienarten, wie die Zaun- und Mauereidechse, Schlingnatter, Teichfrosch und Kreuzkröte.
- Zahlreiche gefährdete Fische und Rundmäuler, u. a. das Bachneunauge und der Europäische Aal.
- Über zehn besonders geschützte Libellenarten und 16 Arten von Wildbienen, unter anderem die Waldhummel.
- Zehn planungsrelevante Schmetterlingsarten, z. B. der Wiesenknopf-Ameisenbläuling.



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.





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. 4-7 / Visualisierungen)
DB AG / Sabine Loskarn (S. 9 / Schallschutzwand)
Adobe Stock / HPE (S. 10 / Europäischer Biber)
Adobe Stock / conuw (S. 11 / Eisvogel)
Adobe Stock / Bernd Wolter (S. 11 / Fledermaus)
DB AG / Büro Ecotone (S. 11 / Waldohreule)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Juli 2025



facebook.com/
karlsruhebasel



instagram.com/
karlsruhebasel



youtube.com/
Großprojekt Karlsruhe–Basel