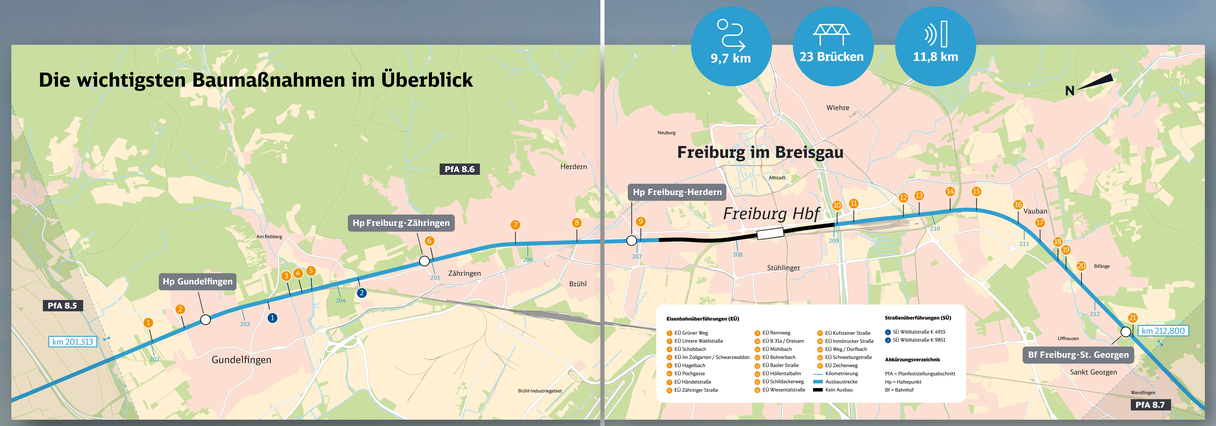
Die Bahnstrecke zwischen Gundelfingen und Freiburg



Modernisierung bei nahezu gleichbleibendem Streckenverlauf

Der Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.6 führt von Gundelfingen bis Freiburg-St. Georgen und wird erneuert, um den Bahnverkehr schneller und zuverlässiger zu machen. Die bestehende Streckenführung bleibt weitgehend erhalten. Nur in Gundelfingen verschiebt sich der Abzweig der Güterstrecke zum Freiburger Güterbahnhof um etwa 500 m in Richtung Freiburg.

Die 9,7 km lange Strecke benötigt kaum zusätzliche Flächen. Ein Abschnitt von etwa 800 m rund um den Hauptbahnhof Freiburg bleibt von den Baumaßnahmen unberührt.

Die wichtigsten Baumaßnahmen im Überblick

- Eine merkbare Veränderung erzeugen die neuen Schallschutzwände, die entlang der Strecke errichtet werden. Sie werden die Anwohnenden deutlich besser als heute vor Lärm schützen.
- Südlich von Gundelfingen werden neue Weichen eingebaut, wodurch der Abzweig der Güterstrecke zum Freiburger Güterbahnhof um etwa 500 m näher an die Stadt Freiburg rückt.
- Im Abschnitt 8.6 erneuert die Bahn über 20 kreuzende Straßen und Wege.
- Alle Haltepunkte entlang der Strecke werden erneuert und barrierefrei ausgebaut. Die Bahnsteige werden auf 3 m verbreitert und von 38 auf 76 cm erhöht. Das ermöglicht ein komfortables Ein- und Aussteigen. Ein taktiles Leitsystem verbessert die Wegeführung für Menschen mit vermindertem Sehvermögen. Der Freiburger Hauptbahnhof wird nicht umgebaut.

Hinweise zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht

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

Haltepunkt Gundelfingen

- Beide Bahnsteige sind bereits heute barrierefrei zu erreichen.
- Die Personenunterführung am südlichen Ende der Bahnsteige wird erneuert.
- An beiden Bahnsteigen baut die Bahn neue bzw. höhere Schallschutzwände.
- Jeder Bahnsteig erhält drei neue Wetterschutzhäuschen.

Haltepunkt Freiburg-Zähringen

- Der Zugang zu Gleis 1 erfolgt wie heute von der Wildtalstr./Pochgasse aus, allerdings über einen Gehweg mit geringer Steigung (maximal 6 %). Dieser ist barrierefrei.
- Am Bahnsteig zu Gleis 2 wird die Treppe zur Pochgasse entfernt und durch einen Gehweg ersetzt.
- Um die barrierefreien Wege herzustellen, werden die Bahnsteige um etwa 130 m in Richtung Norden verschoben.
- Jeder Bahnsteig erhält drei neue Wetterschutzhäuschen.

Haltepunkt Freiburg-Herdern

- Beide Bahnsteige werden künftig mit barrierefreien Wegen an den Rennweg angebunden. Die Wege haben eine geringe Steigung (maximal 6 %) und eine Breite von 2,60 m.
- An beiden Bahnsteigen baut die Bahn neue bzw. höhere Schallschutzwände.
- Jeder Bahnsteig erhält drei neue Wetterschutzhäuschen.

Haltepunkt Freiburg-St. Georgen

- Der Zugang zum Haltepunkt erfolgte bislang östlich der Eisenbahnbrücke über den Zechenweg.
- Der Haltepunkt erhält barrierefreie Rampen mit geringer Steigung (maximal 6 %). Sie können aus Platzgründen nur westlich der Brücke gebaut werden.
- Die Treppe östlich der Brücke wird erneuert, der nicht barrierefreie Zugang zu der Straße Im Glaser bleibt erhalten.
- Jeder Bahnsteig erhält zwei neue Wetterschutzhäuschen.

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.

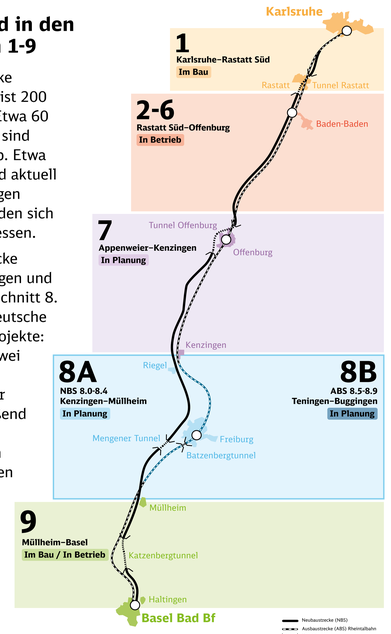
ca. 10 Mio. Zugkilometer zusätzlich
pro Jahr im Güterverkehr.

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.

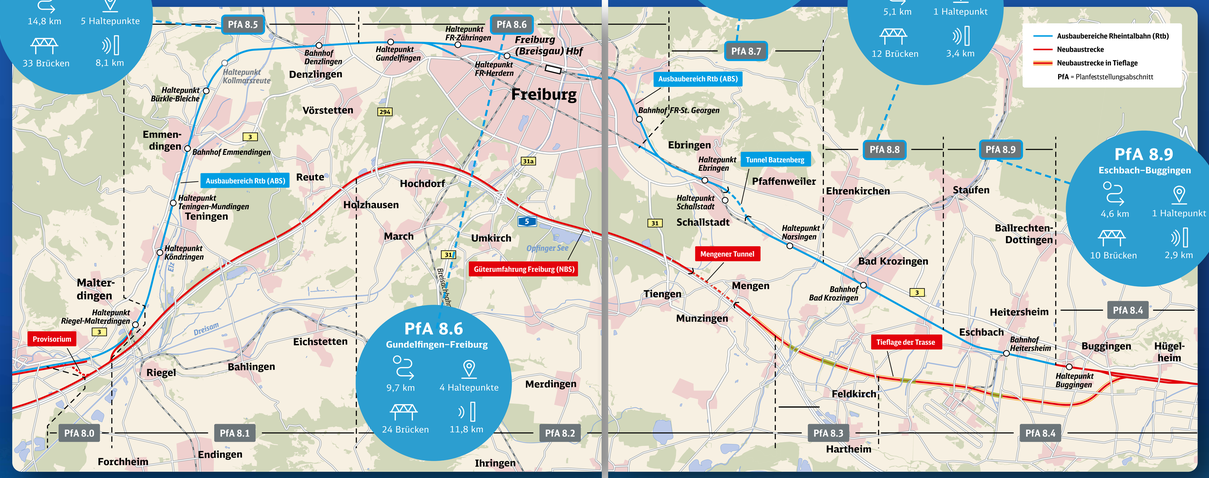
PfA 8.5
Teningen–Denzlingen
14,8 km · 5 Haltepunkte · 33 Brücken · 8,1 km

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

Maximale Lärmentlastung für die Freiburger Bucht

Es wird spürbar leiser

Durch den Ausbau der Strecke Karlsruhe–Basel verbessert sich die Lärmsituation 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 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 dazu, 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

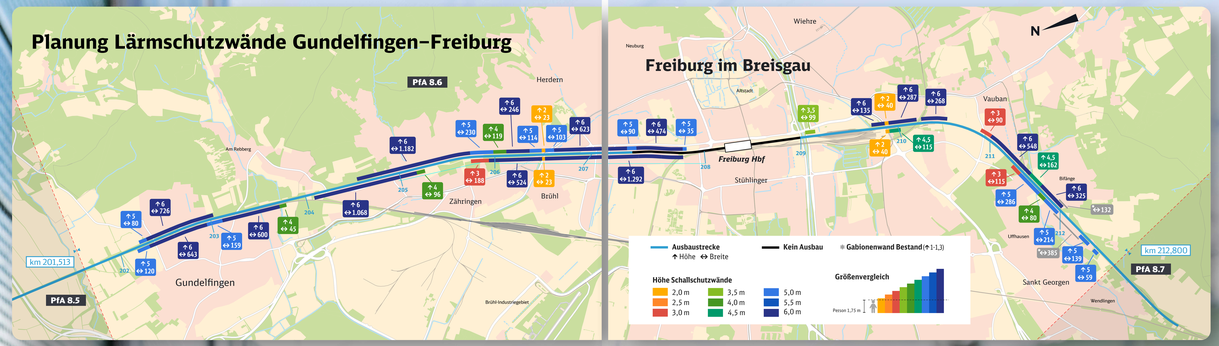
dB(A) Tag (6 bis 22 Uhr)
dB(A) Nacht (22 bis 6 Uhr)

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

Planung Lärmschutzwände Gundelfingen–Freiburg

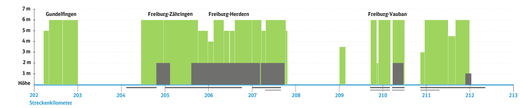


Hinweise zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht

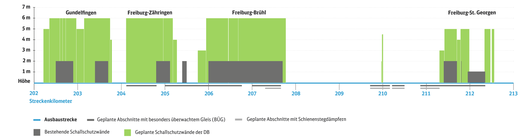
kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Schallschutz heute und in Zukunft

Östlich der Bahn



Westlich der Bahn



Maßnahmen im Streckenabschnitt 8.6

Zwischen Gundelfingen und Freiburg baut die Deutsche Bahn etwa 11,8 Kilometer neue Schallschutzwände. Diese Wände werden zwischen 2 und 6 Meter hoch sein und reduzieren den Lärm entlang der Strecke deutlich.

Um die Schallschutzwände nicht höher als nötig zu bauen, setzt die Bahn zusätzliche Maßnahmen zur Lärmminderung ein. Dazu gehören Schienenstegdämpfer, die Schwingungen direkt am Gleis reduzieren. Außerdem werden sechs Abschnitte regelmäßig auf Lärmpegelzunahmen überprüft und die Gleise bei Bedarf neu geschliffen. Solche „besonders überwachten Gleise“ (BÜG) reduzieren den Lärm nachweislich. Einige Gebäude haben zudem Anspruch auf passiven Schallschutz – beispielsweise den Einbau von Schallschutzfenstern.

Mitsprache bei der Gestaltung der Lärmschutzwände

Lärmschutzwände können unterschiedlich gestaltet werden. Eine gute Integration in das öffentliche Bild kann über die Gestaltung der Lärmschutzwände erreicht werden. Die Mitwirkung der Kommunen ist vor diesem Hintergrund ausdrücklich erwünscht, zum Beispiel bei der Auswahl von Farbe, Struktur und Design.

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 einbezogen. Auch transparente Wandelemente kamen zum Einsatz.

Die Schallschutzwand in Haltingen zieren historische Fotos des Ortes.

Kofinanziert von der Europäischen Union

© Deutsche Bahn AG / Michael Neelsen

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:

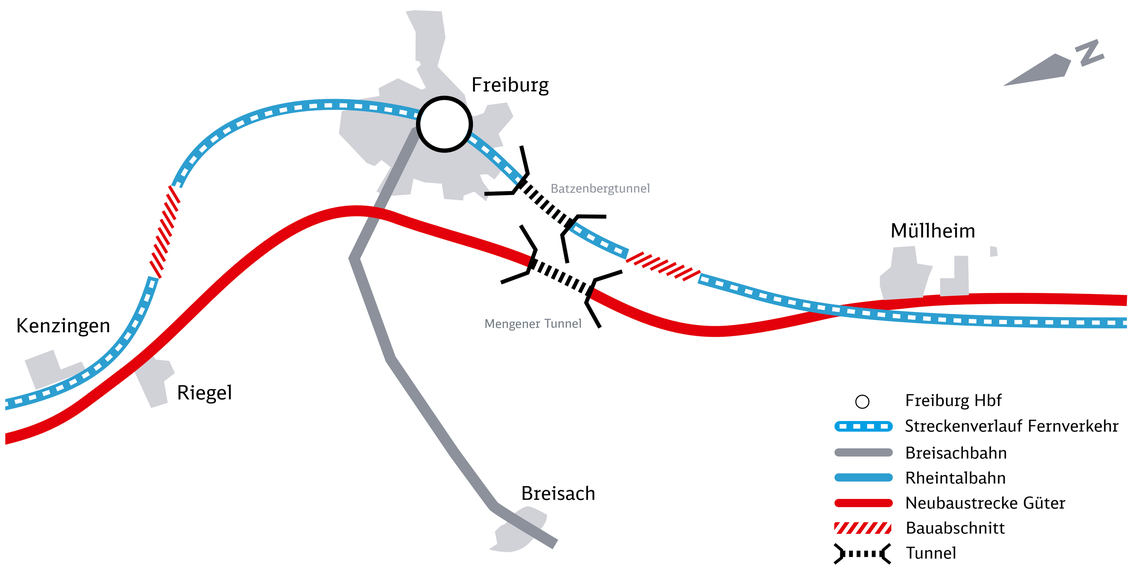
- Die Vollsperrung der Strecke zwischen Teningen und Buggingen
- Den möglichst ungestörten Betrieb der Strecke mit nur zwei eingleisig gesperrten Abschnitten von maximal drei Kilometern Länge

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

Neue Ideen für den Bauablauf



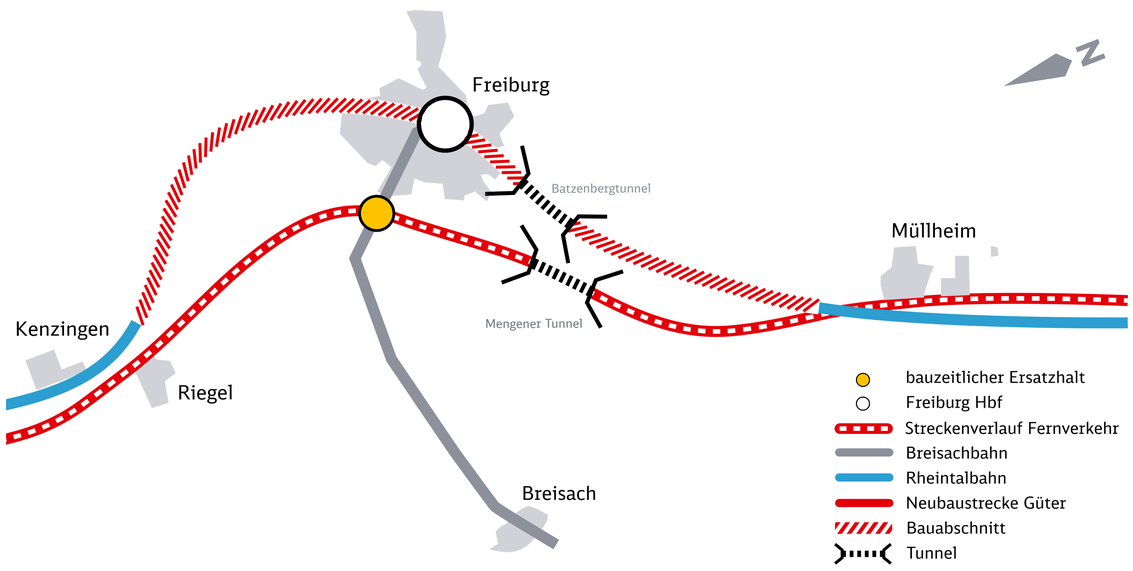
Variante 1:
Eingleisige Sperrung von zwei Abschnitten

Maximal zwei Abschnitte mit bis zu sechs Kilometern Länge werden für die Baumaßnahme eingleisig gesperrt. Die Baustelle wandert entlang der Rheintalbahn.

Auf der Strecke ist ein voraussichtlich reduziertes Angebot an Zugfahrten möglich. Gegebenenfalls stehen ergänzend alternative Verbindungen zur Verfügung (z. B. Straßenbahn oder Busse).

Vor- und Nachteile

- ✓ Auf der Strecke ist teilweise Güter- und Personenverkehr möglich.
- ✗ Im Vergleich längste Bauzeit mit Einschränkungen (über 10 Jahre)



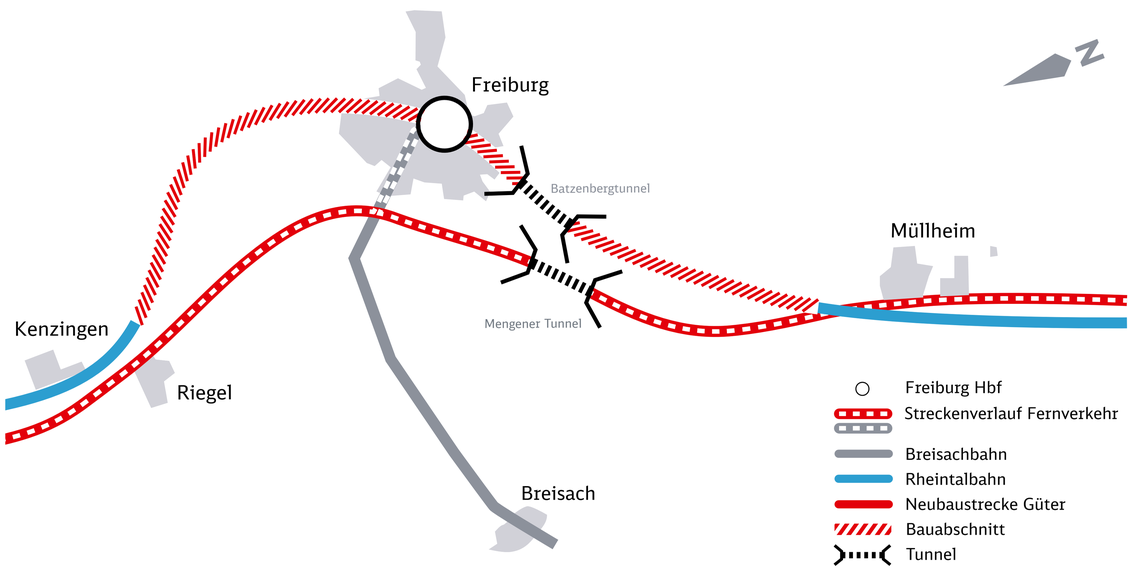
Variante 2:
Vollsperrung mit ICE-Interimshalt auf Neubaustrecke

Vollsperrung der Strecke von Teningen bis Buggingen in beide Richtungen. Gleichzeitig wird ein bauzeitlicher Ersatzhalt für den Fernverkehr eingerichtet.

Der Fernverkehr wird über die Neubaustrecke für den Güterverkehr entlang der Autobahn A 5 geleitet. Auf dieser wird eine Interimshaltestelle für den Fernverkehr eingerichtet. Zusätzlich werden Überholmöglichkeiten für den Fernverkehr geschaffen. Für den Nahverkehr wird ein Schienenersatzverkehr eingesetzt.

Vor- und Nachteile

- ✓ Kürzeste Bauzeit
- ✓ Nur geringe Einschränkungen auf den Fernverkehr
- ✗ Größte Einschränkung für den Personennahverkehr



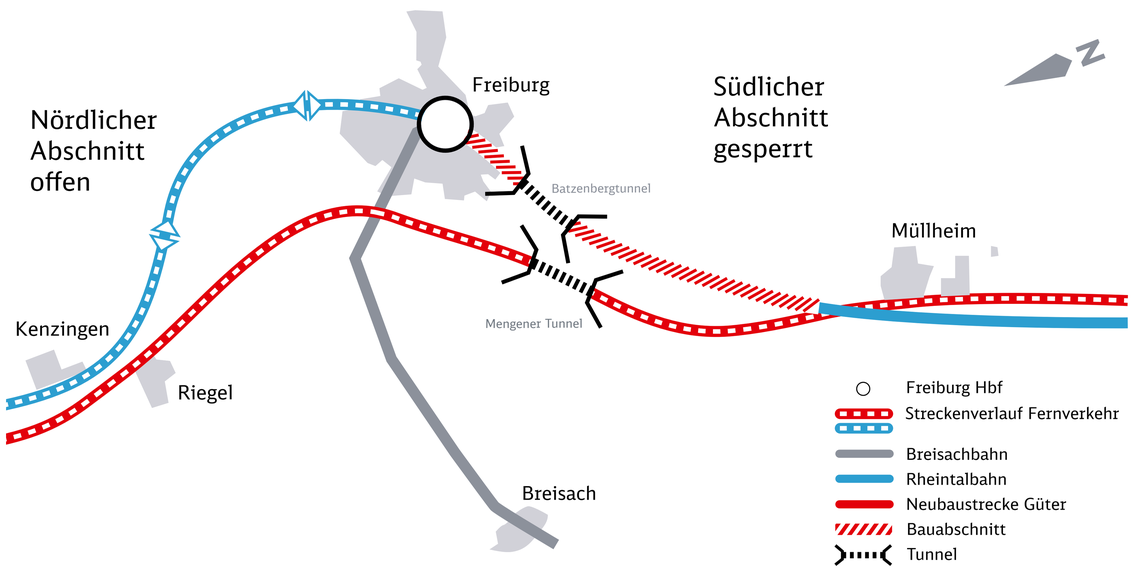
Variante 3:
Vollsperrung mit Einbindung und Ausbau der Breisachbahn

Vollsperrung der Strecke von Teningen bis Buggingen in beide Richtungen. Der Fernverkehr wird über die Neubaustrecke für Güterverkehr entlang der Autobahn A5 geleitet. Gleichzeitig wird die Breisachbahn zweigleisig aus- und umgebaut und an die neuen Güterstrecke angebunden.

Der Fernverkehr fährt über die neue Güterstrecke und biegt auf der Höhe von Freiburg auf die Breisachbahn in Richtung Freiburg Hauptbahnhof ab. Für den Nahverkehr wird ein Schienenersatzverkehr eingesetzt.

Vor- und Nachteile

- ✓ Kürzeste Bauzeit
- ✓ Geringe Einschränkung auf den Fernverkehr
- ✓ Weiterentwicklung der Breisachbahn
- ✗ Größte Einschränkung für den Personennahverkehr (wie Variante 2)
- ✗ Umfangreiche Vorabmaßnahmen an der Breisachbahn notwendig



Variante 4:
Einseitige Vollsperrung nördlich oder südlich von Freiburg Hbf

Die Strecke wird in zwei Abschnitte unterteilt: Riegel <> Freiburg Hbf und Freiburg Hbf <> Müllheim. Jeweils einer der Abschnitte wird vollgesperrt, während der andere weiterhin bis Freiburg Hauptbahnhof fährt.

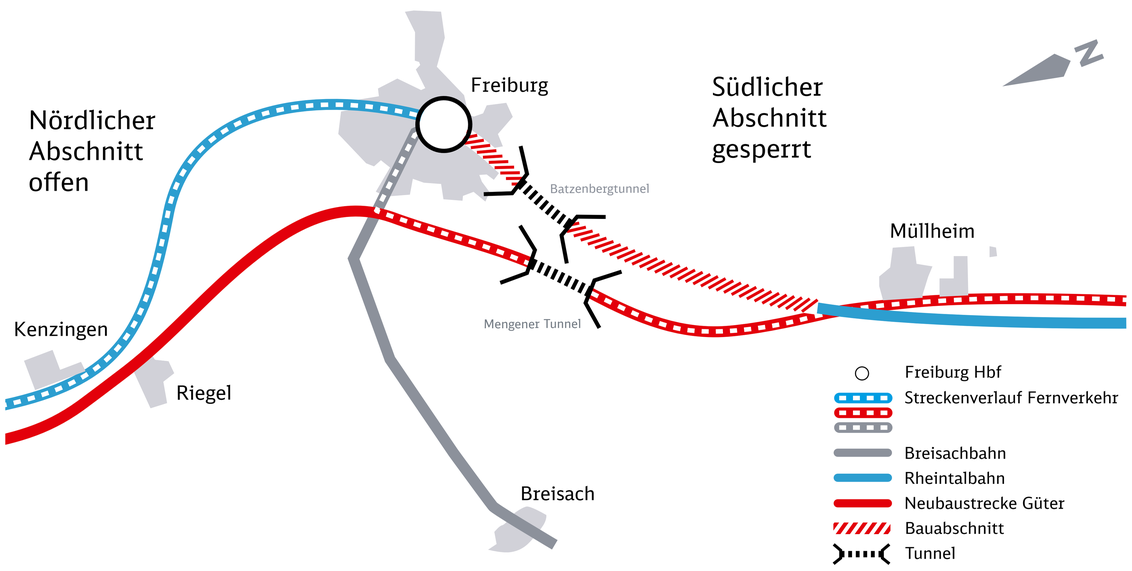
Im gesperrten Abschnitt wird für den Nah- und Fernverkehr ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Gegebenenfalls stehen alternative Verbindungen zur Verfügung (z. B. durch die Straßenbahn). Auf dem offenen Abschnitt wird ein Pendelverkehr eingerichtet.

Vor- und Nachteile

- ✓ Personenverkehr bleibt auf einem Abschnitt immer möglich
- ✓ Abschnitt mit Schienenersatzverkehr kürzer
- ✓ Freiburger Hbf bleibt immer anfahrbar
- – Mittellange Bauzeit
- ✗ Hohe betriebliche Einschränkungen auf dem jeweils gesperrten Abschnitt

Was halten Sie von den vorgeschlagenen Varianten?

Wir freuen uns über Ihre Hinweise und Anmerkungen!



Variante 5:
Einseitige Vollsperrung nördlich oder südlich von Freiburg Hbf mit Einbindung der Breisachbahn

Wie in Varianten 4 wird die Strecke in einen südlichen und nördlichen Abschnitt unterteilt und nacheinander einseitig vollgesperrt. Gleichzeitig soll die Einbindung und der Ausbau der Breisachbahn geprüft werden.

Im gesperrten Abschnitt wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Gegebenenfalls stehen alternative Verbindungen zur Verfügung (z. B. durch die Straßenbahn). Auf dem offenen Abschnitt wird für den Nahverkehr ein Pendelverkehr eingerichtet. Der Fernverkehr fährt ab Freiburg Hauptbahnhof über die Breisachbahn auf die neue Güterstrecke entlang der Autobahn A 5.

Vor- und Nachteile

- ✓ Nahverkehr bleibt auf einem Abschnitt möglich, Fernverkehr kann durchfahren
- ✓ Abschnitt mit Schienenersatzverkehr kürzer
- ✓ Freiburger Hbf bleibt immer anfahrbar
- − Mittellange Bauzeit
- ✗ Hohe betriebliche Einschränkungen auf dem jeweils gesperrten Abschnitt

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 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 Gundelfingen und Freiburg vorkommen. Hierzu waren von Ende 2022 bis Anfang 2024 Kartierexpert:innen unterwegs. Sie haben 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 den Arbeiten an den Bahnanlagen achten wir sorgfältig darauf, dass sowohl Tiere als auch 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 neue Lebensräume.

Ein kleiner Auszug der gefundenen Tierarten

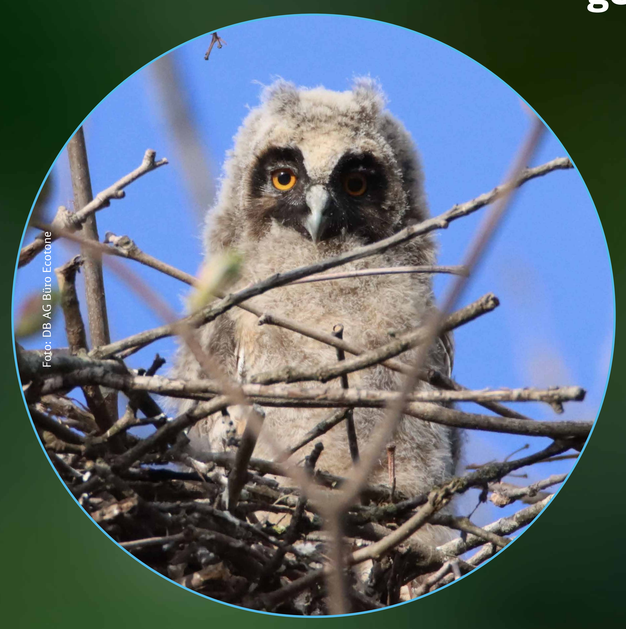


Foto: DB AG Büro Ecotone

Sieben Großvogelarten, u. a. der Turmfalke, die Saatkrähe und die Waldohreule (linkes Bild). Zahlreiche Brutvogelarten, u. a. der Grünspecht und der Kuckuck. Zahlreiche streng geschützte Fledermausarten wie der Große Abendsegler.

Foto: Adobe Stock / ihorhvozdetskiy

Zwei geschützte Reptilienarten: die Schlingnatter und die Mauereidechse. Zwei seltene Amphibienarten: der Teichfrosch und der Bergmolch (rechtes Bild). Fünf geschützte Fischarten und Rundmäuler wie das Bachneunauge und die Bachforelle.

Foto: Adobe Stock / Juergen L

Vier besonders geschützte Libellenarten und neun Arten von Wildbienen, u. a. die Waldhummel. Fünf besondere Schmetterlingsarten, u. a. der „Schmetterling des Jahres 2025“, die Spanische Flagge (linkes Bild). Sechs geschützte Heuschreckenarten wie die Italienische Schönschrecke und gefährdete Käfer wie der Große Goldkäfer.

Foto: Adobe Stock / Mikus

Kofinanziert von der Europäischen Union