Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Eine starke Verkehrsachse für Europa

Die Rheintalbahn hat eine herausragende Bedeutung im überregionalen und internationalen Schienenverkehr. Sie verbindet die europäischen Seehäfen im Norden mit den Ballungszentren im Rheintal und den Mittelmeerhäfen im Süden Europas. Rund 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs nutzen sie täglich. Damit hat die 170 Jahre alte Strecke ihre Belastungsgrenze erreicht. Mit zwei zusätzlichen Gleisen schafft die Deutsche Bahn Platz für mehr Personen- und Güterverkehr auf der Strecke.

Hinweise zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht

kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Zahlreiche Verbesserungen im Nah- und Fernverkehr

Der viergleisige Ausbau der Strecke entlastet die bestehende Rheintalbahn. Das 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. Es kommt zu weniger Störungen auf der Strecke.

Schneller am Ziel

Mit Fertigstellung des Projekts sparen Pendelnde im Regionalverkehr durchschnittlich fünf Minuten pro Weg, Reisende im Fernverkehr sogar bis zu 25 Minuten.

Positive Effekte für die Region

Eine im September 2023 veröffentlichte Studie hat die positiven Effekte des Streckenausbaus zwischen Karlsruhe und Basel auf Wirtschaft, Verkehr und Umwelt in Zahlen festgehalten.

ca. 1,1 Mio. Pkw-Fahrten weniger
pro Jahr. Dies entspricht rund 3.700 vermiedener Pkw-Fahrten pro Werktag.

rd. 420.000 Lkw-Fahrten weniger
pro Jahr – das entspricht etwa 35 Lkw-Tagen auf der A5.

rd. 190.000 t CO_2-Einsparungen
pro Jahr möglich.

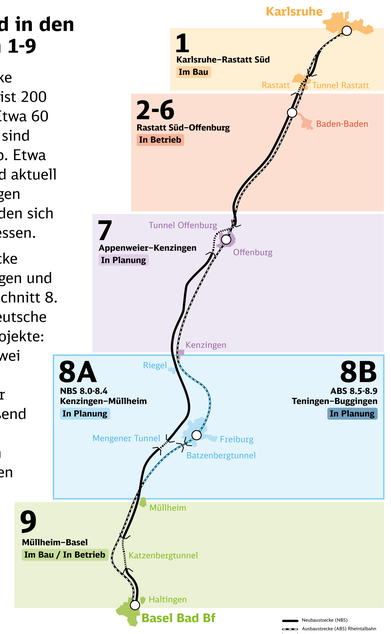
ca. 10 Mio. Zugkilometer zusätzlich
pro Jahr im Güterverkehr.

ca. 300 Mio. Euro Wertschöpfung
dauerhaft jährlich in der Region.
(in den nächsten 15 Jahren aus dem Bau, dann aus den Projekteffekten)

Projektstand in den Abschnitten 1-9

Die Gesamtstrecke Karlsruhe–Basel ist 200 Kilometer lang. Etwa 60 Kilometer davon sind bereits in Betrieb. Etwa 40 Kilometer sind aktuell im Bau. Die übrigen Abschnitte befinden sich in Planungsprozessen.

So auch die Strecke zwischen Kenzingen und Müllheim im Abschnitt 8. Hier plant die Deutsche Bahn zwei Teilprojekte: zuerst baut sie zwei neue Gleise für den Güterverkehr (NBS). Anschließend modernisiert sie die Rheintalbahn zwischen Teningen und Buggingen (ABS).



facebook.com/karlsruhebasel
instagram.com/karlsruhebasel
x.com/karlsruhebasel
youtube.com/Großprojekt Karlsruhe–Basel

© Deutsche Bahn AG / Michael Neelsen

Kofinanziert von der Europäischen Union

Geplanter Bahnausbau in der Freiburger Bucht

Kürzere Reisezeiten, stärkerer Nahverkehr, barrierefreie Haltepunkte

Nach Inbetriebnahme der neuen Güterstrecke entlang der Autobahn ist auf der Rheintalbahn Platz für mehr Personenverkehr. Um diesen zuverlässig abzuwickeln, wird der rund 45 Kilometer lange Abschnitt der Rheintalbahn zwischen Teningen und Buggingen rundum erneuert.

Die Strecke erhält neue Gleise, neue Oberleitungen, zusätzliche Weichen und wird technisch auf den neuesten Standard gebracht. So wird der Bahnverkehr verbessert und zuverlässiger.

Auf der ausgebauten Strecke kann der Personenverkehr durchgehend Tempo 200 fahren. 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 Lärmschutzmaßnahmen ausgerüstet. Danach wird es für die Anwohner:innen deutlich leiser.

Zahlreiche kreuzende Bauwerke wie Straßenbrücken oder Unterführungen werden neu errichtet.

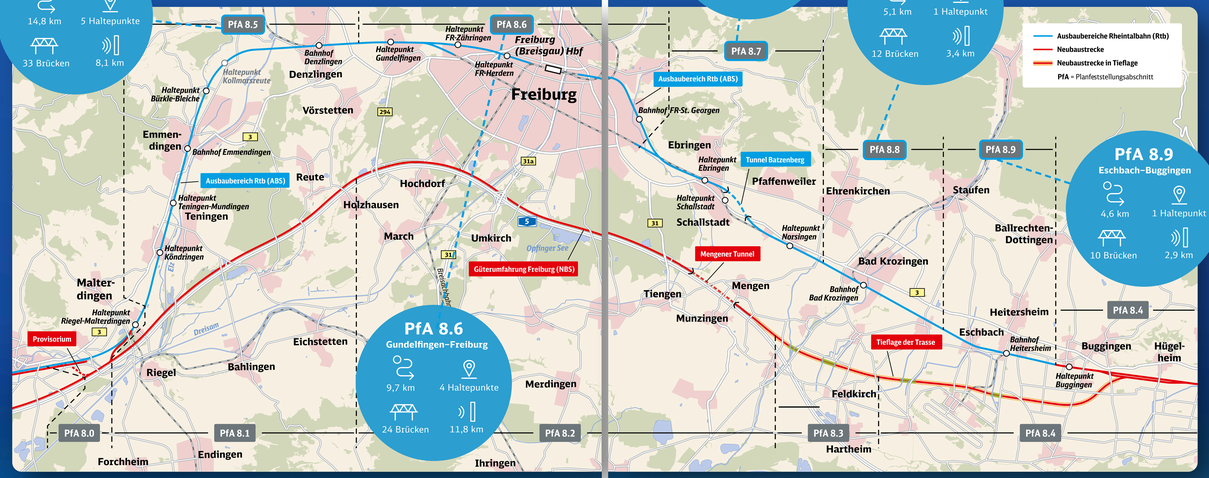
PfA 8.5
Teningen–Denzlingen
14,8 km · 5 Haltepunkte · 33 Brücken · 8,1 km

PfA 8.6
Gundelfingen–Freiburg
9,7 km · 4 Haltepunkte · 24 Brücken · 11,8 km

PfA 8.7
Freiburg–Ehrenkirchen
8,8 km · 2 Haltepunkte · 16 Brücken · 6,5 km

PfA 8.8
Ehrenkirchen–Bad Krozingen
5,1 km · 1 Haltepunkt · 12 Brücken · 3,4 km

PfA 8.9
Eschbach–Buggingen
4,6 km · 1 Haltepunkt · 10 Brücken · 2,9 km



Abschluss der Vorplanung und nächste Schritte

Die Planungen für den Ausbau der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht befinden sich immer noch in einer frühen Phase. Sie sehen heute die Ergebnisse der Vorplanung. Diese werden der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Projektteam freut sich über Ihre Hinweise und Anregungen zur Vorplanung.

1 Grundlagenermittlung
2 Vorplanung
3 Entwurfsplanung
4 Genehmigungsplanung

Hinweise zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht
kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

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. Mit dem Bau der Strecke kann die Bahn erst beginnen, wenn die neue Güterstrecke an der Autobahn in Betrieb ist. Zuvor ist der Zugverkehr auf der Rheintalbahn zu hoch, um größere Baumaßnahmen durchzuführen.

Kofinanziert von der Europäischen Union

Der Abschnitt 8.5 von Teningen bis Denzlingen

Vom Kaiserstuhl zum Elztal

Der Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.5 beginnt zwischen Malterdingen und Teningen und endet kurz vor Gundelfingen. Den rund 15 Kilometer langen Abschnitt erneuert die Bahn, ohne die Streckenführung grundlegend zu verändern. Allein in Denzlingen ist eine leichte Anpassung der Gleise zur besseren Einbindung der Elztalbahn notwendig. Die größten Veränderungen betreffen den Schallschutz und den Haltepunkt Kollmarsreute.

Hinweise zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht

kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Die wichtigsten Baumaßnahmen im Überblick

- Die Bahn baut den Haltepunkt Kollmarsreute zurück, da er in der heutigen Kurvenlage nicht verbleiben kann. Dafür entsteht der neue Haltepunkt Bürkle-Bleiche.
- An den Haltepunkten Emmendingen, Denzlingen und Köndringen erneuert die Bahn die Bahnsteige, die Personenunterführungen und schafft barrierefreie Zugänge.
- 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 zahlt auf die Pünktlichkeit der Züge ein.
- Entlang der Strecke passt die Bahn mehr als 30 Brücken über Wege und Straßen an oder erneuert diese.
- Die Strecke erhält einen besseren Schallschutz: Auf über acht Kilometer Länge errichtet die DB neue Schallschutzwände.

Barrierefreier Ausbau an bestehenden Halten

In **Köndringen, Emmendingen und Denzlingen** werden die Bahnsteige erst zurückgebaut und dann neu errichtet. Sie werden auf eine einheitliche Höhe gebracht und erhalten ein taktiles Leitsystem. Der Haltepunkt Teningen-Mundingen wurde erst 2010 errichtet und bleibt unverändert bestehen.

Haltepunkt Köndringen

Da anderweitig kein barrierefreier Zugang hergestellt werden kann, muss in Köndringen die Personenunterführung an das andere Ende des Haltepunkts verlegt werden. Die Bahnsteige erhalten jeweils zwei neue Wetterschutzhäuser.

Bahnhof Emmendingen

In Emmendingen verlängert die Bahn den Bahnsteig in Richtung Freiburg (Gleis 2). Die Lage der Schienen von Gleis 3 wird auch leicht angepasst und die Personenunterführung erneuert. Der Mittelbahnsteig erhält ein neues Bahnsteigdach.

Bahnhof Denzlingen

Am Bahnhof Denzlingen werden die Personenunterführung und die jeweiligen Zugänge erneuert. Der Zugang von der Bahnhofsstraße wird barrierefrei gestaltet. Am Mittelbahnsteig ist ein Aufzug vorgesehen. Zusätzlich wird dort ein neues Bahnsteigdach gebaut.

Der neue Haltepunkt Bürkle-Bleiche

Haltepunkt Bürkle-Bleiche

Der Haltepunkt Kollmarsreute liegt in einer Kurve und kann an der Stelle nicht verbleiben. Er wird daher durch den neuen Haltepunkt Bürkle-Bleiche ersetzt. Damit erhält Emmendingens größter Stadtteil einen direkten Bahnanschluss. Die genaue Lage haben Stadt und DB gemeinsam festgelegt. Von Kollmarsreute und Sexau ist der neue Haltepunkt fußläufig oder mit dem Bus erreichbar.

Eine neue Fußgängerunterführung wird als Bahnsteigzugang dienen. Die Zugänge werden in Abstimmung mit der Stadt durch Aufzüge und Treppen hergestellt. Der Haltepunkt in Kollmarsreute wird zurückgebaut. Die bestehende Unterführung bleibt bestehen. Sie wird erneuert und erhält barrierefreie Zugangswege.

Kofinanziert von der Europäischen Union

DB AG, Ruch/Dobe

Erste Überlegungen zum Bauablauf

Vollsperrung oder Teilbetrieb – fünf neue Varianten

Eine große Herausforderung beim Ausbau der Rheintalbahn ist die Entwicklung eines Konzeptes für den Bauablauf.

Eine Möglichkeit besteht darin, die Bauzeit möglichst kurz zu halten. So werden Ressourcen geschont und die ausgebaute Strecke kann schnell in Betrieb gehen. Dafür müsste die Strecke aber umfangreich gesperrt werden, was sich negativ auf den Zugverkehr auswirkt.

Eine andere Möglichkeit besteht darin, so zu bauen, dass der Zugbetrieb möglichst wenig gestört wird. Dies hat jedoch sehr lange Bauzeiten zur Folge. Es erhöhen sich außerdem die Baukosten und die Anwohnenden müssen deutlich länger mit einer Baustelle vor ihrer Tür leben.

In der Vorplanung wurden beide Maximal-Varianten genauer untersucht:

- Die Vollsperrung der Strecke zwischen Teningen und Buggingen
- Den möglichst ungestörten Betrieb der Strecke mit nur zwei eingleisig gesperrten Abschnitten von maximal drei Kilometern Länge

Beide Varianten lieferten keine zufriedenstellenden Ergebnisse. Aus diesem Grund haben wir fünf weitere Varianten entwickelt, die wir im nächsten Schritt genauer untersuchen möchten.

© Deutsche Bahn AG / Jürgen Schmidt

Kofinanziert von der Europäischen Union

Mit Rücksicht auf die Natur

Wir übernehmen Verantwortung für die Umwelt

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 jedoch 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.

Hinweise zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht

kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Neue Lebensräume – auch für die Kleinsten

Zu Beginn der Planungen haben wir uns angeschaut, welche Tiere und Pflanzen zwischen Teningen und Denzlingen vorkommen. Hierzu waren von Ende 2022 bis Anfang 2024 Kartierexpert:innen unterwegs. Dabei wurden geschützte, besonders geschützte und streng geschützte Tierarten gefunden, deren Lebensräume es zu bewahren gilt – ganz gleich, ob kleine oder große Lebewesen.

Einige Tierarten finden an unseren Bahnanlagen ideale Lebensbedingungen vor. Bei Arbeiten an den Bahnanlagen achten wir sorgfältig darauf, dass die Tiere und Pflanzen nicht verletzt werden. Zu ihrem eigenen Schutz vergrämen wir sie vor Baubeginn oder siedeln sie in ein neues Zuhause um. Wo immer wir in die Natur eingreifen müssen, schaffen wir aber auch neue Lebensräume.

Ein kleiner Auszug der gefundenen Tierarten

Der in Baden-Württemberg stark gefährdete Europäische Biber (linkes Bild) entlang des Mühlbachs bei Köndringen. Zahlreiche gefährdete Fische und Rundmäuler, u. a. das Bachneunauge und der Europäische Aal.

Zahlreiche Großvogelarten, u. a. der Turmfalke, der Sperber und die Waldohreule. Rund 20 planungsrelevante Brutvogelarten, z. B. der Grünspecht und der Eisvogel (rechtes Bild). Zehn streng geschützte Fledermausarten wie der Große Abendsegler oder die Zwergfledermaus.

Mehrere geschützte Reptilien- und Amphibienarten, wie die Zaun- und Mauereidechse (linkes Bild), Schlingnatter, Teichfrosch und Kreuzkröte. Über zehn besonders geschützte Libellenarten und 16 Arten von Wildbienen, unter anderem die Waldhummel. Zehn planungsrelevante Schmetterlingsarten, z. B. der Wiesenknopf-Ameisenbläuling.

Kofinanziert von der Europäischen Union

Foto: Adobe Stock / Mikus

Maximale Lärmentlastung zwischen Teningen und Denzlingen

Es wird spürbar leiser

Der Ausbau der Strecke Karlsruhe-Basel verbessert die Lärmsituation entlang der Rheintalbahn deutlich. 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 erfolgt 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 gestartet. Im Zuge dessen wurden an der Rheintalbahn bereits Schallschutzwände errichtet und Häuser mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Für den Neu- und Ausbau von Strecken kommt ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz hinzu, die „Lärmvorsorge“. Im Bundes-Immissionsschutz-Gesetz ist genau geregelt, wie laut es sein darf. Unsere Schallschutzmaßnahmen orientieren sich an diesen Lärm-Grenzwerten.

Immissionsgrenzwerte im Vergleich

Freiwillige Lärmsanierung an Bestandsstrecken

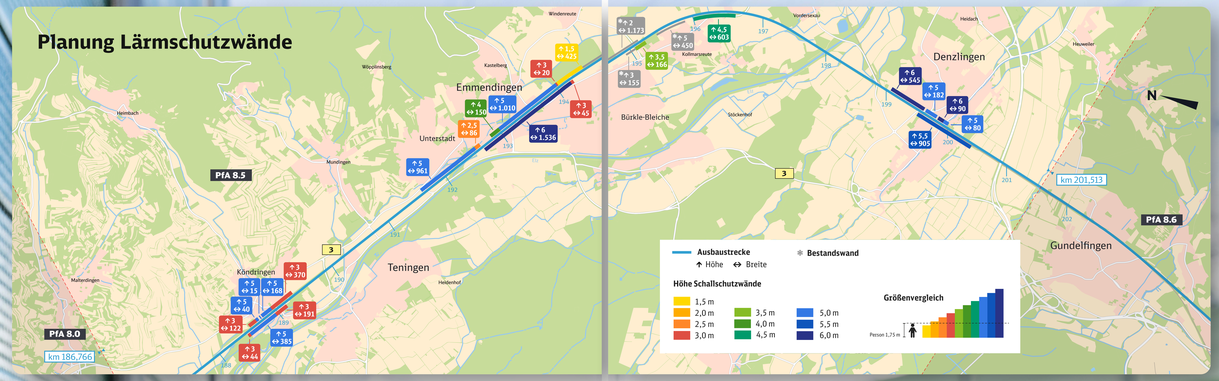
dB(A) Tag (6 bis 22 Uhr)

dB(A) Nacht (22 bis 6 Uhr)

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

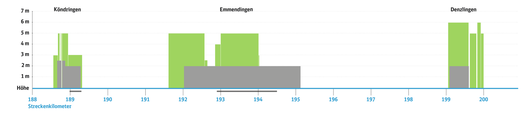


Hinweise zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht

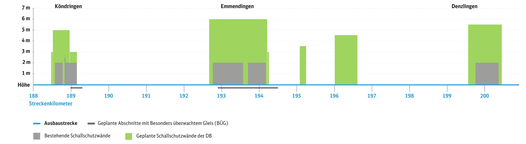
kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Schallschutz heute und in Zukunft

Östlich der Bahn



Westlich der Bahn



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 an der Strecke wesentlich leiser wird. Um die Schallschutzwände nicht höher als nötig zu bauen, setzt die Bahn im Abschnitt 8.5 auch andere schallreduzierende Maßnahmen ein: Auf zwei Abschnitten in Köndringen und Emmendingen 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.

Mitsprache bei der Gestaltung der Lärmschutzwände

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 übernommen. Großzügige transparente Elemente sorgen dafür, dass weiterhin Licht durch die Lärmschutzwände fällt.

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.

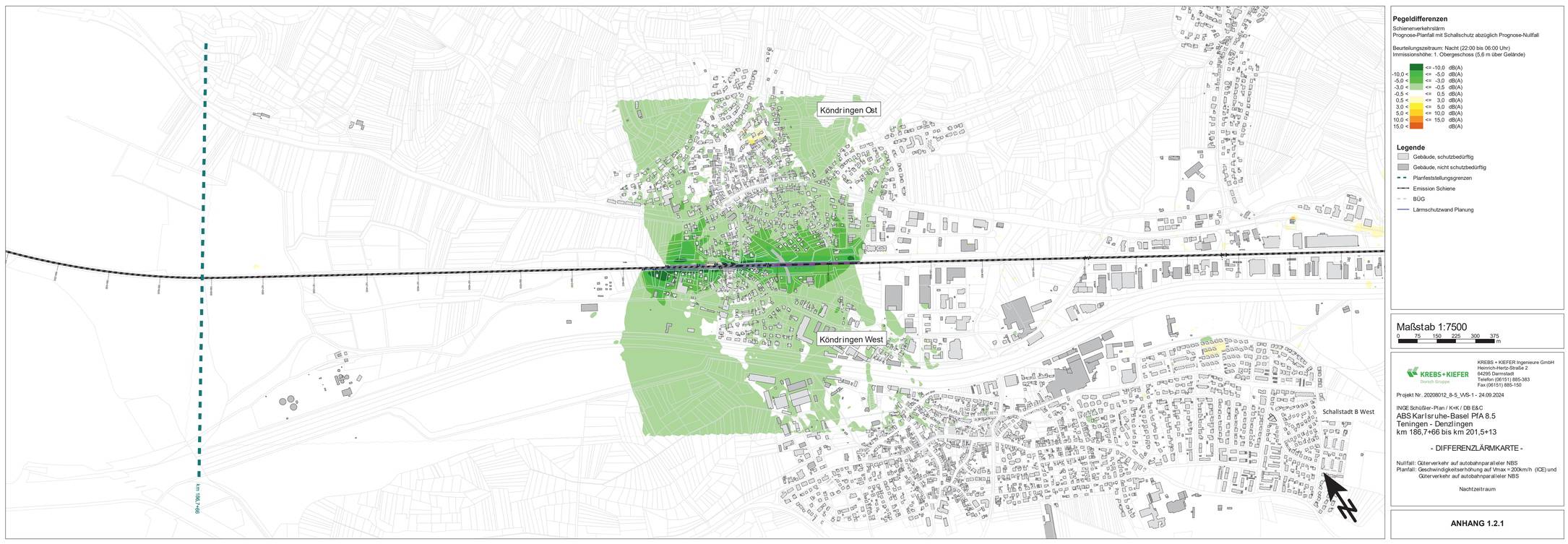
Für die Schallschutzwand in Auggen wurde ein Weinmotiv verwendet.

Kofinanziert von der Europäischen Union

© Deutsche Bahn AG / Michael Neelsen

Lärmsituation Teningen–Mundingen (Nacht)

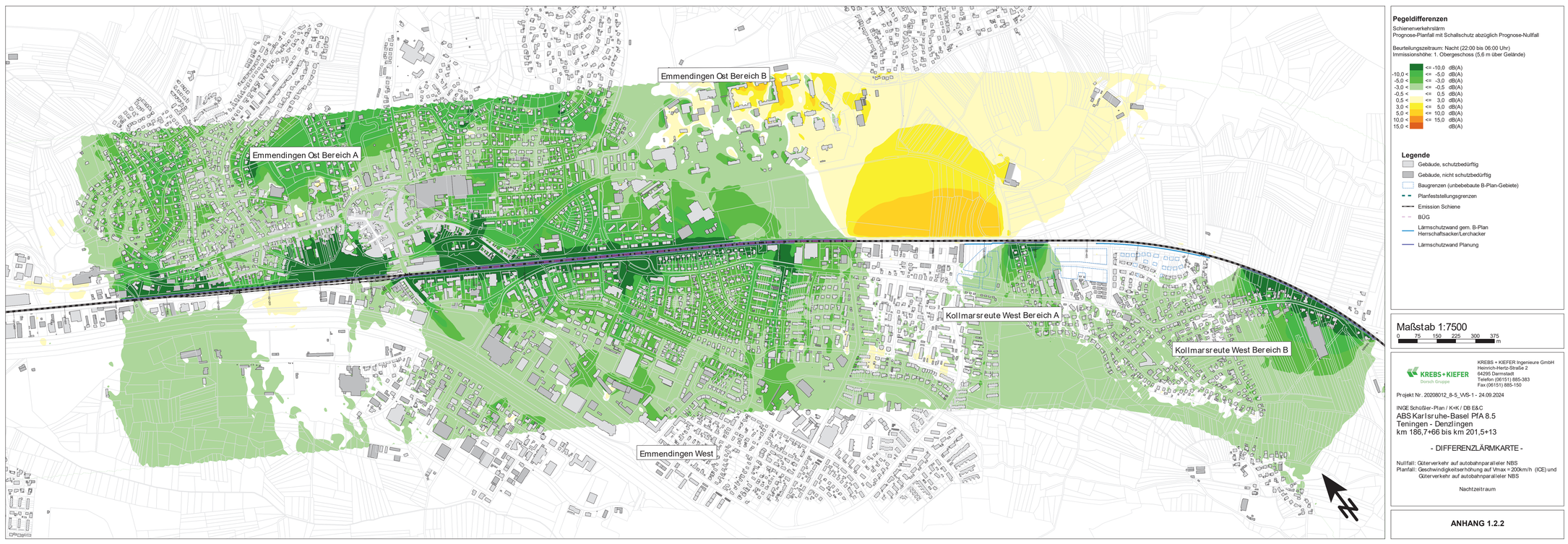
Vergleich der Lärmsituation nach Inbetriebnahme der Güterstrecke mit der Situation nach Inbetriebnahme der Ausbaustrecke (Schallgutachten)



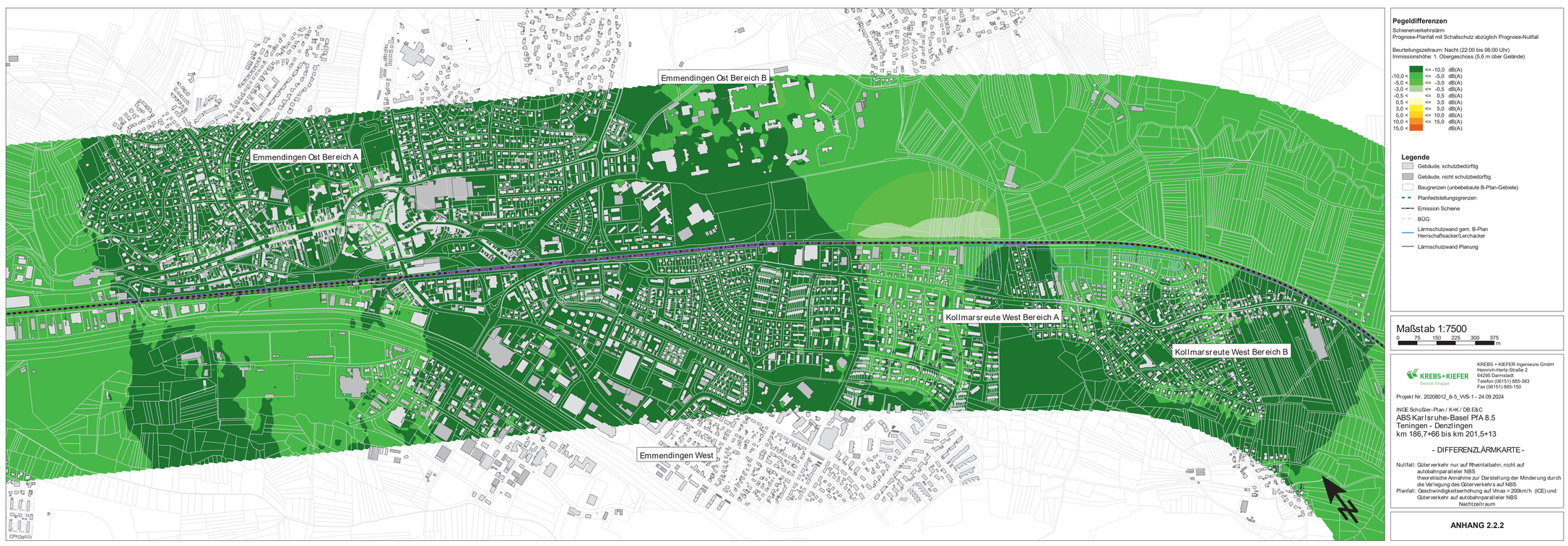
Vergleich der Lärmsituation heute (Annahme) mit der Situation nach Inbetriebnahme der Ausbaustrecke

Lärmsituation Emmendingen–Kollmarsreute (Nacht)

Vergleich der Lärmsituation nach Inbetriebnahme der Güterstrecke mit der Situation nach Inbetriebnahme der Ausbaustrecke (Schallgutachten)

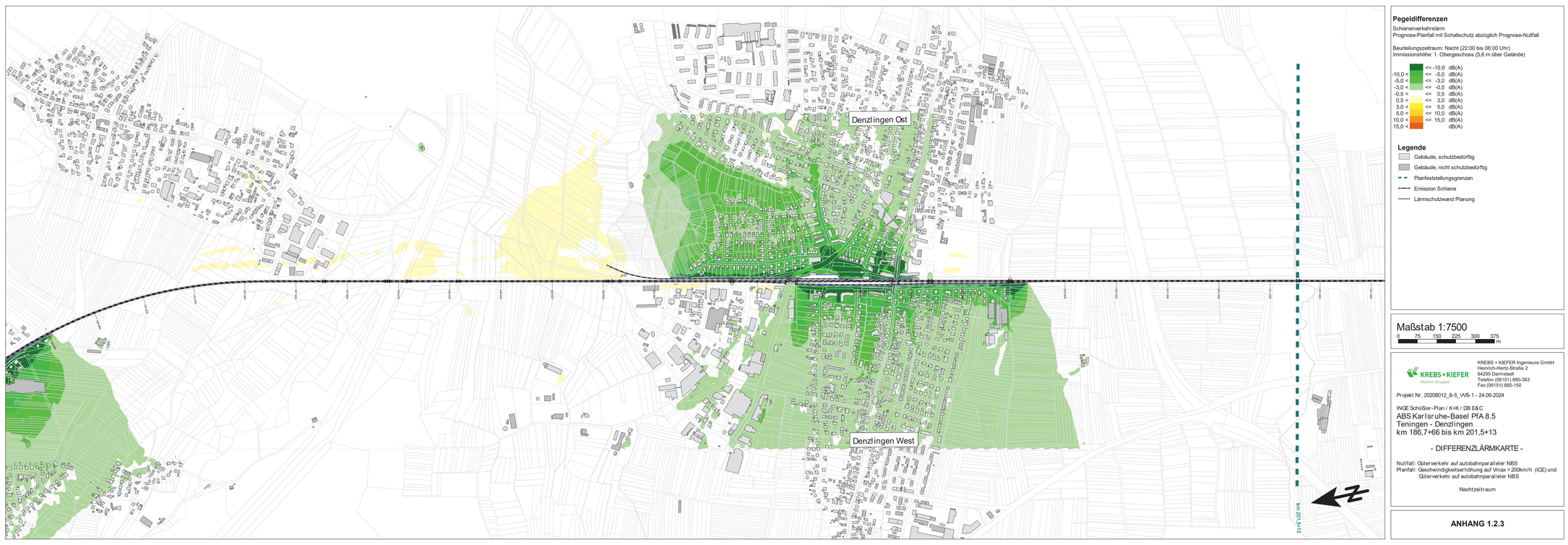


Vergleich der Lärmsituation heute (Annahme) mit der Situation nach Inbetriebnahme der Ausbaustrecke



Lärmsituation Kollmarsreute–Denzlingen (Nacht)

Vergleich der Lärmsituation nach Inbetriebnahme der Güterstrecke mit der Situation nach Inbetriebnahme der Ausbaustrecke (Schallgutachten)



Vergleich der Lärmsituation heute (Annahme) mit der Situation nach Inbetriebnahme der Ausbaustrecke