



NETZE

Bahnausbau zw. Schallstadt und Ehrenkirchen

Vorstellung im Gemeinderat

ABS/NBS Karlsruhe-Basel | 24. Januar 2023

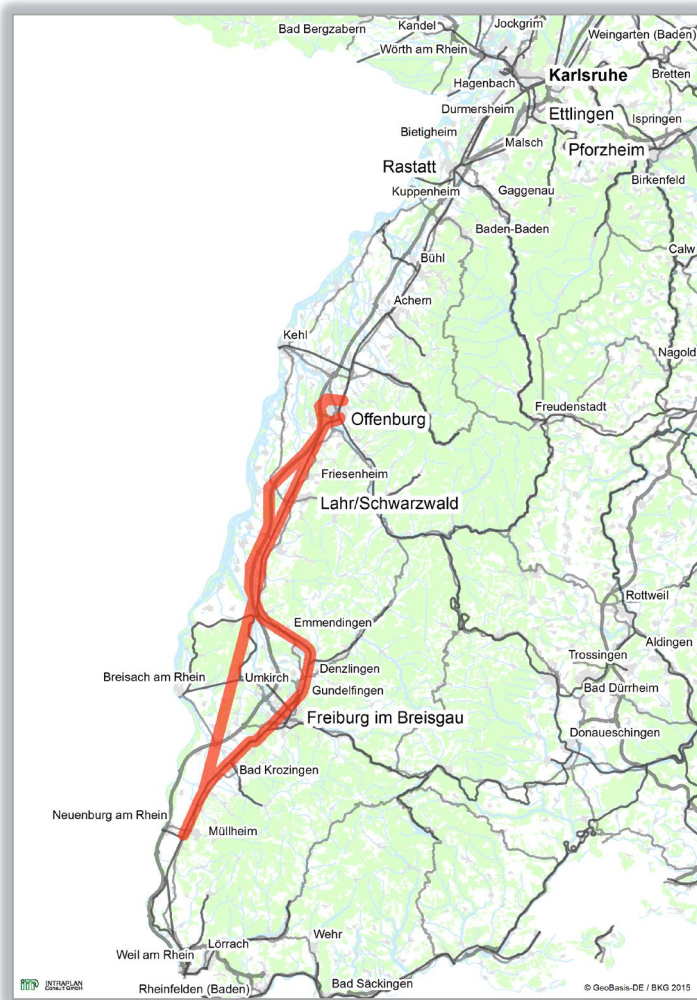


- 1. Einführung**
- 2. Überblick PfA 8.7**
- 3. Erste Planungsergebnisse**
- 4. Fragen**

Einführung

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)



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.

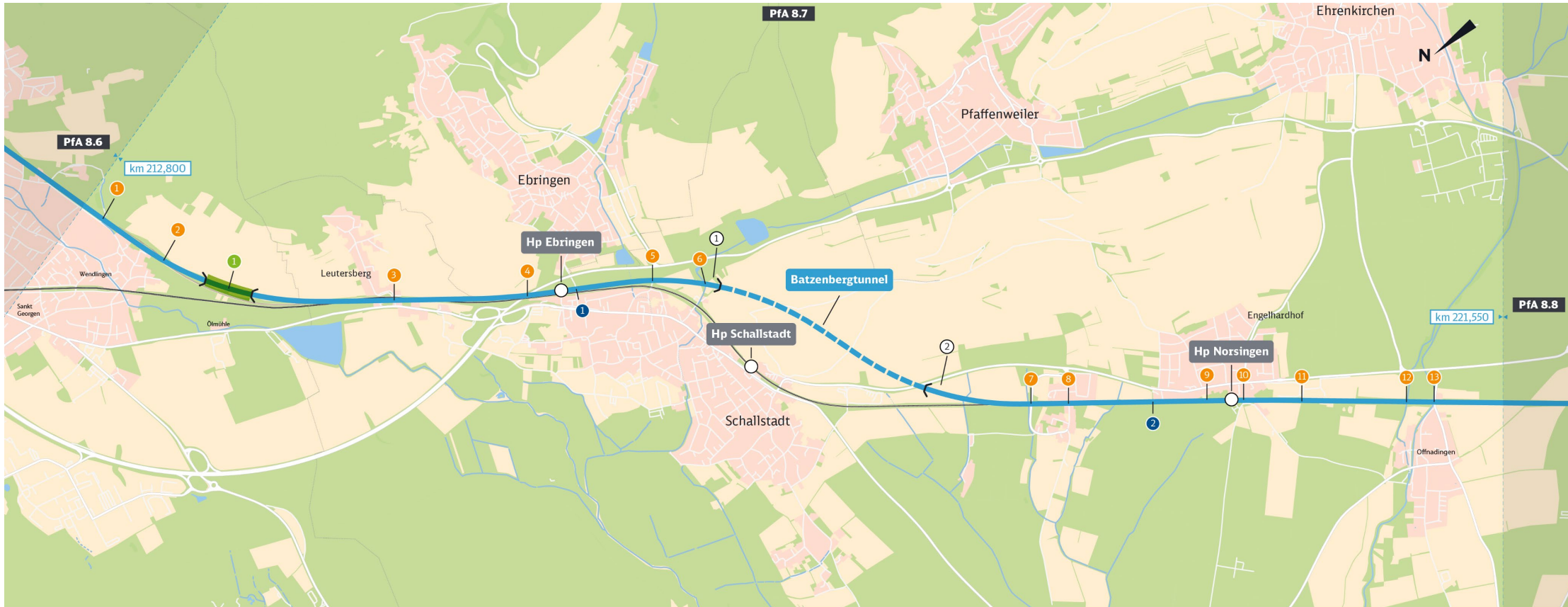


Schneller am Ziel

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.

Überblick

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

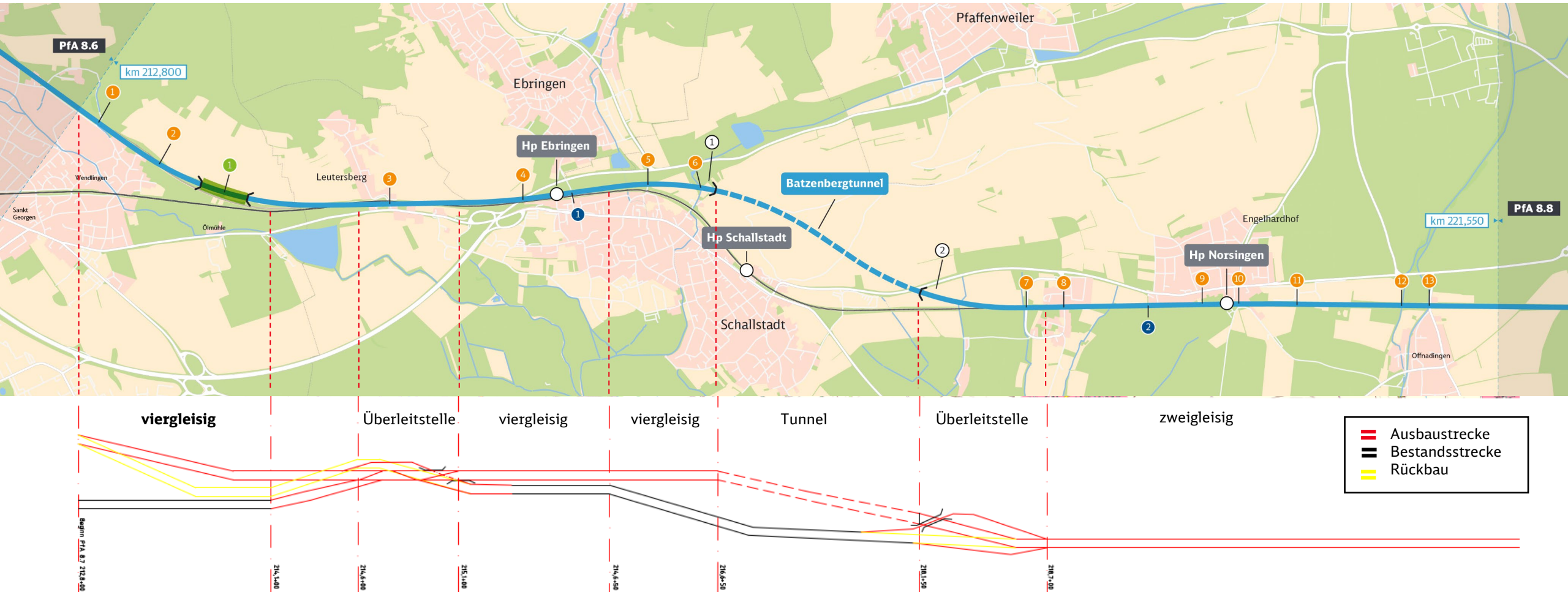
Abkürzungsverzeichnis

PfA = Planfeststellungsabschnitt
Hp = Haltepunkt

■ Ausbaustrecke

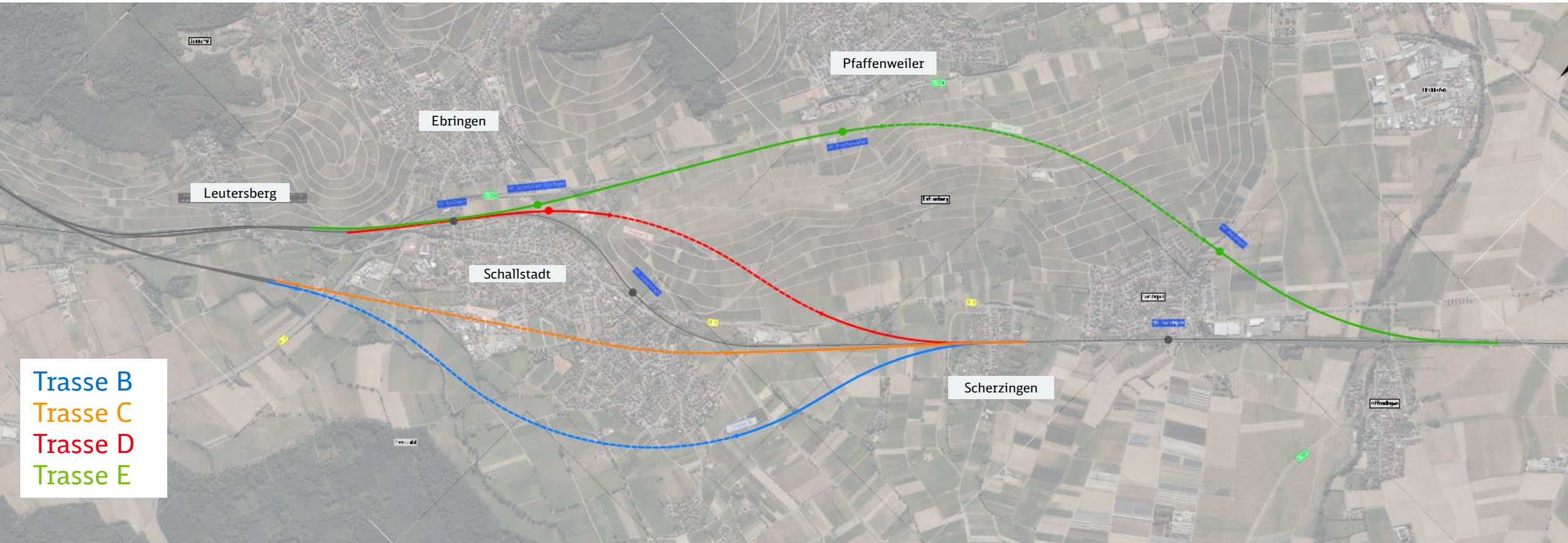
Überblick

Gleise und Überleitstellen



Erste Planungsergebnisse Tunnelvarianten

Überblick Untersuchungsraum mit Tunnelvarianten



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

Erste Planungsergebnisse Tunnel und Portale

Der Batzenbergtunnel (Variante D) im Überblick

(stark vereinfachte Darstellung)

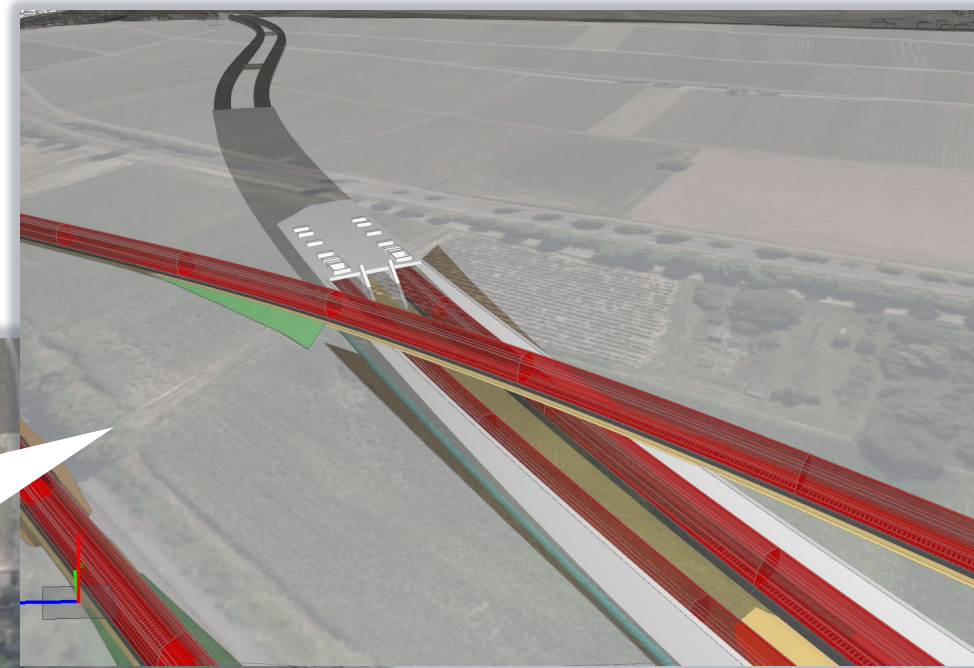
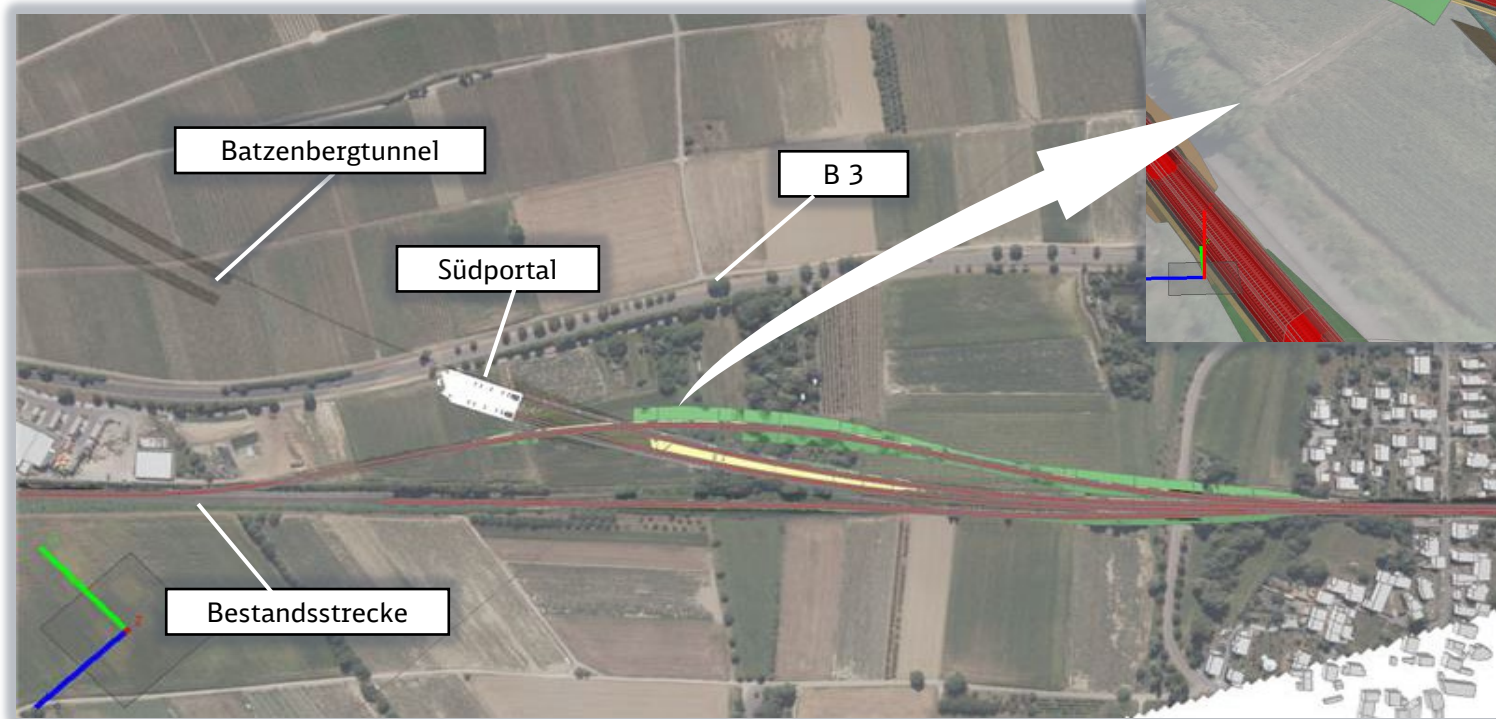
— Bestand
— Planung



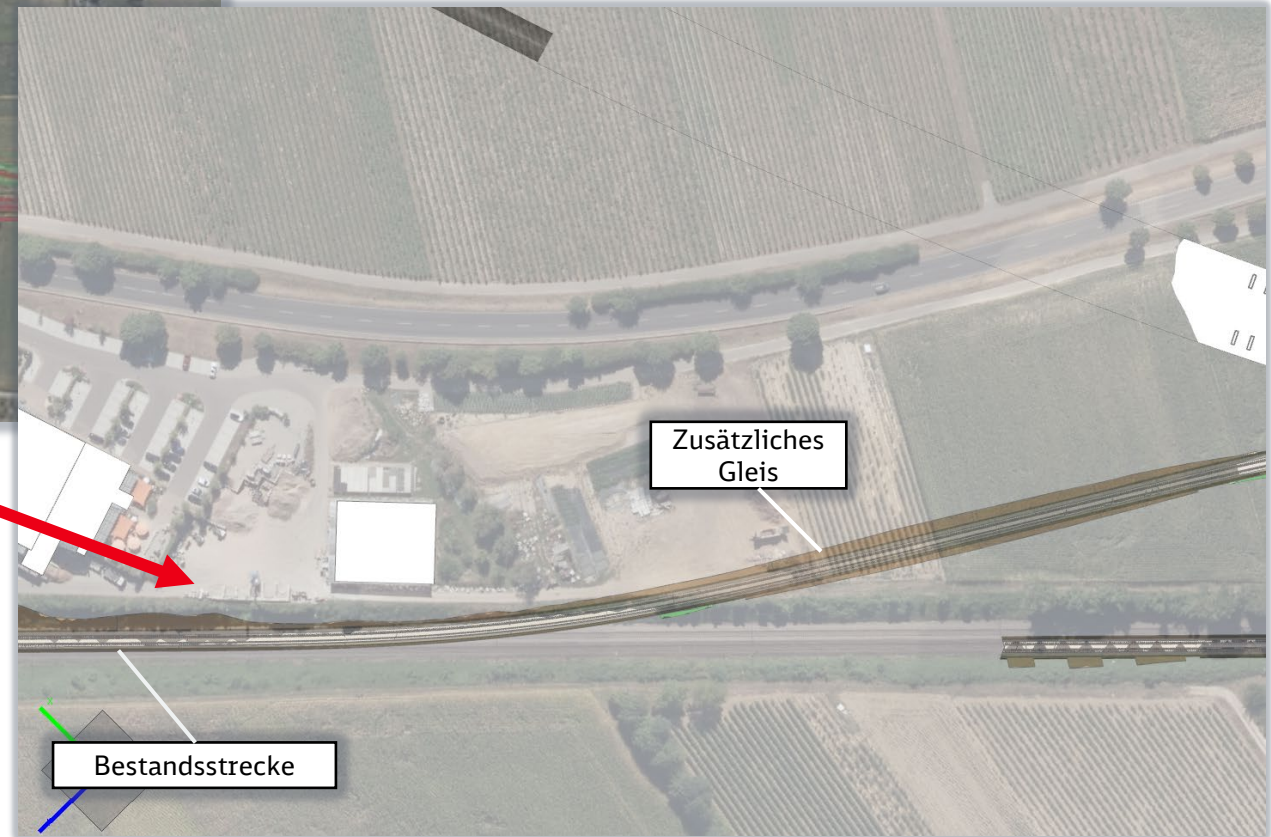
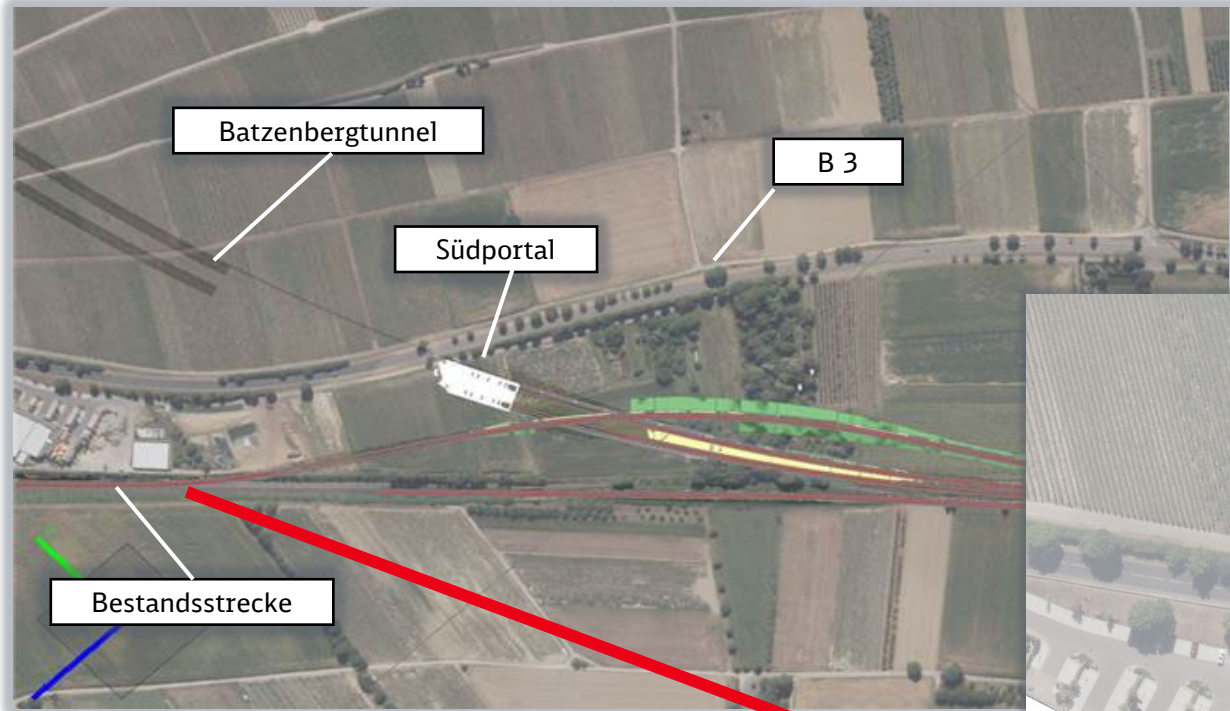
- Der Tunnel wird etwa 1,35 km lang
- Die zwei separaten Tunnelröhren werden vsl. an einer Stelle durch einen Querschlag verbunden.
- Tunnel in geschlossener Bauweise

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.



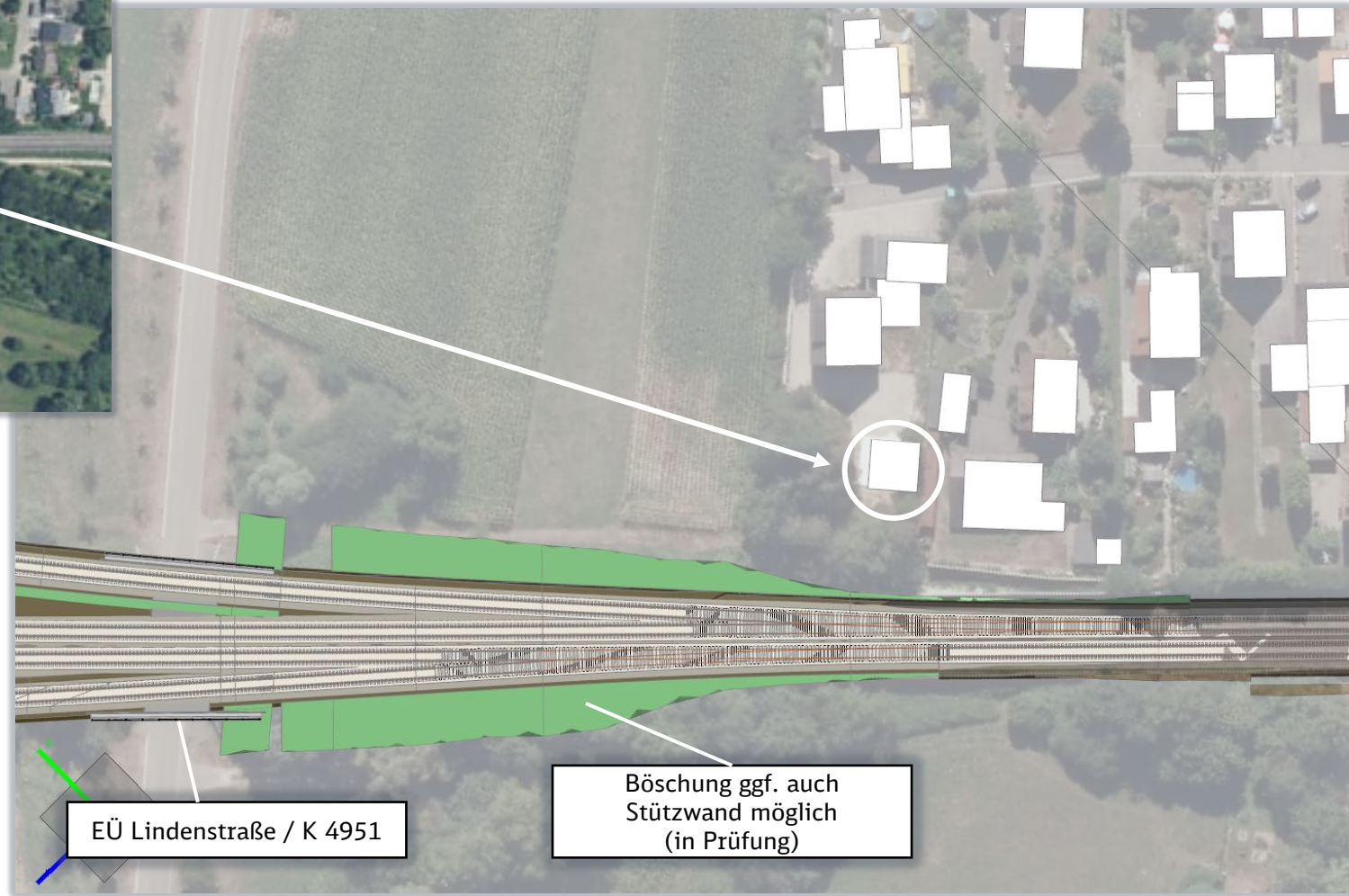
Streckenführung am Südenende von Schallstadt



Kurz vor Scherzingen werden die vier Gleise wieder zusammengeführt.



- Die EÜ Lindenstraße am Ortseingang überführt künftig vier statt zwei Gleise und muss daher erneuert werden.
- Die vier Gleise werden vor Beginn der Wohnhäuser in Scherzingen wieder auf zwei Gleise reduziert.

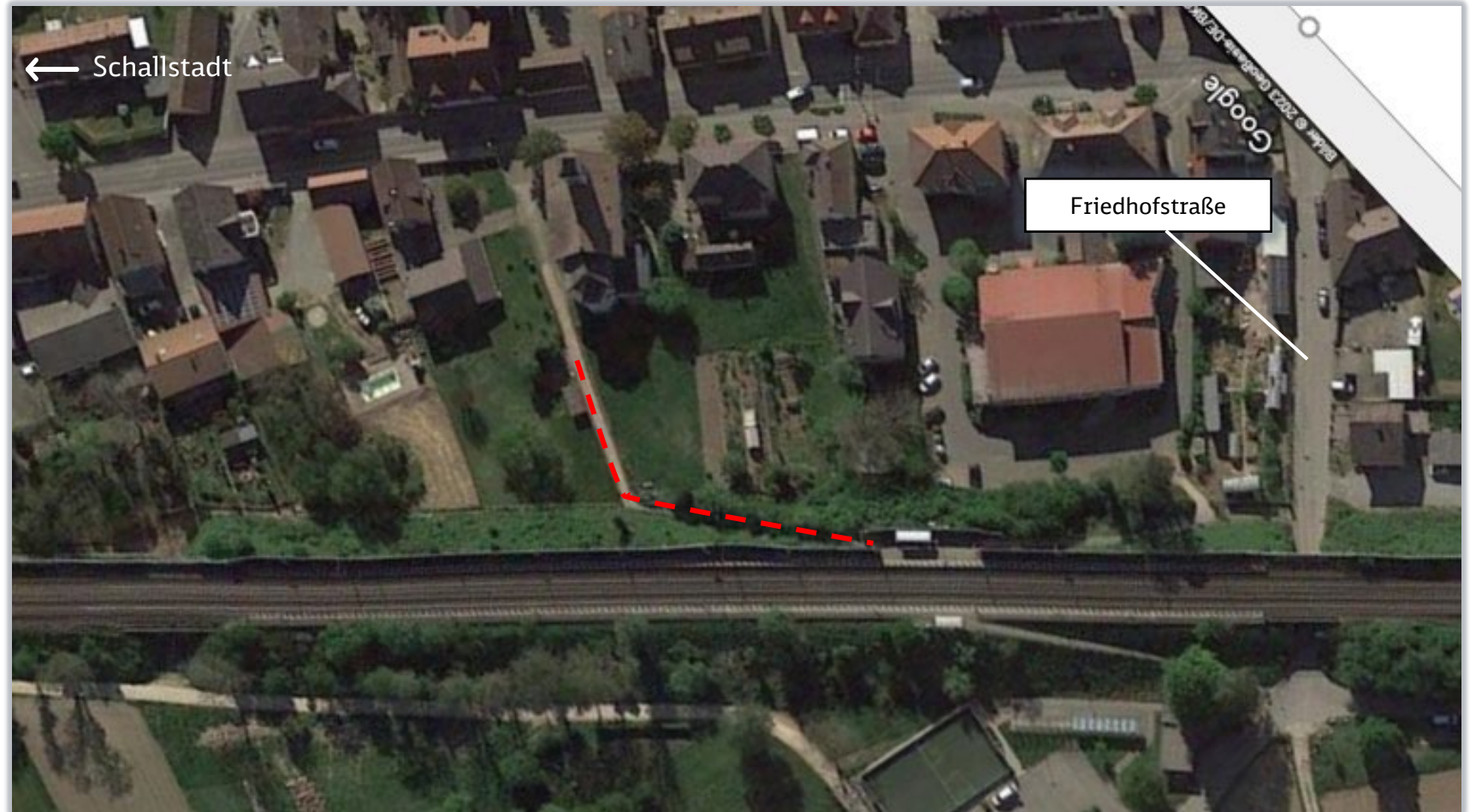


Heutiger Zustand

- Zuwegung Bahnsteig über Wege (nicht barrierefrei)
- Bahnsteigbreiten: 2,50m
- Bahnsteighöhe: 38cm
- Bahnsteiglänge: 190m

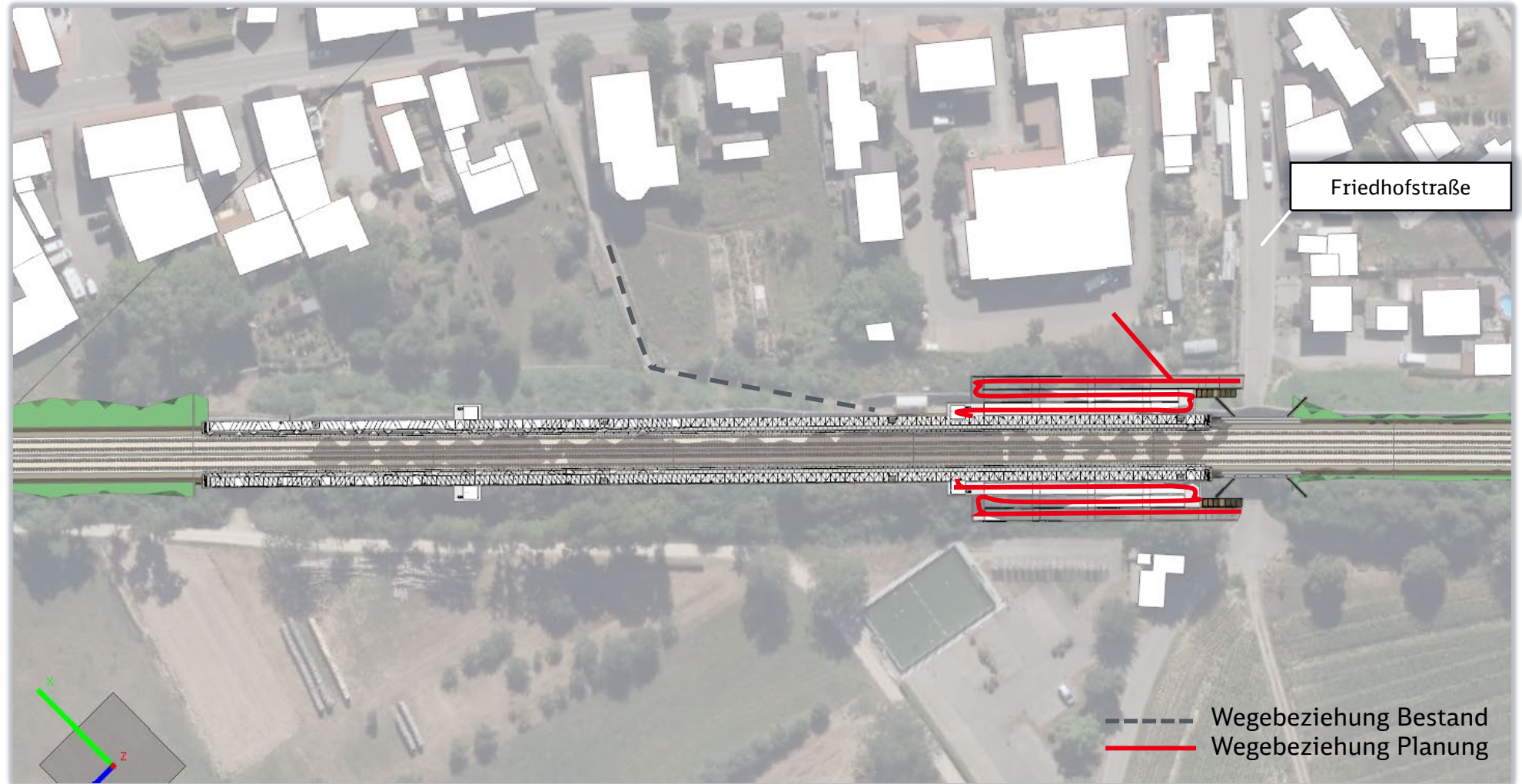
Geplanter Zustand

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



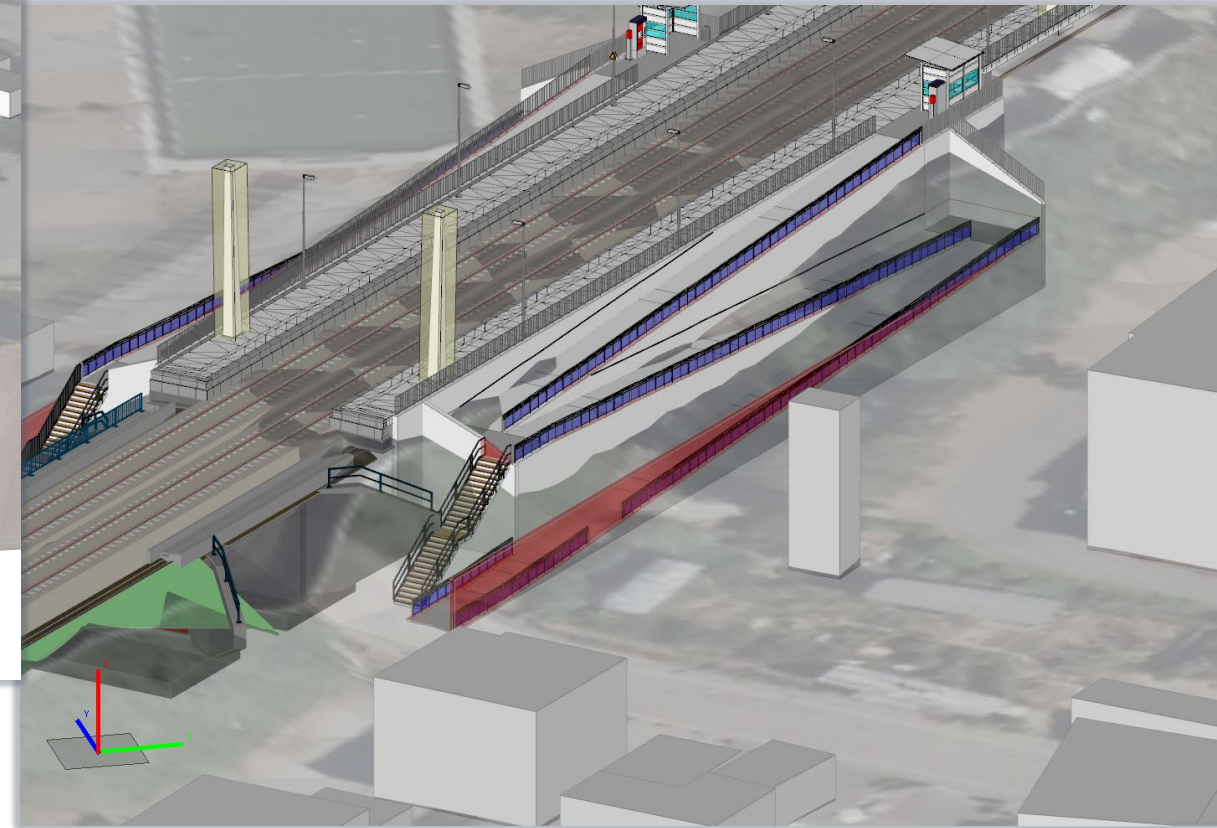
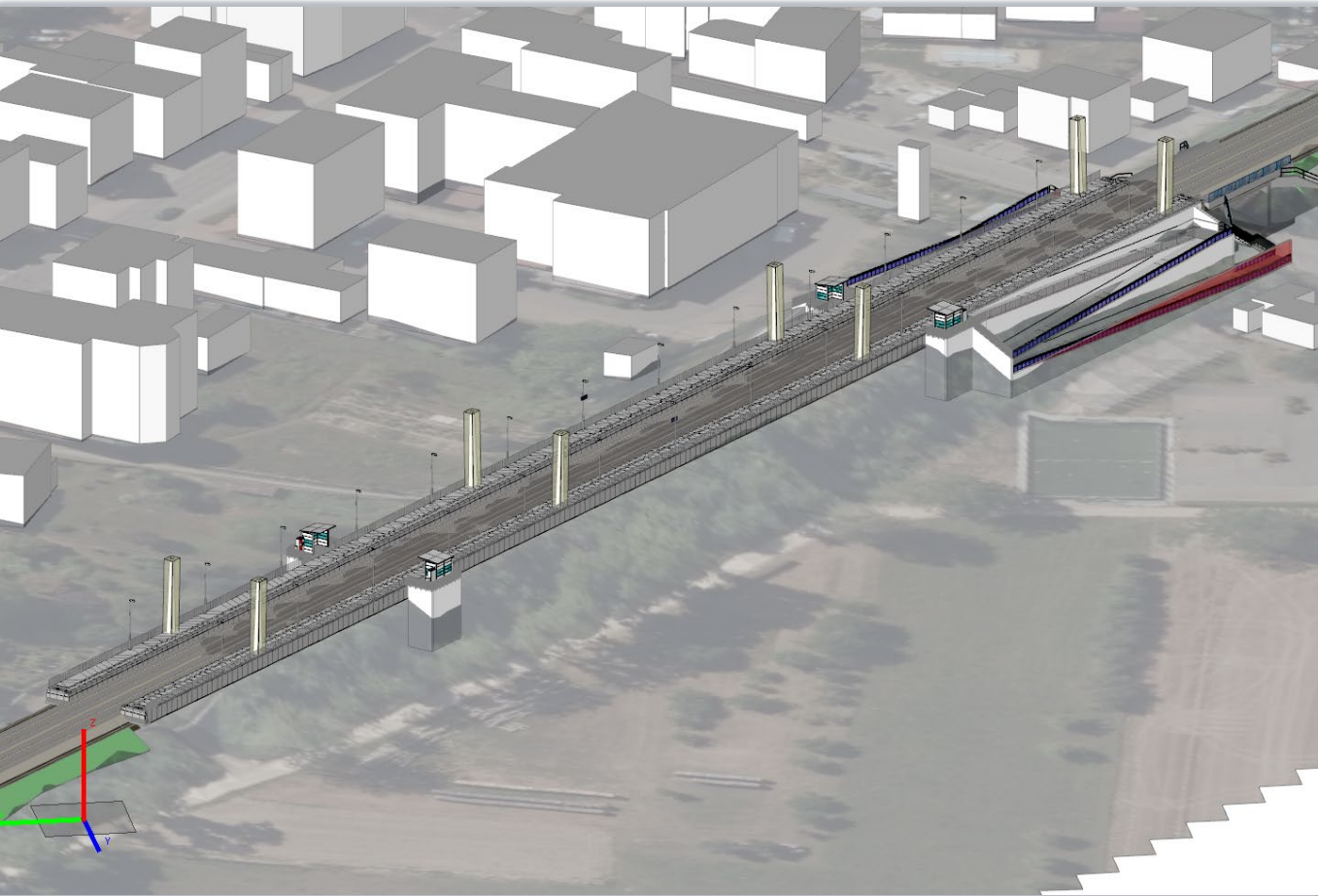
Haltepunkt Norsingen: Geplanter Zustand

Die Rampenlänge vergrößert sich durch die barrierefreie Ausgestaltung.



Haltepunkt Norsingen:

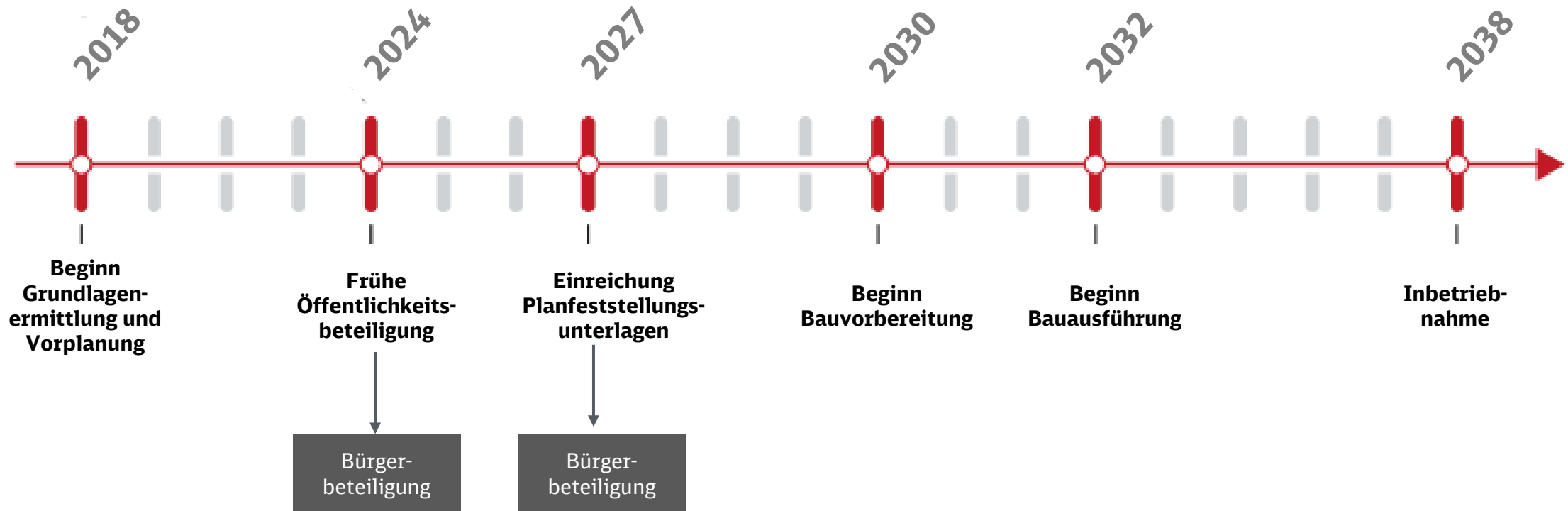
Längere Rampen ermöglichen barrierefreien Zugang



3. Bürgerbeteiligung und Kommunikation

Gepplante Bürgerbeteiligungen im Planungsprozess

Zeitplan Ausbaustrecke



– Regelmäßige Informationen für alle Interessierte:

- Website www.karlsruhe-basel.de , insbesondere <https://www.karlsruhe-basel.de/pfa-8-5-8-9-teningenbuggingen.html>
- Newsletter zum Projekt Karlsruhe-Basel (Anmeldung: <https://www.karlsruhe-basel.de/newsletter.html>)
- Social Media (Instagram, Facebook, YouTube)

– Zusätzliche Informationen für Anwohner:innen bei Bautätigkeiten:

- Anwohnerinfos (z.B. zum Bohrprogramm) direkt in den Briefkasten und Pressemitteilungen für die lokalen Zeitungen

– Zusätzliche Informationen für Gemeinden/Verwaltungen/Landkreise/Verbände:

- Neu etabliert: Regionalforum zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht – erste Sitzung am 17. November 2022
 - Unterlagen werden im Nachgang auf der Website öffentlich zugänglich gemacht
- Informationen in Gemeinderats- oder Verbandssitzungen
- Planungsgespräche zu Arbeitsständen mit den Bauämtern und Bürgermeistern der Gemeinden

– Große öffentliche Informationsveranstaltungen

- Zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie zur Offenlage nach Einreichung der Planfeststellungsunterlagen



**Haben Sie
Fragen?**



NETZE