



**InfraGO**

# **Bahnausbau in Ehrenkirchen (PfA 8.7)**

Gemeinderat Ehrenkirchen

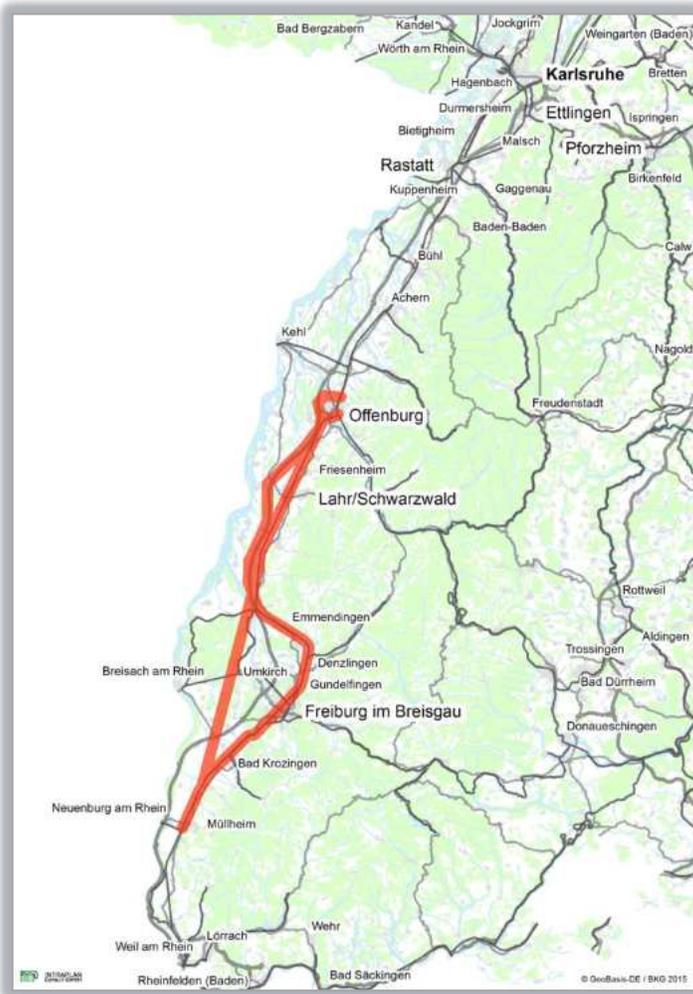
---

ABS/NBS Karlsruhe-Basel | 24. September 2024



# 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)

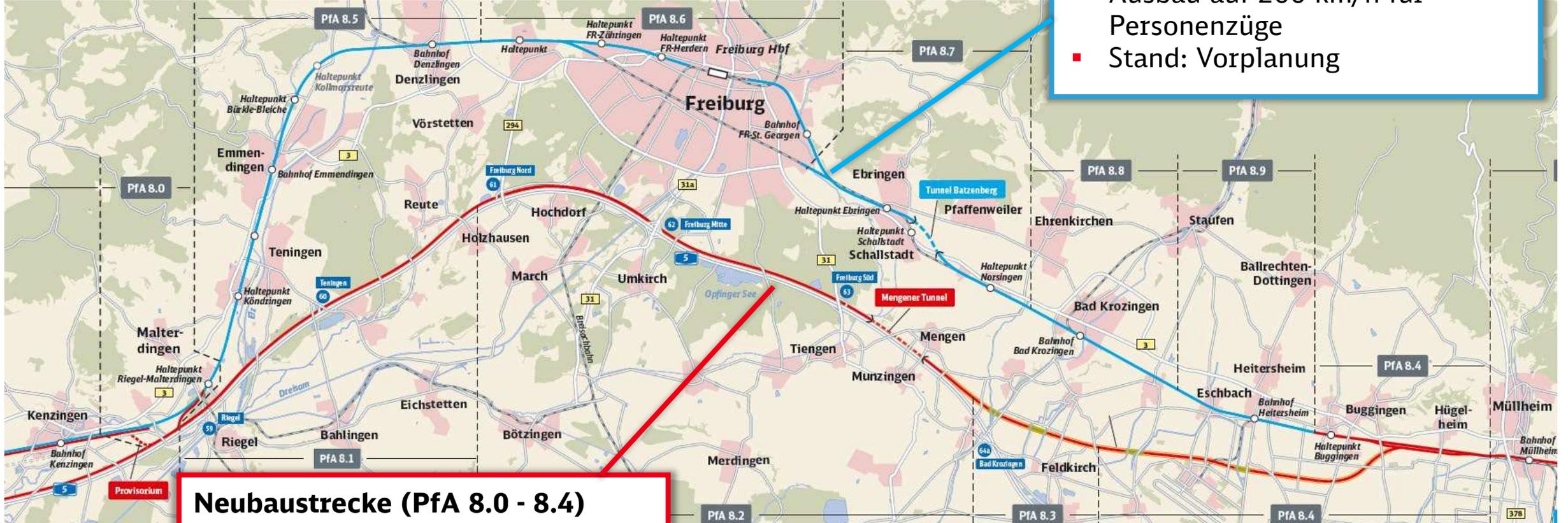
Teilmaßnahmen:

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

Dringlichkeitseinstufung:

Vordringlicher Bedarf (VB)





**Ausbaustrecke (PfA 8.5 - 8.9)**

- Ausbau auf 200 km/h für Personenzüge
- Stand: Vorplanung

**Neubaustrecke (PfA 8.0 - 8.4)**

- Neubau von zwei Gleisen für den Güterverkehr
- Stand: Genehmigungsverfahren

# Projektziele der Deutschen Bahn abgeleitet aus dem Bundesverkehrswegeplan



## 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

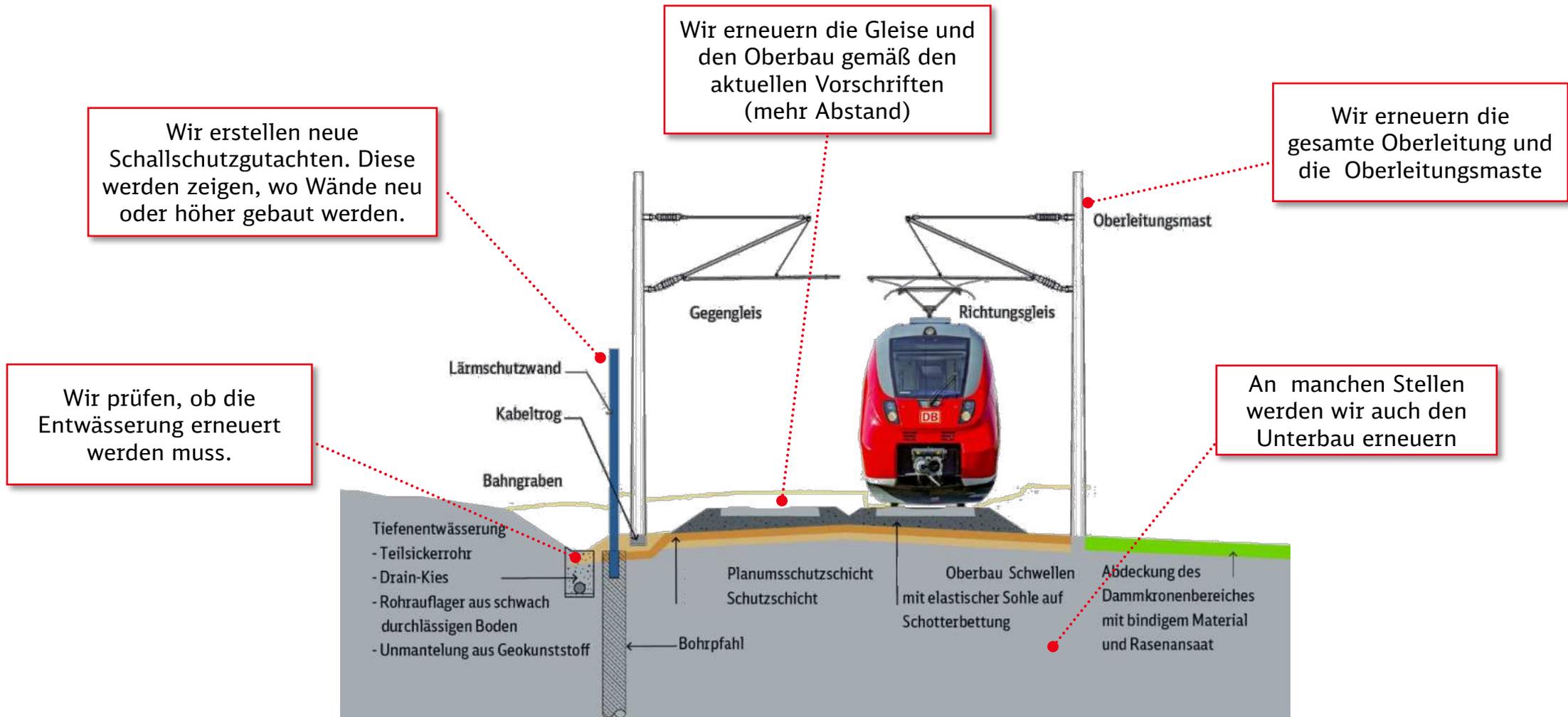
Die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit auf 250 Kilometer pro Stunde verkürzt die Reisezeiten deutlich. Die Fahrt von Karlsruhe nach Basel dauert dann nur noch 70 Minuten.

- Die **Neubaustrecke**
  - entlastet die Freiburger Bucht von ca. 50.000 Güterzügen jährlich und
  - ermöglicht den Ausbau des Nahverkehrs
- Die **Ausbaustrecke**
  - beschleunigt den Fernverkehr und verbessert die überregionalen Verbindungen von und nach Freiburg
  - schafft barrierefreie Haltepunkte
  - verbessert den Schallschutz entlang der Strecke
  - verbessert die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Strecke durch die komplette Erneuerung der Infrastruktur

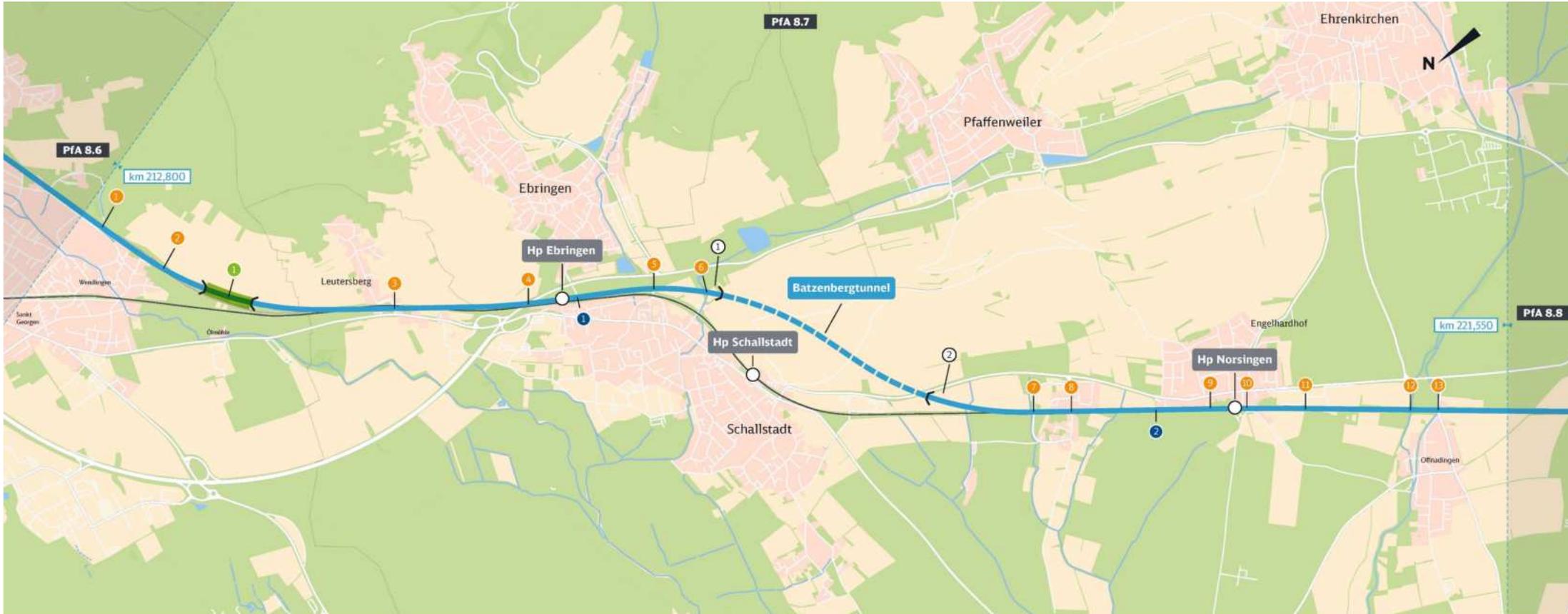
## Der wirtschaftliche Nutzen der Rheintalbahn:

In einer wissenschaftlichen Studie haben wir erstmals den wirtschaftlichen Nutzen des Streckenausbaus auf die Region untersucht. Die Stadt Freiburg diente als eines von drei Fallbeispielen.  
Die Ergebnisse können Sie gerne hier nachlesen: <https://www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html>

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



# 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

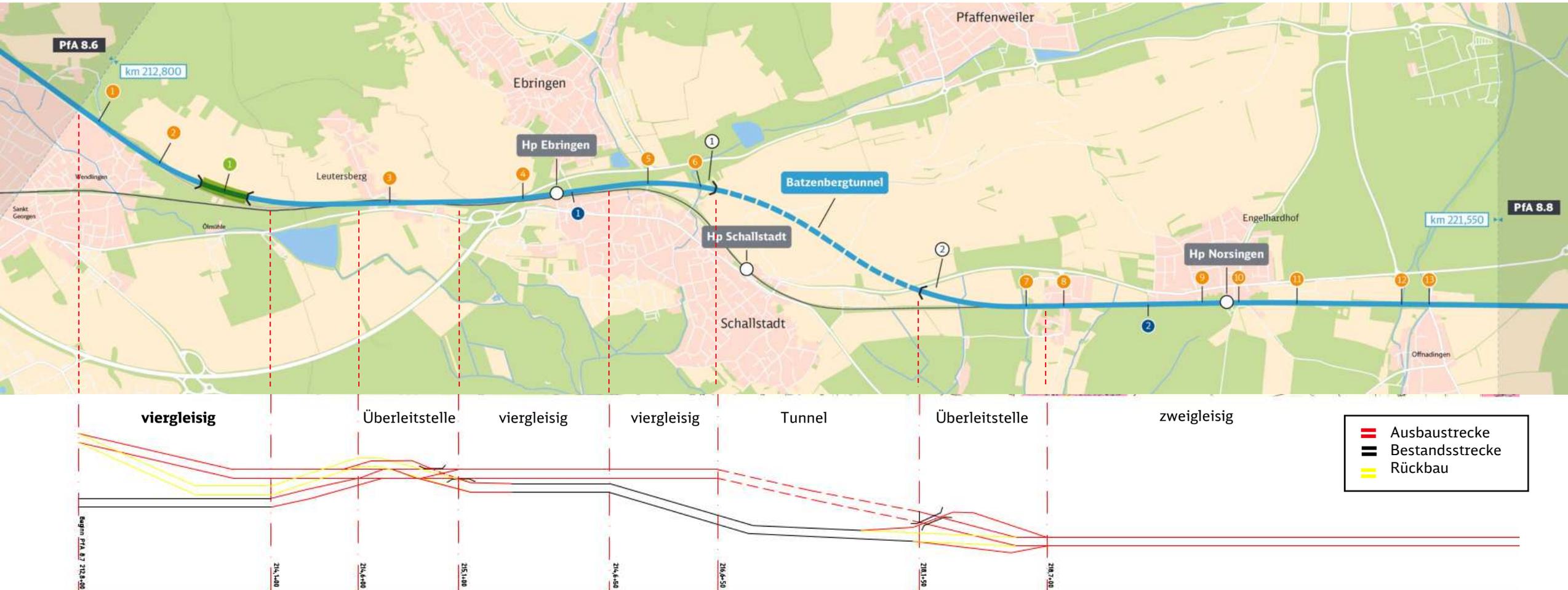
## Abkürzungsverzeichnis

PFA = Planfeststellungsabschnitt  
Hp = Haltepunkt

■ Ausbaustrecke

# Überblick

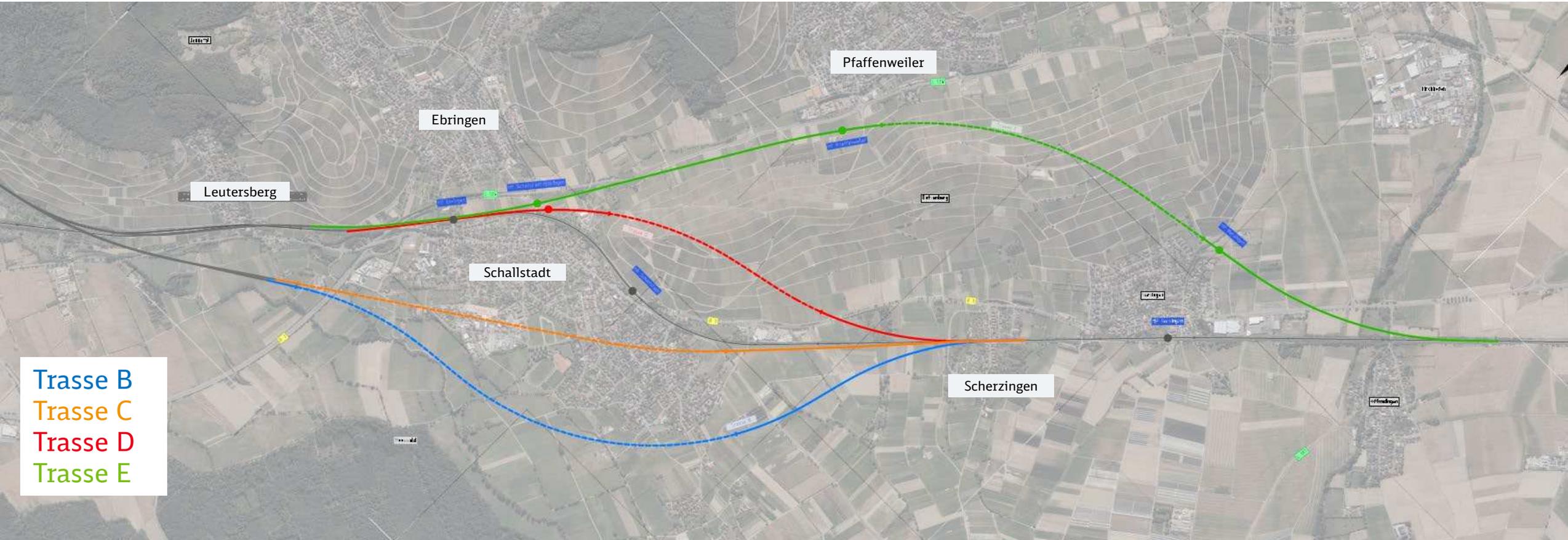
## Gleise und Überleitstellen



# Erste Planungsergebnisse Tunnel und Streckenausbau

---

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

# 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

# Der Batzenbergtunnel (Variante D) im Überblick

(stark vereinfachte Darstellung)

— Bestand  
— Planung



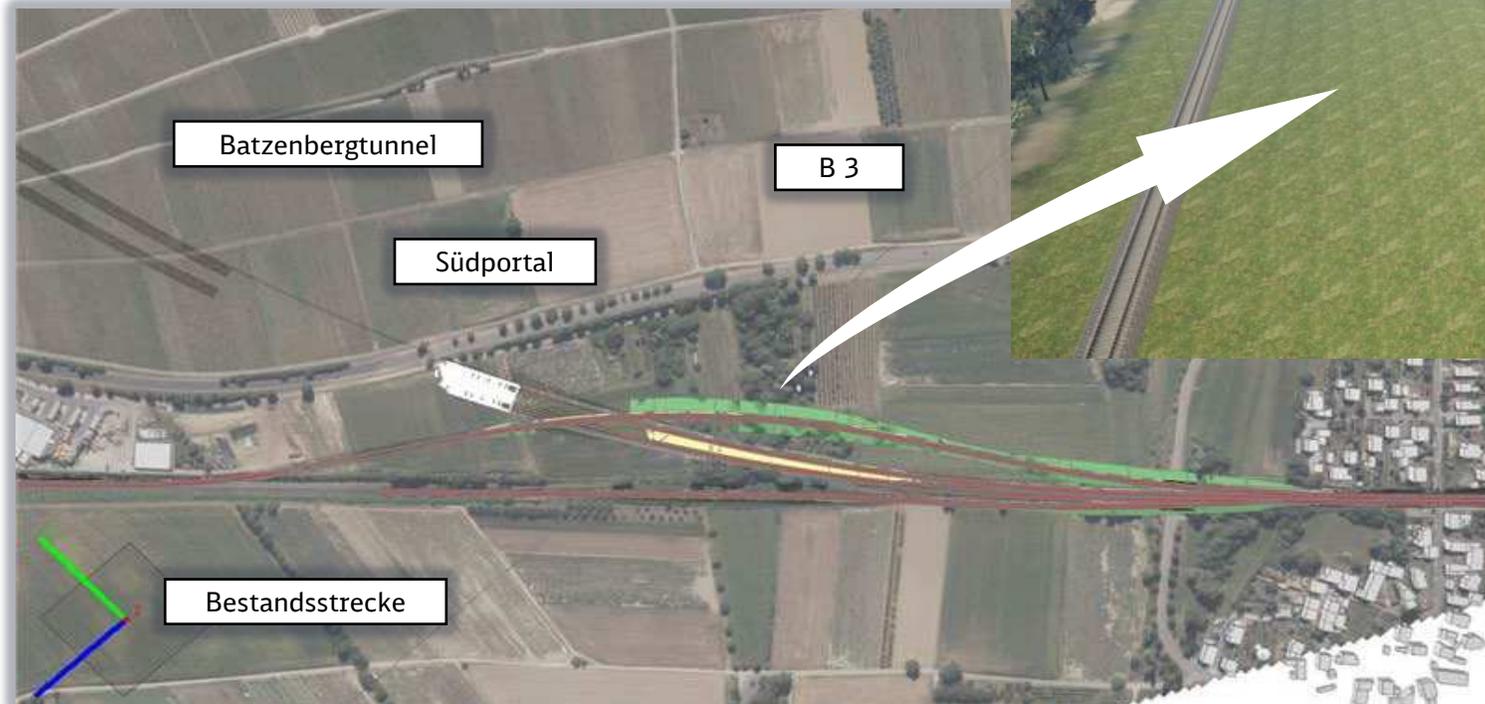
- Der neue Tunnel wird 1,38 Kilometer lang und besteht aus zwei eingleisigen Tunnelröhren
- Drei Querschläge verbinden die beiden Röhren und dienen im Notfall als Flucht- und Rettungsweg
- Der Tunnel wird größtenteils in bergmännischer Weise errichtet. Nur die Anfangsabschnitte im Norden und im Süden werden in offener Bauweise hergestellt.

# Visualisierung Nordportal Tunnel Batzenberg



# Das Südportal des Tunnels liegt kurz nach der B 3.

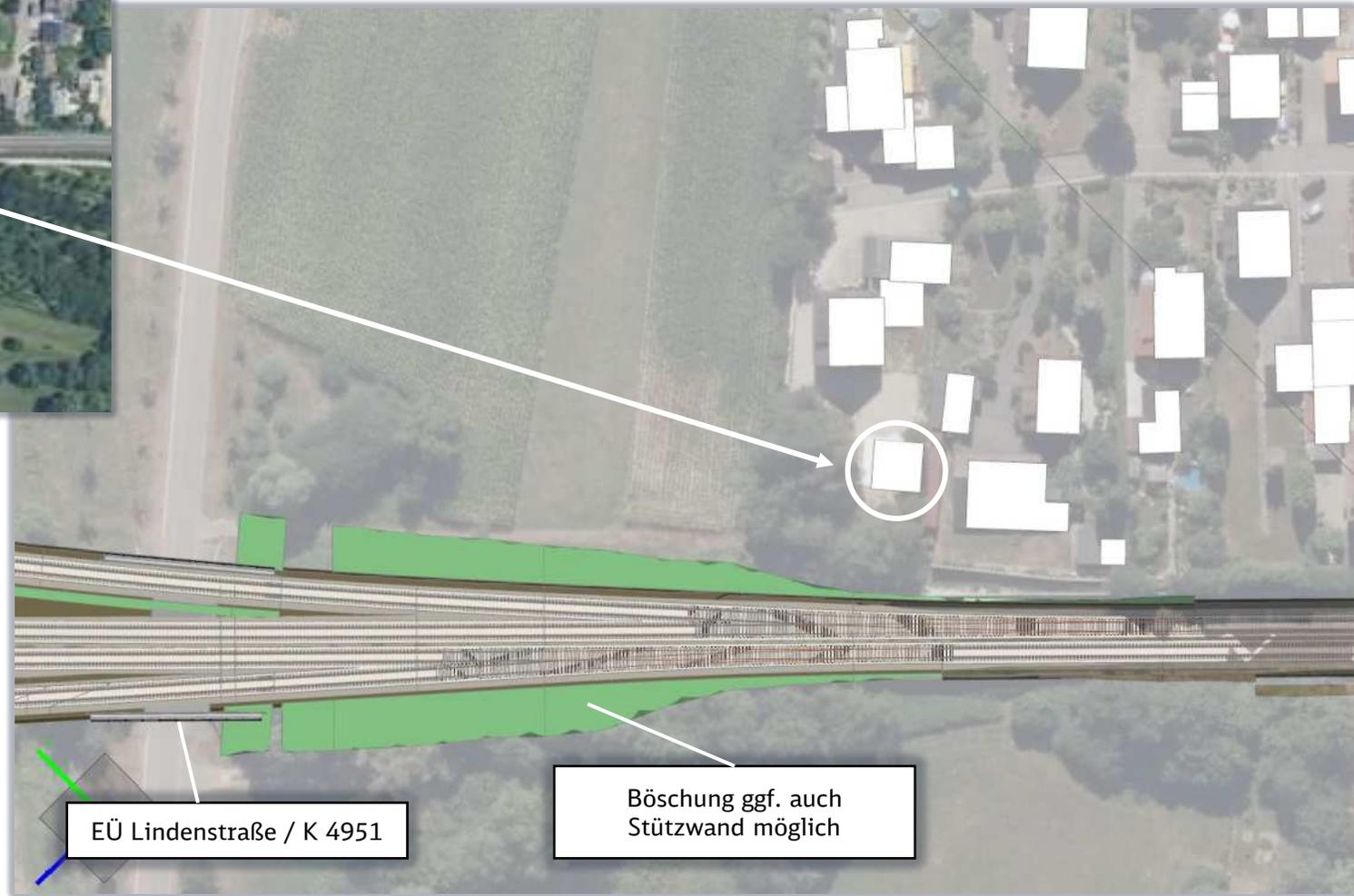
- Kurz nach der B 3 endet der Tunnel.
- Die zwei Gleise der Tunnelstrecke werden in Tieflage vom Nord-Süd-Gleis der Rheintalbahn gekreuzt.
- Das Gleis der Rheintalbahn verläuft dabei über ein Brückenbauwerk (Kreuzungsbauwerk Süd)



# 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.



# Visualisierung Scherzungen in Blickrichtung Schallstadt



# Visualisierung Scherzungen in Blickrichtung Norsingen

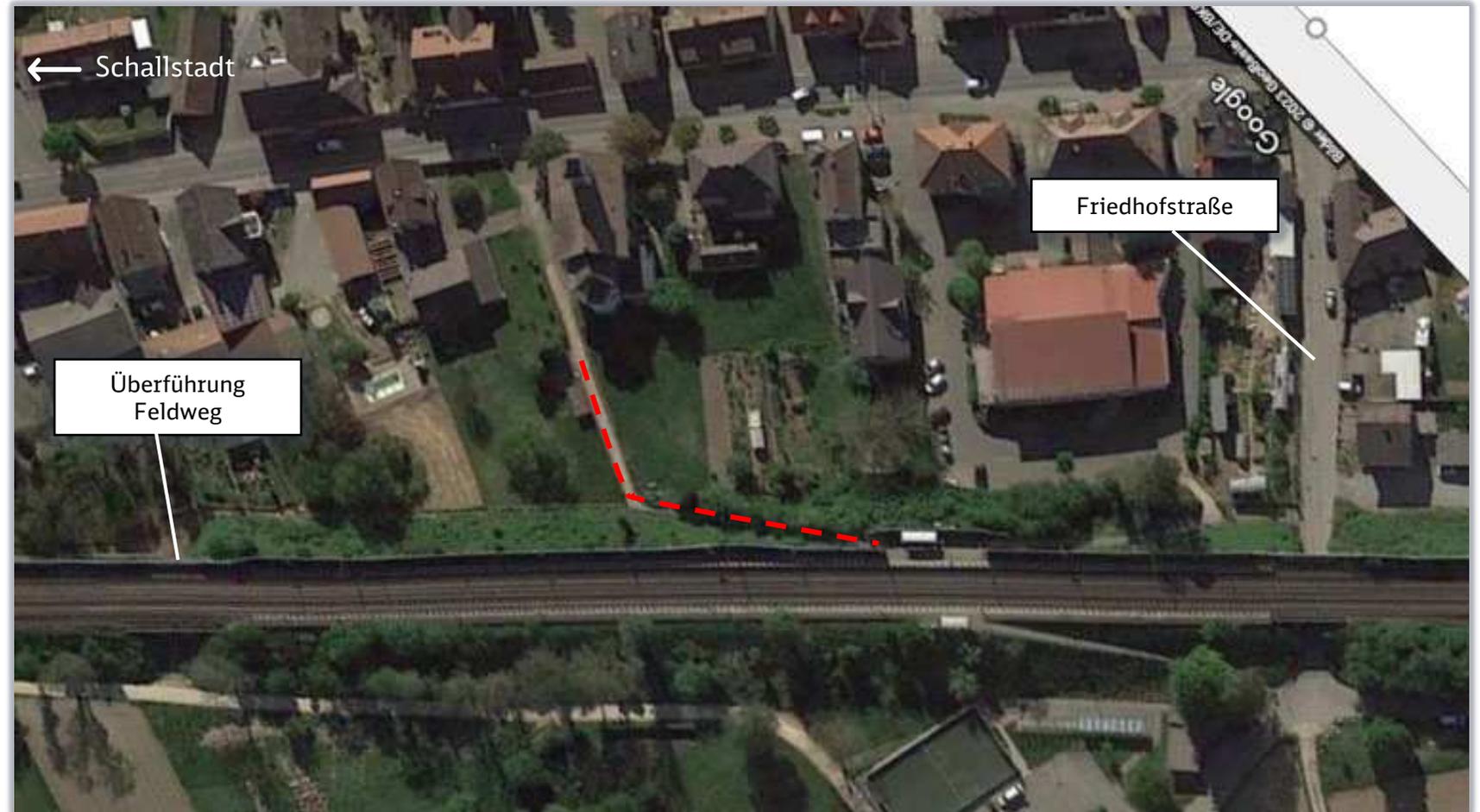


## Heutiger Zustand

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

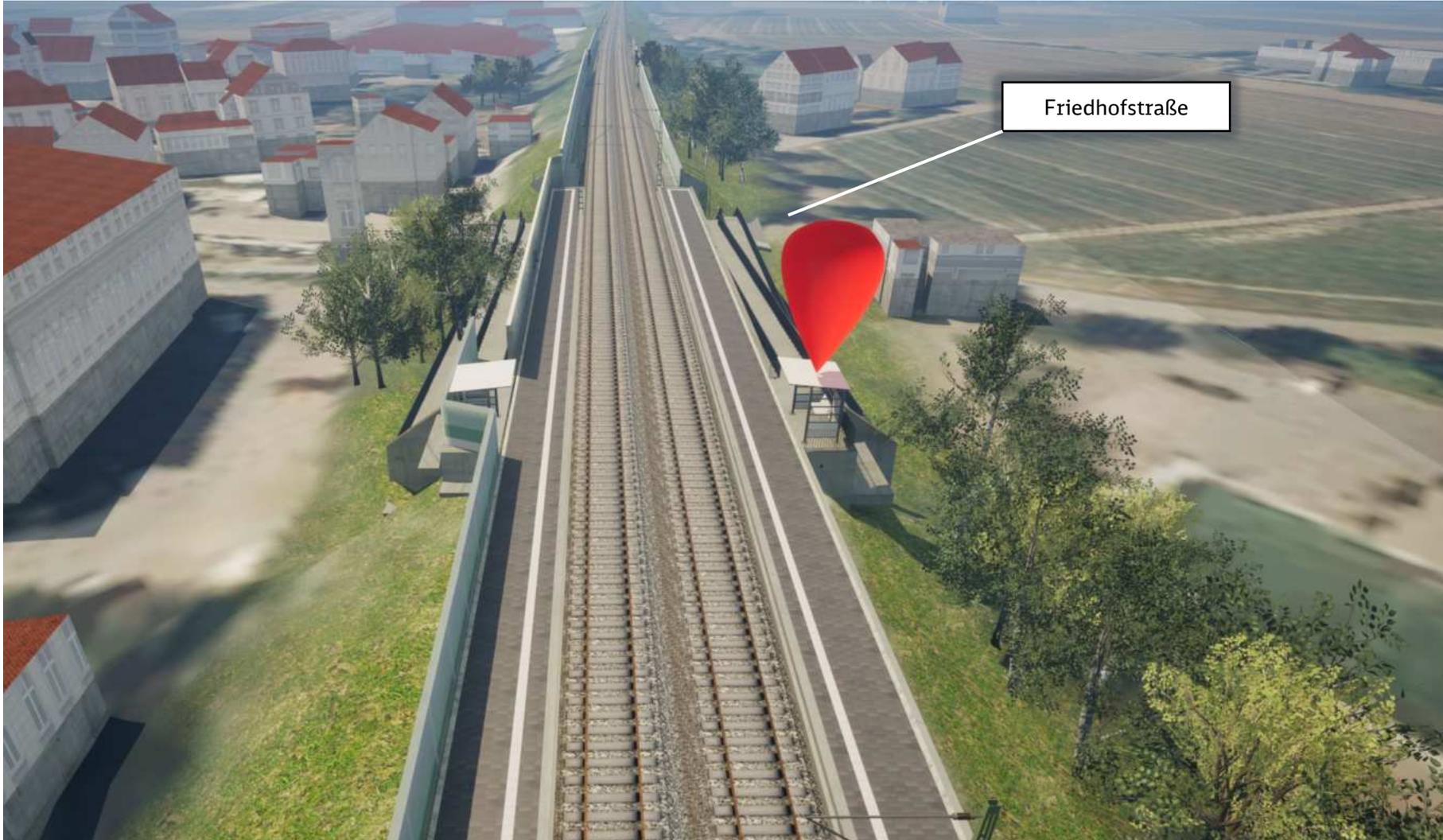
## Geplanter Zustand

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



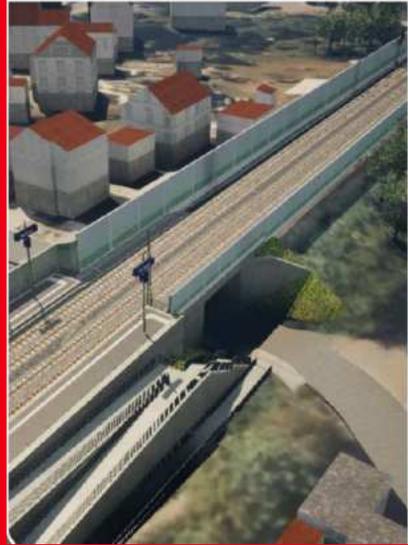
# Haltepunkt Norsingen: Geplanter Zustand

Die Rampenlänge vergrößert sich durch die barrierefreie Ausgestaltung.



# Haltepunkt Norsingen:

Längere Rampen ermöglichen barrierefreien Zugang



**EÜ Friedhofstraße bei km 219,9**

Die Eisenbahnbrücke über die Friedhofstraße wird erneuert. Die Fahrbahn der Friedhofstraße wird in diesem Zuge auf 4,50 m verbreitert. Hinzu kommt ein Gehweg mit 2,50 m Breite. Die neue Brücke wird nicht mehr mit einem Rundbogen ausgebildet. Das erleichtert deutlich die Durchfahrt von landwirtschaftlichen Fahrzeugen (neue Höhe: über 4,50 m).

km 219,9

# Visualisierung Offnadingen



# 3. Schallschutz

---

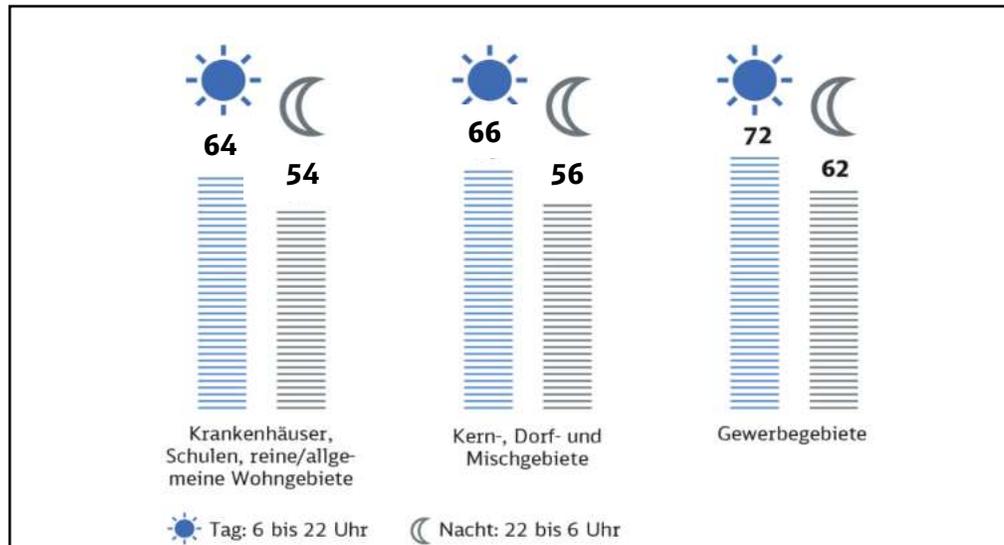
# Schallschutz an der Ausbaustrecke:

Lärmvorsorge sorgt für mehr Schallschutz als heute

## HEUTIGE SITUATION

### Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

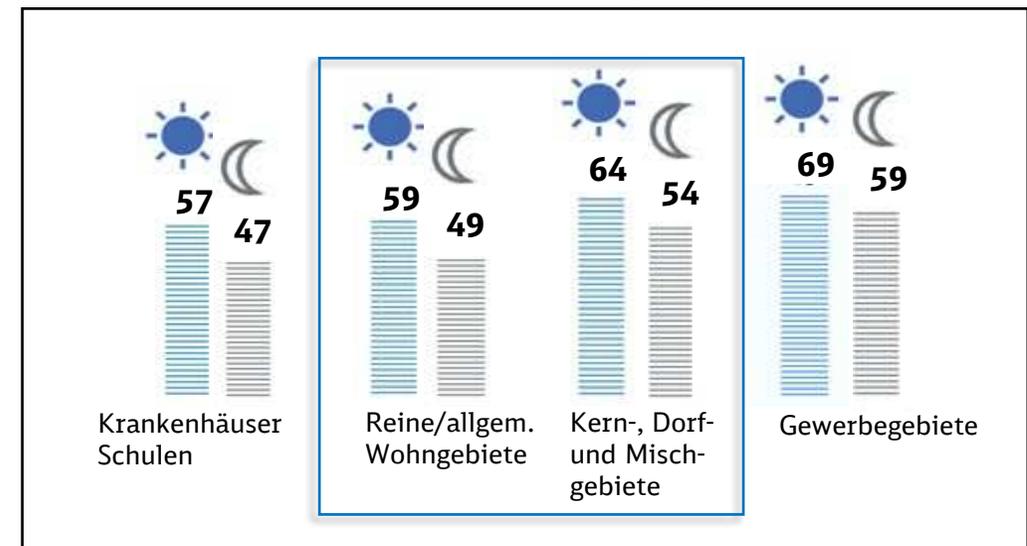
- Freiwilliges Programm des Bundes seit 1999
- Verbessert die Lärmsituation an Bestandsstrecken
- In der Freiburger Bucht wurde die Lärmsanierung bereits durchgeführt.



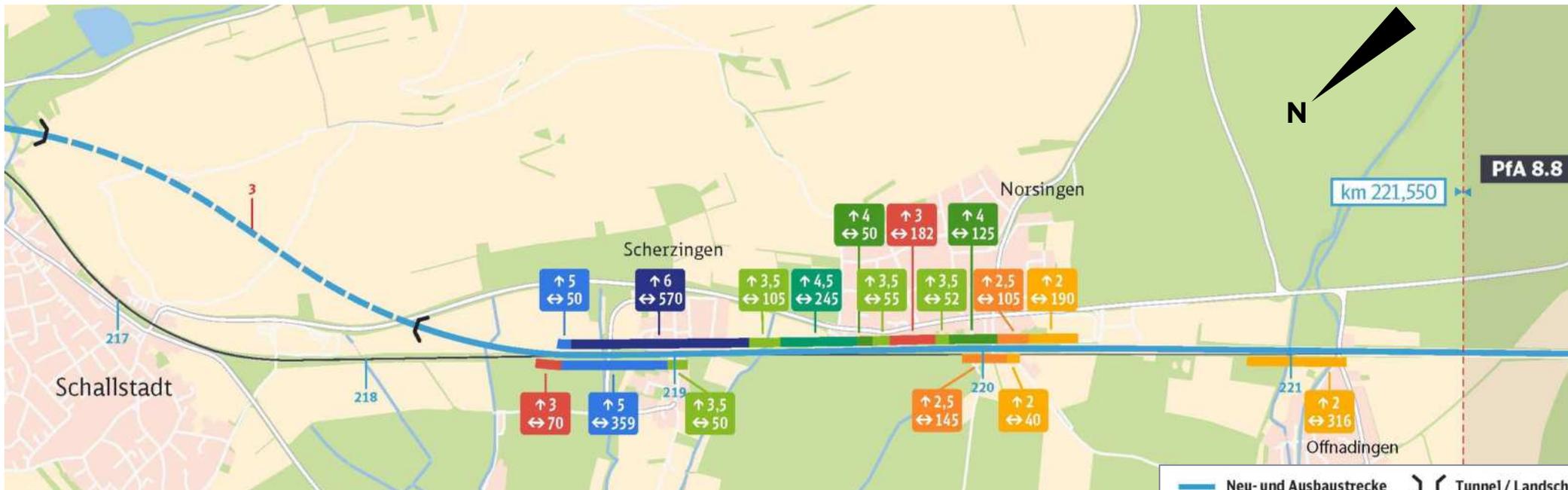
## PLANFALL AUSBAU RHEINTALBAHN

### Lärmvorsorge gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz

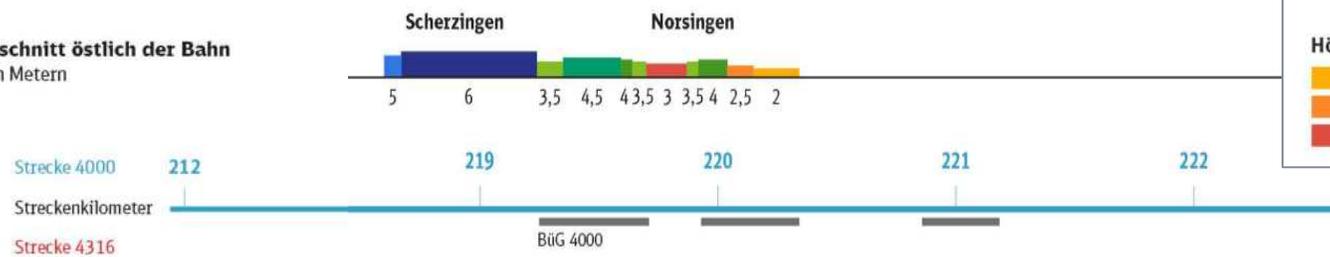
- Gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz
- Gilt für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen
- Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz sind Teil der Genehmigungsunterlagen



# Schallschutz im Bereich Ehrenkirchen



**Längsschnitt östlich der Bahn**  
Höhe in Metern



— Neu- und Ausbaustrecke    Tunnel/ Landschaftsbrücke  
 ↑ Höhe ↔ Breite

**Höhe Schallschutzwände**

<span style="color: orange;">■</span> 2,0 m	<span style="color: green;">■</span> 3,5 m	<span style="color: blue;">■</span> 5,0 m
<span style="color: red;">■</span> 2,5 m	<span style="color: green;">■</span> 4,0 m	<span style="color: blue;">■</span> 5,5 m
<span style="color: red;">■</span> 3,0 m	<span style="color: green;">■</span> 4,5 m	<span style="color: blue;">■</span> 6,0 m

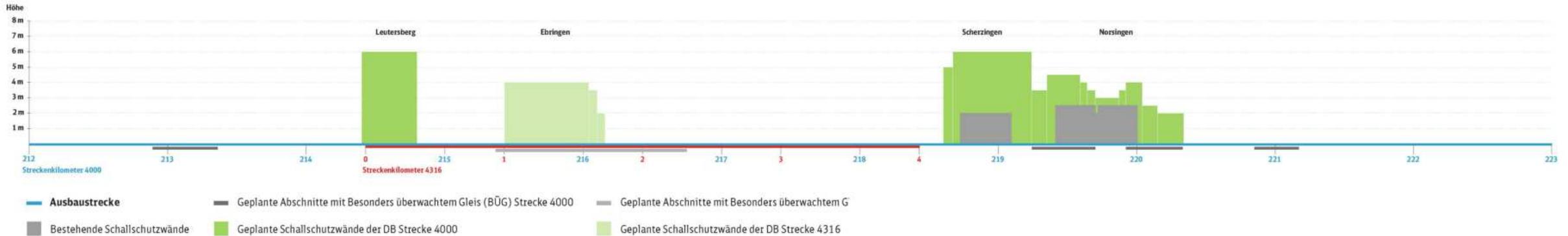
**Größenvergleich**

**Längsschnitt westlich der Bahn**  
Höhe in Metern



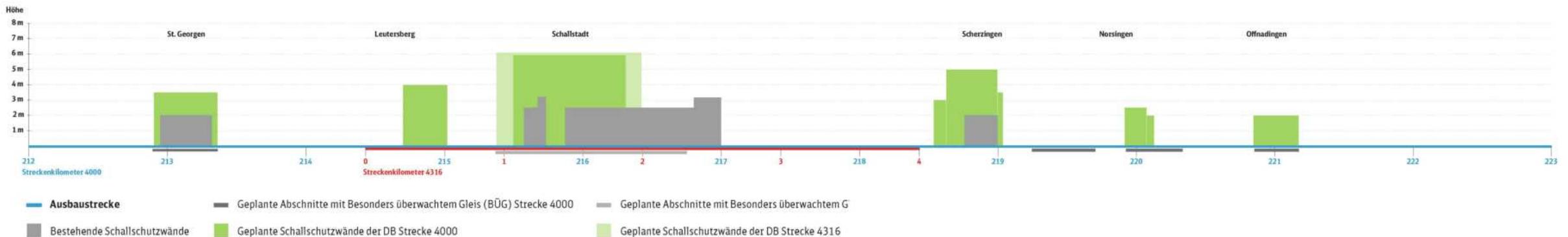
## Schallschutzmaßnahmen östlich der Bahn

**PfA 8.7** Vergleich Schallschutz heute und in Zukunft



## Schallschutzmaßnahmen westlich der Bahn

**PfA 8.7** Vergleich Schallschutz heute und in Zukunft

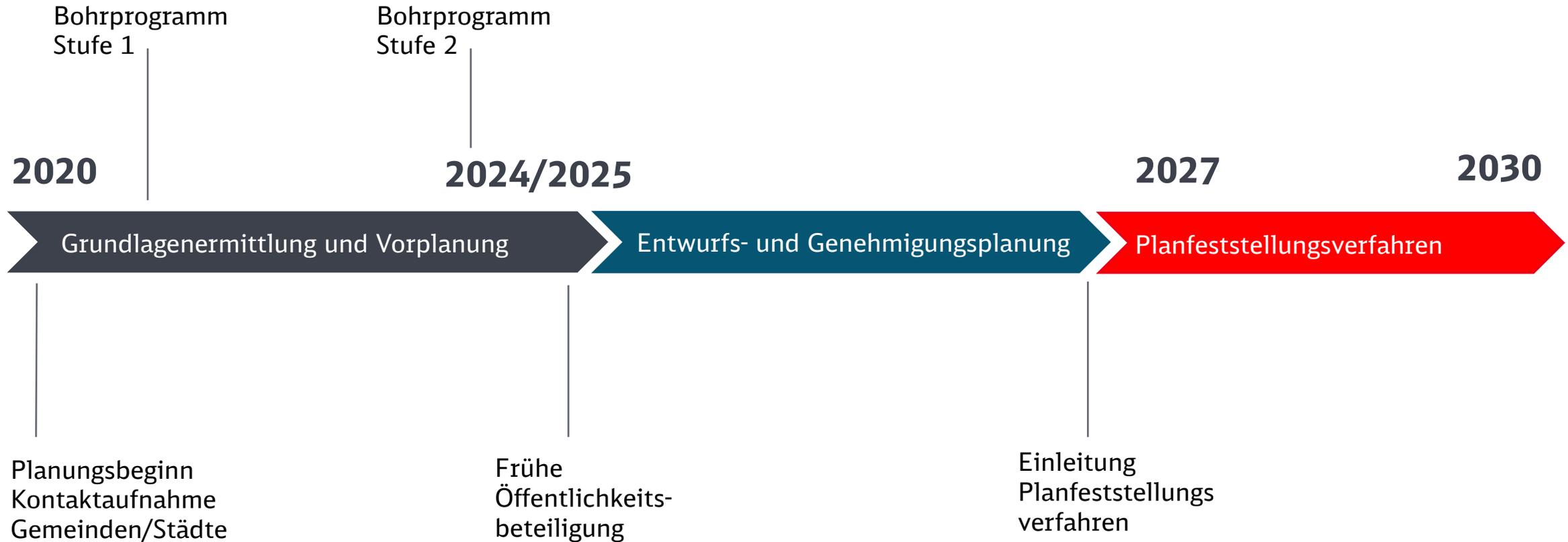


# 3. Nächste Schritte

---

# Projektfortschritt und Ausblick

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im PfA 8.7 vsl. im November 2024



## – Regelmäßige Informationen für alle Interessierte:

- Website [www.karlsruhe-basel.de](http://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?

Das Bahnprojekt im Internet:

[www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de)



[kontakt@karlsruhe-basel.de](mailto:kontakt@karlsruhe-basel.de)



**InfraGO**

# Back up

---

# Überblick Kreuzungen in Ehrenkirchen

Kreuzung	Maßnahme	Neuerungen bzw. Änderungsverlangen
<b>Scherzingen</b>		
EÜ Lindenstraße	Ersatzneubau	Bauwerk wird breiter, da künftig vier statt zwei Gleise überführt werden
Personenunterführung Lindenstraße	Anpassung des Bauwerks	Ergänzung von Torsionsbalken zur Verbreiterung des Bauwerks ( $\geq 11,60$ m)
<b>Norsingen</b>		
SÜ Wirtschaftsweg Norsingen	Ersatzneubau	Vergrößerung lichte Weite und lichte Höhe ( $\geq 11,60$ m / $> 5,75$ m)
EÜ Wirtschaftsweg Norsingen	Ersatzneubau	Ersatzneubau aufgrund nicht ausreichender Tragfähigkeit
EÜ Friedhofstraße	Ersatzneubau	Ersatzneubau aufgrund nicht ausreichender Tragfähigkeit und Aufweitungsverlangen
EÜ Wirtschaftsweg im Hägle	Ersatzneubau	Vergrößerung Bauwerksbreite
<b>Offnadingen</b>		
EÜ Mühlbach	Ersatzneubau	Ersatzneubau aufgrund nicht ausreichender Tragfähigkeit
EÜ Bienger Straße	Anpassungen am Bauwerk	Ergänzung von Torsionsbalken zur Verbreiterung des Bauwerks