

Ausbau der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht

Frühe Planungsphase zwischen Teningen und Buggingen



Nur noch 70 Minuten soll die Fahrt von Karlsruhe nach Basel in Zukunft dauern. Um dieses Ziel zu erreichen, wird auch die rund 45 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Teningen, Freiburg und Buggingen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde für den Fernverkehr ertüchtigt.

Über den Abschnitt Teningen–Freiburg–Buggingen wird auch in Zukunft der gesamte Personenverkehr zwischen Karlsruhe und Basel verkehren. Der Großteil des Güterverkehrs fährt dagegen separat über eine weiter westlich geplante Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn (BAB) 5. Nur der Warentransport mit Start oder Zielpunkt zwischen Riegel und Buggingen soll weiterhin über die Bestandsstrecke erfolgen. Dadurch wird es für die Anwohner entlang der Strecke deutlich leiser.

Teil der Verbindung von Karlsruhe nach Basel

Die Ausbaustrecke zwischen Teningen und Buggingen ist Bestandteil des Schienenausbauprojektes Karlsruhe–Basel, das im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert ist. Wenn das Projekt fertig ist, wird die Fahrt von Karlsruhe nach Basel nur noch etwa 70 statt 100 Minuten dauern. Gleichzeitig schafft das Projekt die Voraussetzung für die Ausweitung des Nah- und Fernverkehrsangebots im

Rheintal. Dazu wird die gesamte Strecke zwischen Karlsruhe und Basel viergleisig ausgebaut. Dank dieser Maßnahme kann künftig mehr Verkehr von der Straße auf die umweltschonendere Schiene verlagert werden. Der Ausbau ist dringend notwendig: Die Rheintalbahn liegt auf der europäischen Schienenverkehrsachse zwischen Rotterdam im Norden und Genua im Süden. Bereits heute nutzen über 300 Züge täglich diese zentrale Verbindung und die Nachfrage nach nachhaltigen Reise- und Transportwegen steigt weiter an.

Daten & Fakten

PfA 8.5 Teningen–Denzlingen

- ca. 15 Streckenkilometer
- 5 Bahnhöfe/Haltepunkte
- 4 beteiligte Kommunen
- ca. 35 Brücken
- ca. 29 Durchlässe

PfA 8.6 Gundelfingen–Freiburg

- ca. 11 Streckenkilometer
- 3 Bahnhöfe/Haltepunkte
- 2 beteiligte Kommunen
- ca. 30 Brücken
- ca. 37 Durchlässe

PfA 8.7 Freiburg–Ehrenkirchen

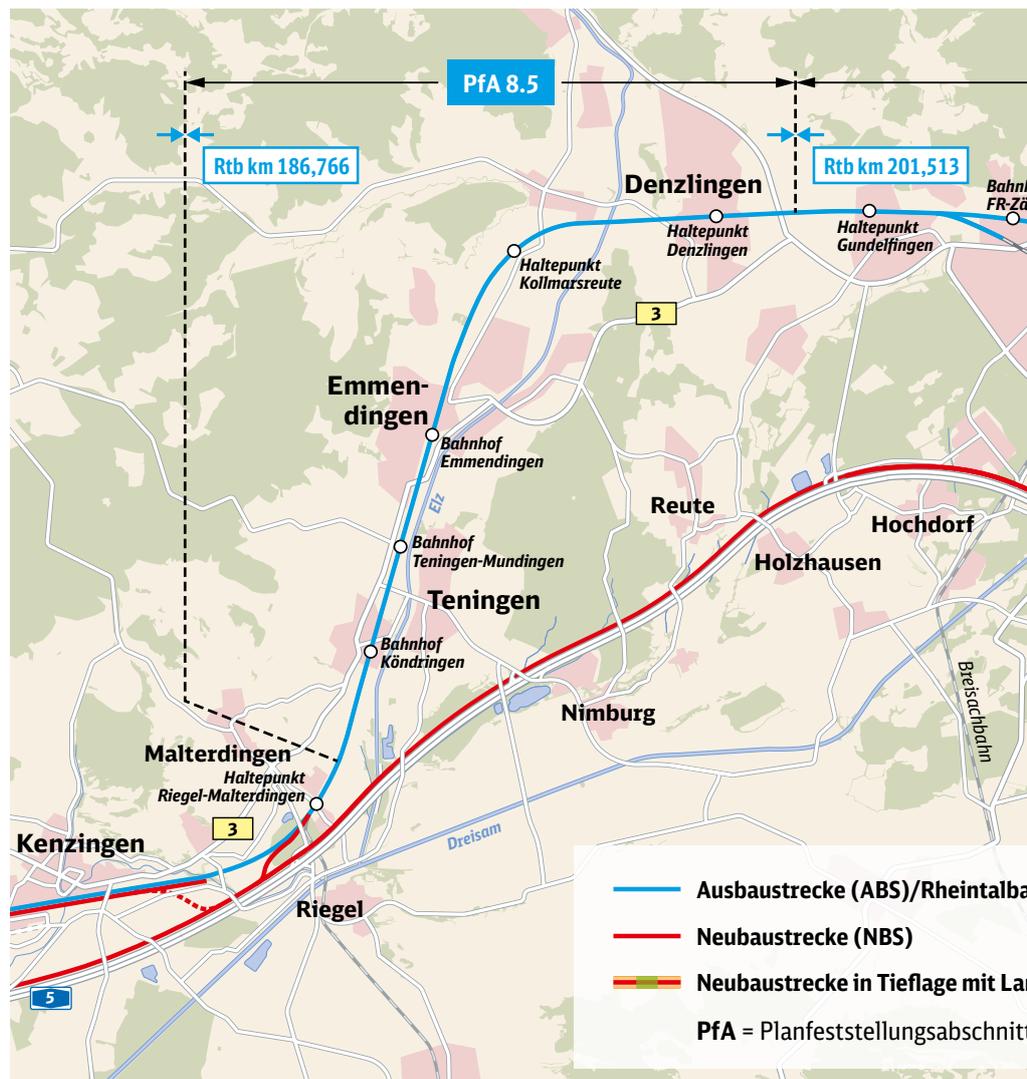
- ca. 9 Streckenkilometer
- 4 Bahnhöfe/Haltepunkte
- 4 beteiligte Kommunen
- ca. 21 Brücken
- ca. 25 Durchlässe
- 1 Tunnel

PfA 8.8 Ehrenkirchen–Bad Krozingen

- 5 Streckenkilometer
- 1 Bahnhof/Haltepunkt
- 1 beteiligte Kommune
- ca. 16 Brücken
- ca. 2 Durchlässe

PfA 8.9 Eschbach–Buggingen

- ca. 5,5 Streckenkilometer
- 1 Bahnhof/Haltepunkt
- 3 beteiligte Kommunen
- ca. 8 Brücken
- ca. 12 Durchlässe



Ausbau nach Fertigstellung der Güterumfahrung

Während die weiter westlich geplante „Güterumfahrung Freiburg“ entlang der BAB 5 zu großen Teilen bereits den Genehmigungsprozess durchläuft, befindet sich der Ausbau der Bestandsstrecke Teningen–Buggingen noch in einer frühen Planungsphase.

Die Durchführung der beiden Maßnahmen ist eng aufeinander abgestimmt: Damit weiterhin ungehindert Züge durch das Rheintal fahren können, wird erst die neue Strecke für den Güterverkehr gebaut. Sobald diese fertiggestellt ist, können die Bauarbeiten für die Erhöhung der Bestandsstrecke beginnen. Gemeinsam schaffen Neu- und Ausbaustrecke im Raum Freiburg die Voraussetzung für einen attraktiven, schnellen und zuverlässigen Bahnbetrieb.

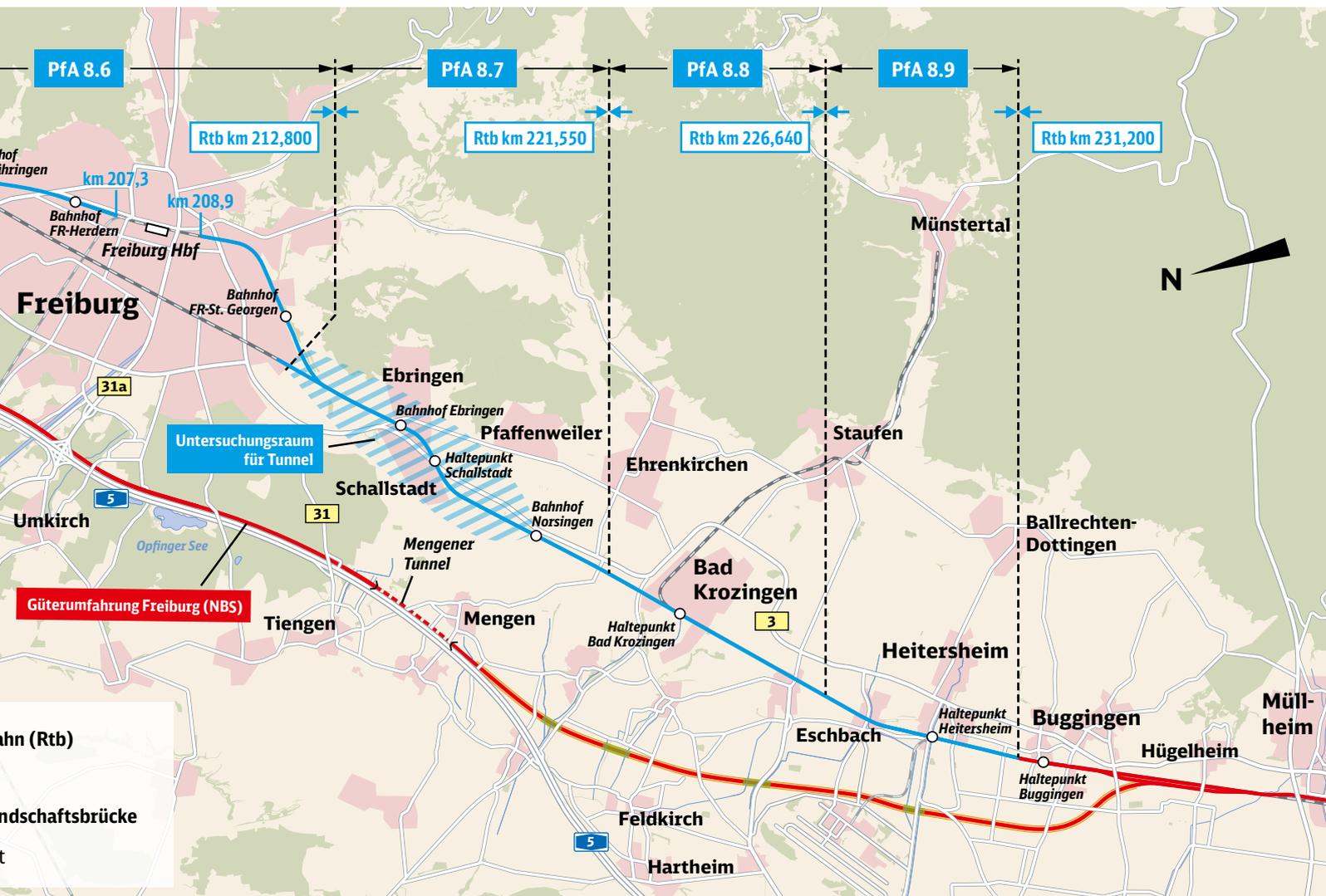
Anpassungen für eine höhere Fahrgeschwindigkeit

Da der zweigleisige Streckenabschnitt zwischen Teningen und Buggingen mit rund 45 Kilometern sehr lang ist, wurde er für die Planung und Genehmigung in fünf einzelne Planfeststellungsabschnitte (PfA), 8.5 bis 8.9, untergliedert. Er enthält insgesamt 14 Haltepunkte beziehungsweise Bahnhöfe und 112 Kreuzungsbauwerke. Diese werden im Zuge der Planungen auf die Anforderungen an eine höhere Fahrgeschwindigkeit von 200 Kilometer pro Stunde überprüft. Das gleiche gilt für Stützwände, Schallschutzwände und Durchlässe entlang der Strecke. Für eine höhere Geschwindigkeit gelten in der Regel größere Abstandsregelungen, andere Kurvenradien oder Vorgaben für die Bahnsteighöhen, die gegebenenfalls einen Umbau erforderlich machen. So muss zum Beispiel südlich von

Freiburg ein sehr kurviger Abschnitt künftig durch ein neues Tunnelbauwerk geführt werden. Hierzu wurde ein rund 7 Quadratkilometer großer Untersuchungsraum für eine mögliche Tunnelführung ermittelt.

Projektstand und nächste Schritte

Zur Grundlagenermittlung führt die Bahn umfangreiche Vermessungs- und Erkundungsarbeiten durch. Im Untersuchungsraum für den Tunnel werden Probebohrungen durchgeführt. Aber auch in den anderen Abschnitten untersucht die Bahn die Beschaffenheit des Baugrunds. Wichtig ist in dieser frühen Planungsphase auch das sogenannte „Scoping“. Ziel des Scopings ist es, gemeinsam mit den beteiligten Trägern öffentlicher Belange wie z. B. den Fachbehörden der Städte und Gemeinden den inhaltlichen und räumlichen Unter-



suchungsrahmen für den späteren Umweltverträglichkeitsbericht festzulegen. Mit diesem werden die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die Umwelt ermittelt und bewertet.

An die Grundlagenermittlung schließt sich die Vorplanung an. In der Vorplanung werden anhand der vorliegenden Daten mögliche Varianten untersucht und eine Vorzugsvariante ermittelt. Im Gegensatz zu einer Neubaustrecke ist die Variantenvielfalt entlang der Be-

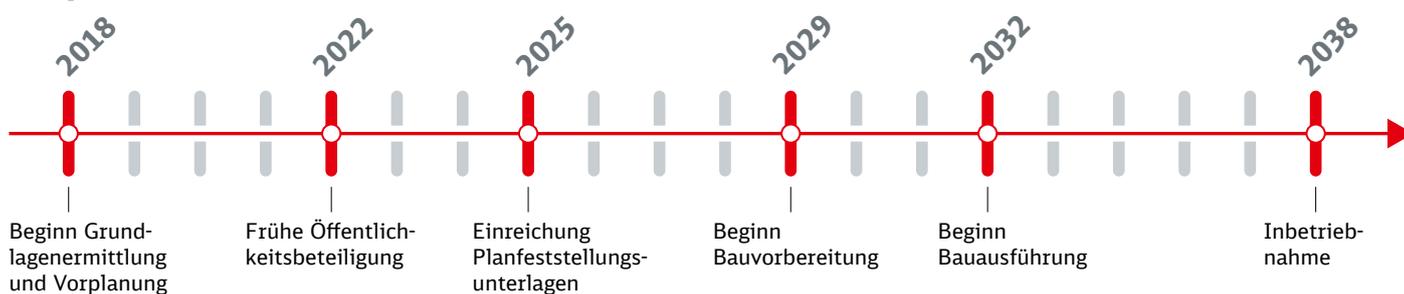
standsstrecke begrenzt. Dennoch wird der gesamte im Scoping festgelegte Untersuchungsraum mit Blick auf die verschiedenen Umweltaspekte gründlich untersucht.

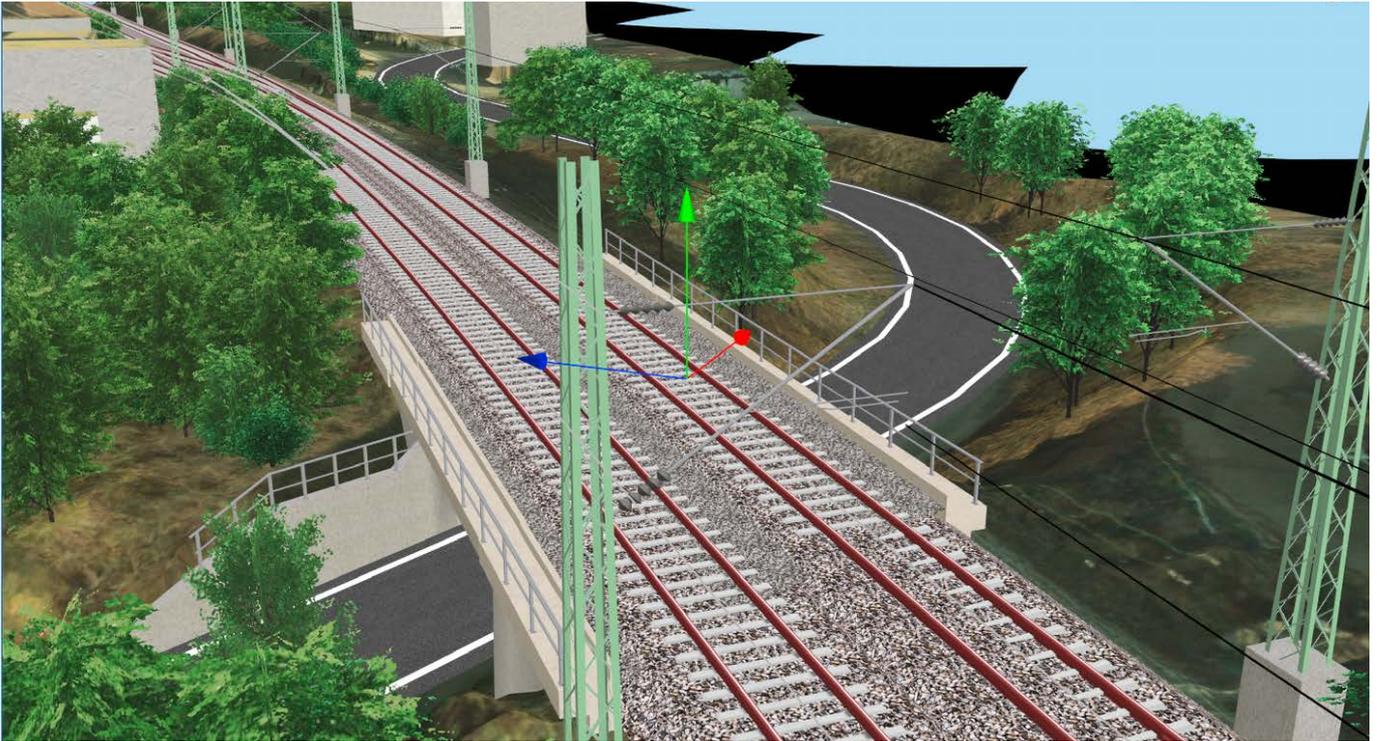
Dialog & Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Am Ende der Vorplanung lädt die Deutsche Bahn alle Interessierten zu Informationsveranstaltungen im Rahmen

der „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ ein. Dort haben Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, direkt mit den Planern in Kontakt zu treten. Die Bahn stellt ihren aktuellen Planungsstand vor und die Anwohnerinnen und Anwohner sowie alle Interessierten können ihre Anmerkungen vorbringen und Fragen stellen. Umgekehrt erhält die Bahn auf diesem Weg frühzeitig wichtige Anregungen aus der Bevölkerung, die sie in ihre Planung einarbeiten kann.

Zeitplan





Darstellung einer Eisenbahnüberführung im 3-D-Modell

Digitale Planung für mehr Transparenz und Information

Bei der Planung der Ausbaustrecke zwischen Teningen und Buggingen setzt die Deutsche Bahn auf die digitale Planungs- und Arbeitsmethode „Building Information Modeling“, kurz BIM.

Alle Projektbeteiligten arbeiten dabei auf derselben Datenplattform: Auf dieser werden die einzelnen Fachplanungen in einem dreidimensionalen Modell gebündelt und mit Termin- und Kostenplänen zu einem 5-D-Gesamtmodell ergänzt. Dadurch haben alle Projektbeteiligten stets Zugriff auf den aktuellsten Planungsstand, sodass mögliche Konflikte zwischen den einzelnen Gewerken in einem Bauabschnitt frühzeitig erkannt und korrigiert werden können. Dadurch gewinnt die Planung bereits früh an Qualität, wodurch die Kosten sowie die Projektlaufzeit reduziert werden.

BIM unterstützt aber auch die Darstellung des Projekts in der Öffentlichkeit und die Abstimmung mit den Behörden. Die 3-D-Methodik hilft, komplexe Sachverhalte verständlich zu vermit-

teln. So können aus den Modellen bedarfsgerechte Visualisierungen verschiedener Planungsvarianten generiert werden; der Betrachter erhält detaillierte Eindrücke in einem dreidimensionalen Bild der geplanten Maßnahme. Im Ergebnis werden dadurch Planungsprozesse transparenter, da sich alle Beteiligten schon vor der eigentlichen Umsetzung eine bessere Vorstellung vom Projekt machen können.

Weitere Informationen unter karlsruhe-basel.de oder auf den Social-Media-Kanälen:



www.facebook.com/karlsruhebasel



www.twitter.com/karlsruhebasel



www.instagram.com/karlsruhebasel



www.youtube.com/channel/UC5wbaRDL5HeyQdFuKcQ8s8w

Die Deutsche Bahn bietet interessierten Fachgruppen regelmäßig die Möglichkeit, an einer Führung durch das BIM-Lab in Karlsruhe teilzunehmen.

Die Anmeldung erfolgt über die Webseite: www.karlsruhe-basel.de/bim-lab-karlsruhe.html

Impressum

Herausgeber
DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe-Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: michael.bressmer@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Fotos:
Andreas Hackenjös (S. 1)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand März 2020



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“
der Europäischen Union