



Themendienst

Neue Güterzugstrecke zwischen Bad Krozingen und Müllheim: Informationen zum Start der Erörterung

Deutsche Bahn will eine rund 16 Kilometer lange Strecke zwischen Bad Krozingen und Müllheim neu bauen • Großteil der Strecke verläuft in Tieflage abseits von Wohngebieten • Erörterungstermin vom 12. bis 20. Juli 2022 ist nächster Schritt im Planfeststellungsverfahren

(Stuttgart, 07. Juli 2022) Das Verfahren zur Genehmigung der Neubaustrecke der Deutschen Bahn (DB) zwischen Bad Krozingen und Müllheim geht in die nächste Phase. Vom 12. bis 20. Juli 2022 lädt das Regierungspräsidium (RP) Freiburg zum Erörterungstermin in die Quellenhalle in Schlatt (Bad Krozingen) ein. Der Erörterungstermin behandelt die Planfeststellungsabschnitte (PfA) 8.3 Bad Krozingen und 8.4 Bad Krozingen–Müllheim.

Die DB baut die gesamte Strecke zwischen Karlsruhe und Basel viergleisig aus. Das ermöglicht die Trennung von Güter- und Personenverkehr. Die Fahrgäste des Personenverkehrs profitieren von kürzeren Fahrzeiten und erhöhter Kapazität auf der Strecke. So bringt die DB mehr Verkehr auf die Schiene und trägt zum Klimaschutz bei.

Die Planfeststellungsabschnitte 8.3 Bad Krozingen und 8.4 Bad Krozingen–Müllheim

Die neue Bahntrasse zur Umfahrung der Freiburger Bucht dient dem Güterverkehr und ist für Geschwindigkeiten von bis zu 160 Kilometer pro Stunde ausgelegt.

Der rund vier Kilometer lange PfA 8.3 liegt komplett auf dem Gebiet der Stadt Bad Krozingen. Die Neubaustrecke verläuft überwiegend fernab von Wohngebieten in sogenannter „Tieflage“ unterhalb des Geländeniveaus.

Der PfA 8.4 Bad Krozingen–Müllheim ist rund zwölf Kilometer lang. Er verbindet die neue Güterzugtrasse mit der weiter östlich verlaufenden Rheintalbahn. Auf rund neun Kilometern verläuft die Trasse abseits von Wohngebieten in Tieflage.

Der Abschnitt umfasst ebenfalls den Ausbau von rund 4,5 Kilometer Länge der Rheintalbahn zwischen Buggingen und Müllheim. Die DB baut diese Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 250 Stundenkilometer für den Personenfernverkehr aus. Den Haltepunkt Buggingen verlegt die DB um 300 Meter nach Süden und modernisiert ihn umfassend. Er bietet Fahrgästen zukünftig barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen, eine taktile Wegeleitung für Menschen mit Sehbeeinträchtigung und ein dynamisches Fahrgastinformationssystem.

Die Bündelung der Neubaustrecke mit der Rheintalbahn erfolgt bei Hügelsheim. Ab dort verlaufen alle vier Gleise bis zum Katzenbergtunnel parallel. Um die Neubaugleise von Westen über die Rheintalbahn in eine östliche Lage zu führen, baut die DB zwei Kreuzungsbauwerke. Diese sorgen dafür, dass sich die Gleise

Ulrike Bebermeier
Sprecherin Großprojekte
Südwest
Tel. +49 711 2092-5835
presse.s@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse



Themendienst

„höhenfrei“, also nicht auf der gleichen Ebene, und damit störungsfrei kreuzen können.

Die Tieflage

Die Güterverkehrsstrasse verläuft in beiden Abschnitten überwiegend in Tieflage. In Bad Krozingen kommen zwei unterschiedliche Ausführungen zum Einsatz. Im Norden des Abschnitts liegt die Trasse auf rund 2,5 Kilometer Länge wegen der Grundwasserverhältnisse in einem wasserdichten Trog aus Beton. Im südlichen Bereich verläuft die Strecke in einem Trog mit Steilböschung. Beim Übergang zwischen Betontrog und Steilböschung baut die DB eine Kombination zwischen diesen zwei Varianten. Die Tieflage mit Steilböschung setzt sich bis kurz vor Hülgelheim fort. Die Einschnitte sind bis zu 13 Meter tief.

Der Bau einer Trasse in Tieflage ist aufwendiger als der Bau auf Geländeneiveau. Die Vorteile: Die Tieflage bietet einen guten Schallschutz und schont das Landschaftsbild. Ihr Bau war ein großes Anliegen der Region Markgräflerland.

Die Landschaftsbrücken

Die vier geplanten Landschaftsbrücken zählen zu den Besonderheiten in beiden Abschnitten. Die Brücken dienen dazu, Gewässer und Wege über die Bahnstrecke zu führen. Gleichzeitig nutzen Tiere sie als Querungshilfen. Durch ihre Länge von bis zu 480 Metern gleichen die Bauwerke eher einem Tunnel als einer Brücke.

Landschaftsbrücken im PfA 8.3:

- Die nördliche Brücke ist etwa 360 und die südliche etwa 480 Meter lang.
- Über die nördliche Brücke führen die Landesstraße 120, die Gewässer Möhlin und Neumagen.
- Die südliche Brücke führt den Raus- und Bachgraben und zwei Wirtschaftswege über die Bahnstrecke.

Landschaftsbrücken im PfA 8.4:

- Beide Brücken sind etwa 320 Meter lang.
- Über die nördliche Brücke führen die Gewässer Burg- und Bruckgraben, die Kreisstraße 4983 und zwei Wirtschaftswege.
- Auf der südlichen Brücke befinden sich die Gewässer Eschbach und Sulzbach, die Kreisstraße 4941 und zwei Wirtschaftswege.

Der Schallschutz

Wo die Trasse in Tieflage verläuft, ist kaum zusätzlicher Schallschutz nötig. Im Abschnitt 8.3 erhält die Innenwand des Trogs auf Höhe der Aussiedlerhöfe Kreuzackerweg auf rund 385 Meter Länge eine hochabsorbierende Auskleidung, die den Schall in hohem Maße in sich aufnimmt. Ab dem Knoten Hülgelheim, wo die Strecke auf dem Niveau der Rheintalbahn verläuft, sowie entlang der Bahnstrecke in Buggingen setzt die DB ein Bündel von Maßnahmen um, um die Anwohner:innen vor Lärm zu schützen:

- Bau von Schallschutzwänden auf einer Länge von rund 2,75 Kilometern. Die Wände sind zwischen 2 und 6,5 Meter hoch.

Ulrike Bebermeier
Sprecherin Großprojekte
Südwest
Tel. +49 711 2092-5835
presse.s@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse



Themendienst

- Bau einer hochabsorbierenden Schallschutzgalerie auf Höhe der Kalisiedlung mit einer Länge von etwa 100 Metern.
- Einbau von Dämpfern entlang der Schiene. Sie reduzieren die Gleisschwingungen und die damit einhergehenden Rollgeräusche.
- Besondere Überwachung des Gleises in Hinblick auf Unebenheiten in dafür sensiblen Abschnitten.

Das Planfeststellungsverfahren

Neue Bahnstrecken oder wesentliche Änderungen an vorhandenen Strecken dürfen nur gebaut werden, wenn der aus Zeichnungen, Berechnungen und Erläuterungen bestehende „Plan“ vorher „festgestellt“ wurde. Im Planfeststellungsverfahren prüft das Eisenbahn-Bundesamt, ob die Planung die gesetzlichen Vorgaben erfüllt, z. B. im Hinblick auf Lärm- und Umweltschutz. Zudem werden öffentliche und private Interessen geprüft und gegeneinander abgewogen.

Das Verfahren für den PfA 8.3 startete im Sommer 2017, das für den PfA 8.4 Ende 2019. Die DB reichte ihre Planungen beim EBA ein. Das EBA prüfte die Unterlagen und leitete sie anschließend an das Regierungspräsidium (RP) Freiburg weiter. Das RP ist für das Anhörungsverfahren zuständig. Ein wichtiger Teil des Verfahrens ist die transparente Offenlegung der Unterlagen. Die Planunterlagen wurden 2020 jeweils für einen Monat in den betroffenen Kommunen offen ausgelegt. Kommunen, Behörden, Verbände und Bürger:innen konnten sich mit den Details der Planung vertraut machen. Alle Betroffenen konnten Einwendungen oder Stellungnahmen einreichen. Die DB hat sich mit diesen intensiv beschäftigt und Antworten verfasst.

Als nächster Schritt im Verfahren schließt sich der Erörterungstermin an. Vom 12. bis 20. Juli 2022 lädt das RP zu einem Erörterungstermin in die Quellenhalle in Schlatt (Bad Krozingen) ein. Im Erörterungstermin bespricht das RP die im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen mit allen Beteiligten. Die Ergebnisse der Erörterung sowie des gesamten Anhörungsverfahrens gibt das RP als abschließende Stellungnahme an das EBA weiter. Dieses genehmigt anschließend mit dem Planfeststellungsbeschluss den Bau.

Hinweis für Redaktionen:

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de.

In den sozialen Netzwerken unter:

Facebook www.facebook.com/tunnelrastatt, www.facebook.com/karlsruhebasel

Twitter www.twitter.com/karlsruhebasel (@KarlsruheBasel) und

Instagram www.instagram.com/tunnelrastatt (@tunnelrastatt) oder

www.instagram.com/karlsruhebasel (@karlsruhebasel)

Das Großprojekt Karlsruhe–Basel wird kofinanziert von der Europäischen Union.

Ulrike Bebermeier
Sprecherin Großprojekte
Südwest
Tel. +49 711 2092-5835
presse.s@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse