



NETZE

Bahnausbau in der Freiburger Bucht

Erstes Regionalforum

ABS/NBS Karlsruhe-Basel | 17. November 2022



- 1. Einführung**
- 2. Planungsstand**
- 3. Erste Planungsergebnisse**
- 4. Fragen und Anregungen**

1. Einführung

- Woher kommt die Ausbaustrecke ?
- Was bringt der Streckenausbau ?
- Was bedeutet „Ausbaustrecke“ ?

Woher kommt die Ausbaustrecke?

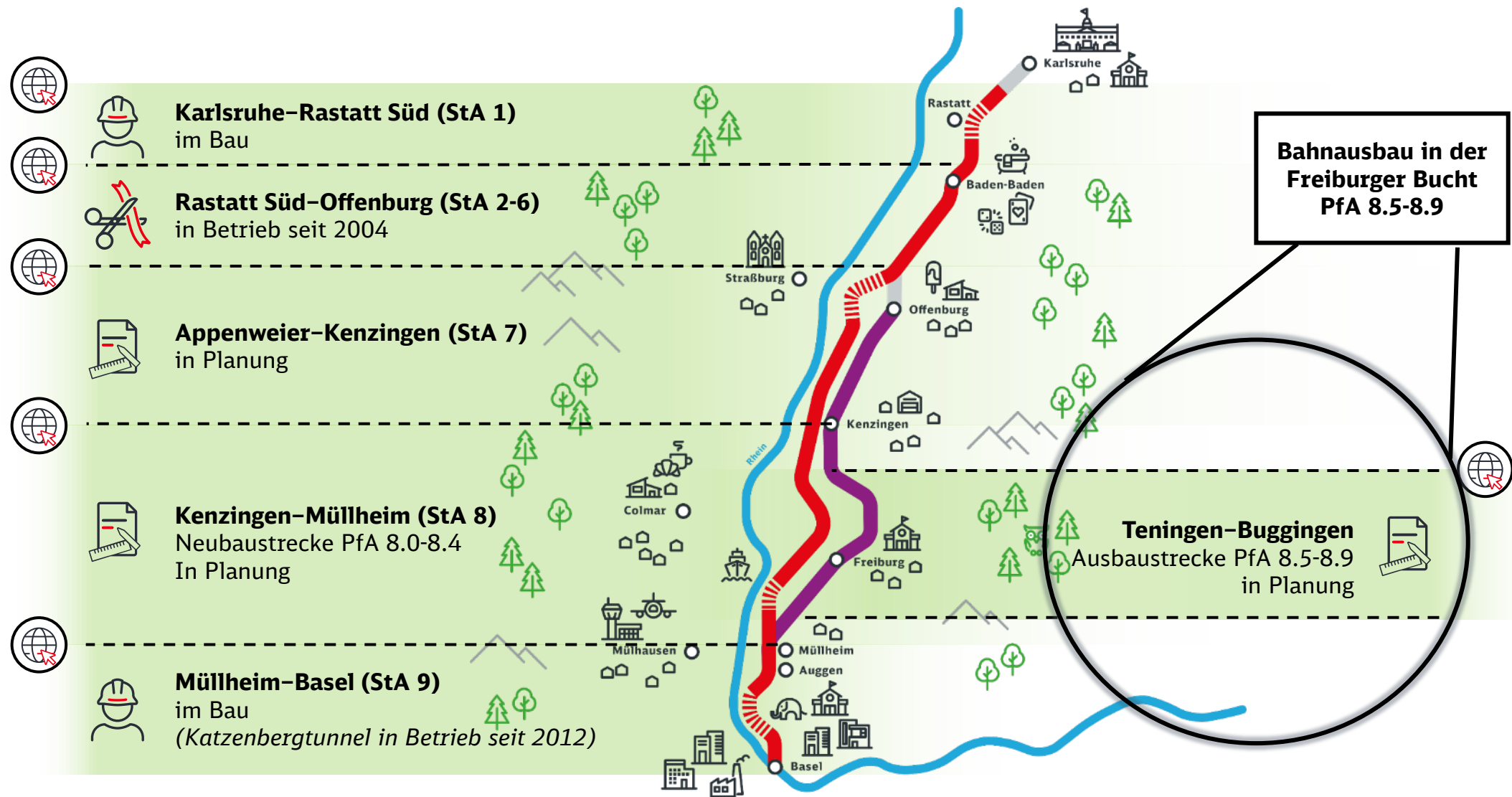
A thick red horizontal line underlining the first few letters of the title.

Der Bahnausbau in der Freiburger Bucht ist Teil des Großprojekts Karlsruhe-Basel

- Die Bahnstrecke Karlsruhe–Basel liegt im Zentrum des europäischen Eisenbahn-Korridors zwischen Rotterdam und Genua.
- Diese Verkehrsachse zählt zu den vorrangig eingestuften Transeuropäischen Netzen (TEN) der EU.
- Rund 300 Züge verkehren täglich zwischen Karlsruhe und Basel.
- Die rund 200 Kilometer lange Strecke wird nun viergleisig ausgebaut und für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt.
- Das Großprojekt Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel ist eines der größten Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn.



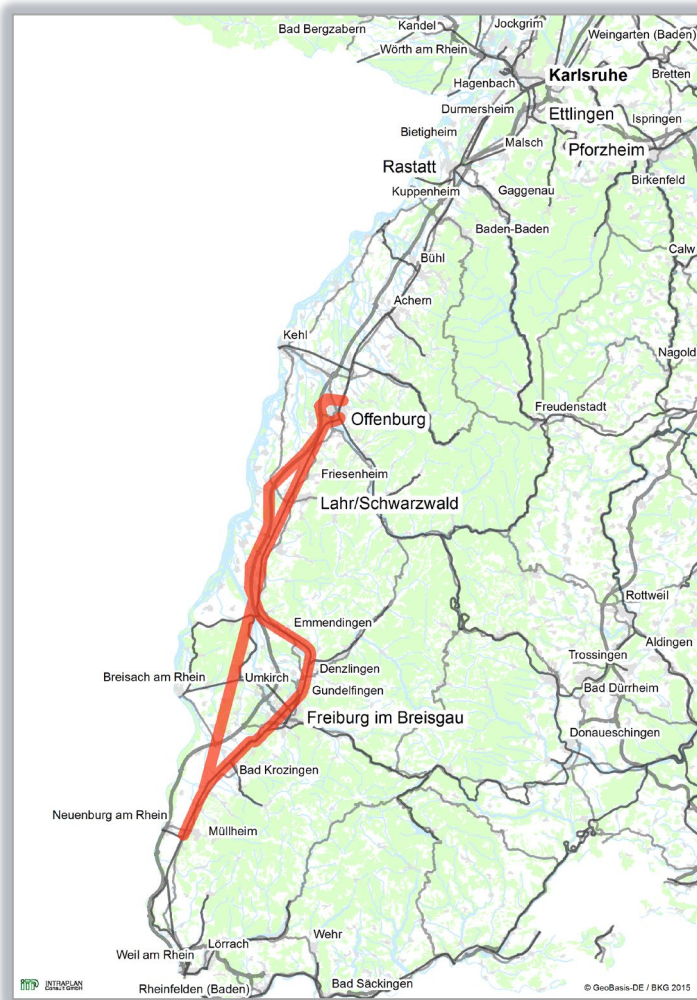
Das Projekt Karlsruhe-Basel im Überblick



StA = Streckenabschnitt | PfA = Planfeststellungsabschnitt █ Neubaustrecke ▨ Tunnel █ Ausbaustrecke

Die Ausbaustrecke ist ein Deutschland-Projekt.

Sie steht im Bundesverkehrswegeplan 2030



Quelle: www.bvwp-projekte.de

Das Projekt Karlsruhe-Basel besteht aus einer **Neubau-** und einer **Ausbaustrecke**. Im Großraum Freiburg entstehen zwei neue Gleise an der Autobahn (= Neubaustrecke). Sobald diese fertig sind, beginnt die DB mit dem Ausbau der zwei Gleise durch die Freiburger Bucht (= Ausbaustrecke).

Ausbau bedeutet, dass die Strecke rundum erneuert und für höhere Fahrgeschwindigkeiten ertüchtigt wird. Wie schnell die Züge dort künftig fahren sollen, steht auch im Bundesverkehrswegeplan: Zwischen Kenzingen – Freiburg – Buggingen sind es **200 km/h**.

Bundesverkehrswegeplan:

Projektnummer:

2-005-v02

Maßnahmentitel:

ABS/NBS Karlsruhe–Basel (BAB-Trasse)

Teilmaßnahmen:

Aus-/Neubau Offenburg–Freiburg (Brsg.)–Müllheim (-Basel)

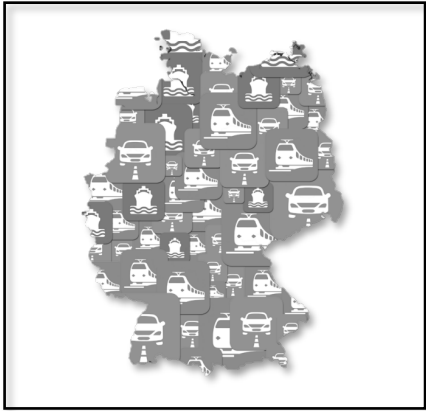
Dringlichkeitseinstufung:

Vordringlicher Bedarf (VB)



Die Bahn erhält ihren Auftrag und die Mittel vom Bund.

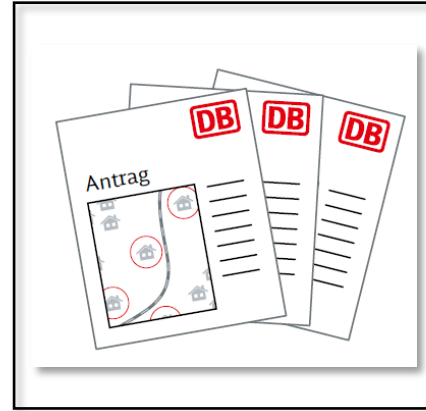
Das Eisenbahn-Bundesamt prüft die Planungen und genehmigt.



Das **Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)** definiert im **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** Verkehrsvorhaben für die nächsten 10-15 Jahre. Im Bereich des Schienennetzes orientiert es sich am **Deutschland-Takt**.



Der **Bund** schafft den rechtlichen Rahmen und sorgt für die Finanzierung der Maßnahmen. Hierzu wurde das **Schienenwegeausbaugesetz** mit den entsprechenden Bedarfsplänen verabschiedet.



DB Netze plant im Auftrag des Bundes sorgfältig, verlässlich und entsprechend der gesetzlichen Vorgaben. DB Netze **informiert** und **beteiligt** die Öffentlichkeit im Rahmen des Genehmigungsverfahrens und darüber hinaus.



Das **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)** gibt die Richtlinien für die Planung vor, prüft die Ergebnisse und reicht diese an das BMDV weiter. Es erlässt auch den **Planfeststellungsbeschluss**. Dieser enthält die Genehmigung für den Bau und Betrieb der Strecke.



Deutschlandtakt bedeutet, dass an allen zentralen Bahnhöfen die Fernverkehrszüge in dem gleichen, regelmäßigen Takt abfahren. Das verbessert die Anzahl an Reiseverbindungen, minimiert Warte- und Reisezeiten und macht das Zugfahren attraktiver.

Was bringt der Streckenausbau?

A thick red horizontal line underlining the first few letters of the title.

Vier Gleise für mehr Tempo und mehr Verbindungen



Platz für mehr Züge

Zwei zusätzliche Gleise entlasten die Rheintalbahn. Künftig können deutlich mehr Züge auf der Strecke Karlsruhe–Basel fahren. Davon profitiert der Nahverkehr genauso wie die Umwelt.



Pünktlich im Takt

Staufrei auf der Schiene: Schnelle und langsame Züge fahren künftig auf getrennten Gleisen. Dadurch kommt es zu deutlich weniger Störungen auf der Strecke.



Schneller am Ziel

Die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit auf 250 Kilometer pro Stunde verkürzt die Reisezeiten deutlich. Die Fahrt von Karlsruhe nach Basel dauert dann nur noch 70 Minuten.

Die Mobilität der Zukunft braucht die Bahn

Zum Deutschland-Takt kommen wir nur mit großen Bauvorhaben

- Für die **Mobilität der Zukunft** brauchen wir die Bahn, zum klimafreundlichen Transfer von Reisenden und Waren
- Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt: **Deutschland will mehr Bahn fahren**
- Zukunftsszenarien wie der **Deutschland-Takt** sind nicht ohne **große Bauvorhaben** realisierbar
- **Schnell, verlässlich und komfortabel** von Hamburg bis Basel – die Bahn definiert die gesamte Nord-Süd-Achse neu.
- **Kapazität** für Mensch und Güter – **umweltfreundlich, digital, modern und sympathisch.**



Was bedeutet Ausbaustrecke?

A thick red horizontal line underlining the first few letters of the title.

Ausbaustrecke heißt: Wir machen eine bestehende Bahnstrecke besser als sie heute ist.



Ausbau für höhere Geschwindigkeiten oder Kapazitäten



Modernisierungsmaßnahmen

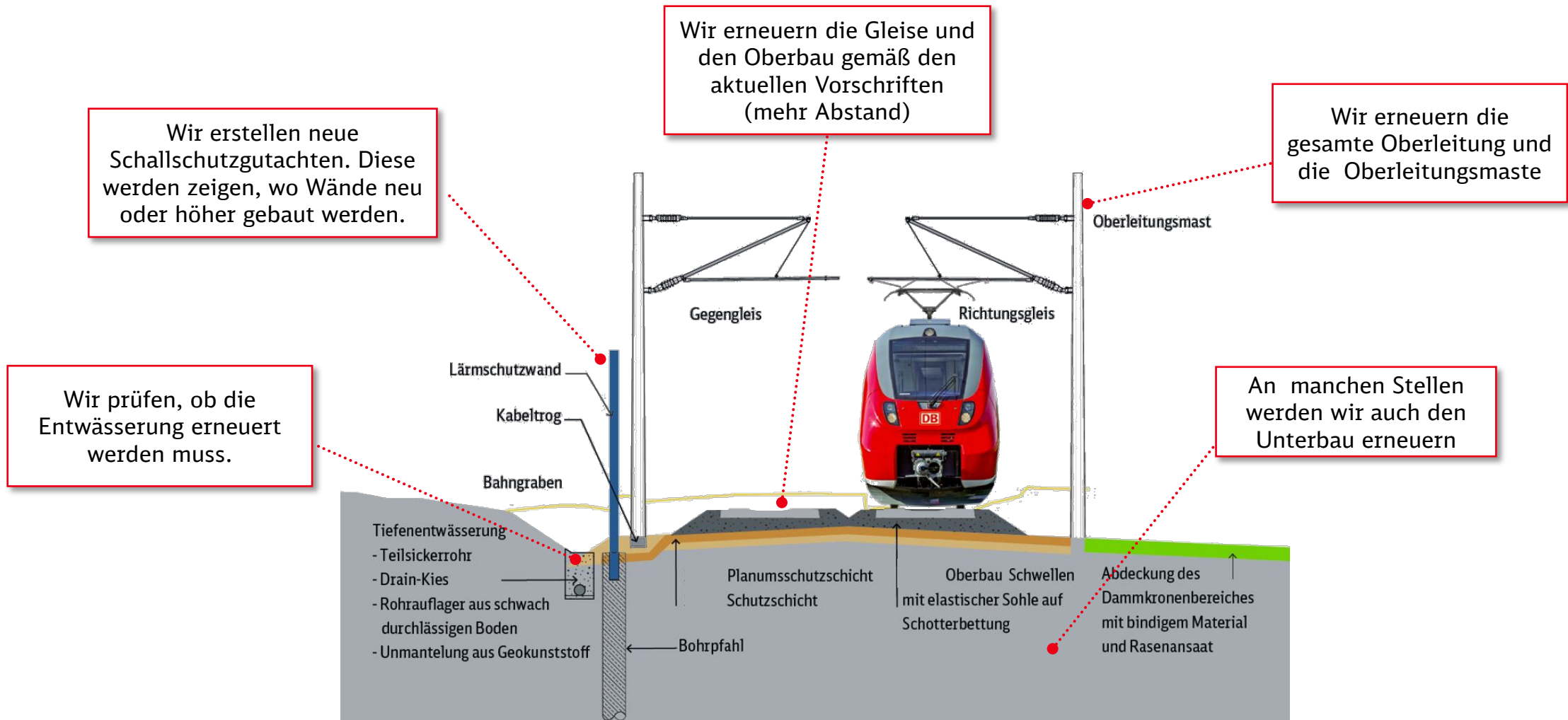


Linienverbesserungen zur Auflösung von Langsamfahr-Stellen



Betriebliche Verbesserungen

Auch dort, wo die Streckenführung so bleibt wie sie heute ist, fallen umfangreiche Arbeiten an.



2. Planungsstand

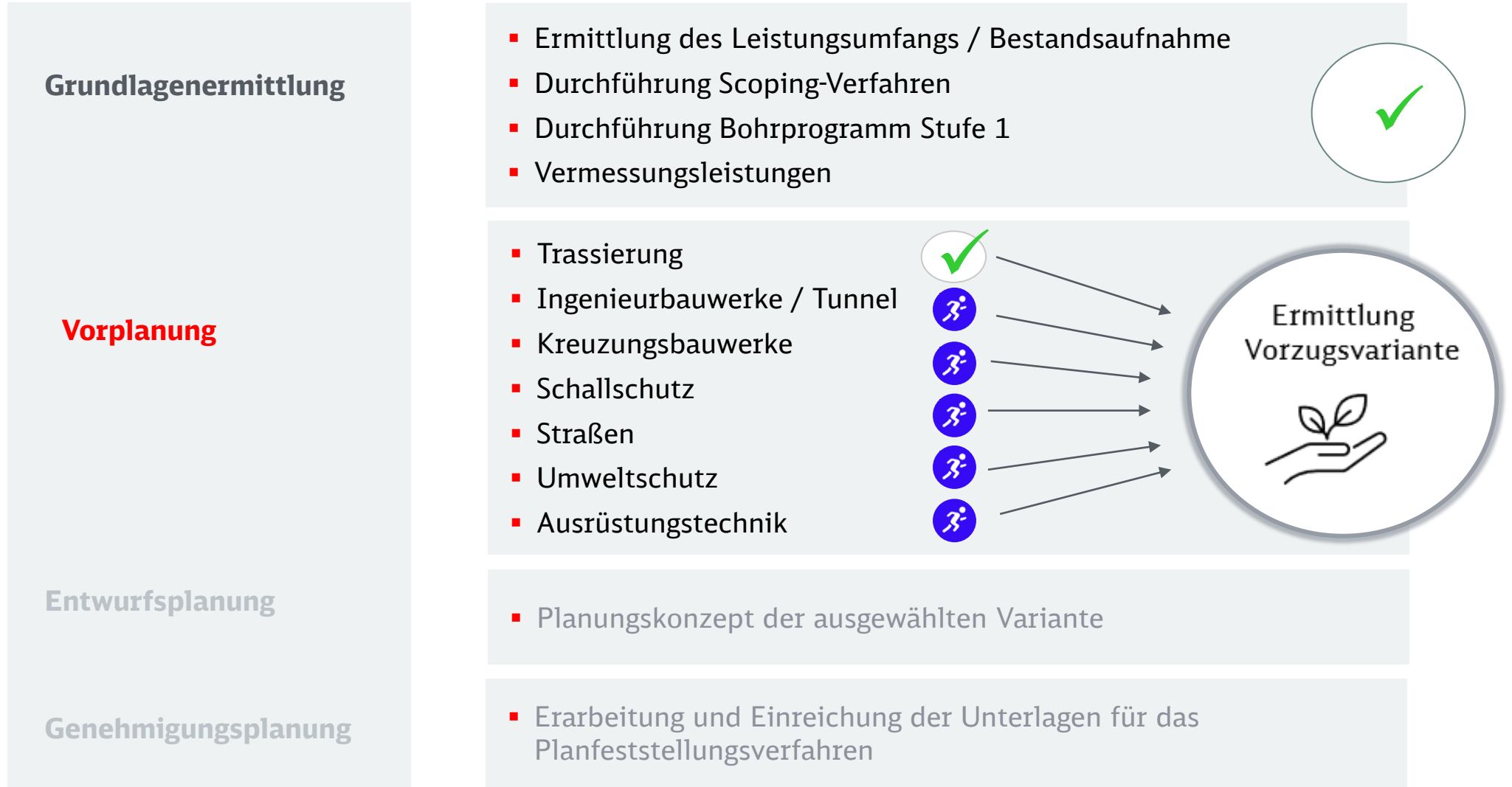
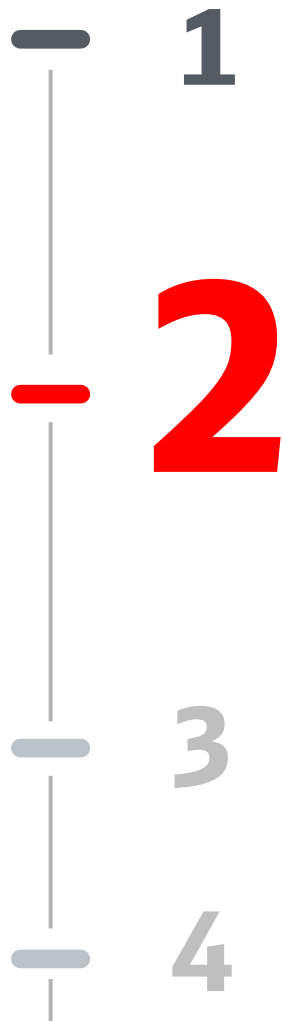
- Wie weit sind die Planungen ?

Wie weit sind die Planungen?

A thick red horizontal line underlining the first few letters of the title.

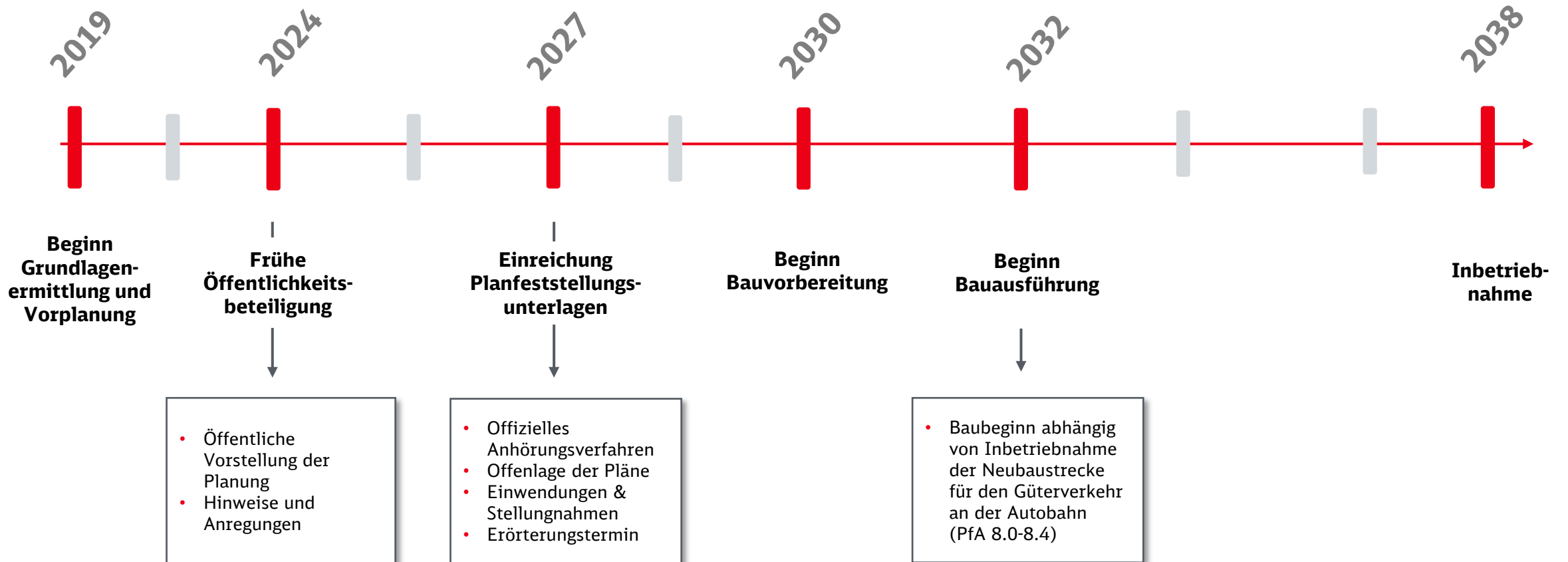
Die Ausbaustrecke befindet sich in der Vorplanung.

In dieser frühen Planungsphase stehen noch keine Details fest.

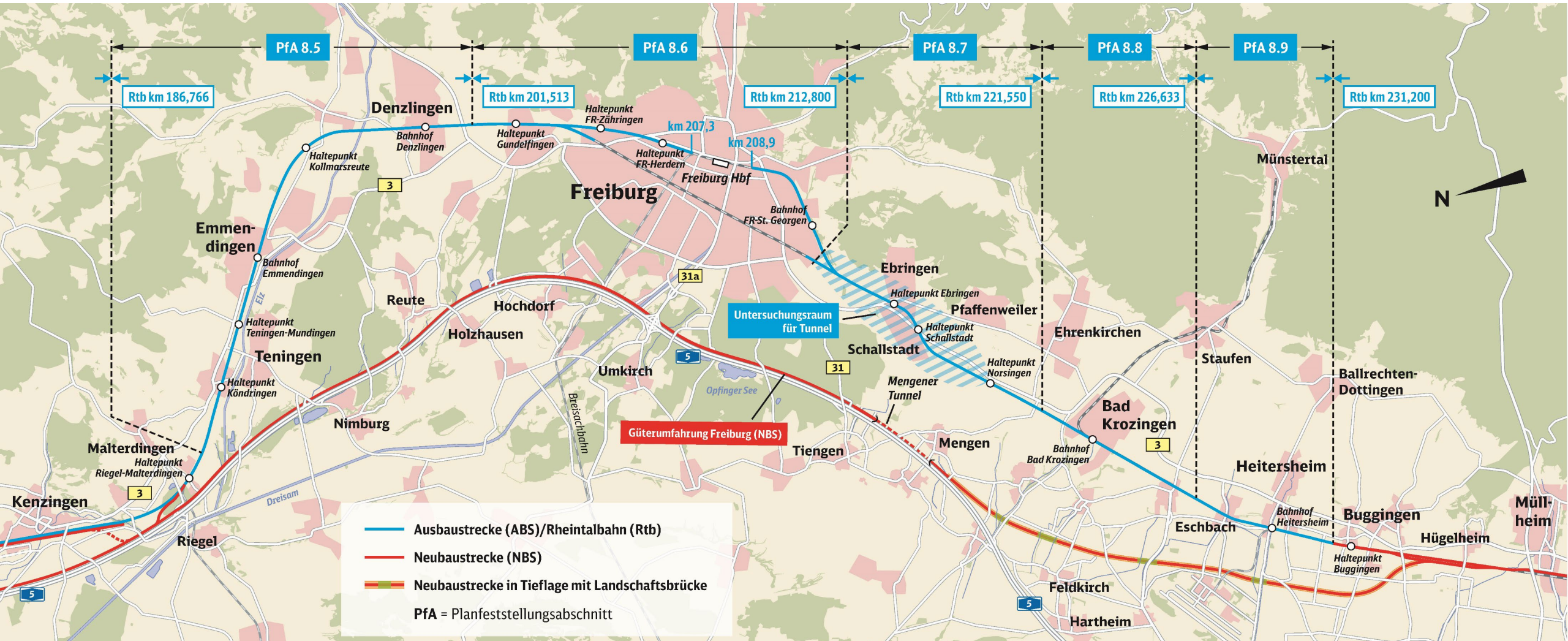


In etwa zehn Jahren soll der Bau der Strecke beginnen.

Im Genehmigungsverfahren sind Beteiligungsmöglichkeiten verankert.



Überblick: Ausbaustrecke zwischen Teningen und Buggingen



Ausbaustrecke: Teningen–Buggingen

Attraktiver Bahnverkehr für eine starke Region

Zwischen Teningen und Buggingen wird die Rheintalbahn ertüchtigt und ausgebaut. Heute können die Züge dort bis zu 160 Kilometer pro Stunde fahren. Nach dem Ausbau ist Tempo 200 möglich.



rd.
45 Kilometer
Streckenlänge



5
Planfest-
stellungsabschnitte



Über 100
Brücken



1
Tunnel



14
Stationen



3. Erste Planungsergebnisse

- PfA 8.5 Teningen – Denzlingen
- PfA 8.6 Gundelfingen – Freiburg
- PfA 8.7 Freiburg – Ehrenkirchen
- PfA 8.8 Ehrenkirchen – Bad Krozingen
- PfA 8.9 Eschbach – Buggingen

Überblick PfA 8.5 Teningen – Denzlingen



Straßenüberführungen (SÜ)

- 1 SÜ Tschulinstraße / K5115
- 2 SÜ L 114
- 3 SÜ Freiburger Straße
- 4 SÜ Radweg
- 5 SÜ Kollmarsreuter Straße
- 6 SÜ Am Dachsrain / K 5102
- 7 SÜ L 186
- 8 SÜ B 294

Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- 1 Personenunterführung Hp
- 2 EÜ Seegraben (Känerbach)
- 3 EÜ Mühlbach
- 4 EÜ Elzweg
- 5 EÜ B3
- 6 EÜ Elzstraße
- 7 EÜ Brettenbach
- 8 Personenunterführung Hp
- 9 EÜ Karl-Bautz Straße
- 10 EÜ Mühlbach
- 11 EÜ Lindenweg
- 12 EÜ Hornwaldstraße (Herdtgasse)
- 13 Personenunterführung Hp
- 14 EÜ Bach/Graben
- 15 EÜ Elz + 2 Wirtschaftswege
- 16 EÜ Bach
- 17 EÜ Schwan
- 18 EÜ Kirchstraße L 110
- 19 EÜ Bahnhofstraße
- 20 EÜ Vörstetterstraße

Abkürzungsverzeichnis

- PfA = Planfeststellungsabschnitt
- Hp = Haltepunkt
- Bf = Bahnhof

- Ausbaustrecke
- Kilometrierung

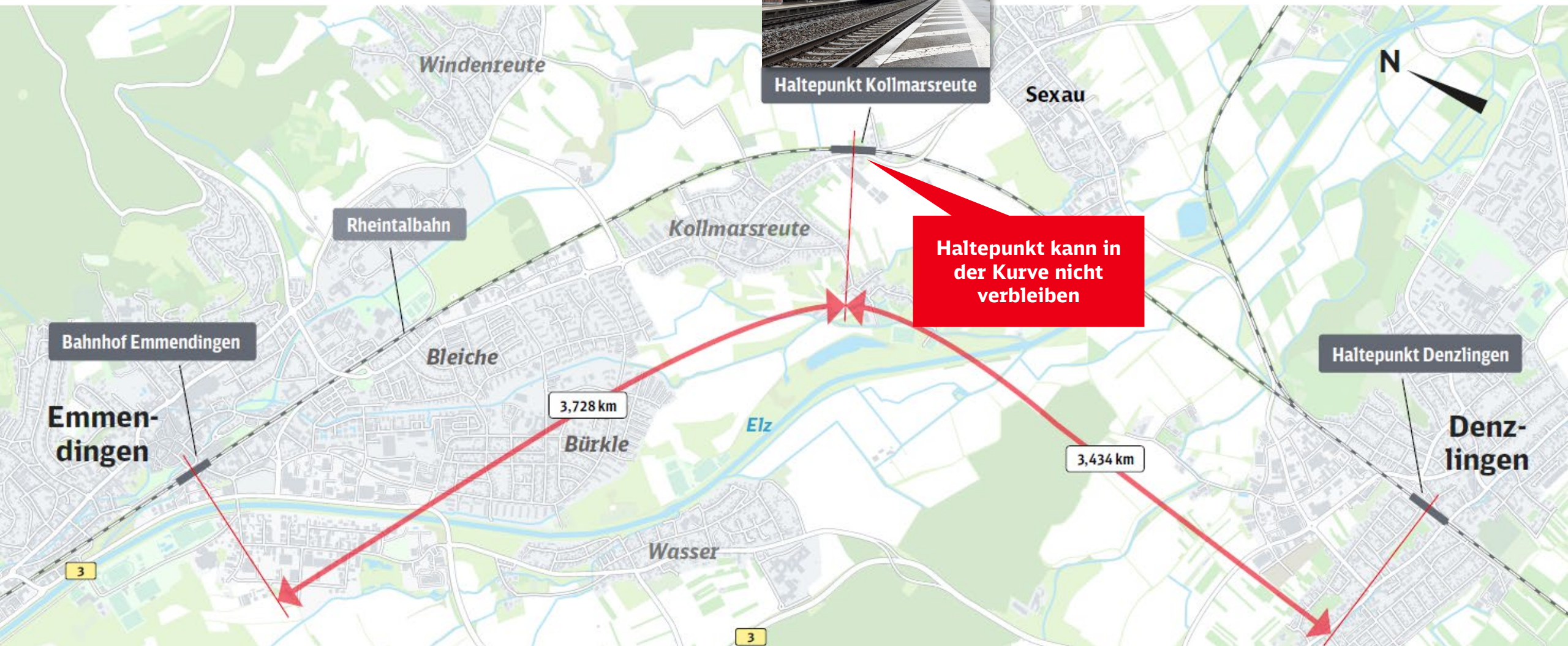
Wesentliche Veränderungen im PfA 8.5

Teningen – Denzlingen



Der neue Haltepunkte Bürkle-Bleiche

Ausgangssituation



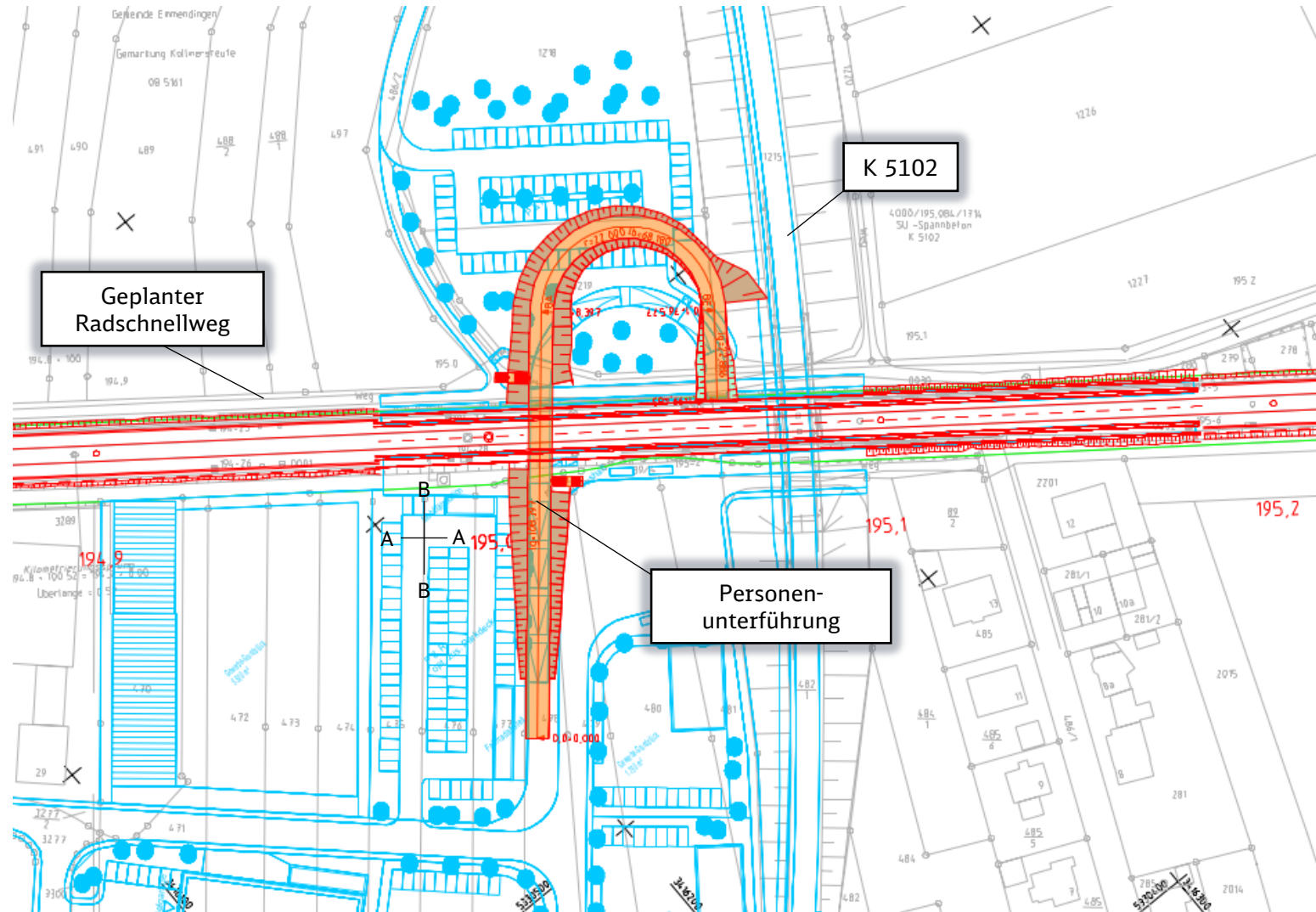
Der neue Haltepunkt Bürkle-Bleiche

Verschiebung des Haltepunkts nach Nord-Westen



Der neue Haltepunkte Bürkle-Bleiche

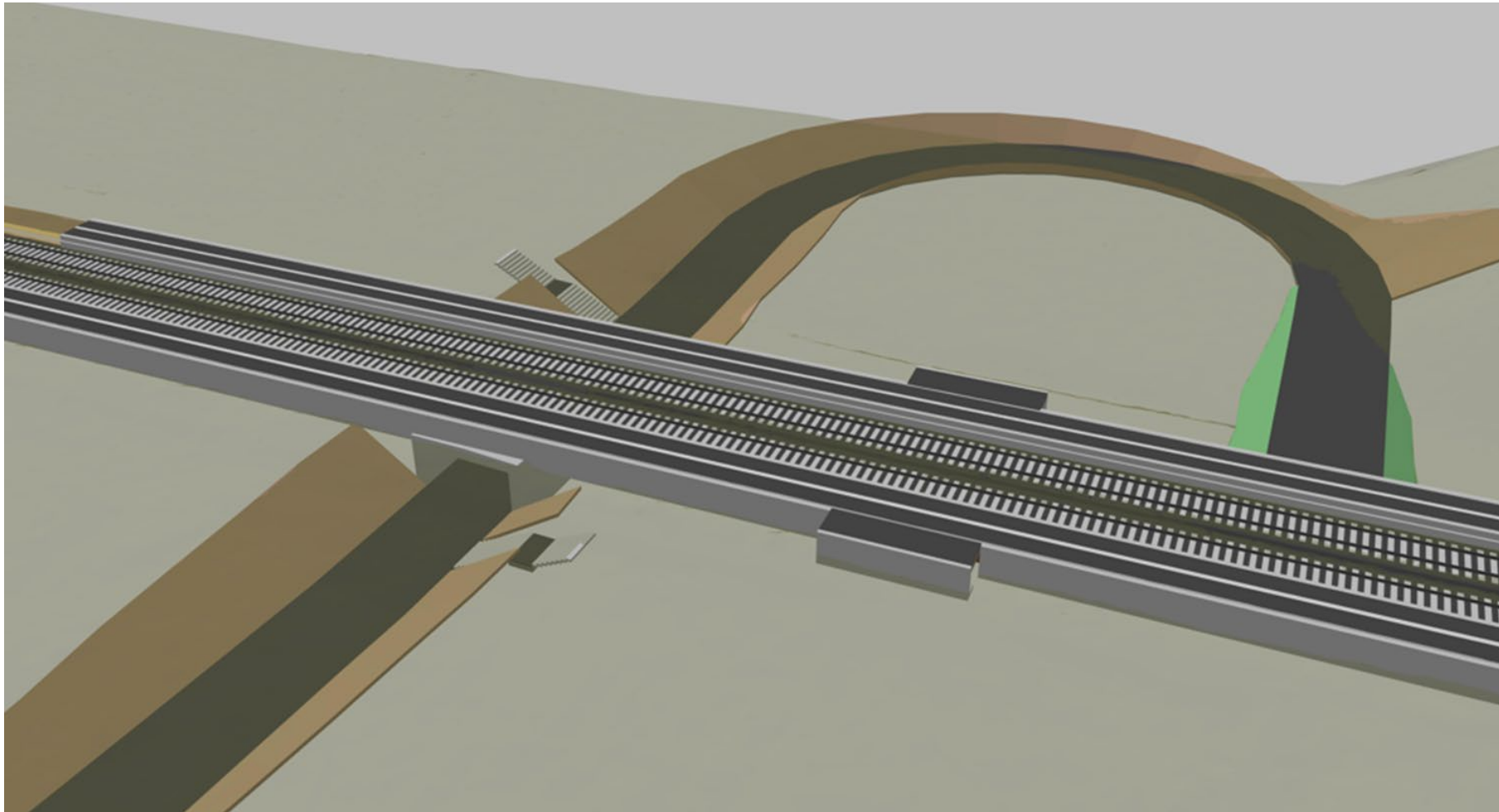
Zur Umfeldgestaltung stimmt sich die DB mit der Stadt ab.



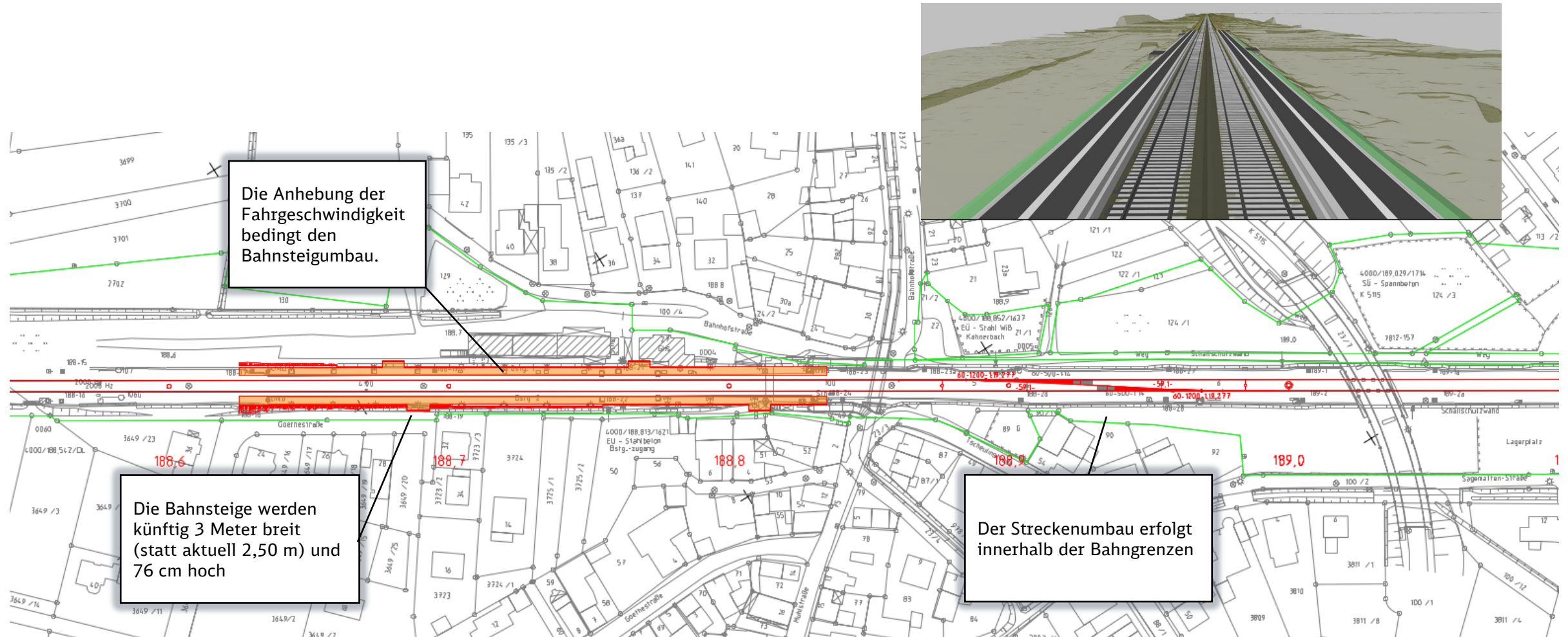
- Die genaue Lage der neuen Station wurde in Abstimmung mit der Stadt Emmendingen festgelegt
- Ein neue Unterführung ermöglicht den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen
- Die Ausgestaltung der Rampe wird noch mit der Gemeinde abgestimmt (Darstellung vorläufig)
- Eine neue Version der Richtlinie für die Ausgestaltung von Personenbahnhöfen hat ggf. noch Auswirkungen auf die Steigung/Länge der Rampe (RIL 813)

Der neue Haltepunkt Bürkle-Bleiche

Ansicht



Haltepunkt Köndringen: Umbau in bestehender Lage



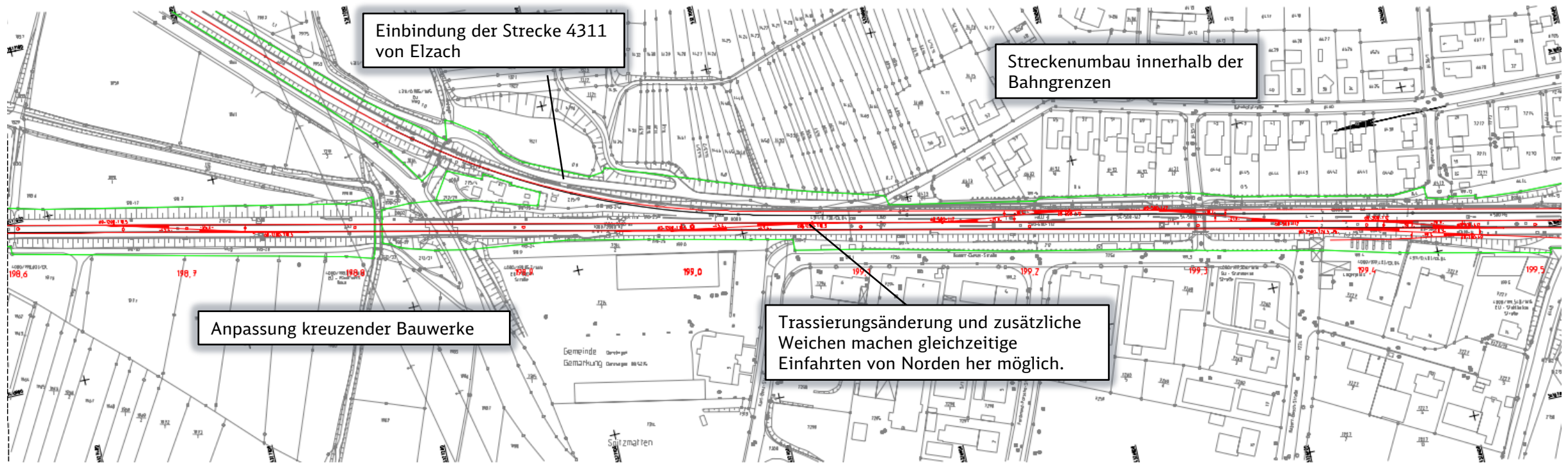
Die Anhebung der Fahrgeschwindigkeit bedingt den Bahnsteigumbau.

Die Bahnsteige werden künftig 3 Meter breit (statt aktuell 2,50 m) und 76 cm hoch

Der Streckenumbau erfolgt innerhalb der Bahngrenzen

- Grundstücksgrenze DB
- Bahnsteige

Denzlingen: Anpassung der Trassierung innerhalb der Bahngrenzen



■ Grundstücksgrenze DB

Überblick PfA 8.6 Gundelfingen – Freiburg



Straßenüberführungen (SÜ)

- 1 SÜ Wildtalstraße K 4915
- 2 SÜ Wildtalstraße K 9851

Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- 1 EÜ Grüner Weg
- 2 EÜ Untere Waldstraße
- 3 EÜ Schobbach
- 4 EÜ Im Zollgarten / Schwarzwaldstraße
- 5 EÜ Hagelbach
- 6 EÜ Pochgasse
- 7 EÜ Händelstraße
- 8 EÜ Zähringer Straße
- 9 EÜ Rennweg
- 10 EÜ B 31a / Dreisam
- 11 EÜ Mühlbach / Kronenmühlbach
- 12 EÜ Bohrerbach / Hölderbach
- 13 EÜ Basler Straße
- 14 EÜ Höllentalbahn
- 15 EÜ Schildackerweg
- 16 EÜ Wiesentalstraße
- 17 EÜ Kufsteiner Straße
- 18 EÜ Innsbrucker Straße

Abkürzungsverzeichnis

- 19 EÜ Weg / Dorfbach
- 20 EÜ Schneebergstraße
- 21 EÜ Zechenweg
- PfA = Planfeststellungsabschnitt
- Hp = Haltepunkt
- Bf = Bahnhof

- Ausbaustrecke
- Kilometrierung

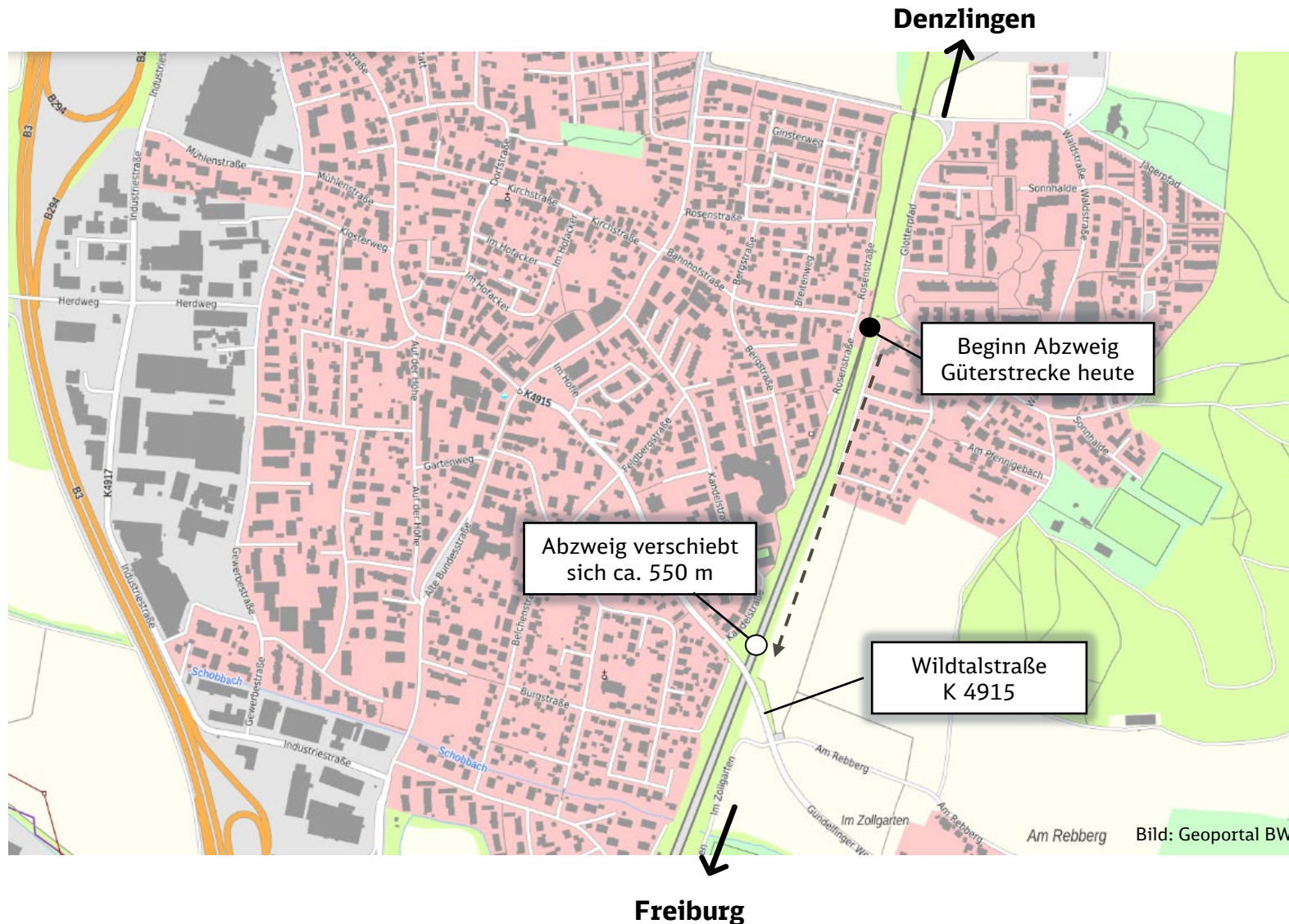
Wesentliche Veränderungen im PfA 8.6

Gundelfingen – Freiburg



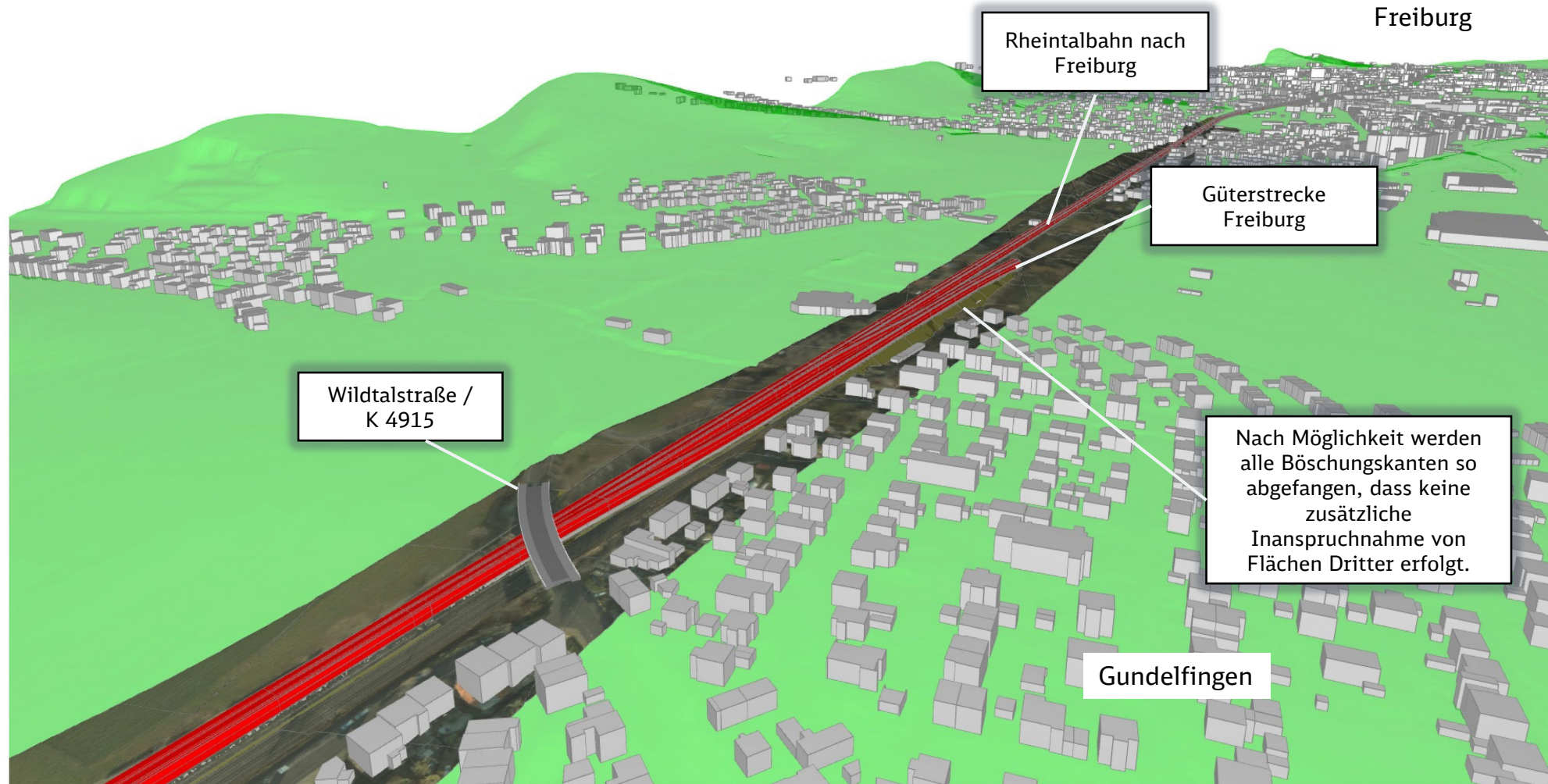
- An manchen Stellen muss der Bahndamm ggf. breiter werden. Dies versuchen wir mit platzsparenden Stützbauwerken zu kompensieren, um Grundstücke Dritter möglichst wenig zu beeinträchtigen.
- Der Bedarf an zusätzlichen Schallschutzwänden steht gegenwärtig noch nicht fest. Deren Platzbedarf ist daher noch nicht berücksichtigt.

Abzweig Güterstrecke Gundelfingen in alter und neuer Lage



Der Abzweig der Güterstrecke Freiburg in Gundelfingen verschiebt sich um ca. 550 Meter nach Süden.

Abzweig Güterstrecke Gundelfingen



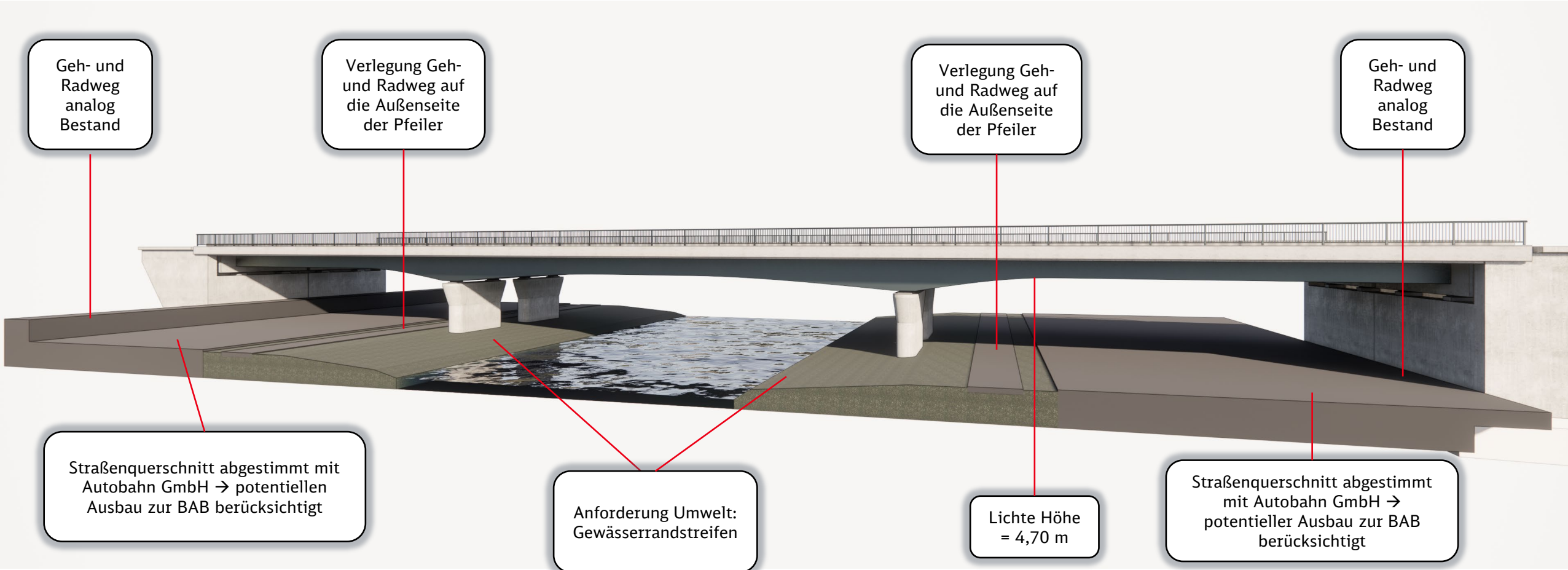
Erneuerung der Eisenbahnüberführung Dreisam / B 31a

Ist-Zustand

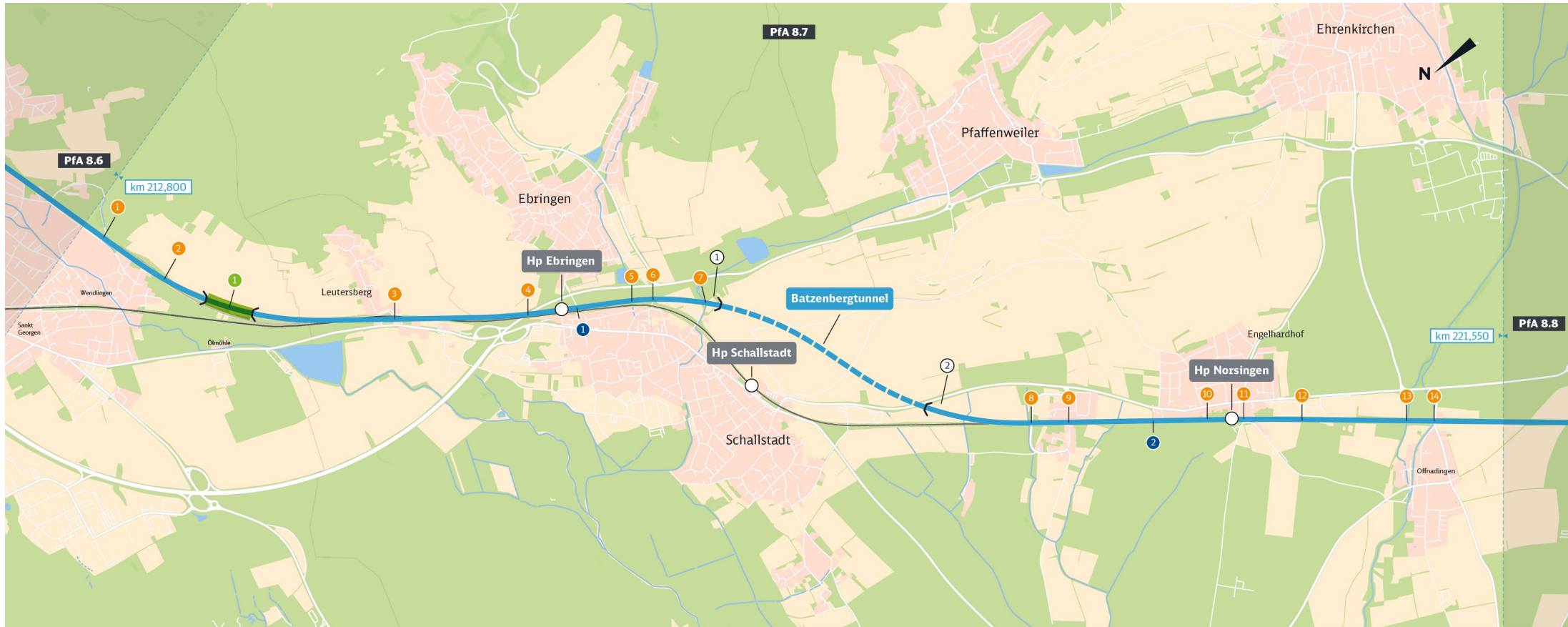


Erneuerung der Eisenbahnüberführung Dreisam / B 31 a

Geplanter Zustand



Überblick Pfa 8.7 Freiburg – Ehrenkirchen



Straßenüberführungen (SÜ)

- 1 SÜ Ebringer Straße
- 2 SÜ Wirtschaftsweg

Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- 1 EÜ Ebringer Weg
- 2 EÜ Bach
- 3 EÜ Schönbergstraße
- 4 EÜ L 125
- 5 EÜ Reblingbächle / Nußbach
- 6 EÜ Staufener Straße
- 7 EÜ Nordportal
- 8 EÜ Lindenstraße K 4951
- 9 EÜ Lindenstraße
- 10 EÜ Feldweg
- 11 EÜ Friedhofstraße
- 12 EÜ Wirtschaftsweg (im Hägle)
- 13 EÜ Mühlbach
- 14 EÜ Bienger Straße

Rettungsplätze

- 1 Rettungsplatz Nord
- 2 Rettungsplatz Süd

Faunaquerung

- 1 Landschaftsbrücke

Abkürzungsverzeichnis

PfA = Planfeststellungsabschnitt
Hp = Haltepunkt

█ Ausbaustrecke

Wesentliche Änderungen im PfA 8.7

Freiburg – Ehrenkirchen



Überblick Untersuchungsraum mit Tunnelvarianten

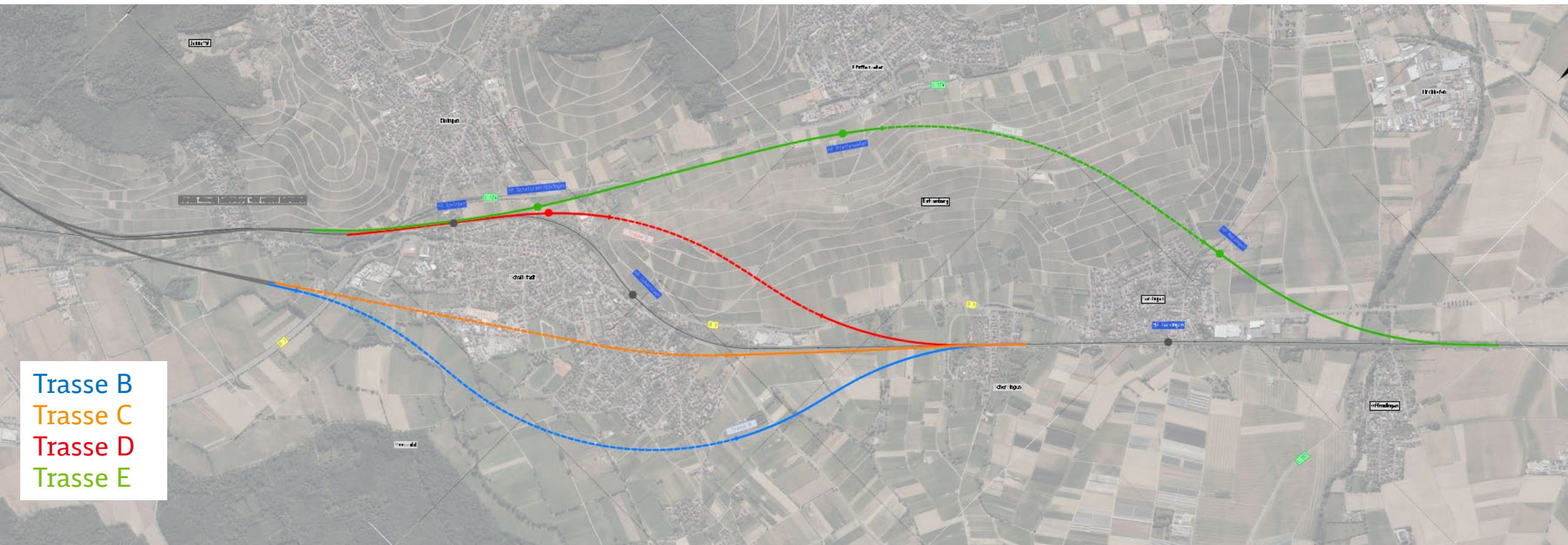
vor Planungsstart

Tunnelvarianten Machbarkeitsstudie



Überblick Untersuchungsraum mit Tunnelvarianten

nach Planungsstart



- Trasse B
- Trasse C
- Trasse D
- Trasse E

Vor- und Nachteile der untersuchten Tunnelvarianten

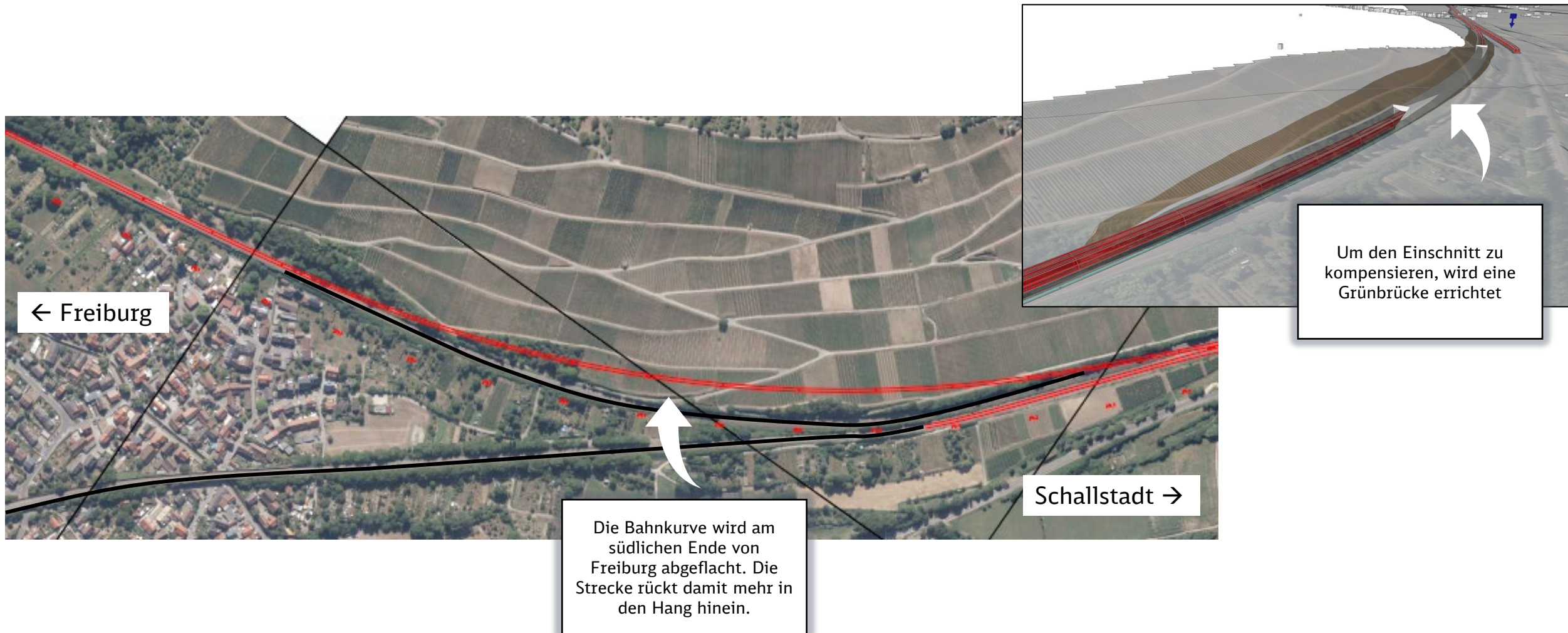
	Trasse B	Trasse C	Trasse D	Trasse E
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> Geringe Investitions- und Instandhaltungskosten (kein Tunnelbauwerk notwendig) 	<ul style="list-style-type: none"> Geringer Flächenverbrauch (gesamthaft) Geringe Eingriffe in betroffene Schutzgebiete Geringe Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Lärmschutzwände, Dämme, Brücken) 	<ul style="list-style-type: none"> Geringer Flächenverbrauch (gesamthaft) Geringe Eingriffe in betroffene Schutzgebiete Geringe Investitions- und Instandhaltungskosten Geringe Realisierungsrisiken (Ausnahme: Inanspruchnahme privater Flächen) 	<ul style="list-style-type: none"> Geringe Realisierungsrisiken (Ausnahme: Inanspruchnahme privater Flächen)
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhte Eingriffe in betroffene Schutzgebiete Hohe Realisierungsrisiken (schwierige Grundwasser- und Bodenverhältnisse, Zerschneidungswirkung, regelkonforme Anbindung kritisch) Hoher Flächenverbrauch (gesamthaft) Erhöhte Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Lärmschutzwände, Dämme und Brücken) „Einkreisen“ von Schallstadt mit Schieneninfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Investitions- und Instandhaltungskosten Hohe Realisierungsrisiken (schwierige Grundwasser- und Bodenverhältnisse, regelkonforme Anbindung kritisch) Tunnel unter überbautem Gelände 	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhte Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Lärmschutzwände, Dämme und Brücken) Eingriffe in private Wohnbebauung erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Investitions- und Instandhaltungskosten Erhöhte Eingriffe in betroffene Schutzgebiete Hoher Flächenverbrauch (gesamthaft) Hohe Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Lärmschutzwände, Dämme und Brücken) Eingriffe in private Wohnbebauung erforderlich

Der Batzenbergtunnel (Variante D) geht aus der Abwägung als vorzugswürdige Variante hervor.

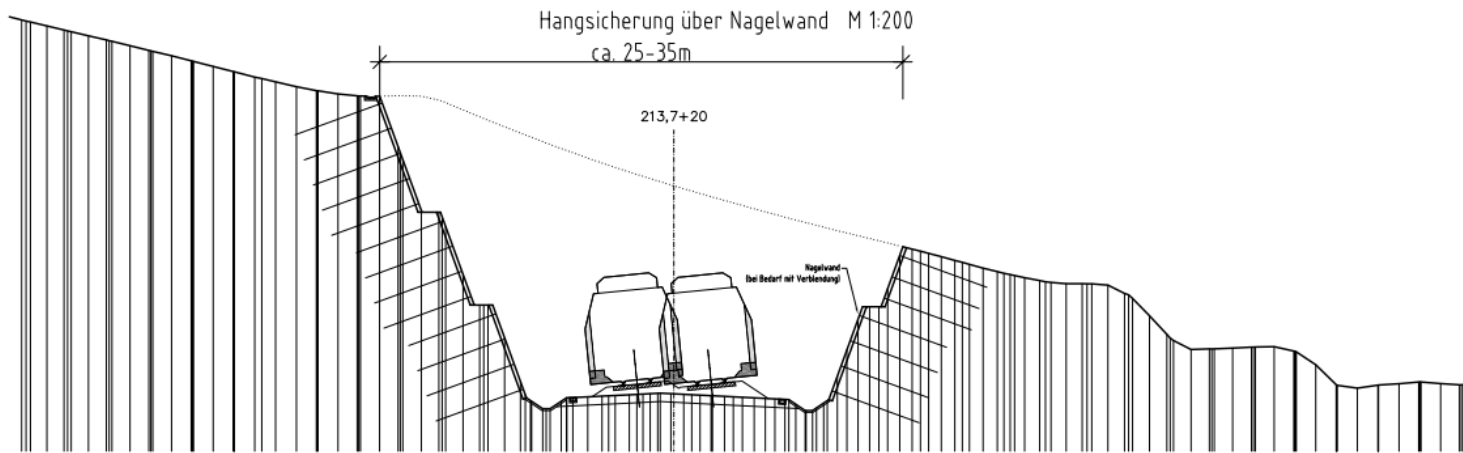
Gründe:

- Geringste Zerschneidungswirkung
- Geringer Flächenverbrauch (gesamthaft)
- Geringste Eingriffe in betroffene Schutzgebiete
(Biotope, Landschaftsschutzgebiete, FFH-Gebiete, FFH-Mähwiesen, Wildtierkorridore)
- Regelkonforme Trassierung und Anbindung möglich
- Geringste Anpassung anderer technischer Infrastrukturen erforderlich (wie zum Beispiel Straßen, Wege, Hochspannungsleitungen, etc.)
- Hohe betriebliche Leistungsfähigkeit und geringe Störanfälligkeit
- Voraussichtlich gute Baugrundverhältnisse und gute Grundwassersituation

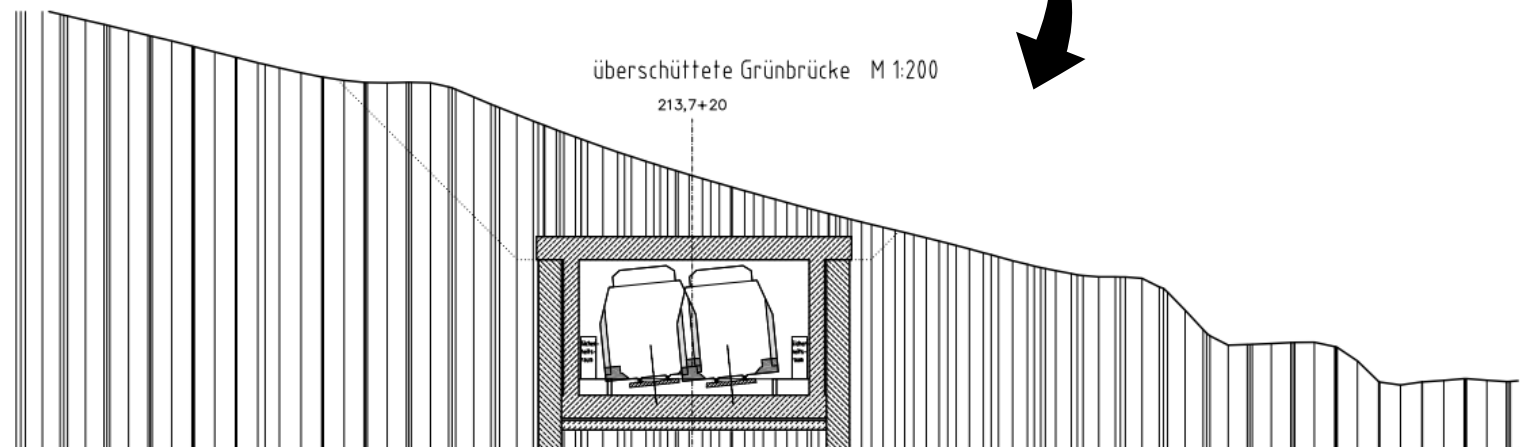
Variante D von Nord nach Süd: Kurz nach Freiburg rückt die Strecke etwas nach Osten.



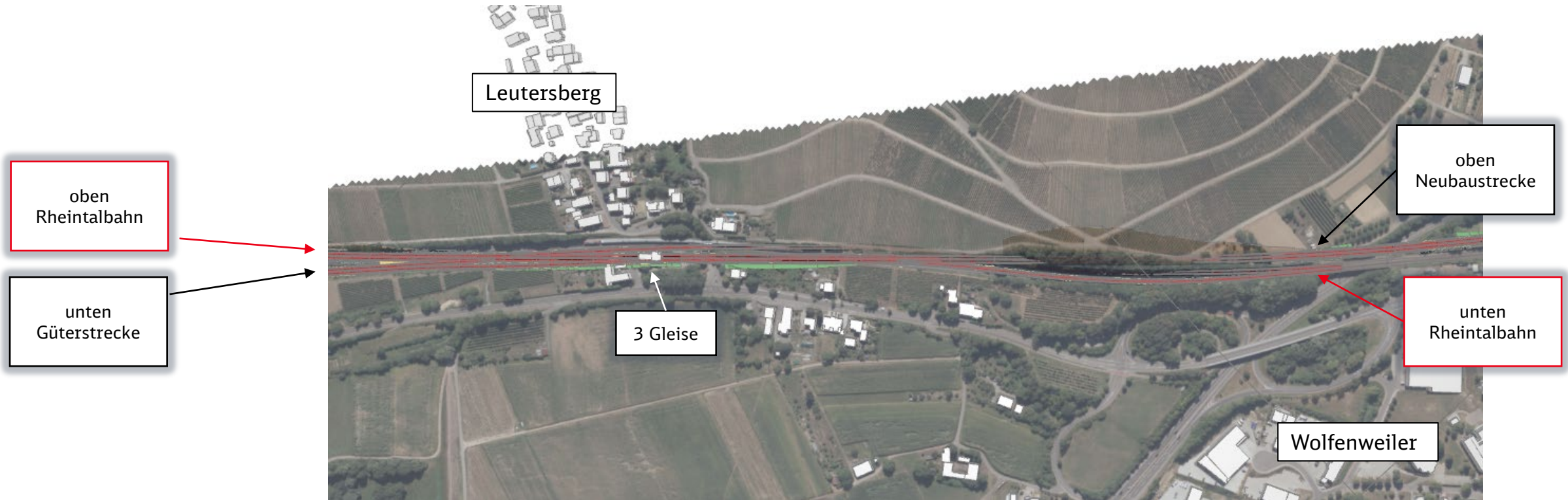
Eine Grünbrücke wird den Hangeinschnitt mindern



Der Hangeinschnitt wird überschüttet, die Bahn fährt in einem tunnelähnlichem Bauwerk durch den Hang.

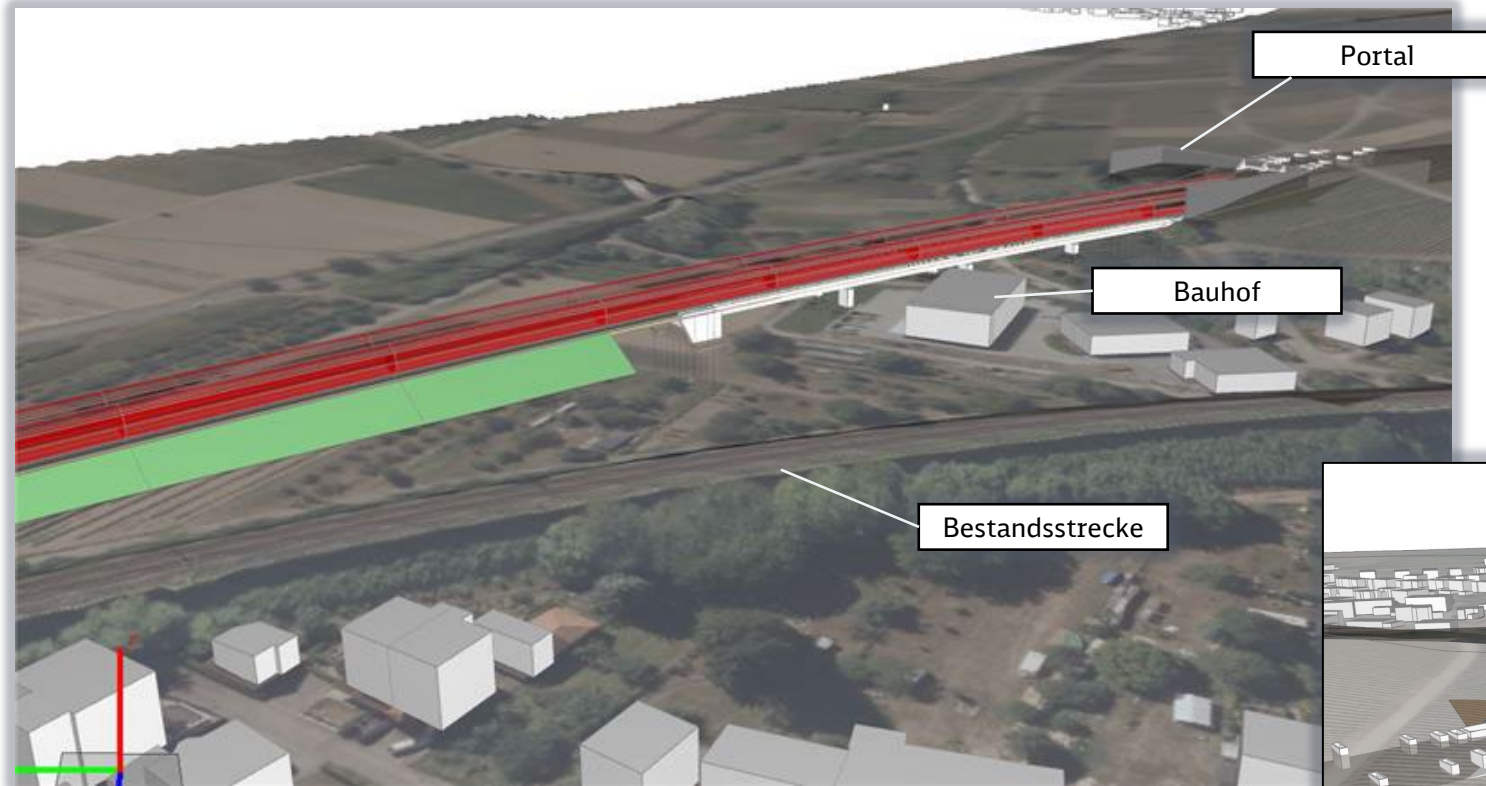


Im Bereich Leutersberg benötigt die Eisenbahn mehr Platz als heute.

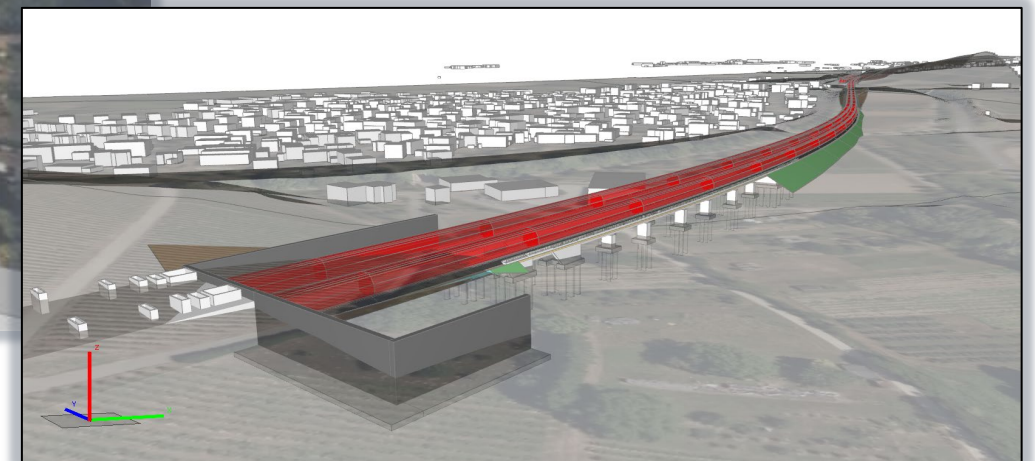


- Kurz vor Leutersberg treffen die zwei Gleise der Güterstrecke und die zwei Gleise der Rheintalbahn wieder aufeinander. Der Kreuzungspunkt verschiebt sich durch die neue Trassierung nach Süden.
- Erst auf Höhe von Leutersberg werden die beiden Strecke eingefädelt.
- Dadurch wird die Strecke im Bereich Leutersberg breiter und benötigt zusätzliche Flächen westlich der heutigen Strecke.

Brücke Nordportal: Die neue Strecke wird hinter dem Bauhof auf einer Brücke geführt.



Durch eine Brücke erreicht die Strecke das gleiche Höhenniveau wie das Nordportal des neuen Tunnels



Brücke Nordportal mit Rettungsplatz am Tunnelportal

Der Batzenbergtunnel (Variante D) im Überblick

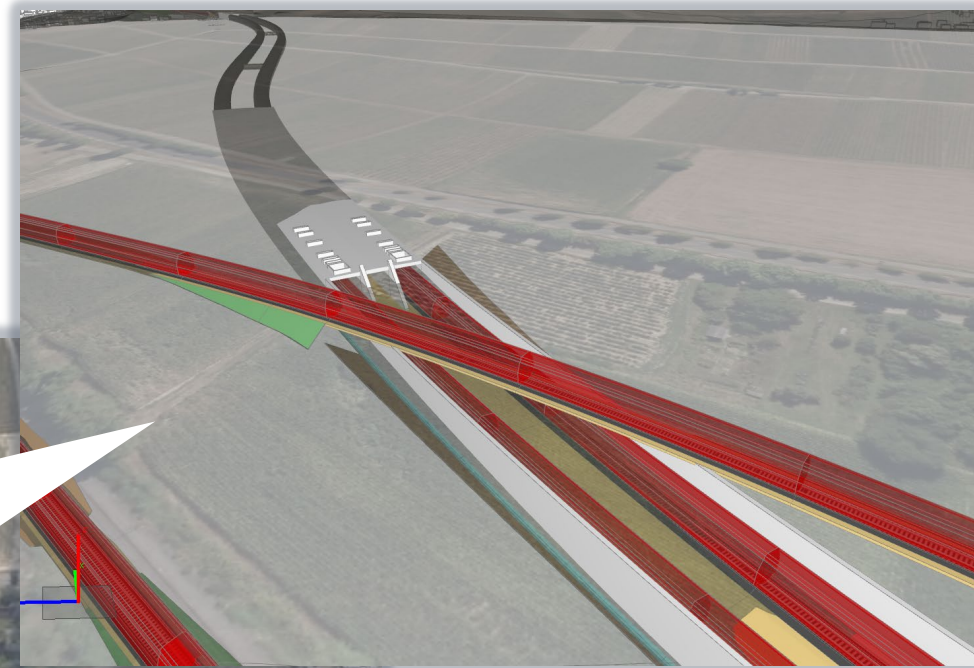
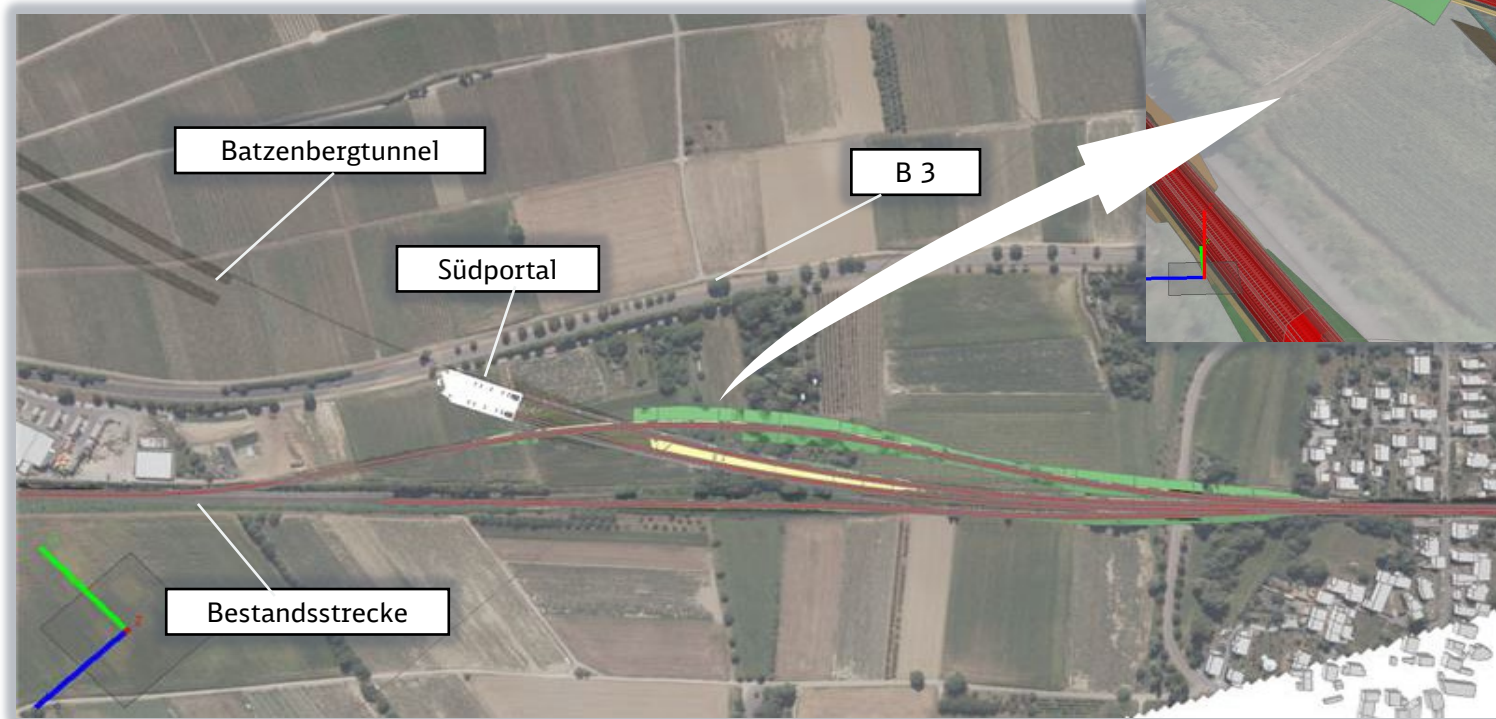
(stark vereinfachte Darstellung)



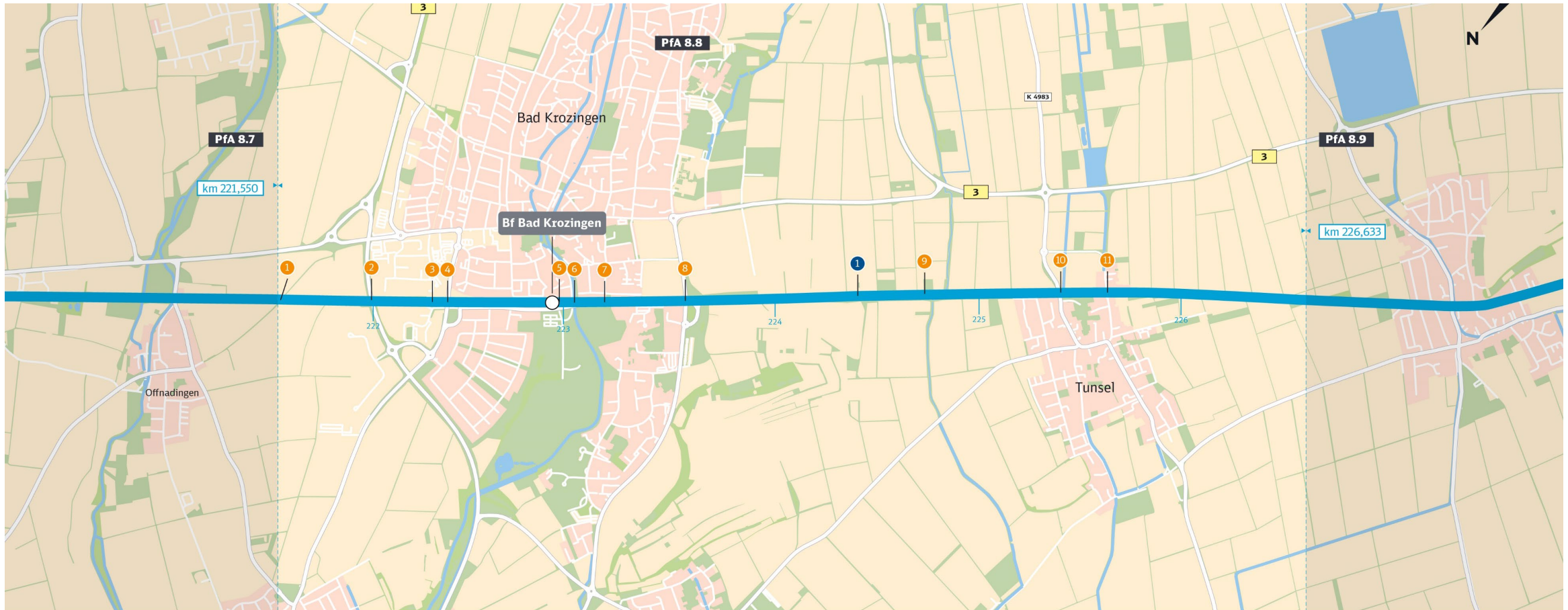
— Bestand
— Planung

Das Südportal des Tunnels liegt kurz nach der B 3.

Kurz nach der B 3 endet der Tunnel.
Die genaue Ausgestaltung der Kreuzung ist
noch in Planung.



Überblick Pfa 8.8 Ehrenkirchen – Bad Krozingen



Straßenüberführungen (SÜ)

- 1 SÜ Wirtschaftsweg

Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- 1 EÜ Hohlgaß
- 2 EÜ L 120
- 3 Personenunterführung
- 4 EÜ Biengener Allee
- 5 Personenunterführung Bahnhof
- 6 EÜ Neumagenstraße
- 7 EÜ Herbert-Hellmann-Allee
- 8 EÜ Thermenallee
- 9 EÜ Wirtschaftsweg
- 10 EÜ Muttighofer Straße / K 4983
- 11 EÜ Eisenbahnstraße

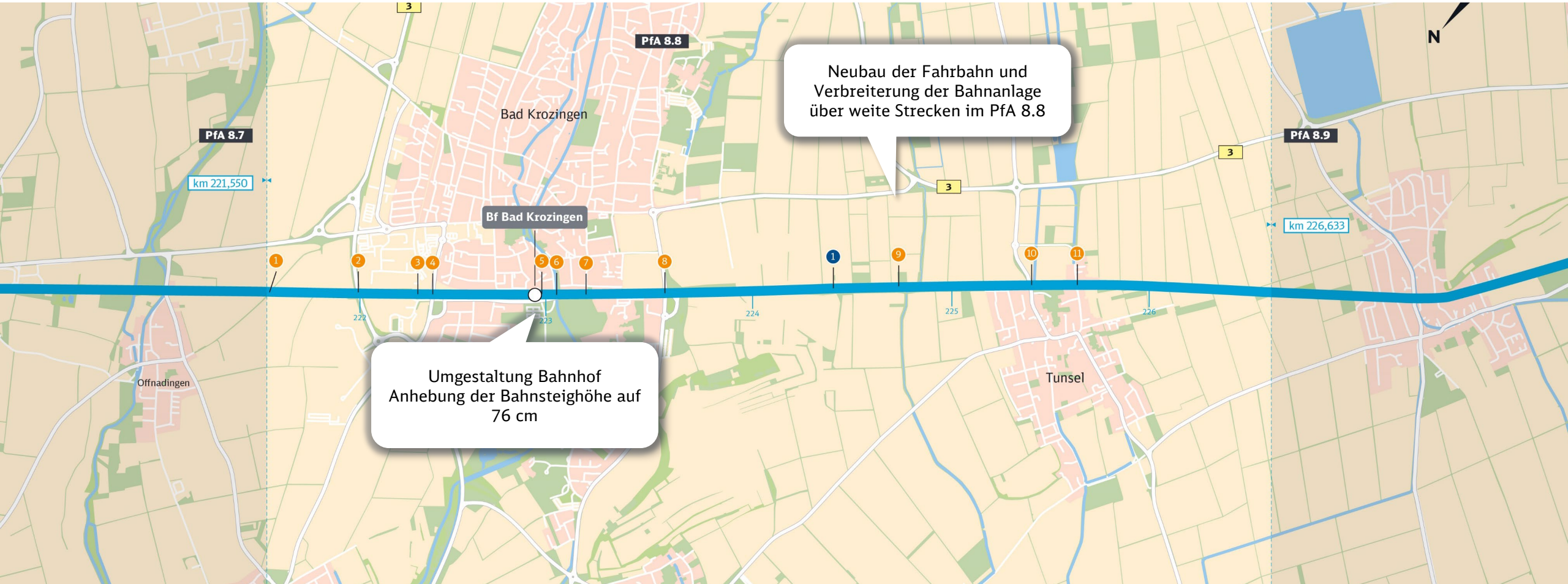
- Ausbaustrecke
- Kilometrierung

Abkürzungsverzeichnis

- PfA = Planfeststellungsabschnitt
- Bf = Bahnhof

Wesentliche Veränderungen PfA 8.8

Ehrenkirchen – Bad Krozingen



Vorstellung Bahnhof Bad Krozingen

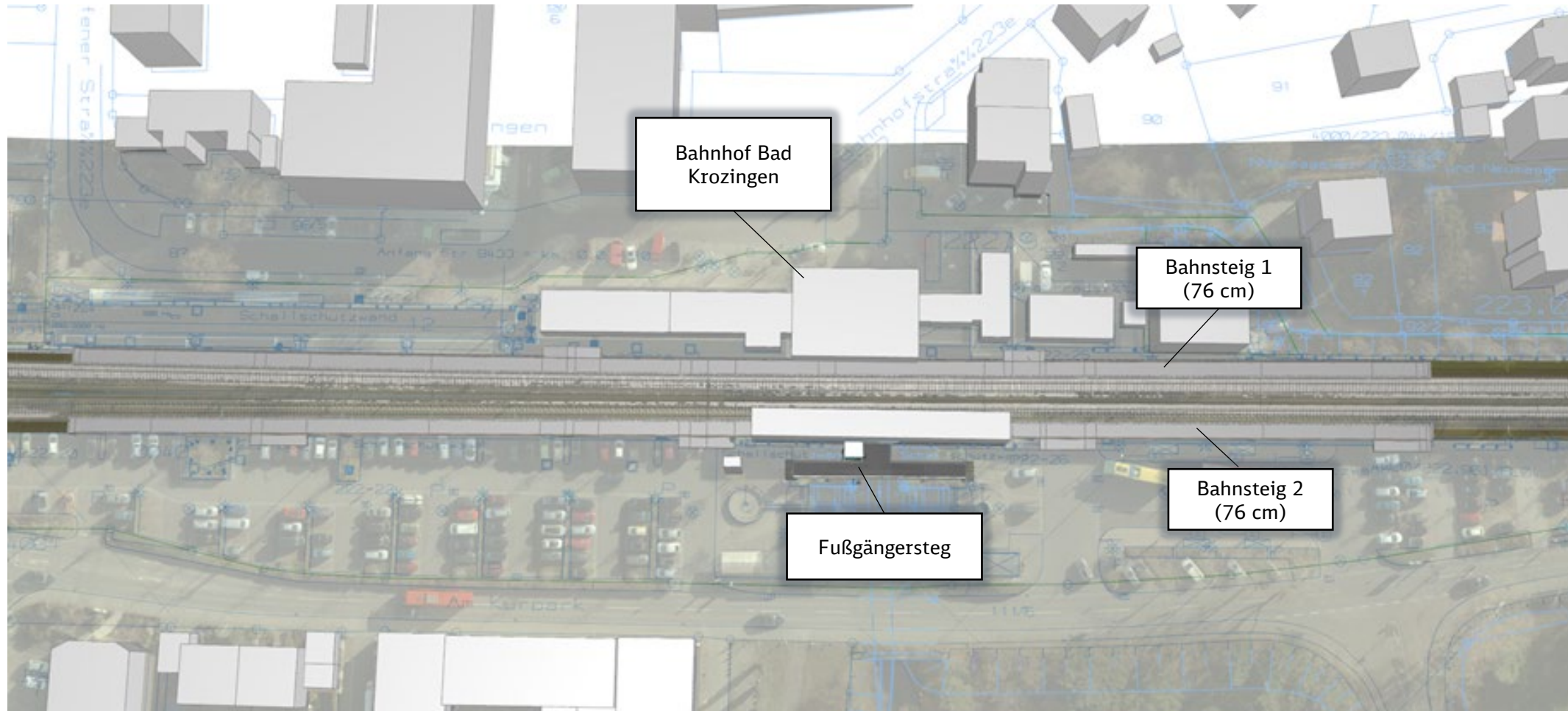
Ist-Zustand



- Die Bahnsteige in Bad Krozingen werden im Zuge des Streckenausbaus erneuert und auf 76 cm Höhe angehoben.
- Dadurch ändert sich auch die Zugangssituation zu den Bahnsteigen
- Eine barrierefreie Zuwegung wird ermöglicht

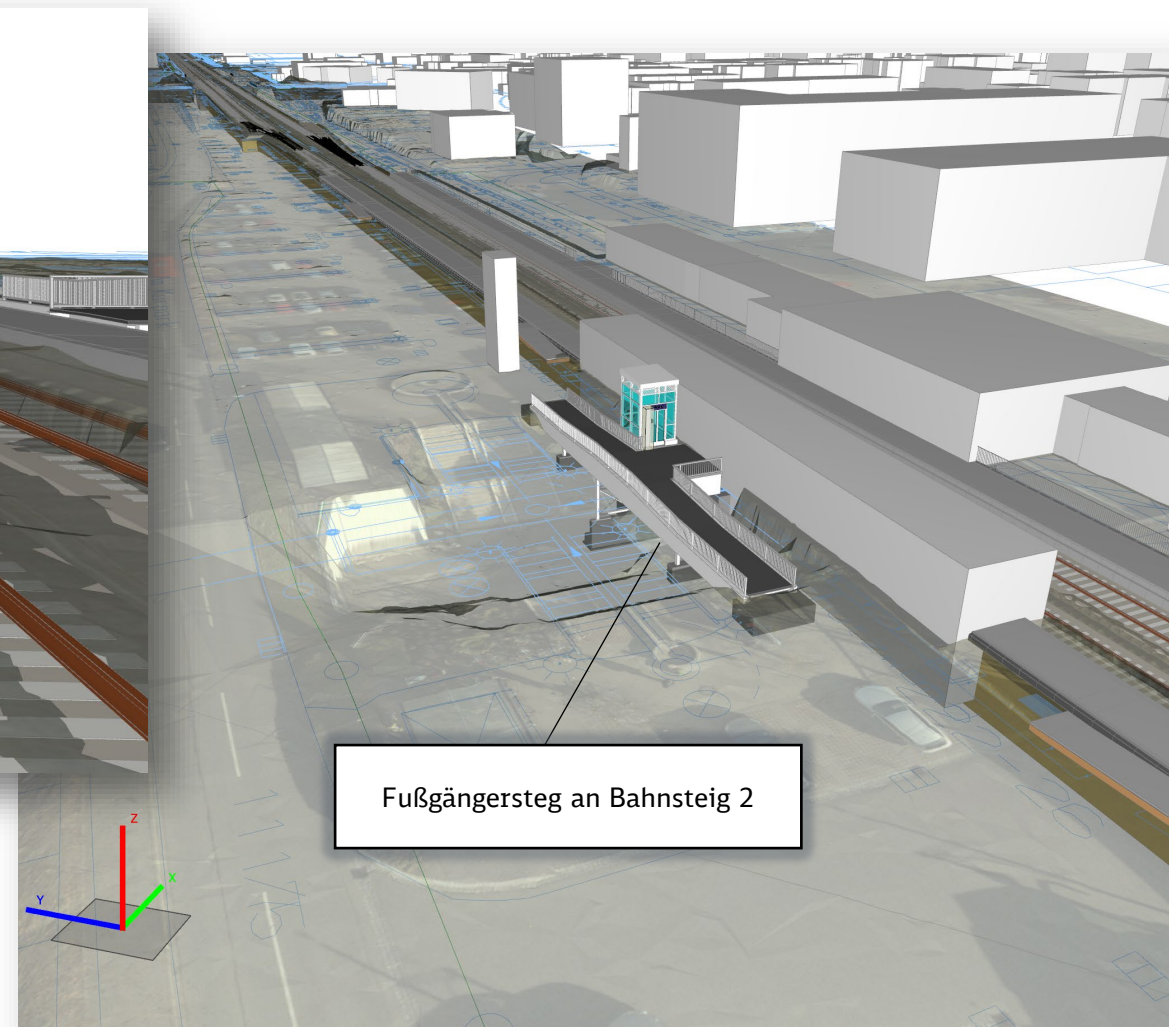
Vorstellung Bahnhof Bad Krozingen

Geplanter Zustand

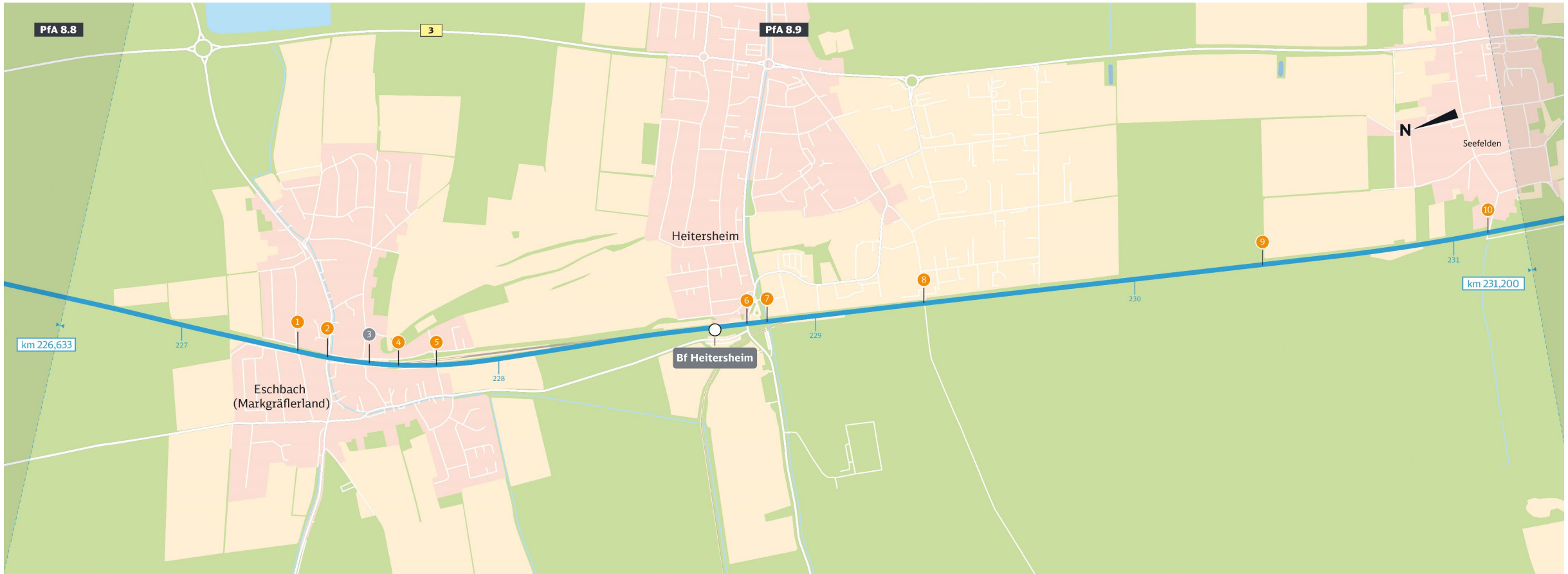


Vorstellung Bahnhof Bad Krozingen

Veränderungen an den Bahnsteigen



Überblick Pfa 8.9 Eschbach – Buggingen



Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| 1 EÜ Belchenstraße | 7 EÜ Sulzbach |
| 2 EÜ Hauptstraße / Eschbach | 8 EÜ Grißheimer Weg |
| 3 EÜ Kirchweg | 9 EÜ Wirtschaftsweg |
| 4 Neue Personenunterführung | 10 EÜ Kirchstraße |
| 5 EÜ Bergstraße | |
| 6 EÜ Raiffeisenstraße / K 4941 | |

Abkürzungsverzeichnis

- | | |
|----------------|----------------------------------|
| Ausbaustrecke | PfA = Planfeststellungsabschnitt |
| Kilometrierung | Bf = Bahnhof |

Wesentliche Veränderungen im PfA 8.9

Eschbach – Buggingen



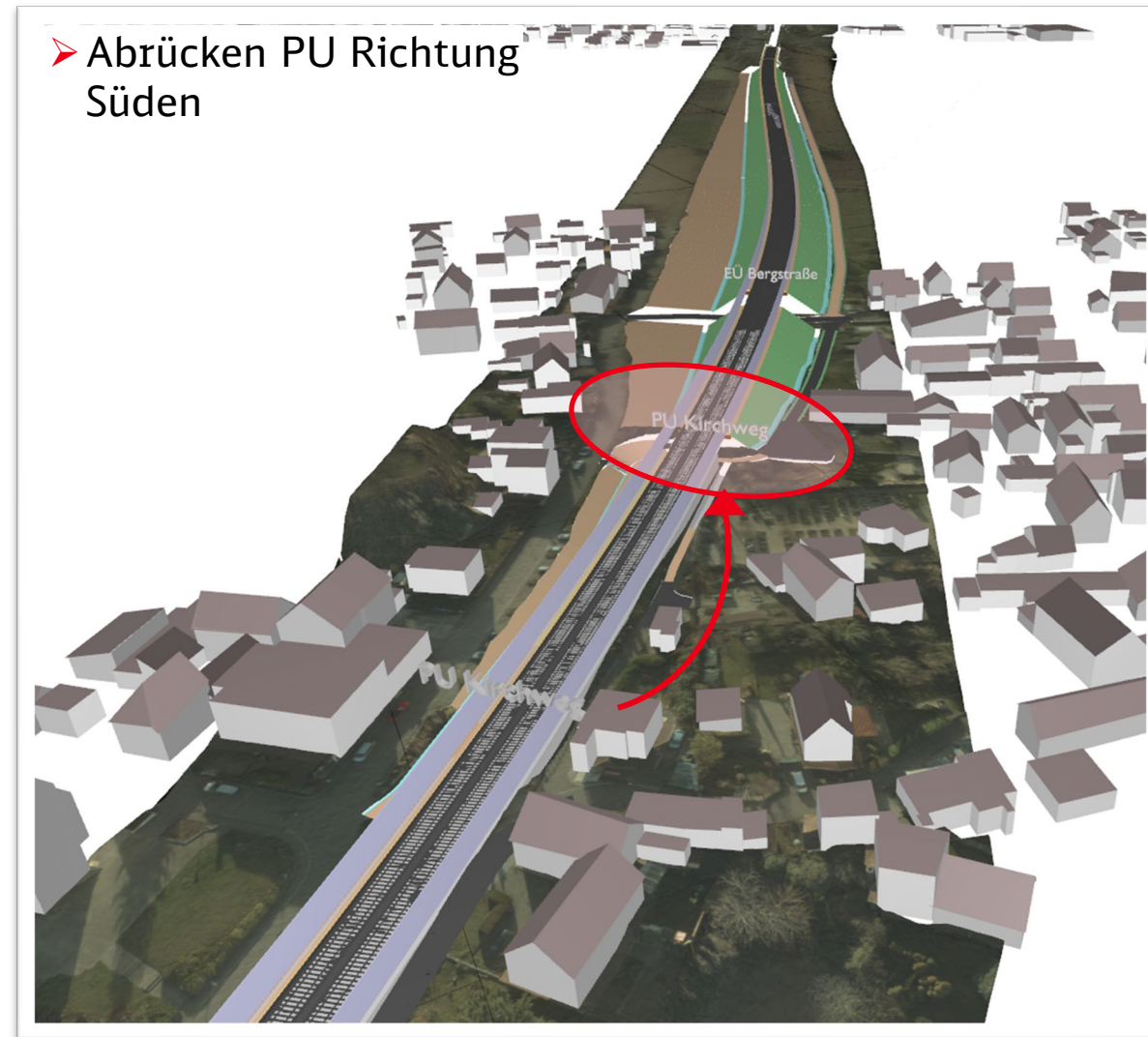
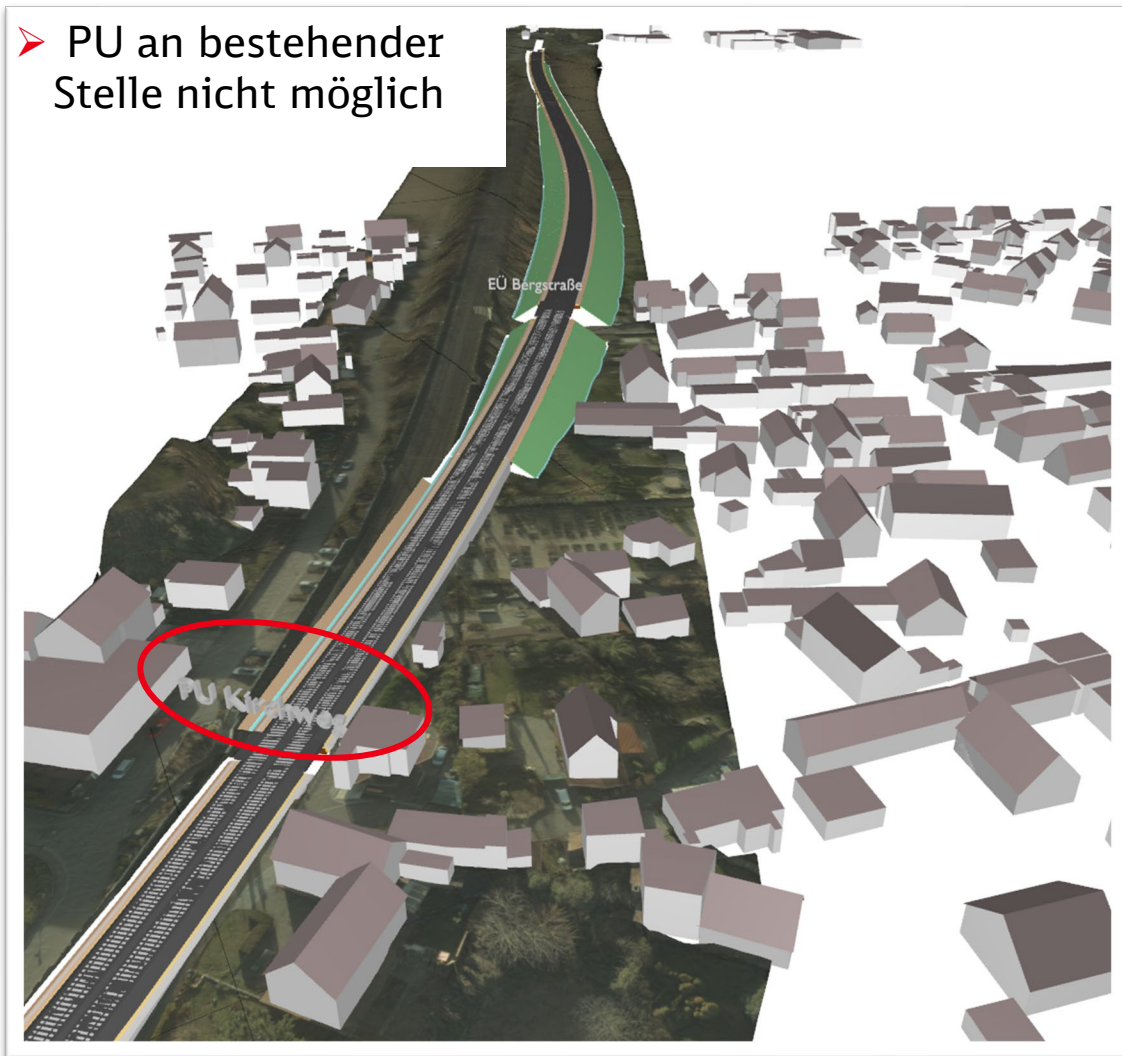
Die Eschbacher Kurve wird flacher.

Eingriffe in Wohnbebauung werden vermieden.



- Vergrößerung des Radius durch Verschieben der Strecke nach Westen
- Geringe Eingriffe in Grundstücke im Schauinsland- und Schwarzwaldstraße
- Die Bebauung ist nicht betroffen, aber die Trasse rückt im Westen näher an die Häuser heran
- „Drehpunkt“ für Trassenverschiebungen auf Höhe der Katholischen Kirche

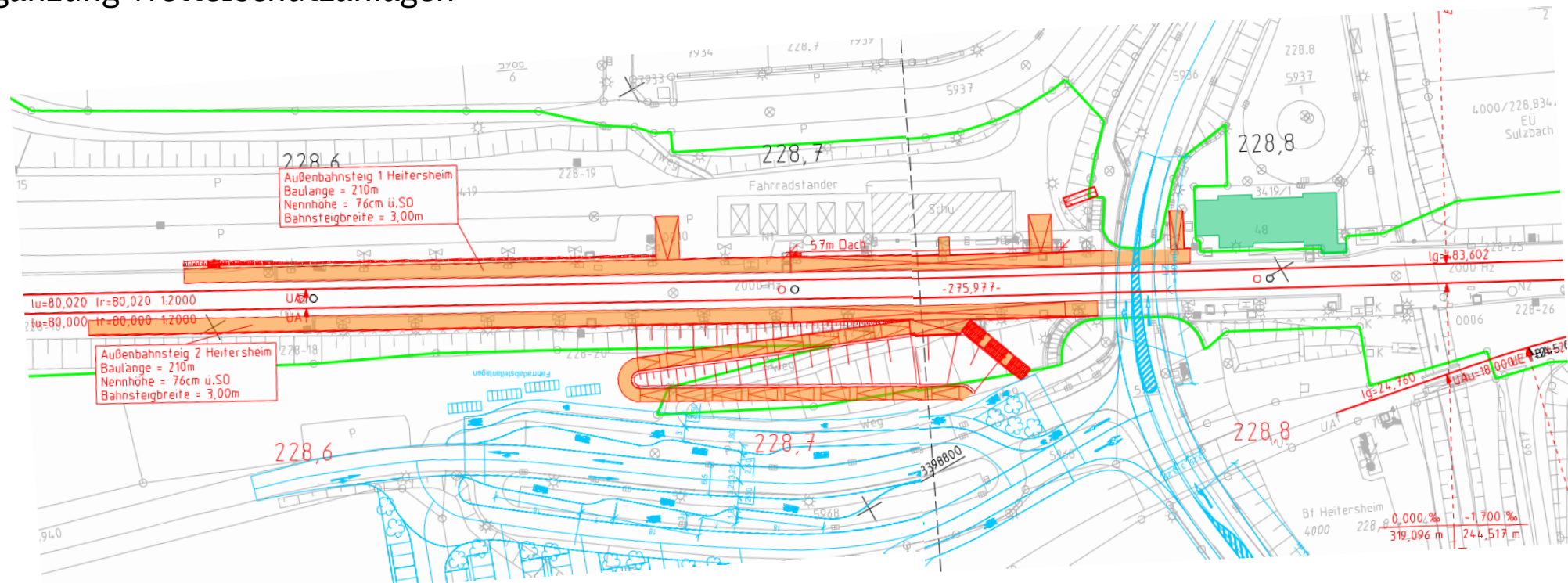
Die Personenunterführung (PU) Kirchweg muss um ca. 100 Meter verschoben werden.

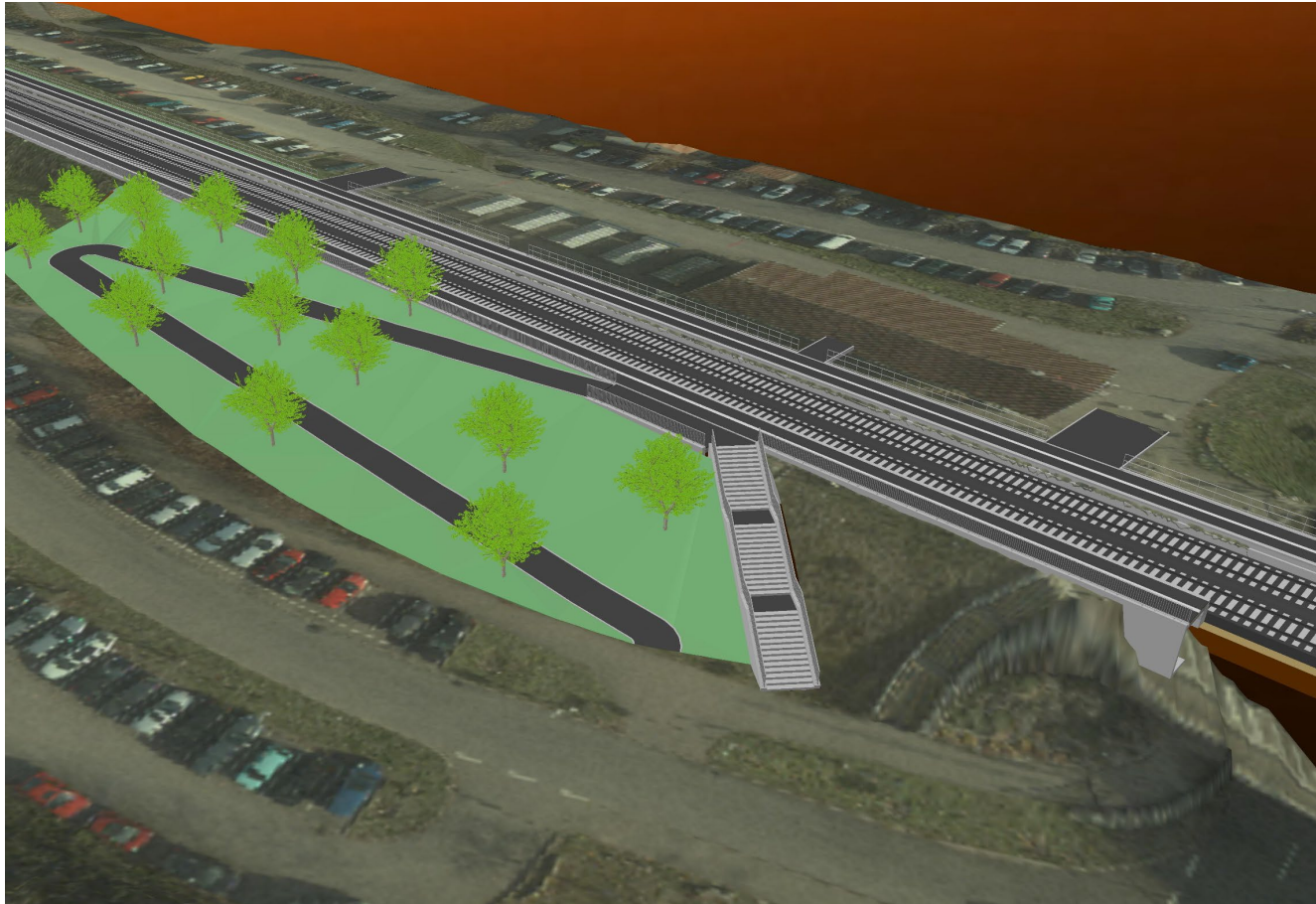


Umbaumaßnahmen am Haltepunkt Heitersheim

Der Bahnsteig 1 wird um ca. 10 Meter und der Bahnsteig 2 um ca. 50 Meter nach Norden verschoben.
Die Zugangsbereiche werden dadurch nicht verändert. Weitere Maßnahmen:

- Aufhöhung der Bahnsteige auf eine Nennhöhe von 76 cm über Schienenoberkante
- Anpassung der Zugänge an die neue Bahnsteighöhe, Herstellung von mind. einem barrierefreien Zugang je Bahnsteig
- Ergänzung Wetterschutzanlagen





- Auf der Nord-/Westseite erfolgt die Anordnung einer barrierefreien Rampe und einer Treppe. Hierbei wurde die geplante Park+Ride-Anlage der Gemeinde Heitersheim berücksichtigt.
 - Auf der Süd-/Ostseite werden die vorhandenen Zugänge auf die neue Bahnsteighöhe angepasst.
- Hinweis:
Nach erster schalltechnischer Einschätzung werden im Bereich des Bahnhofs Heitersheim Lärmschutzwände erforderlich. Diese sind in den hier gezeigten Darstellungen noch nicht berücksichtigt!

4. Fragen? Anregungen?

Aktuelle Infos und diese Präsentation finden Sie auf:

www.karlsruhe-basel.de



kontakt@karlsruhe-basel.de



NETZE