



Planfeststellungsabschnitt 9.3 Basel

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel



Kofinanziert von der
Europäischen Union



Europa verbinden: Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Die Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel ist eine der ältesten Eisenbahnverbindungen Europas. Die im 19. Jahrhundert entstandene Bahnlinie verbindet heute 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 Deutsche Bahn (DB) drei zentrale Ziele:



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.

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 DB ausserdem die Voraussetzungen für einen Ausbau des Nahverkehrsangebots in der Region. Trotz des erwarteten Mehrverkehrs wird sich die Lärm-situation entlang der Strecke deutlich verbessern: Dafür sorgen umfangreiche Schallschutzmassnahmen – von Schallschutzwänden über Schienenstegdämpfer bis hin zu Schallschutzgalerien.

Der Planfeststellungsabschnitt 9.3

Basel

Der Planfeststellungsabschnitt 9.3 ist der südlichste Abschnitt der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Er verläuft auf 3,1 Kilometern in der Schweiz, von der Staatsgrenze durch den Basel Badischer Bahnhof bis zum nördlichen Rheinufer. Das Planfeststellungsverfahren verlief nach Schweizer Recht. Die Baugenehmigung erteilte das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV). Doch wieso baut die Deutsche Bahn (DB) in der Schweiz?



Basel Badischer Bahnhof

Zwischen Deutschland und der Schweiz gilt bis heute ein 1852 geschlossener Staatsvertrag: Das Grossherzogtum Baden erzielte darin die Übereinkunft, die Badische Staatsbahn auf Schweizer Hoheitsgebiet bauen und betreiben zu dürfen. Mit dem Badischen Bahnhof in Basel erhielt die Stadt einen eigenen Anschluss an die Strecke.

Die Strecke und der Bahnhof befinden sich bis heute im Besitz der Bundesrepublik Deutschland. Trotzdem erfolgte das Genehmigungsverfahren nach Schweizer Recht. 2015 leitete das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) mit der DB das Plangenehmigungsverfahren beim BAV ein. Die Zusammenarbeit zwischen dem BEV, der DB und der Schweizer Behörde erfolgte in engem Kontakt.

Ende 2020 hat das BAV den Bau für den Abschnitt Basel bewilligt. Damit die Hauptarbeiten zeitnah beginnen konnten, wurde bereits im Sommer 2019 mit den bauvorbereitenden Massnahmen für den viergleisigen Ausbau begonnen.



Deutsche Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Im Abschnitt Basel wird die Rheintalbahn als „deutsche Eisenbahnstrecke auf Schweizer Gebiet“ betrieben. Grundlage dafür bildet der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden, dessen Rechtsnachfolgerin die Bundesrepublik Deutschland ist. Als Infrastrukturbetreiber für Liegenschaften und Grundstücke in der Schweiz hat diese das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) eingesetzt. Das BEV hat die Deutsche Bahn AG und diese wiederum die InfraGO AG beauftragt, die Rechte und Pflichten aus besagtem Staatsvertrag zu erfüllen. Das BEV, die DB und die InfraGO werden durch den Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet vertreten.



Dr. Marcus Bayer

Beauftragter der Konzernleitung für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

„Gemeinsam führen die Bundesrepublik Deutschland – das Bundeseisenbahnvermögen und die Deutsche Bahn – und das Schweizer Bundesamt für Verkehr unter grosser Unterstützung des Kantons Basel-Stadt den Ausbau der Rheintalbahn zum Erfolg. Ein historisch gewachsenes Projekt mit europäischer Dimension – über Landesgrenzen hinweg – und der grossen Besonderheit einer staatsvertraglichen Betroffenheit der deutschen Eisenbahninfrastruktur auf Schweizer bzw. Basel-städtischem Gebiet.“

3,1 Kilometer Abschnittslänge

3 Brückenbauwerke

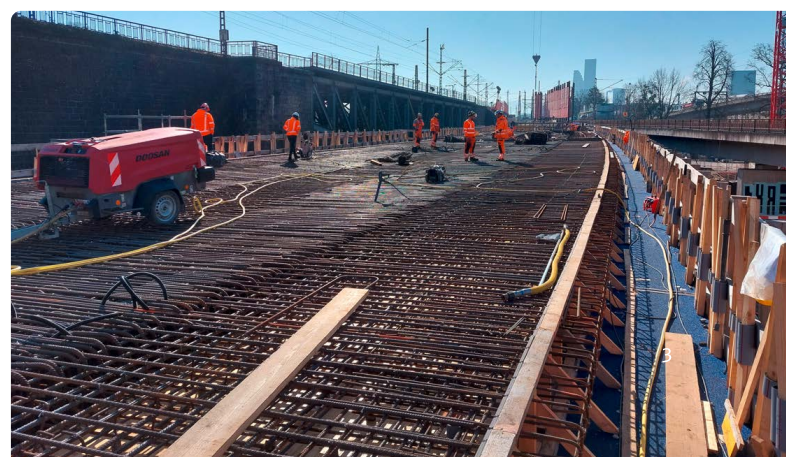
Rund **10** Kilometer neue Gleise

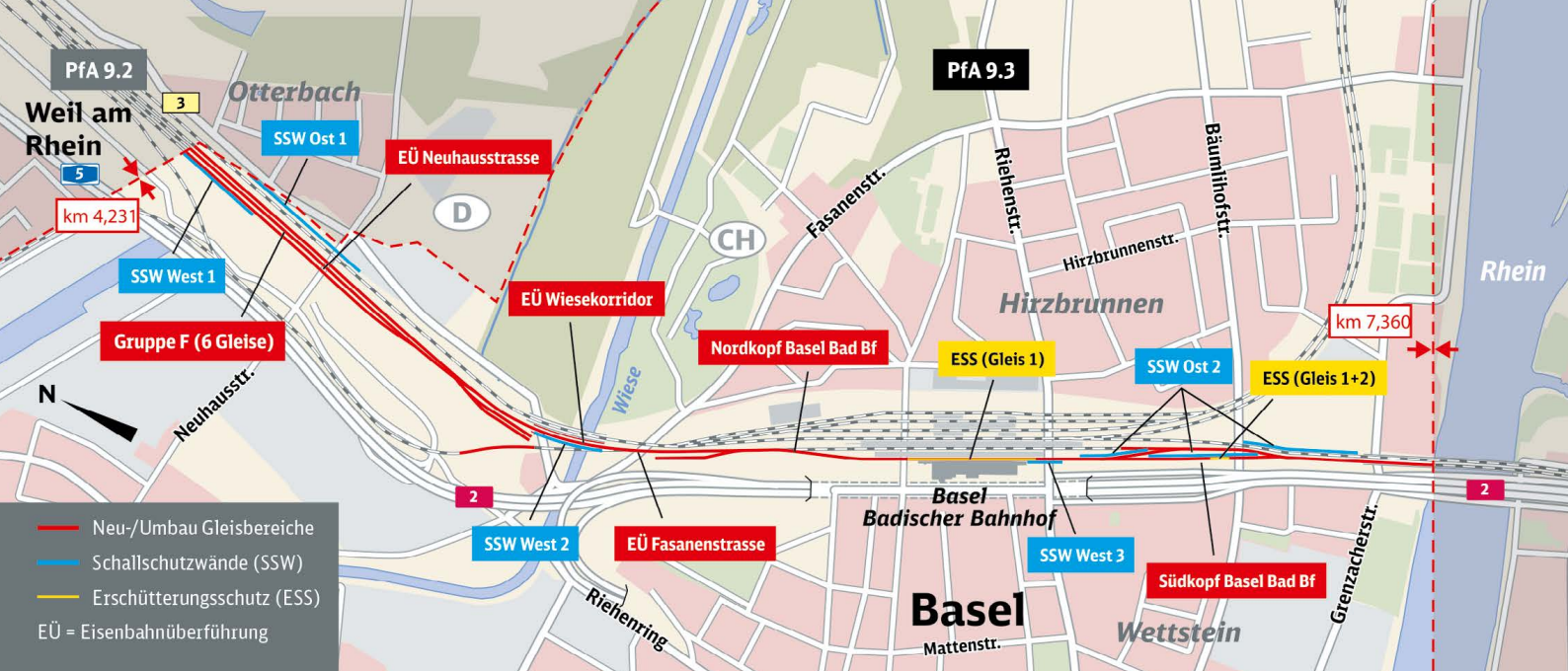
46 neue Weichen

Rund **1.450** Meter Schallschutzwände

Rund **300** Kilometer Kabel

Bau der neuen Brücke Wiesekorridor





Bauwerke im Planfeststellungsabschnitt 9.3

In Basel baut die Deutsche Bahn (DB) die Rheintalbahn viergleisig aus. Dabei verlegt sie rund zehn Kilometer Gleise und errichtet drei Eisenbahnüberführungen (EÜ). Im Folgenden werden die Massnahmen kurz vorgestellt.

Gleisgruppe F (Staatsgrenze–Wiese)

Im nördlichen Abschnitt zwischen der Staatsgrenze und dem Fluss Wiese hat die DB sechs neue Gleise, die sogenannte Gleisgruppe F, gebaut. Zwei Gleise dieser Anlage stellen die neuen Durchfahrtsgleise für den Güterverkehr dar. Die zwei Gleise erhalten einen Anschluss an die neue Brücke über den Fluss Wiese. Westlich der Güterstrecke wurden vier weitere Gleise verlegt. Diese dienen als Zugbehandlungsgleise inklusive einer Lokabstellanlage.

Bauzeit: Juni 2021 bis April 2024.

Die mechanische Leit- und Sicherungstechnik entlang der bestehenden Verbindung in Richtung Rheinhafen ersetzte die DB bereits zwischen April und Juli 2019 durch eine

moderne, elektronische Signaltechnik. Diese wurde für die neue Infrastruktur angepasst und erweitert.

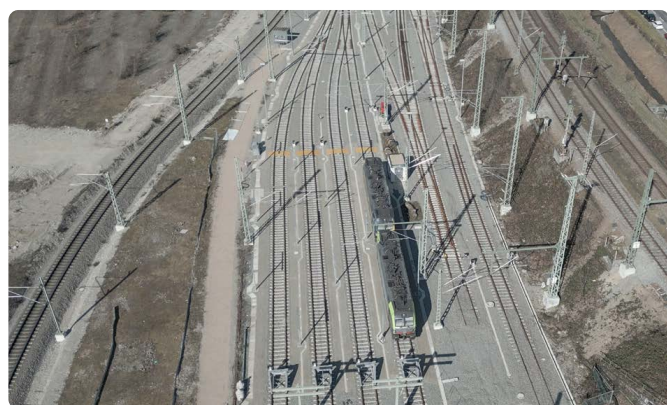
Im Bereich der Gleisgruppe F und der Rheintalbahn entstehen zwei Schallschutzwände (SSW): Die SSW Ost 1 wird 352 Meter lang und drei Meter hoch; die SSW West 1 wird 207 Meter lang und fünf Meter hoch.



Esther Keller

Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements
des Kantons Basel-Stadt

„Für Basel ist der Ausbau der trinationalen S-Bahn zentral. Der Vierspurausbau zwischen Basel und Karlsruhe ermöglicht die hierfür notwendige Entflechtung des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs.“



Gleisgruppe F

EÜ Neuhausstrasse

Für den Bau der sechs neuen Gleise der Gruppe F muss die bestehende EÜ Neuhausstrasse neu errichtet werden. Die

neue Überführung hat eine Gesamtbreite von rund 36 Metern und eine Durchgangshöhe von rund fünf Metern.



EÜ Neuhausstrasse während der Bauarbeiten

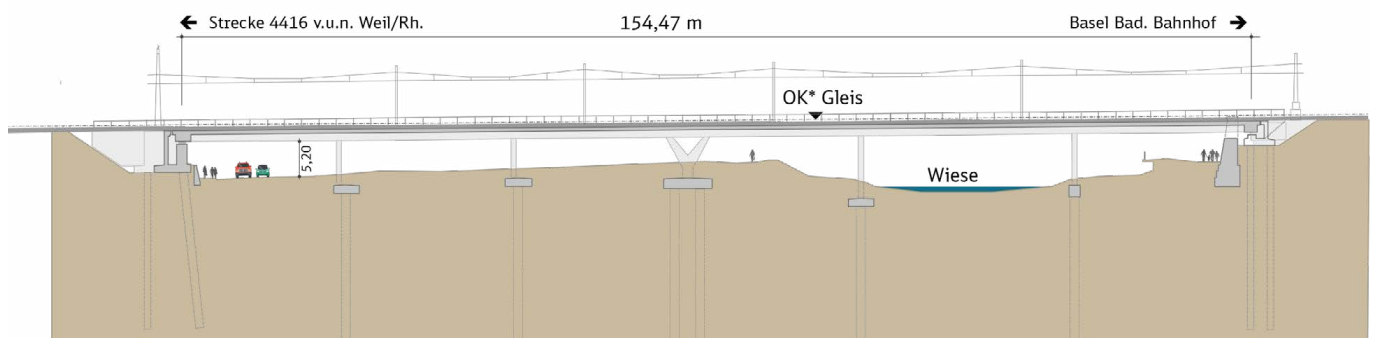
EÜ Wiesekorridor

Im Bereich zwischen der Freiburgerstrasse und der Fasanenstrasse führen die zwei neuen Güterverkehrsgleise sowohl über die beiden Strassen als auch über den dazwischenliegenden Fluss Wiese.

Die DB arbeitete zunächst eine verbindliche Grundvariante aus. Anschliessend führte sie 2012 gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt einen Gestaltungswettbewerb durch. Ziel des Wettbewerbs: Die neue EÜ soll sich architektonisch in die Landschaft einbetten und technisch wie wirtschaft-

lich umsetzbar sein. Den Siegerentwurf arbeitete die DB in die Planungsunterlagen ein.

Die neue Brücke wird sich auf rund 155 Metern über die Freiburgerstrasse und die Wiese spannen. Die Durchfahrts- höhe beträgt rund fünf Meter. Die fünf Stützen werden zwischen sieben und zehn Meter hoch. Jede Stütze wird mit zwei Pfeilern versehen, wobei die mittlere Stütze V-förmig errichtet wird. Auf 161 Metern zieht sich westlich der Gleise die drei Meter hohe SSW West 2 entlang.



EÜ Wiesekorridor

* OK = Oberkante

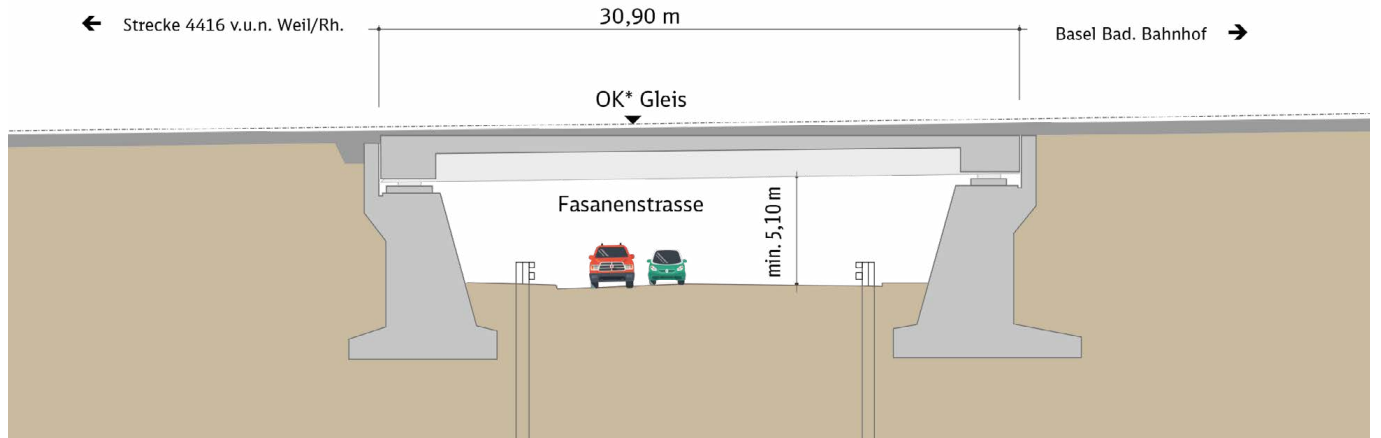


Architektenentwurf aus dem Wettbewerb von 2012

EÜ Fasanenstrasse

Etwa 80 Meter südlich der EÜ Wiesekorridor schliesst sich die zweigleisige Überführung Fasanenstrasse an. Das Bauwerk ersetzt die bestehende eingleisige Brücke und führt die Güterverkehrsstrasse weiter zum Basel Badischer Bahnhof.

Die Brücke spannt sich rund 30 Meter über die Strasse. Die Durchfahrtshöhe für den Strassenverkehr beträgt fünf Meter.



EÜ Fasanenstrasse

* OK = Oberkante

Basel Badischer Bahnhof

Im Nordbereich des Basel Badischer Bahnhofs baut die DB Teile des Gleises 2 sowie das komplette Gleis 1 neu. Letzteres versieht sie mit Unterschottermatten. Diese reduzieren die Übertragung der Erschütterungen durch den Zugverkehr auf das angrenzende Bahnhofsgebäude. Der Bahnsteig (Perron) am Gleis 2 wird an den Neubau angepasst.

Am Südkopf des Bahnhofs ändert die DB die Gleislage der bestehenden Rheintalbahn. Die beiden Gleise der Güterstrecke baut sie neu. Die vier Gleise – Rheintalbahn und Gütertrasse – verlaufen südlich des Bahnhofs bis zu den beiden Rheinbrücken. Dort schliessen sie an die Schweizer Bundesbahn an. Mit den Gleisarbeiten gehen auch

Arbeiten zur Modernisierung an der Oberleitung und der Kabelanlage für die Leit- und Sicherungstechnik einher. Ausserdem erneuert die DB das Stellwerk Basel Badischer Bahnhof.

Das Bahnhofsgebäude im Jugendstil saniert die DB seit 2023 denkmalgerecht. Dazu gehört die Erneuerung des Dachs und der Fassade.

Auch im südlichen Abschnitt schützt die DB die Anwohner vor Lärm: Hier sind die 85 Meter lange und drei Meter hohe SSW West 3 und die 645 Meter lange und 2,5 Meter hohe SSW Ost 2 geplant.



Haupteingang Basel Badischer Bahnhof

Schutz von Menschen und Umwelt

Der Natur- und Umweltschutz, aber auch der Schutz von Menschen ist der Deutschen Bahn (DB) ein wichtiges Anliegen. In Basel trifft sie daher Naturschutzmassnahmen unterschiedlicher Kategorien sowie Massnahmen für den Schall- und Erschütterungsschutz. Im Rahmen der „Störfallverordnung“ ermittelt die DB ausserdem das Risiko eines Unfalls mit Gefahrgütern und ergreift Vorsorge- und Abwehrmassnahmen.



Natur- und Artenschutz

Um den Aus- und Neubau der Rheintalbahn in Basel auszugleichen, realisiert die DB vielfältige Massnahmen für den Natur- und Artenschutz. Angemessene Ersatzlebensräume für Tiere und Pflanzen entstehen bereits vor Beginn der Baumaassnahmen. Es werden zu erhaltende Flächen definiert und Ersatzlebensräume ausgewiesen.

Das Areal des Basel Badischer Bahnhofs wurde eine längere Zeit nicht genutzt. In der Zwischenzeit haben sich seltene Tier- und Pflanzenarten angesiedelt. Durch die Anlage besonderer Kleinstrukturen, wie Steinhäufen und -burgen, und deren naturschutzfachliche Pflege erfüllt die Bahnanlage weiterhin ihre Funktion als grossflächiger Trockenlebensraum. Die fachgerechte Umsetzung und die Erfolgskontrolle der Massnahmen stellt eine ökologische Bauüberwachung sicher und dokumentiert sie.

Schutz vor Lärm

Grundlage für die Bemessung des Lärmschutzes in Basel sind verschiedene Richtlinien, Verordnungen und Anwendungshilfen. Die Lärmschutzverordnung (LSV) der Schweiz regelt in Kapitel 3, Artikel 8 die grundsätzlichen Anforderungen und Bedingungen für die Begrenzung der Lärmemissionen bei neuen oder geänderten ortsfesten Anlagen.

Bei der Erweiterung der Rheintalbahn in Basel auf vier Gleise handelt es um die wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage. Die Anwohnenden haben einen rechtlichen Anspruch auf Schallschutz nach dem Vorsorgeprinzip.

Hier unterscheidet man zwischen aktiven und passiven Massnahmen. Als aktive Massnahme für die Emissionsbegrenzung baut die DB Schallschutzwände (SSW). Im Ab-

schnitt 9.3 errichtet sie insgesamt rund 1,45 Kilometer SSW. Diese sind zwischen 2,5 und fünf Meter hoch.

In definierten Liegenschaften beziehungsweise Gebäuden besteht darüber hinaus ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Schallschutz. Hierzu gehört der Einbau von Schallschutzfenstern in lärmempfindlichen Räumen. Im Rahmen einer Umsetzungsplanung ermitteln unabhängige Gutachter:innen die Anzahl der einzubauenden Schallschutzfenster.

Risikoermittlung im Rahmen der Störfallverordnung

Zum Schutz der Natur und vor allem der Menschen gehört auch der Schutz vor Störfällen. Diese können auf der Rheintalbahn durch den Transport von Gefahrgütern entstehen. Den Katastrophenschutz regelt in der Schweiz das Umweltschutzgesetz, konkretisiert durch die Verordnung zum Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV).

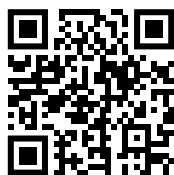
Im Rahmen der StFV erstellte die DB für den Ausbau der Rheintalbahn eine Risikoermittlung. Auf Grundlage des prognostizierten Mehrverkehrs und des zu erwartenden Bevölkerungswachstums in Basel bis 2030 wurde die Wahrscheinlichkeit errechnet, mit der schwere Störfälle auftreten könnten. Weitere Daten zur Eisenbahninfrastruktur, Umgebung und zu Sicherheitsmassnahmen flossen ebenfalls in die Berechnung mit ein. Die Ergebnisse dienen dazu, Vorsorgemassnahmen zu treffen und die Risiken zu minimieren.

Die Risikoermittlung hatte zur Folge, dass Gefahrguttransporte in den Plänen der zukünftigen Verkehrslenkung entsprechend berücksichtigt werden. Vor allem wird die Fahrgeschwindigkeit der Züge reduziert, um etwaigen Unfällen vorzubeugen.

Darüber hinaus ertüchtigt die DB die Ostfassade des Empfangsgebäudes Basel brandschutztechnisch. So minimiert sie Konsequenzen im Falle eines Unfalls.

Ein Bagger trägt Steine für einen ökologischen Steinhäufen auf.





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

Johann Söder (Titel,
S. 3 oben links, S. 6 unten),
Marcus Bayer (S. 3 oben rechts),
DB AG/Jonas Häp (S. 3 unten),
mp film (S. 4), Jürgen Schmidt
(S. 5 unten), Gruner AG (S. 7)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand März 2025



Ein Blick auf die Projektwebseite **www.karlsruhe-basel.de** lohnt sich: Neben Informationen zu Planung und Bau im Abschnitt 9.3 steht hier auch weiteres umfangreiches Material zum Gesamtprojekt zur Verfügung. Einen aktuellen Überblick bietet ausserdem der vierteljährlich erscheinende Newsletter des Bahnprojekts, den Sie auf der Webseite abonnieren können.

Weitere Einblicke bieten die Social-Media-Kanäle des Projekts auf Facebook, Instagram und YouTube.



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



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



**[youtube.com →
Bahnprojekt
Karlsruhe-Basel](https://youtube.com/BahnprojektKarlsruhe-Basel)**