



NETZE

Bahnausbau in Schallstadt

Projektvorstellung

ABS/NBS Karlsruhe-Basel | 15. Februar 2023



- 1. Einführung: Worum geht es eigentlich?**
- 2. Planungsstand und erste Planungsergebnisse**
- 3. Schallschutz**
- 4. Bürgerbeteiligung**
- 5. Fragen**

Einführung:

Worum geht es eigentlich?

Der Bahnausbau in Schallstadt ist Teil des Großprojekts Karlsruhe-Basel

- Die Bahnstrecke Karlsruhe–Basel liegt im Zentrum des europäischen Eisenbahn-Korridors zwischen Rotterdam und Genua.
- 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.



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**.

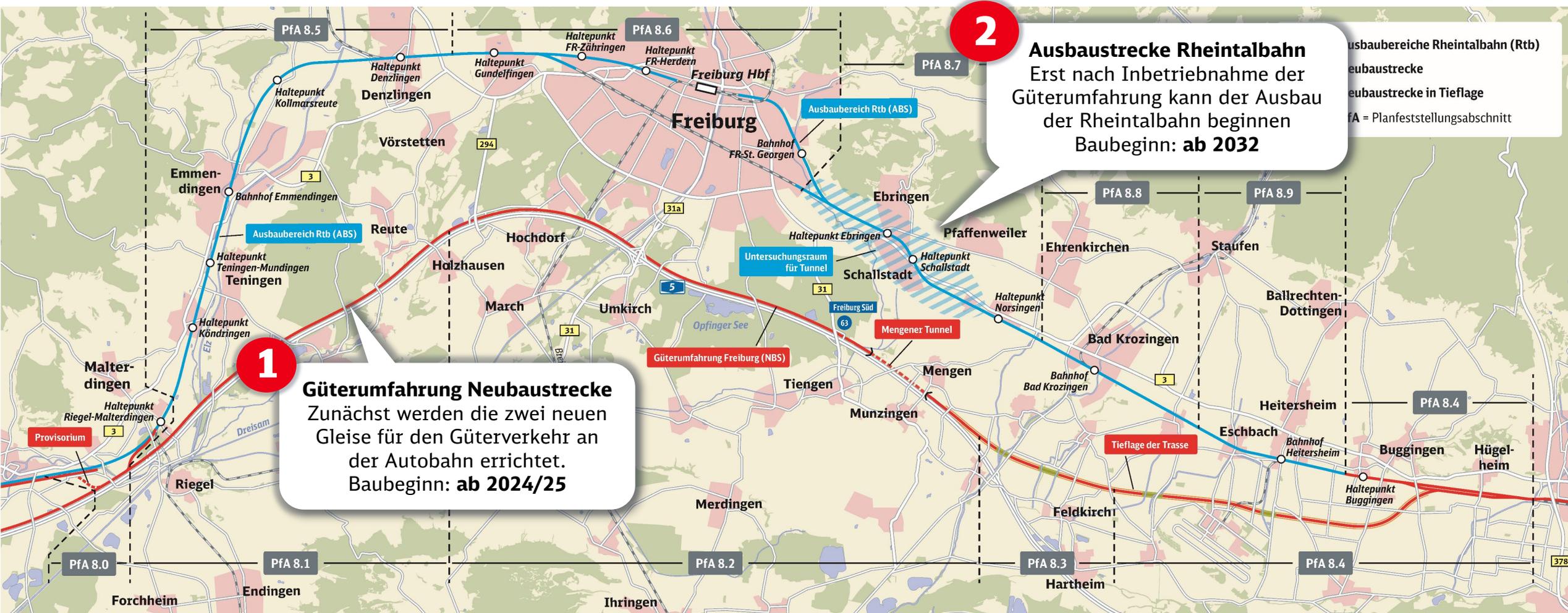
Bundesverkehrswegeplan:

Projektnummer:	2-005-v02
Maßnahmentitel:	ABS/NBS Karlsruhe–Basel (BAB-Trasse)
Teilmaßnahmen:	Aus-/Neubau Offenburg–Freiburg (Brsg.)–Müllheim (-Basel)
Dringlichkeit:	Vordringlicher Bedarf (VB)



Im Überblick: Der Streckenabschnitt 8

Zwischen Kenzingen – Freiburg – Buggingen und Müllheim



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

→ **Ausbau für höhere Geschwindigkeiten oder Kapazitäten**

→ **Modernisierungsmaßnahmen**

→ **Linienverbesserungen auf langsamen Abschnitten**

→ **Betriebliche Verbesserungen**

Nutzen der Ausbau- und Neubaustrecke: 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 200 bzw. 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

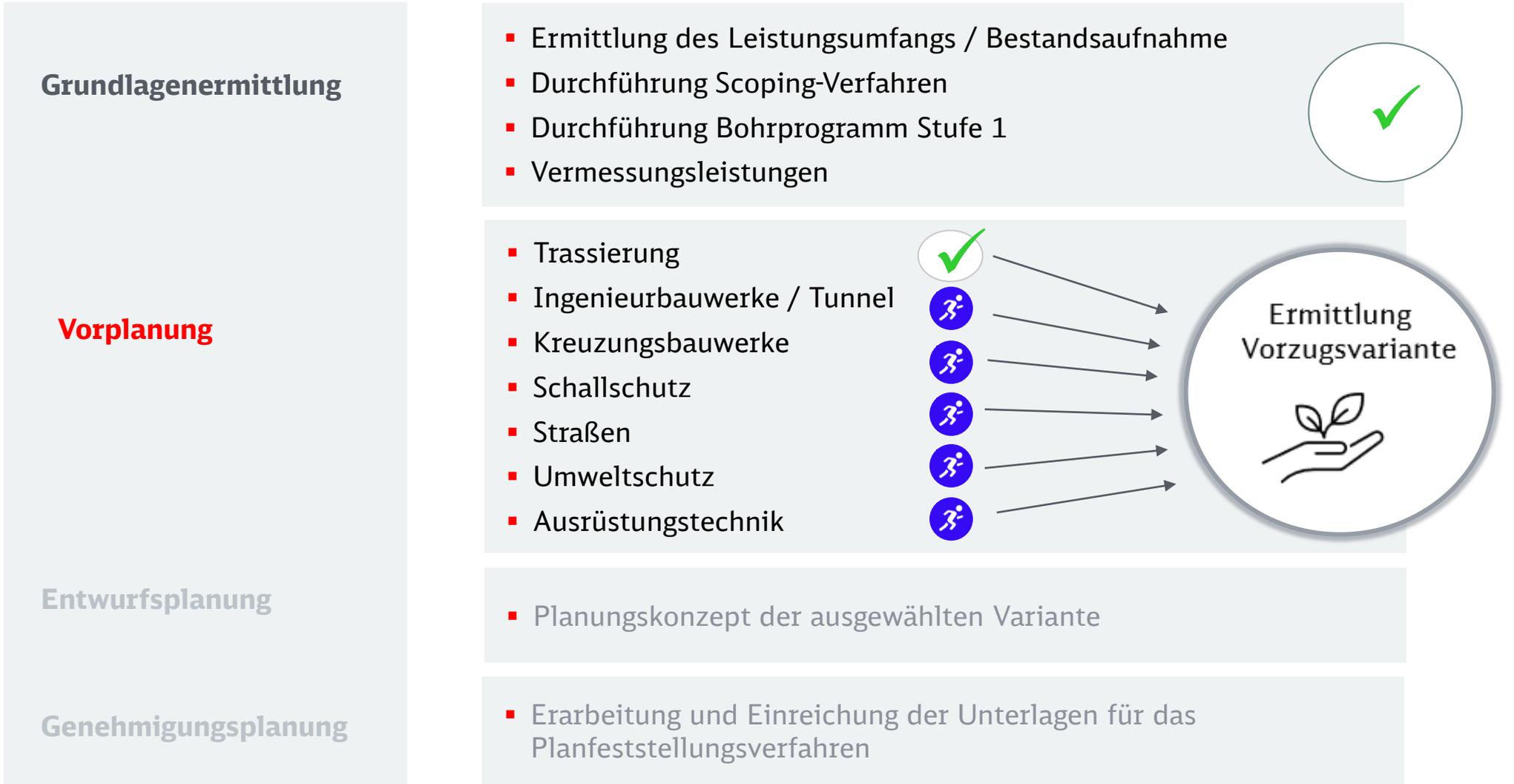
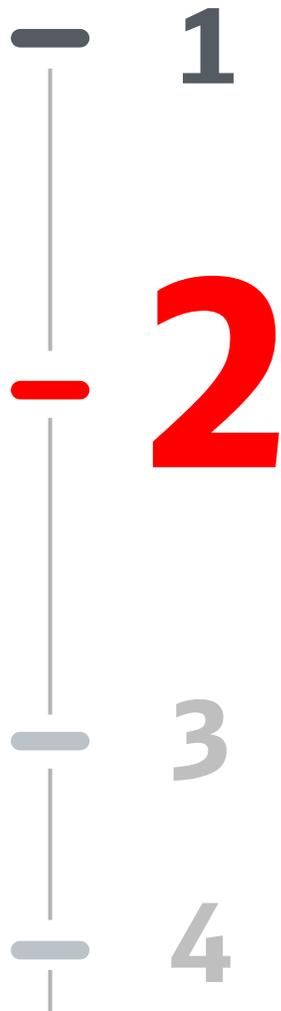
- Für die **Mobilität der Zukunft** brauchen wir die Bahn, zum klimafreundlichen Transfer von Reisenden und Waren
- Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt: **Deutschland will mehr Bahn fahren**
- Zukunftsszenarien wie der **Deutschland-Takt** sind nicht ohne **große Bauvorhaben** realisierbar
- **Schnell, verlässlich 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.**



2. Planungsstand und erste Planungsergebnisse

Die Ausbaustrecke befindet sich in der Vorplanung.

In dieser frühen Planungsphase stehen noch keine Details fest.



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 Staufener Straße
- ⑥ EÜ Nordportal
- ⑦ EÜ Lindenstraße K 4951
- ⑧ EÜ Lindenstraße
- ⑨ EÜ Feldweg
- ⑩ EÜ Friedhofstraße
- ⑪ EÜ Wirtschaftsweg (Im Hägle)
- ⑫ EÜ Mühlbach
- ⑬ EÜ Bienger Straße

Rettungsplätze

- ① Rettungsplatz Nord
- ② Rettungsplatz Süd

Faunaquerung

- ① Landschaftsbrücke

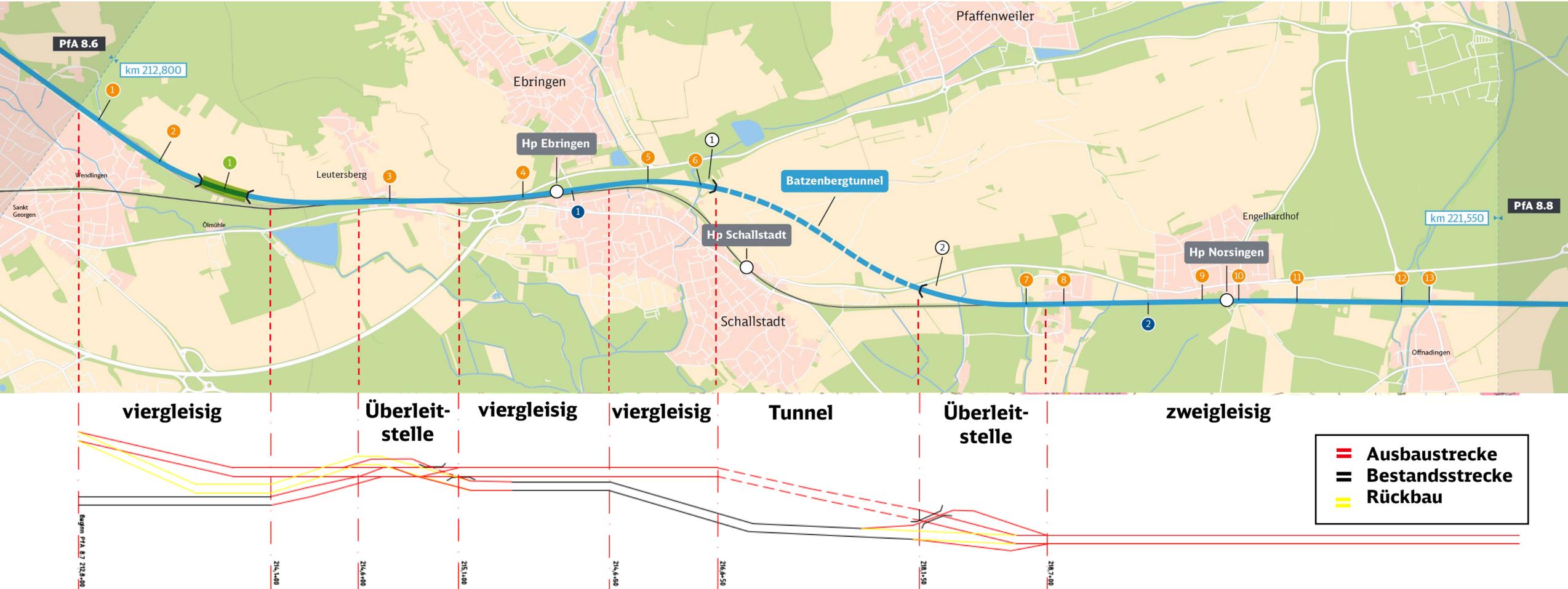
Abkürzungsverzeichnis

PfA = Planfeststellungsabschnitt
Hp = Haltepunkt

Ausbaustrecke

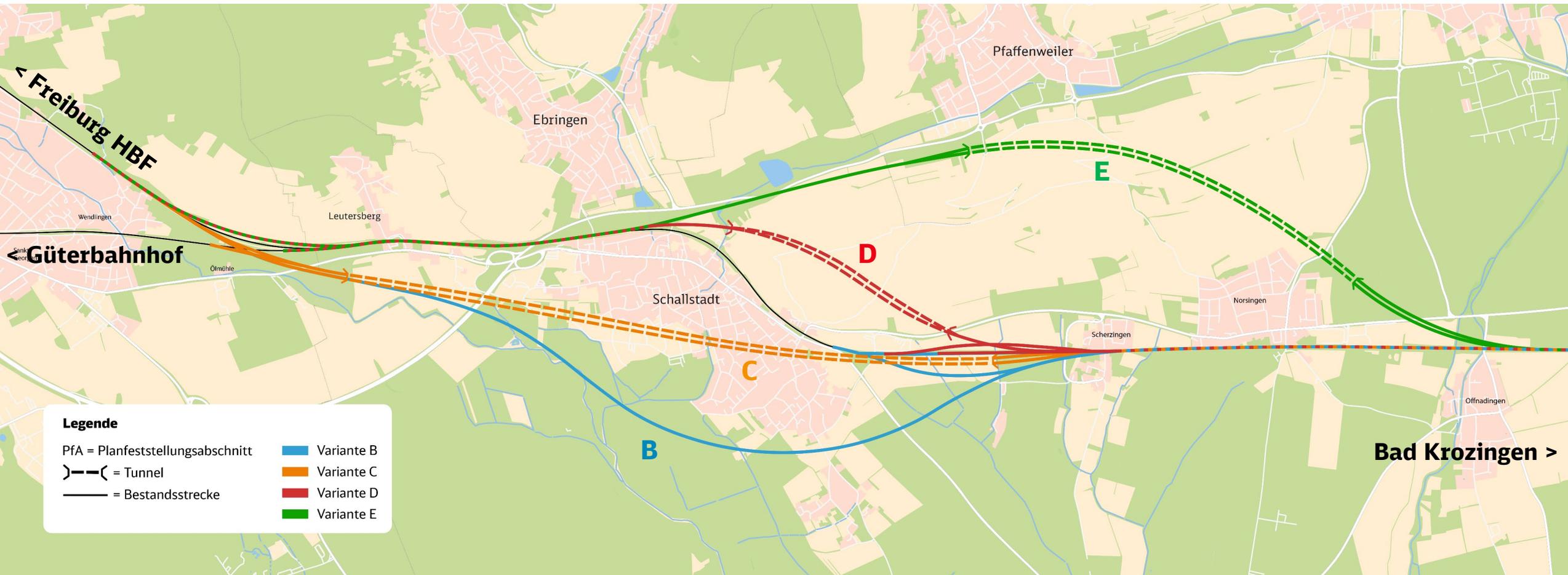
Überblick

Gleise und Überleitstellen



2. Erste Planungsergebnisse Tunnelvarianten

Variantenuntersuchung im PfA 8.7



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.

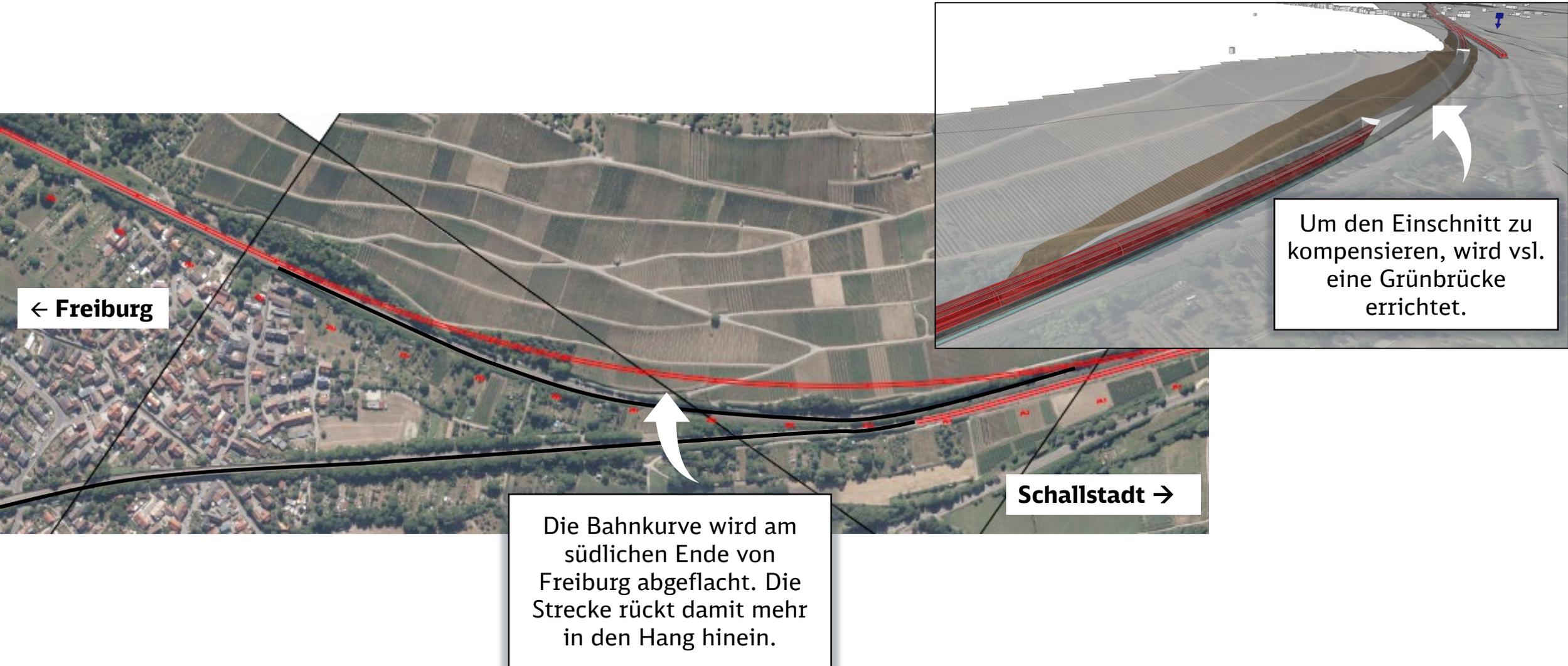
Gründe:

- 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

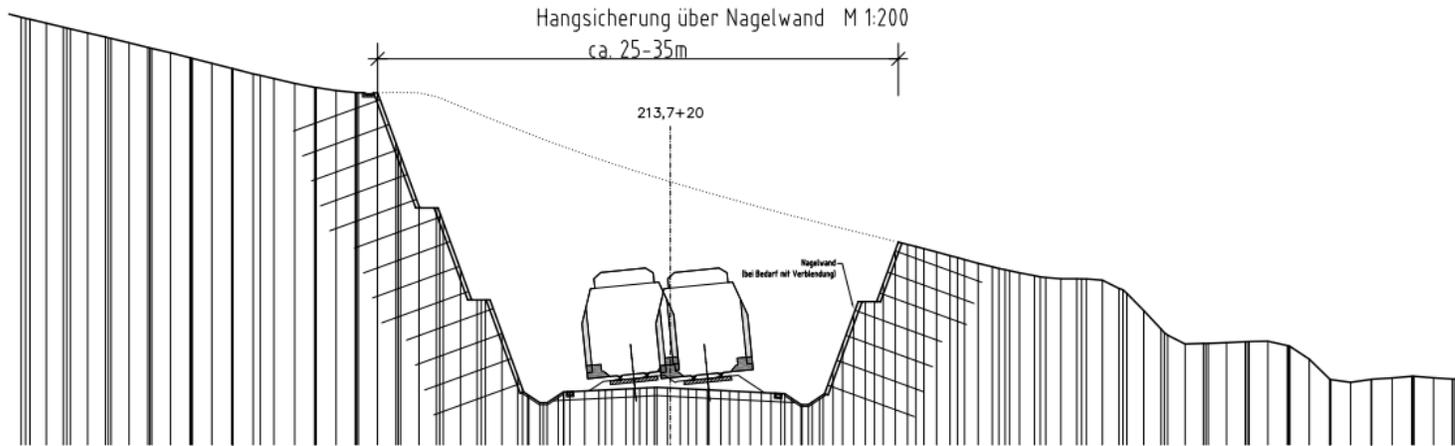
2. Erste Planungsergebnisse

Grünbrücke

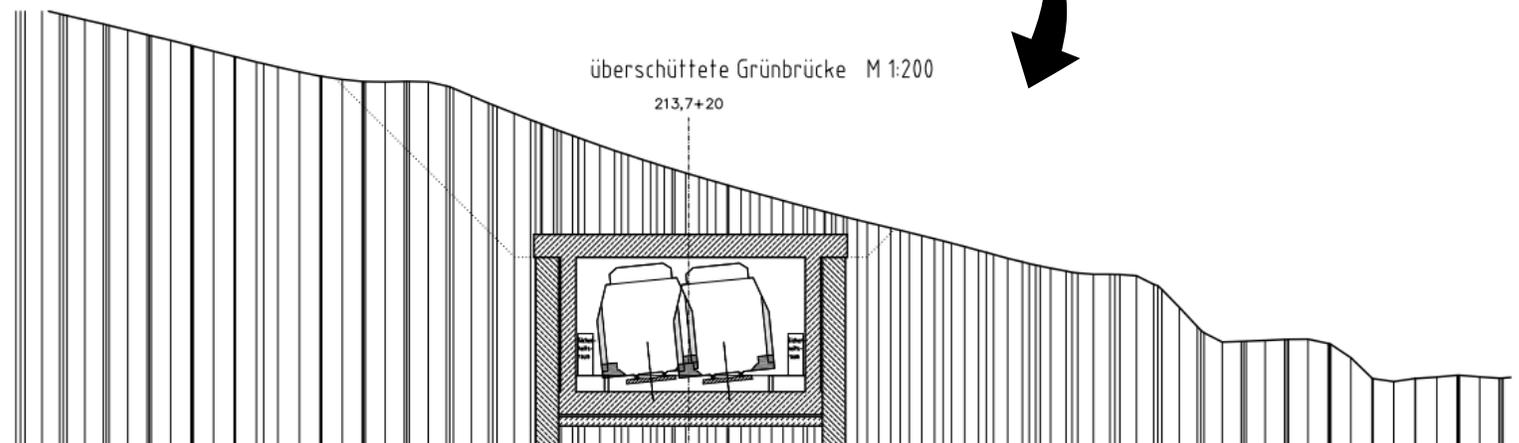
Variante D von Nord nach Süd: Kurz nach Freiburg rückt die Strecke etwas nach Osten.



Querschnitt Hangeinschnitt / Grünbrücke



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



2. Erste Planungsergebnisse

Leutersberg

Leutersberg: Heutige Situation

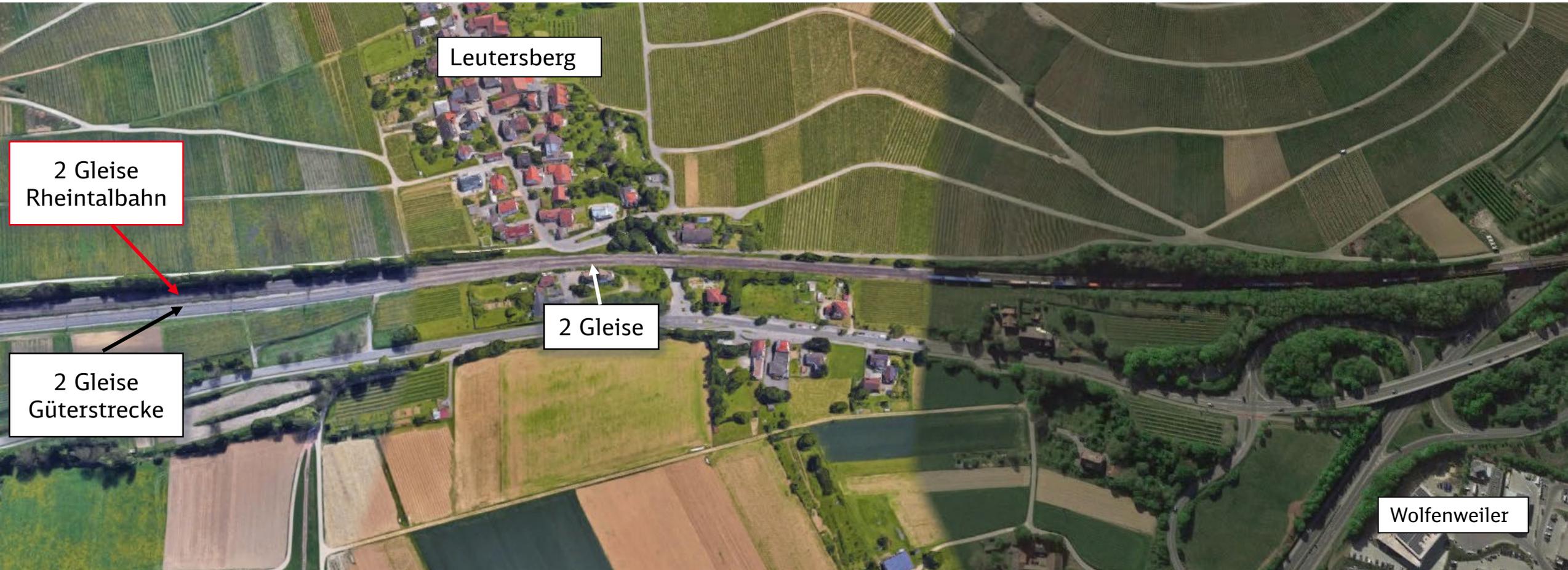
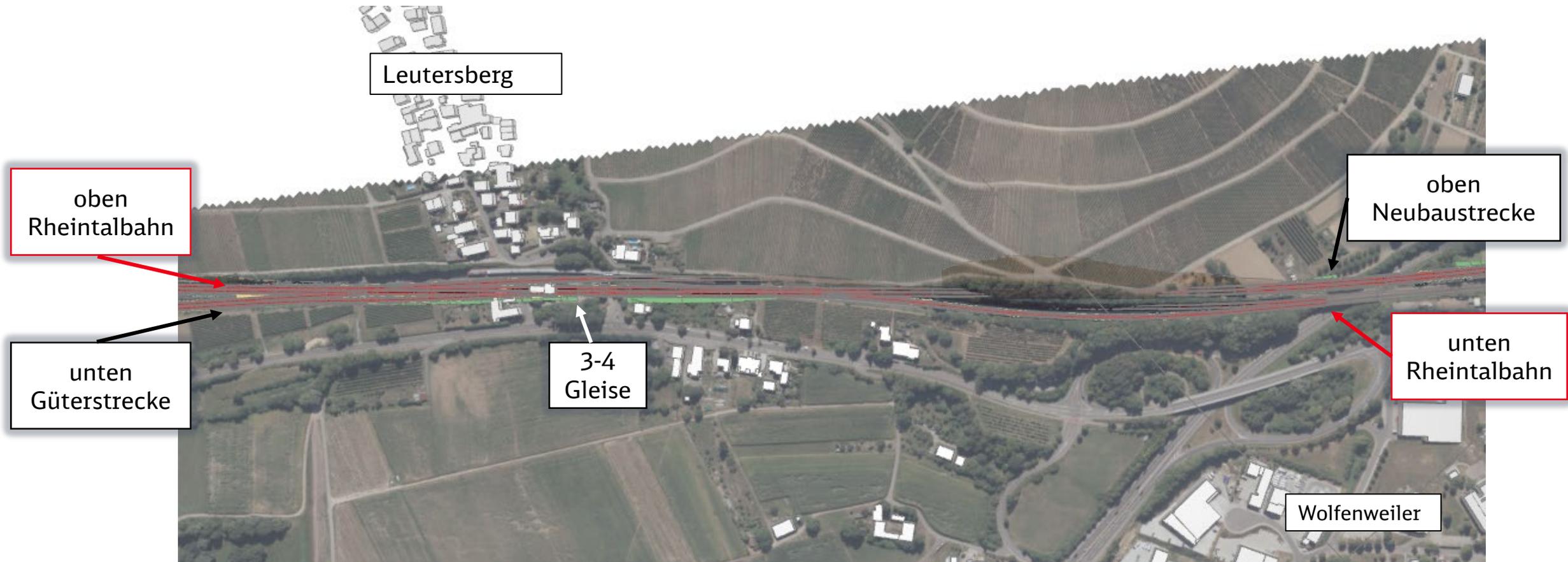


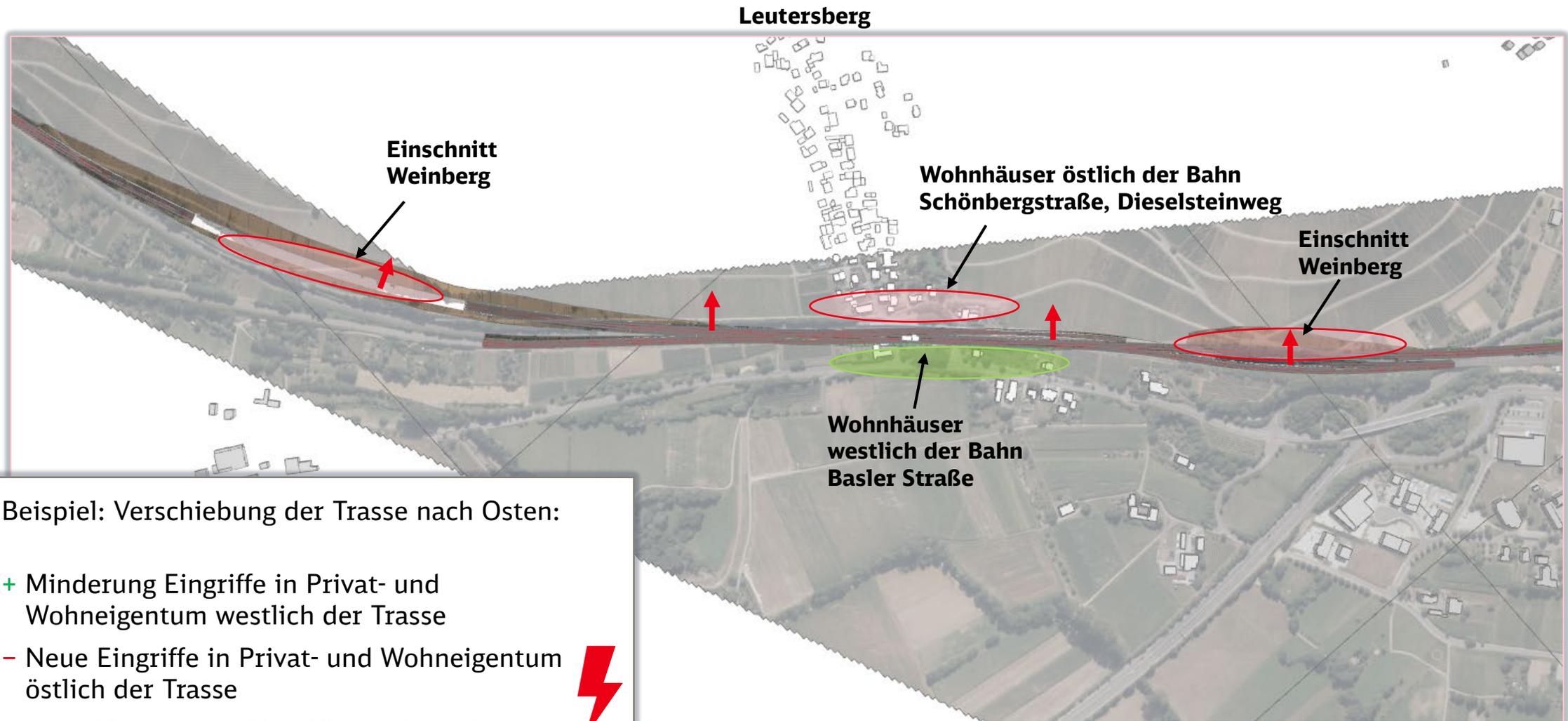
Bild: Google Maps

Im Bereich Leutersberg benötigt die Eisenbahn mehr Platz



- Kurz vor Leutersberg treffen die zwei Gleise der Güterstrecke und die zwei Gleise der Rheintalbahn wieder aufeinander.
- Wo die Strecken zuvor zu einer Strecke wurden, beginnt nun die neue Strecke in Richtung Tunnel.
- Die Strecke im Bereich Leutersberg wird breiter und benötigt zusätzliche Flächen westlich der heutigen Strecke.

Zwangspunkte im Bereich Leutersberg machen die Trassierung schwierig – Beispiel Ostverschiebung (nicht bevorzugt)



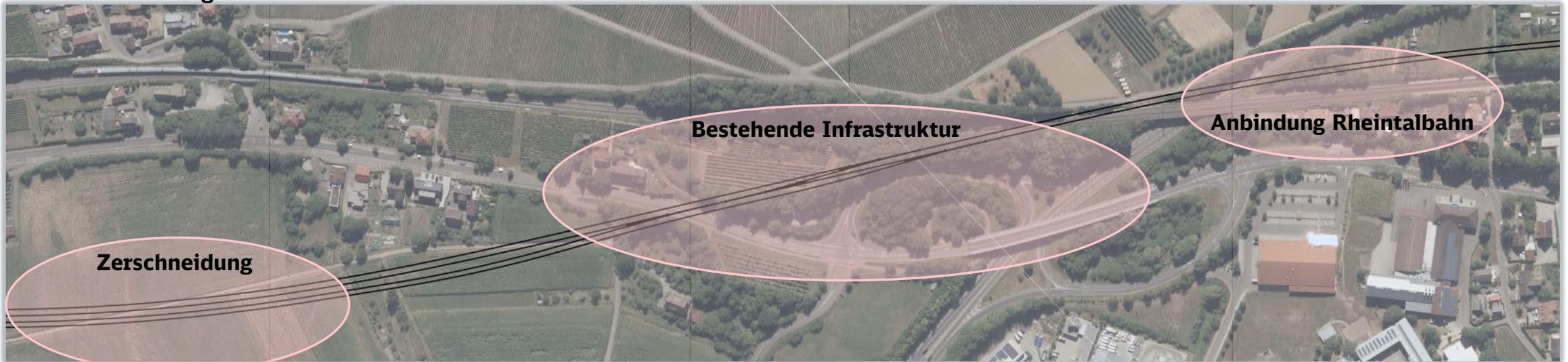
Beispiel: Verschiebung der Trasse nach Osten:

- + Minderung Eingriffe in Privat- und Wohneigentum westlich der Trasse
- Neue Eingriffe in Privat- und Wohneigentum östlich der Trasse
- Vergrößerung der Eingriffe in die Weinberge



Zwangspunkte Leutersberg – Die Variante Westumfahrung ist nicht umsetzbar

Leutersberg

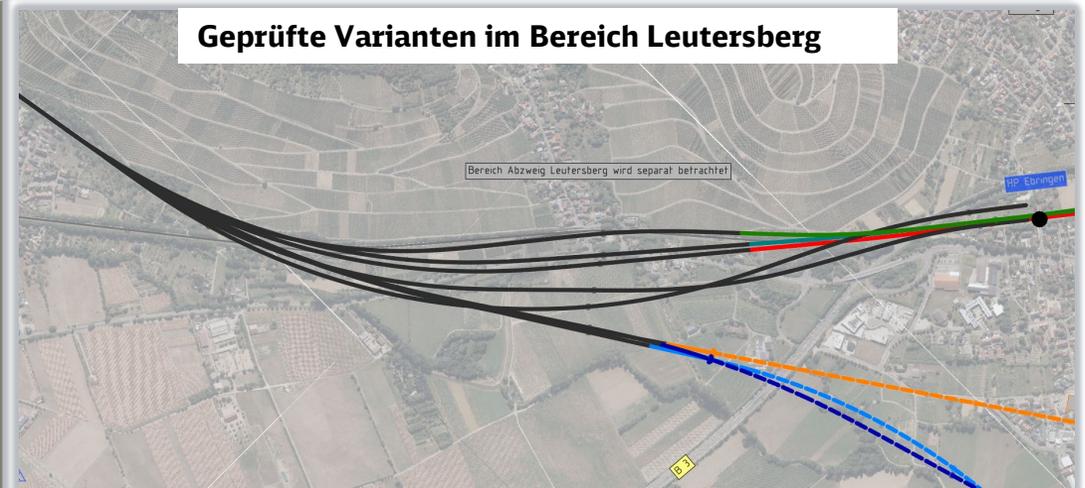


Beispiel: Westumfahrung Leutersberg – **nicht möglich**:

- + Minderung Eingriffe in Privat- und Wohneigentum westlich der Strecke
- Deutlich erhöhte Zerschneidungswirkung
- Zerstörung bzw. massive Umgestaltung der bestehenden Infrastruktur => hohe Herstellungskosten
- Anschluss der neuen Gleise an die Rheintalbahn ist nicht möglich. Die Bestandsstrecke kann **nicht** eingebunden werden.

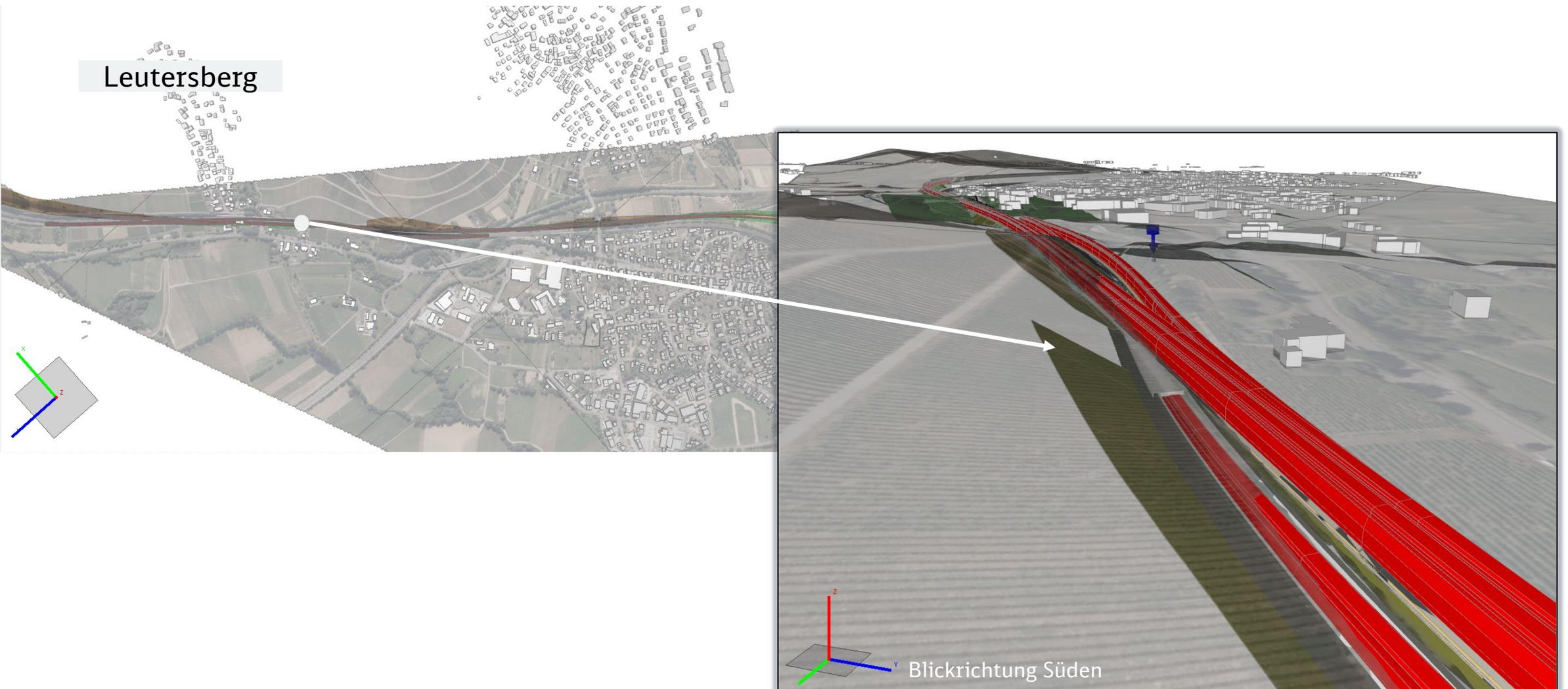


Geprüfte Varianten im Bereich Leutersberg



Nördlich von Leutersberg kreuzen die beiden Strecken.

Hierzu wird ein Überwerfungsbauwerk errichtet.



Beispiel: Überwerfungsbauwerk Haltingen (im Bau)



Bild: Jürgen Schmidt

Hinweis:
In Haltingen kommen 5
Gleise im Überwerfungs-
bauwerk zum Liegen,
das Bauwerk ist daher
größer.
In Schallstadt werden
3-4 Gleise liegen.

Erste Planungsergebnisse Haltepunkt Ebringen

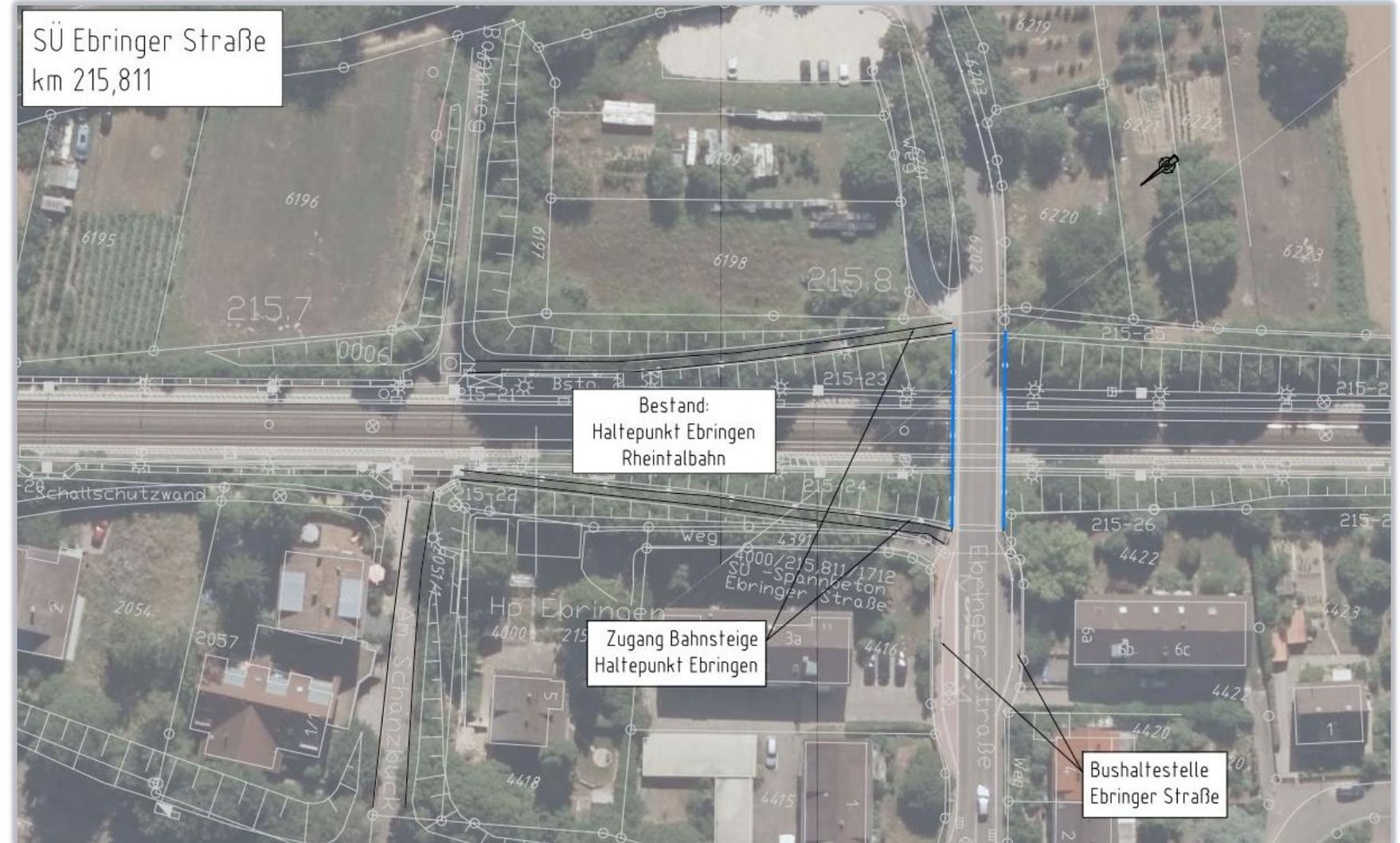
A thick red horizontal line underlining the first word of the title.

Heutiger Zustand

- Zuwegung Bahnsteig über Wege (nicht barrierefrei)
- Bahnsteigbreiten: 2,50m
- Bahnsteighöhe: 38cm
- Bahnsteiglänge: 215m
- Zweigleisigkeit

Geplanter Zustand

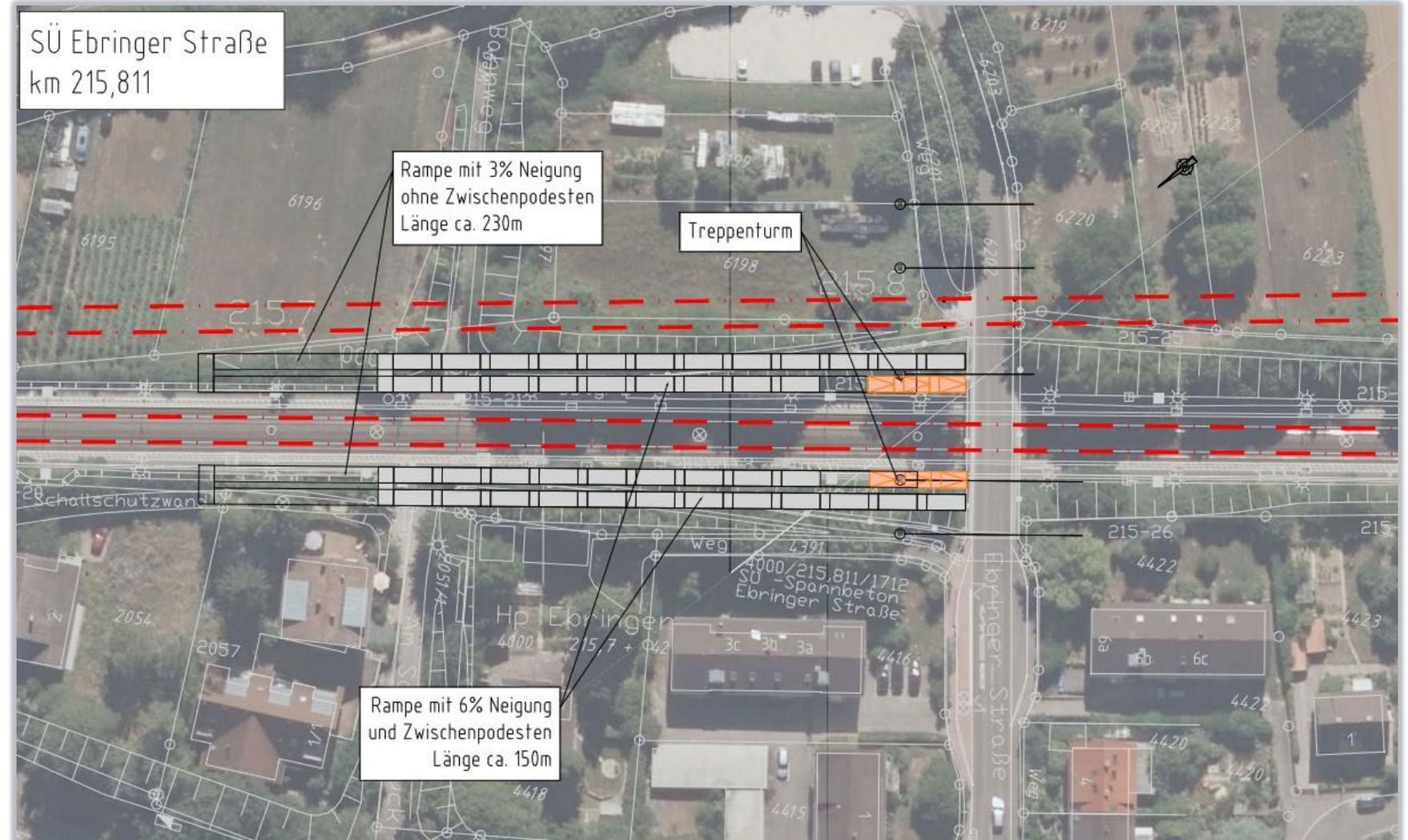
- Barrierefreie Zuwegung
- Bahnsteigbreiten: 3,00m
- Bahnsteighöhe: 76cm
- Bahnsteiglänge: 210m
- Viergleisigkeit



Haltepunkt Ebringen: Barrierefreie Rampen

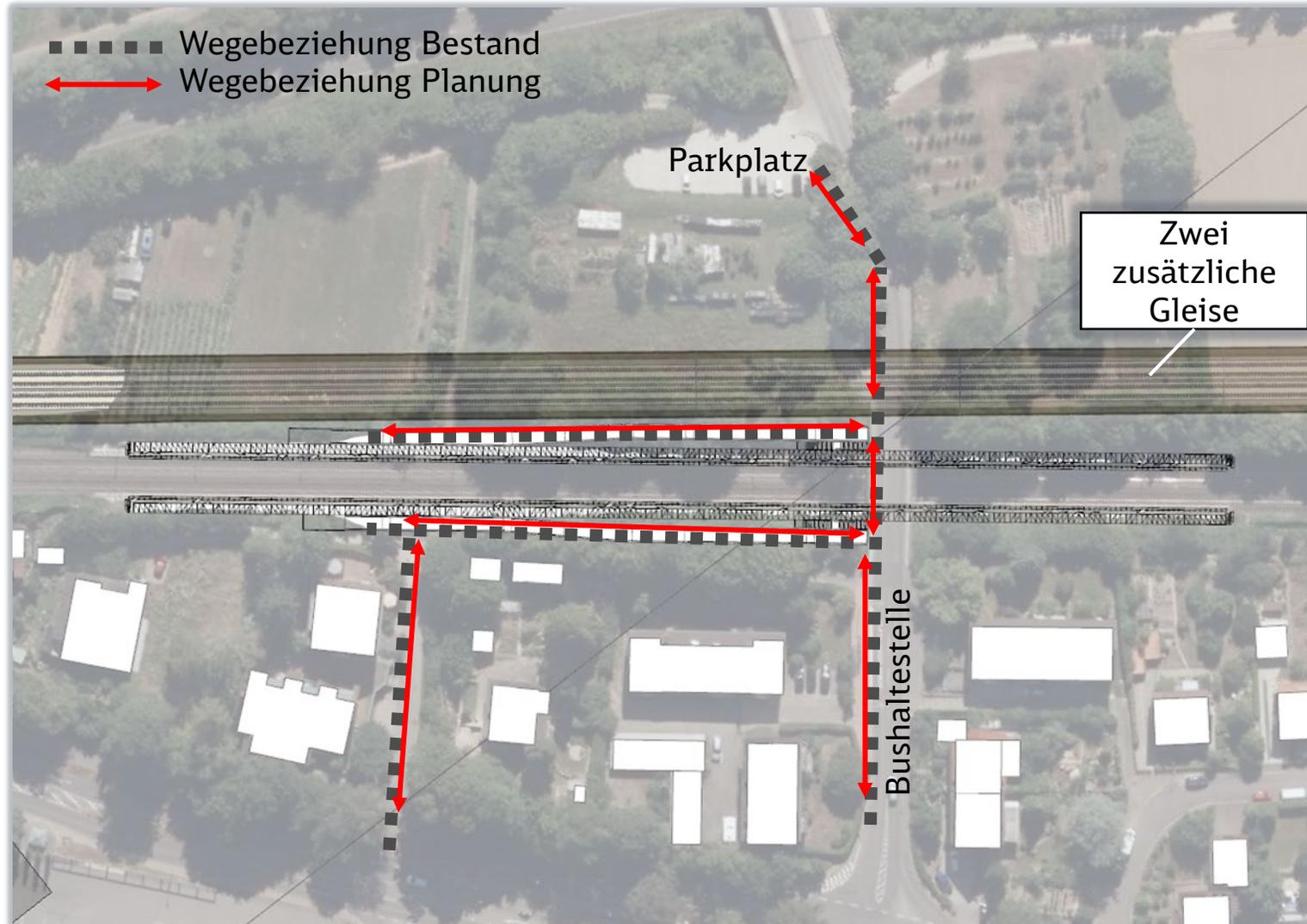
Möglicher neuer Zustand:

- Rampen mit 6 % und Zwischenpodesten; Rampenlänge ca. 150 m
- Zusätzlicher Treppenturm



Haltepunkt Ebringen:

Bestehende Wegebeziehungen bleiben erhalten.



Erste Planungsergebnisse Tunnel und Portale

Der Batzenbergtunnel (Variante D) im Überblick

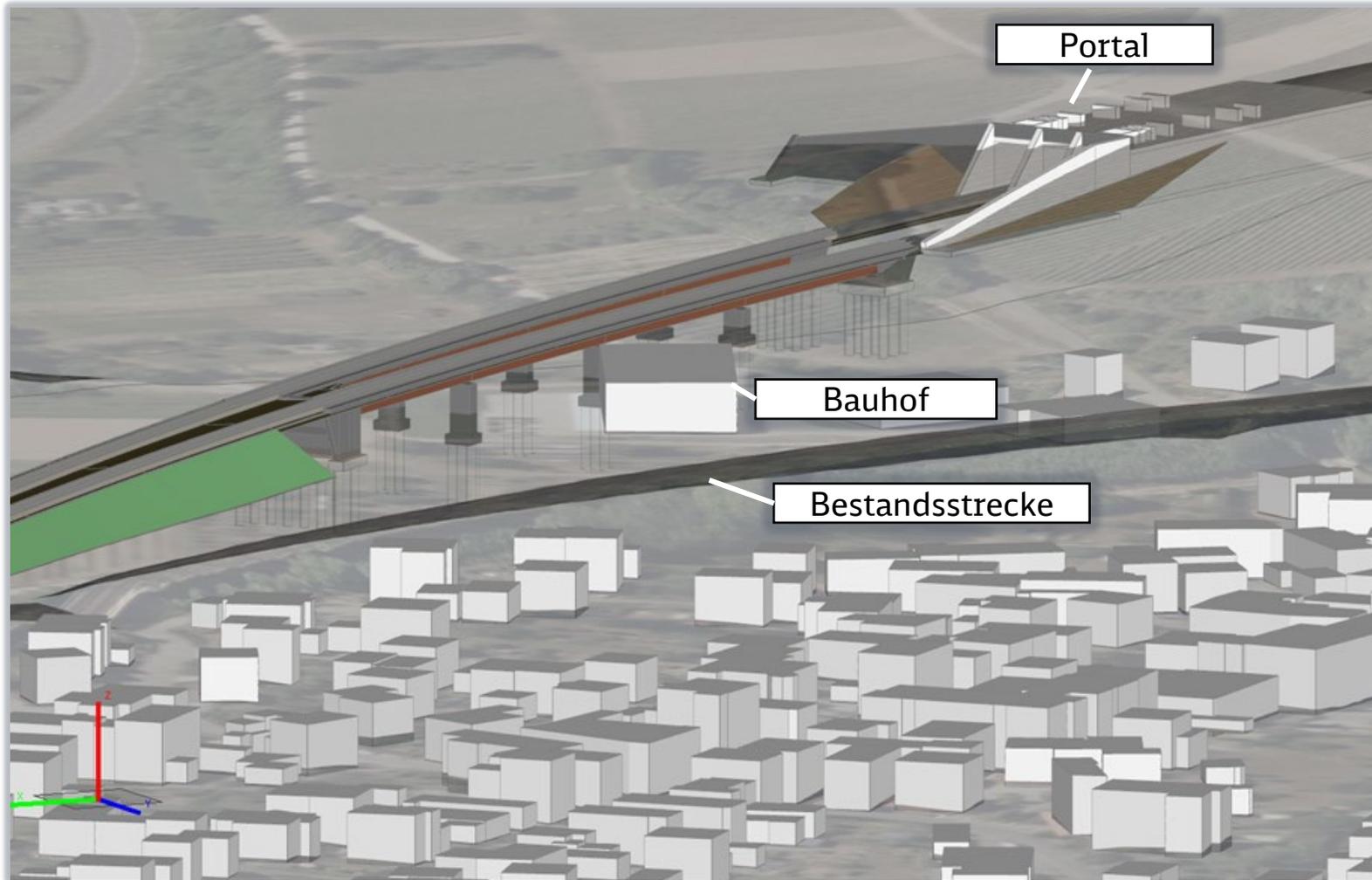
(stark vereinfachte Darstellung)

— Bestand
— Planung



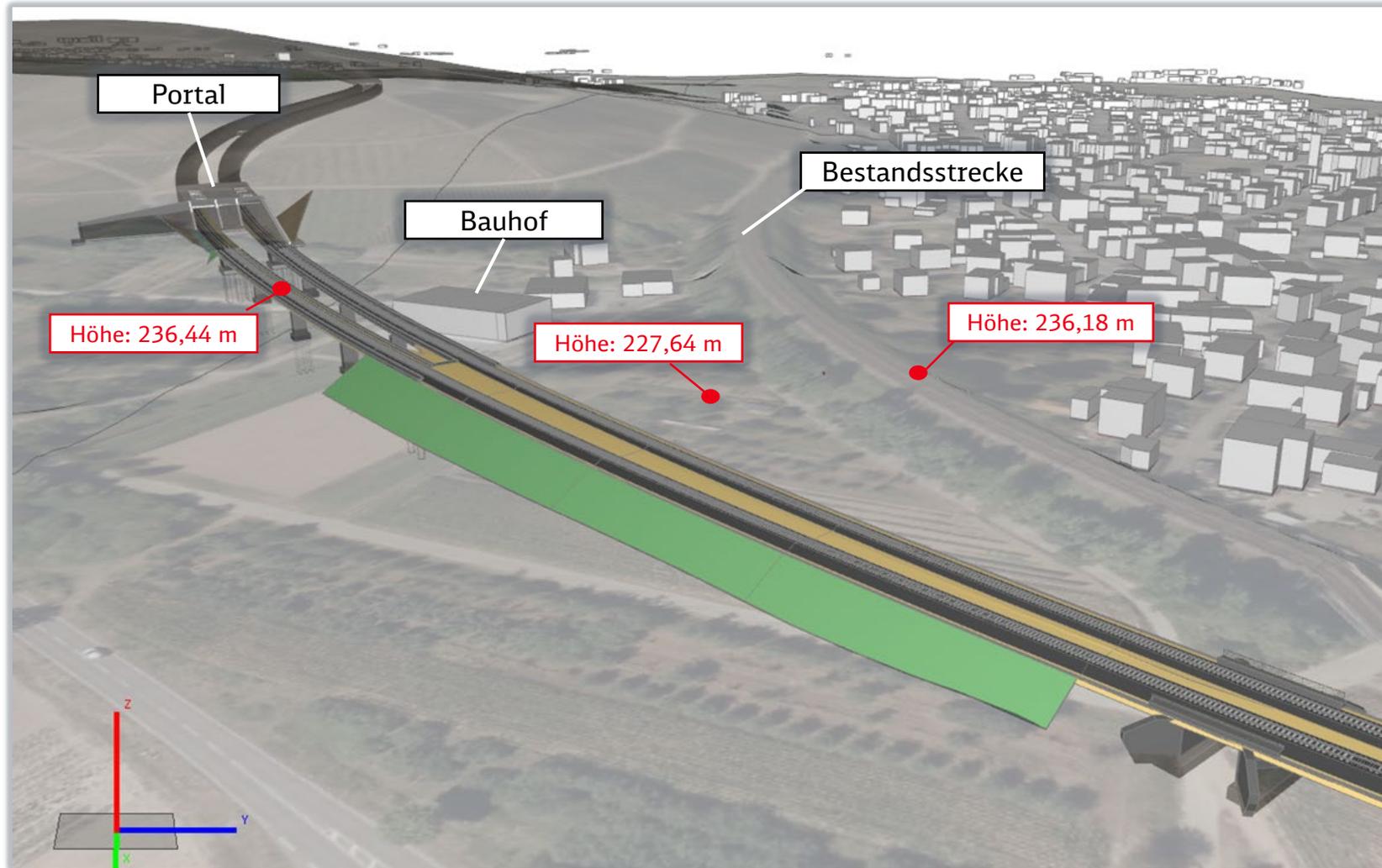
- Der Tunnel wird etwa 1,35 km lang
- Die zwei separaten Tunnelröhren werden durch Querschläge verbunden.
- Tunnel in geschlossener Bauweise

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



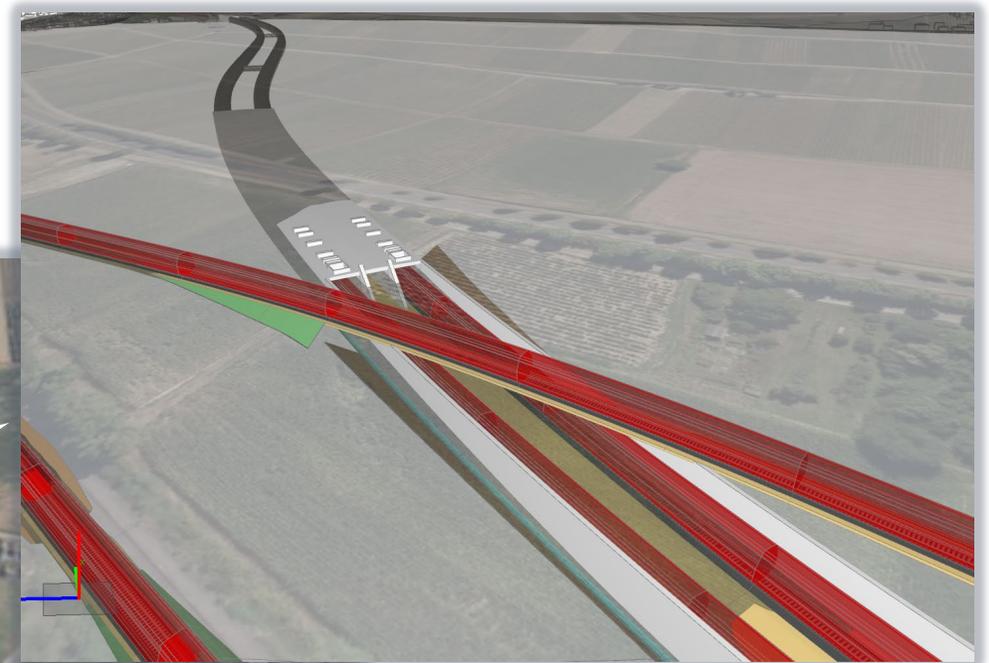
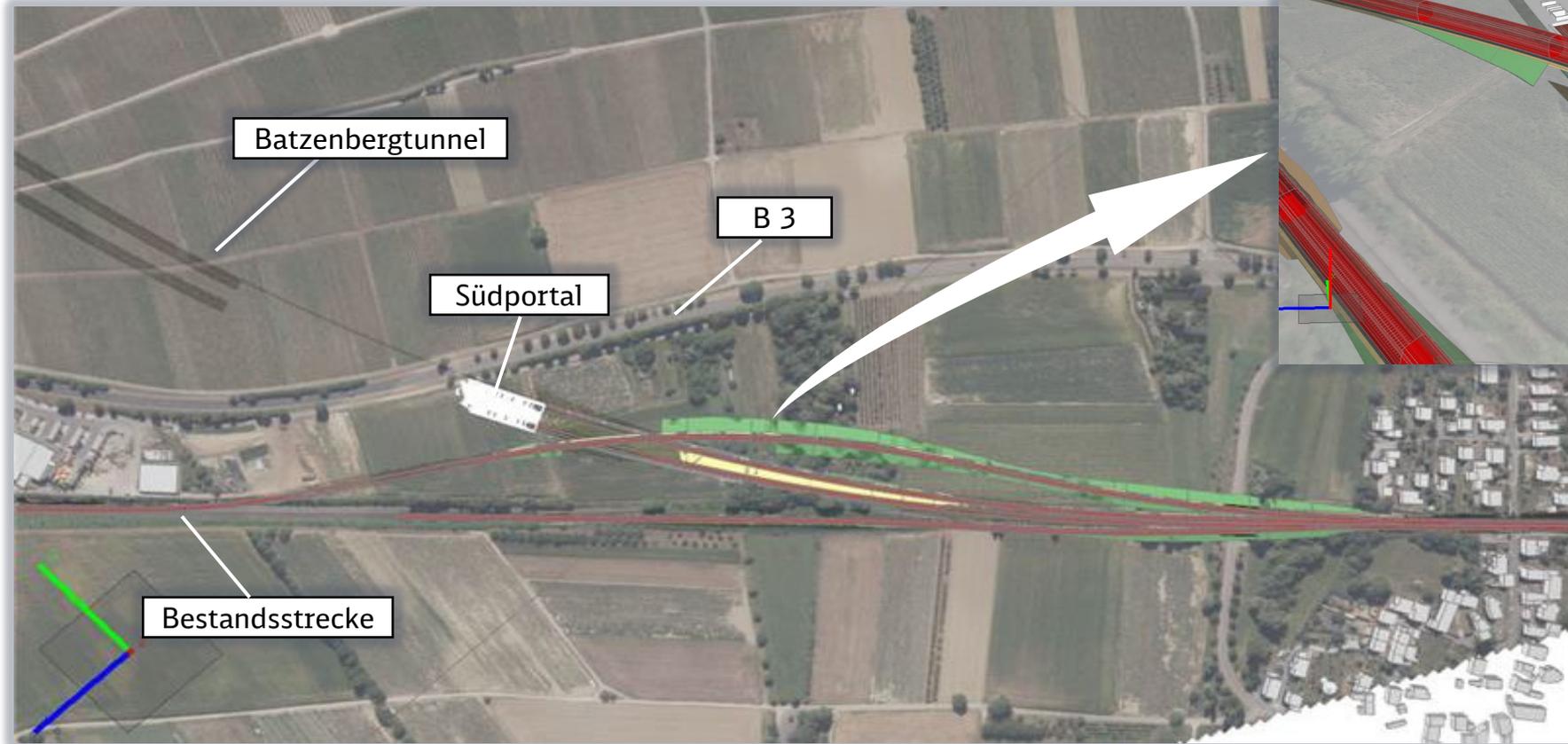
Über einen Damm und eine Brücke wird die Strecke zum Nordportal, dem nördlichen Tunnelleingang geführt.

Brücke Nordportal: Die Brücke hat dasselbe Höhenniveau wie die Bestandsstrecke

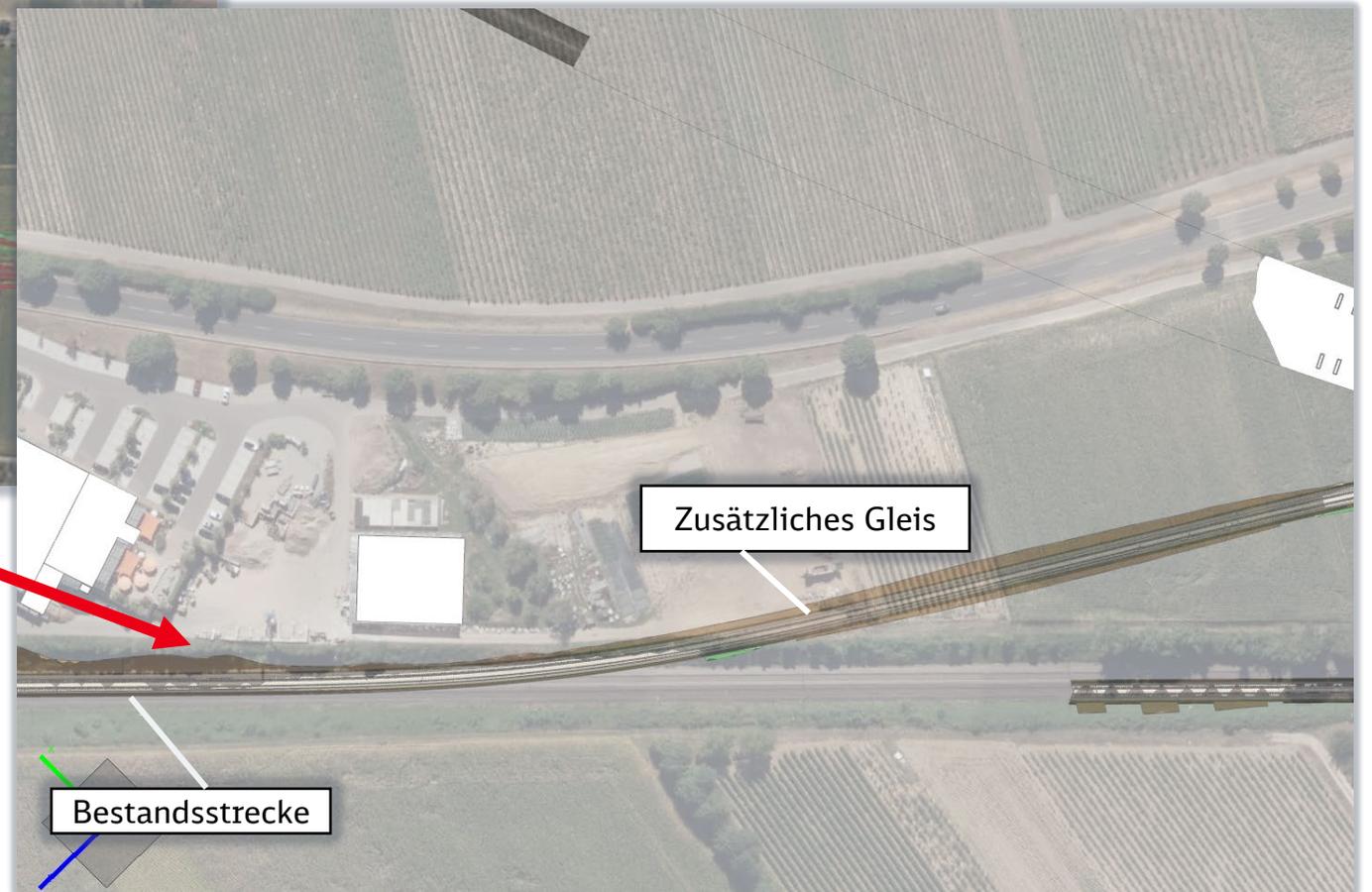
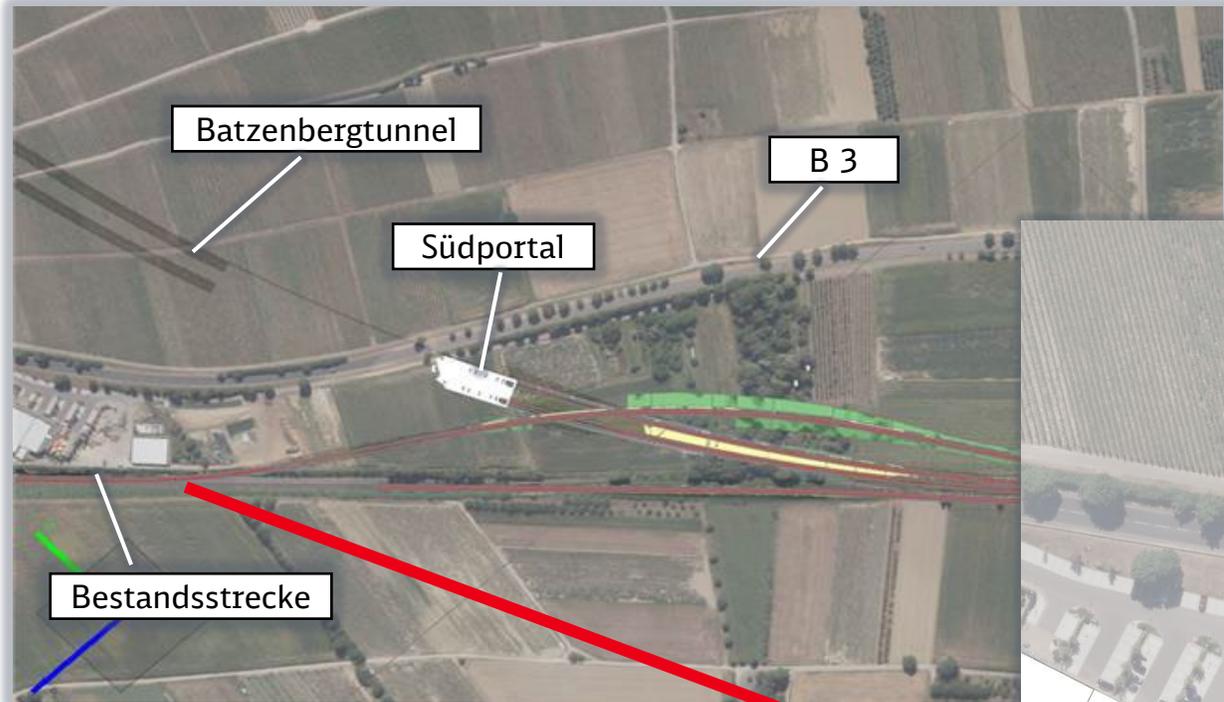


Das Südportal des Tunnels liegt kurz nach der B 3.

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



Streckenführung am südlichen Ende von Schallstadt



Flächenbedarf am südlichen Tunnelportal

Ortsausgang Schallstadt in Richtung Scherzingen



3. Schallschutz

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

- Freiwilliges Programm des Bundes seit 1999
- Verbessert die Lärmsituation an bereits bestehenden Bahnstrecken
- Das Bundesverkehrsministerium gibt vor, in welcher Reihenfolge die Strecken saniert werden.
- In der Freiburger Bucht wurde die Lärmsanierung bereits durchgeführt.

> [Zur Lärmsanierungskarte](#)

Lärmvorsorge gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz



- Gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz
- Gilt für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen
- Hierzu werden umfangreiche Schallschutzgutachten erstellt
- Die Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz sind Bestandteil der Genehmigungsunterlagen

> **Erste Ergebnisse für unsere Strecke liegen 2024 vor**

Was gilt für Baulärm?

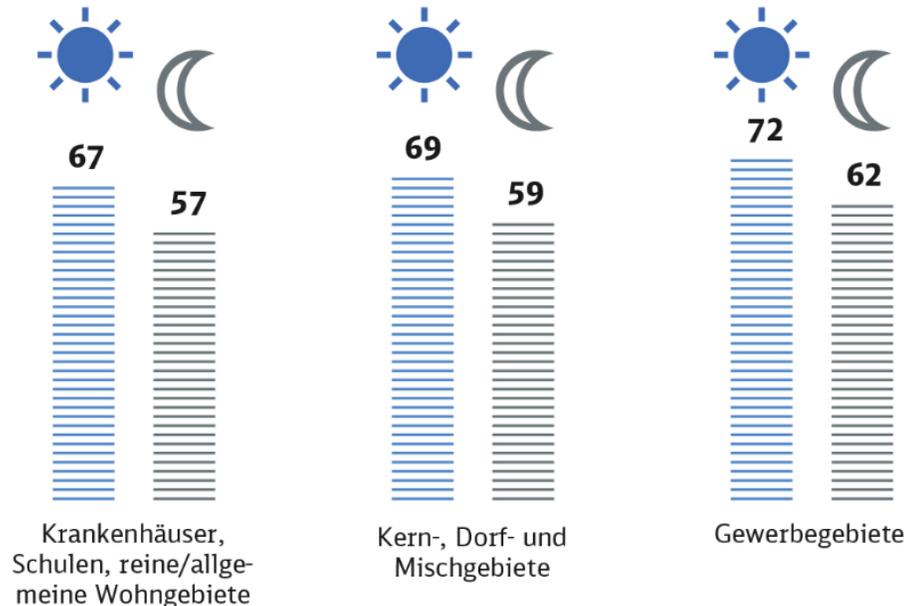
Baulärm ist leider unvermeidbar, er muss aber auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt bleiben. Auch hierzu gibt es eine Richtlinie, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen, besser bekannt als **AVV Baulärm**.

Für den Streckenausbau gelten strengere Grenzwerte für Lärm als an der heutigen Strecke

Das gilt heute* an der Bestandsstrecke:

So leise muss es sein!

Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung in dB(A)*

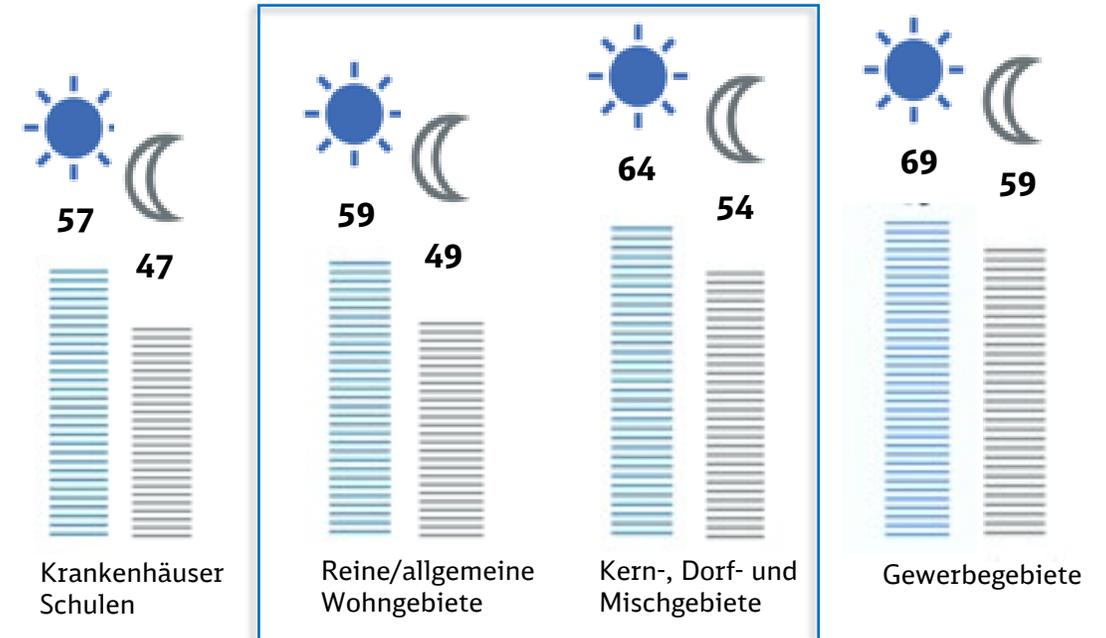


☀ Tag: 6 bis 22 Uhr 🌙 Nacht: 22 bis 6 Uhr

Das gilt für den geplanten Streckenausbau:

So leise muss es sein!

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)*

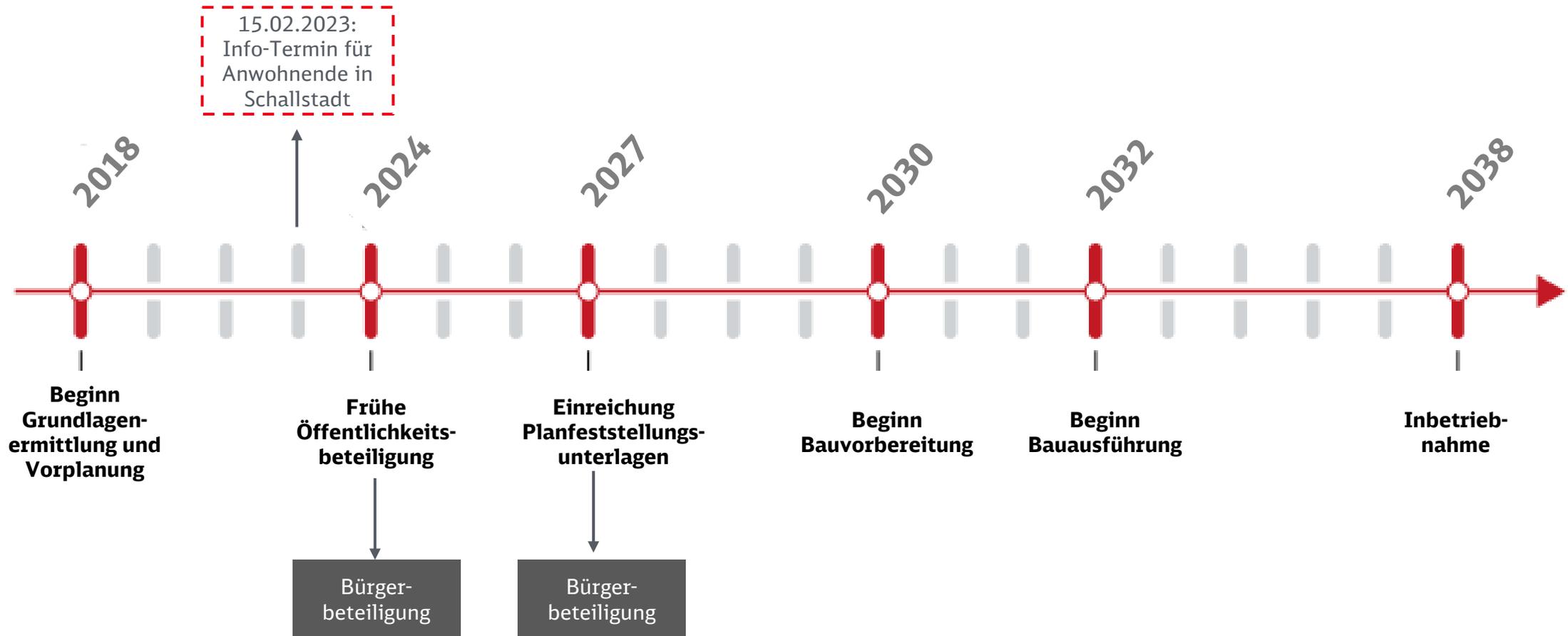


*Nach diesen Grenzwerten wurden Maßnahmen an der Rheintalbahn durchgeführt. Seit 2022 gibt es eine neue Richtlinie mit neuen Auslösewerten.

4. Bürgerbeteiligung und Kommunikation

Geplante Bürgerbeteiligungen im Planungsprozess

Zeitplan Ausbaustrecke



Wo gibt es Informationen über das Projekt?

- Website www.karlsruhe-basel.de , insbesondere <https://www.karlsruhe-basel.de/ausbaustrecke>
- Newsletter (Anmeldung: <https://www.karlsruhe-basel.de/newsletter.html>)
- Social Media (Instagram, Facebook, YouTube)

Wann gibt es die nächste Infoveranstaltung?

- Voraussichtlich 2024 möchten wir eine Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen.
Hierzu organisieren wir Informationsveranstaltungen und veröffentlichen unsere Planunterlagen.

Und so erreichen Sie uns:

- Telefon: 0721 938-5760
- Email: kontakt@karlsruhe-basel.de oder sabine.loskarn@deutschebahn.com

5. Fragen

- Warum können die ICEs nicht auf der Neubaustrecke an der Autobahn fahren?
- Gibt es Abschnitte auf der Rheintalbahn, auf denen langsamer gefahren wird als in Schallstadt?
- Rentiert sich der Aufwand für die Zeitersparnis?
- Werden betroffene Landwirte mit Ersatzflächen entschädigt?

...weitere Fragen aus dem Saal



**Haben Sie
weitere
Fragen?**



NETZE