



InfraGO

ABS/NBS Karlsruhe-Basel

Regionalverband Südlicher Oberrhein,
Planungsausschuss

01.02.2024 | Emmendingen



Kofinanziert von der
Europäischen Union

1. Karlsruhe-Basel im Überblick

Nutzen / Aktueller Stand / Ziele

2. Laufende Baumaßnahmen

Baumaßnahmen im Norden: Rastatt

Baumaßnahmen im Süden: Müllheim/Basel

3. Planungsfortschritt in den Abschnitten 7 und 8

Planungen Riegel-Freiburg-Müllheim

Planungen Offenburg-Riegel

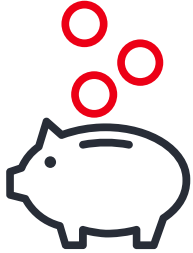
1. Karlsruhe-Basel im Überblick

A thick red horizontal bar located below the title.

Nach politischen Diskussionen in der Region und Finanzierungsbeschlüssen des Deutschen Bundestags und des Landes Baden-Württemberg setzt die Bahn die Planungen der Rheintalbahn um

In den nördlichen und südlichen Abschnitten wird intensiv gebaut

Nutzen des Ausbaus: Alle Bereiche profitieren von der Rheintalbahn



Wirtschaft

- **Unternehmen profitieren** von Investitionen in Infrastruktur und gesteigerten Kapazitäten im Güterverkehr
- Rund **300 Mio. Euro Wertschöpfung jährlich** durch Investitionen
- Potenzial von **bis zu 6 Mio. Euro Gewerbesteuer-einnahmen p. a.** vor Ort



Arbeitsmarkt

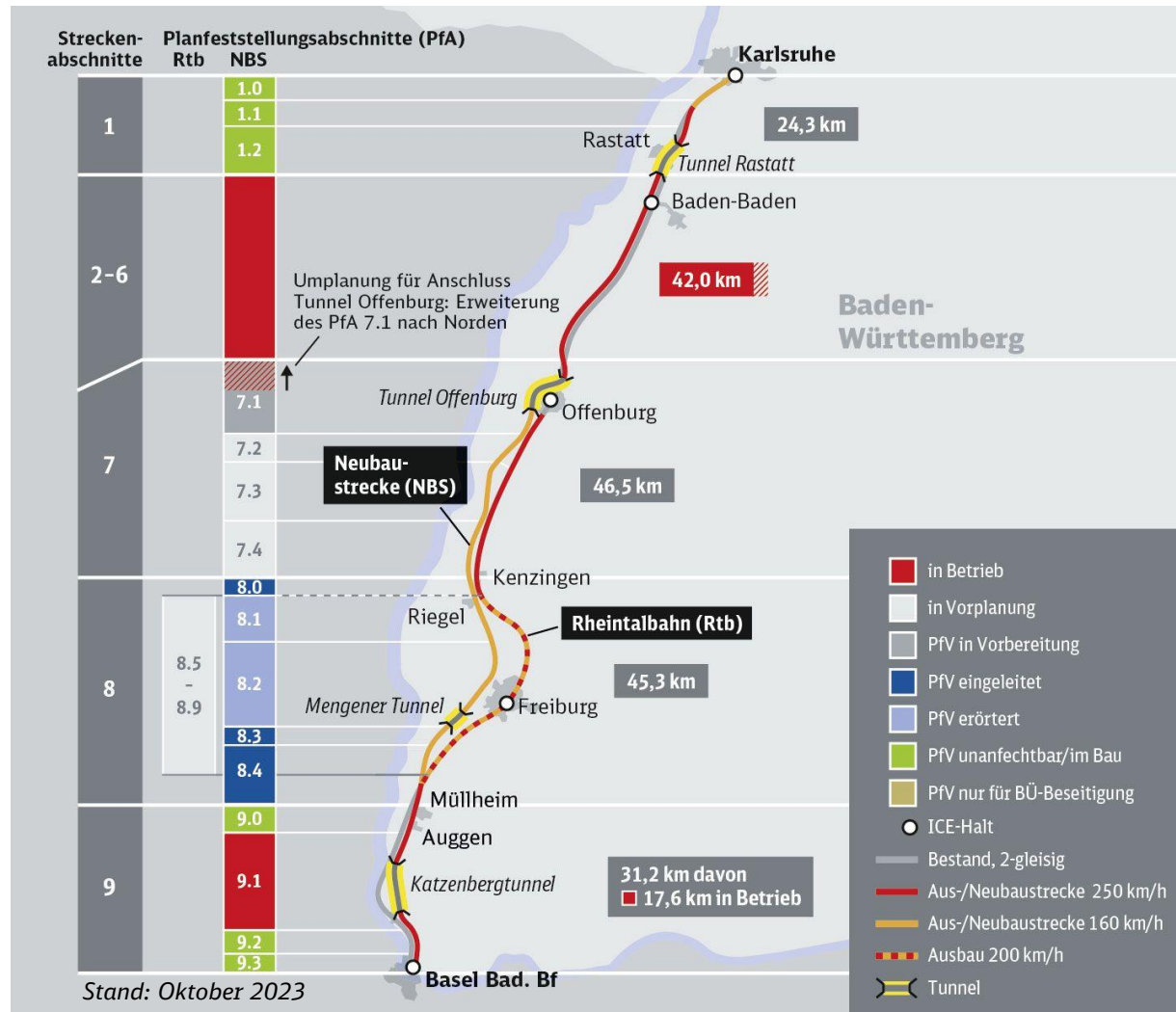
- Rund **3.000 Arbeitsplätze** werden in den nächsten 15 Jahren **gesichert bzw. geschaffen**
- Kürzere Pendelzeiten und höhere Taktungen **vergrößern den Arbeitsmarkt**
- **Besseres Matching** zwischen Arbeitnehmer:innen und Unternehmen
- Mehr Kommunen kommen als **neue Arbeitsorte** infrage



Soziale und ökologische Effekte

- **Reisezeitersparnis, verbesserte Pünktlichkeit und Angebotsverdichtung** im Regionalverkehr
- **Lärmentlastung** entlang der Strecke für rund **200.000 Menschen**
- **Vermeidung von tausenden Lkw- und Pkw-Fahrten** pro Jahr spart rund 190.000 t CO₂ pro Jahr

Planungs- und Realisierungsstand der Strecken- und Planfeststellungsabschnitte (StA/PfA)



Karlsruhe bis Rastatt Süd (StA 1)

- Startschuss der Arbeiten im Sommer 2013.
- Durchführung von Bauarbeiten an freier Strecke und Tunnel.

Rastatt Süd bis Offenburg (StA 2-6)

- Die Streckenabschnitte 2-6 sind seit Ende 2004 in Betrieb.

Appenweier bis Kenzingen (StA 7)

- Für den Tunnel Offenburg ist das Planfeststellungsverfahren in der Vorbereitung.
- Die Vorplanung für den Ausbau der Rheintalbahn ist nahezu abgeschlossen, die Planung der Lph 3+4 der Autobahnparallelen schreitet voran.

Kenzingen bis Müllheim (StA 8 NBS)

- Die neuen Gleise sollen auch hier parallel zur Autobahn verlaufen.
- Vier von fünf Abschnitten sind erörtert.

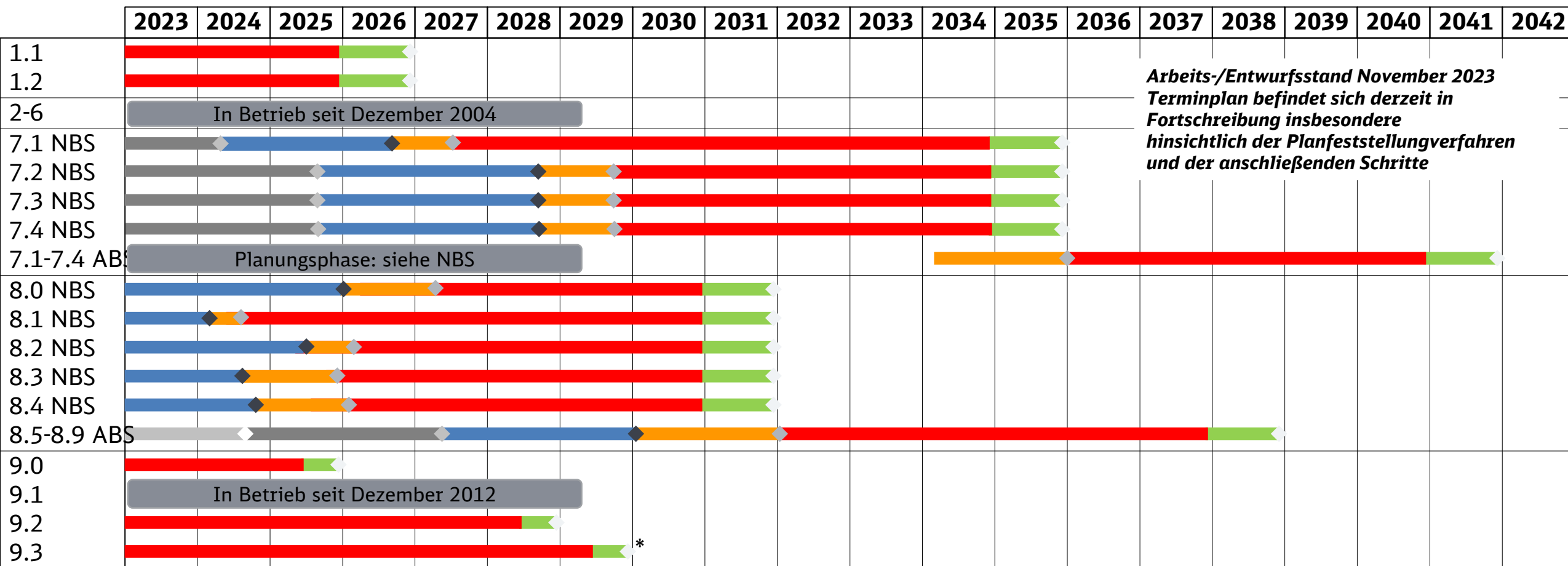
Teningen bis Buggingen (StA 8 ABS)

- Die bestehende Rheintalbahn wird für 200 km/h ertüchtigt.
- Die Vorplanung schreitet voran.

Müllheim bis Basel (StA 9)

- In Müllheim und Auggen haben die Baumaßnahmen Anfang 2019 begonnen.
- Der Abschnitt Schliengen-Eimeldingen ist seit Ende 2012 in Betrieb.
- In Weil am Rhein/Haltingen wird seit 2010 gebaut.
- Am 18.10.2021 erfolgte der Spatenstich für den Abschnitt Basel.

Gesamt-Terminplan ABS/NBS Karlsruhe-Basel



Arbeits-/Entwurfsstand November 2023
 Terminplan befindet sich derzeit in
 Fortschreibung insbesondere
 hinsichtlich der Planfeststellungsverfahren
 und der anschließenden Schritte

Grundlagenermittlung / Vorplanung	Planfeststellungsverfahren	Bauphase	ABS Ausbaustrecke Rtb
Abschluss Vorplanung	Planfeststellungsbeschluss liegt vor	Inbetriebnahmephase	NBS Neubaustrecke BAB5 - Parallele
Erstellung der Planunterlagen	A + V / Bauvorbereitung	Inbetriebnahme	
Einreichung Planfeststellung	Baubeginn	* Hauptverkehrliche Inbetriebnahme	

Status Quo: Kapazitätsengpässe entlang der Strecke



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 profitieren der Güterverkehr, der Nah- und Fernverkehr und die Umwelt.



Pünktlich im Takt

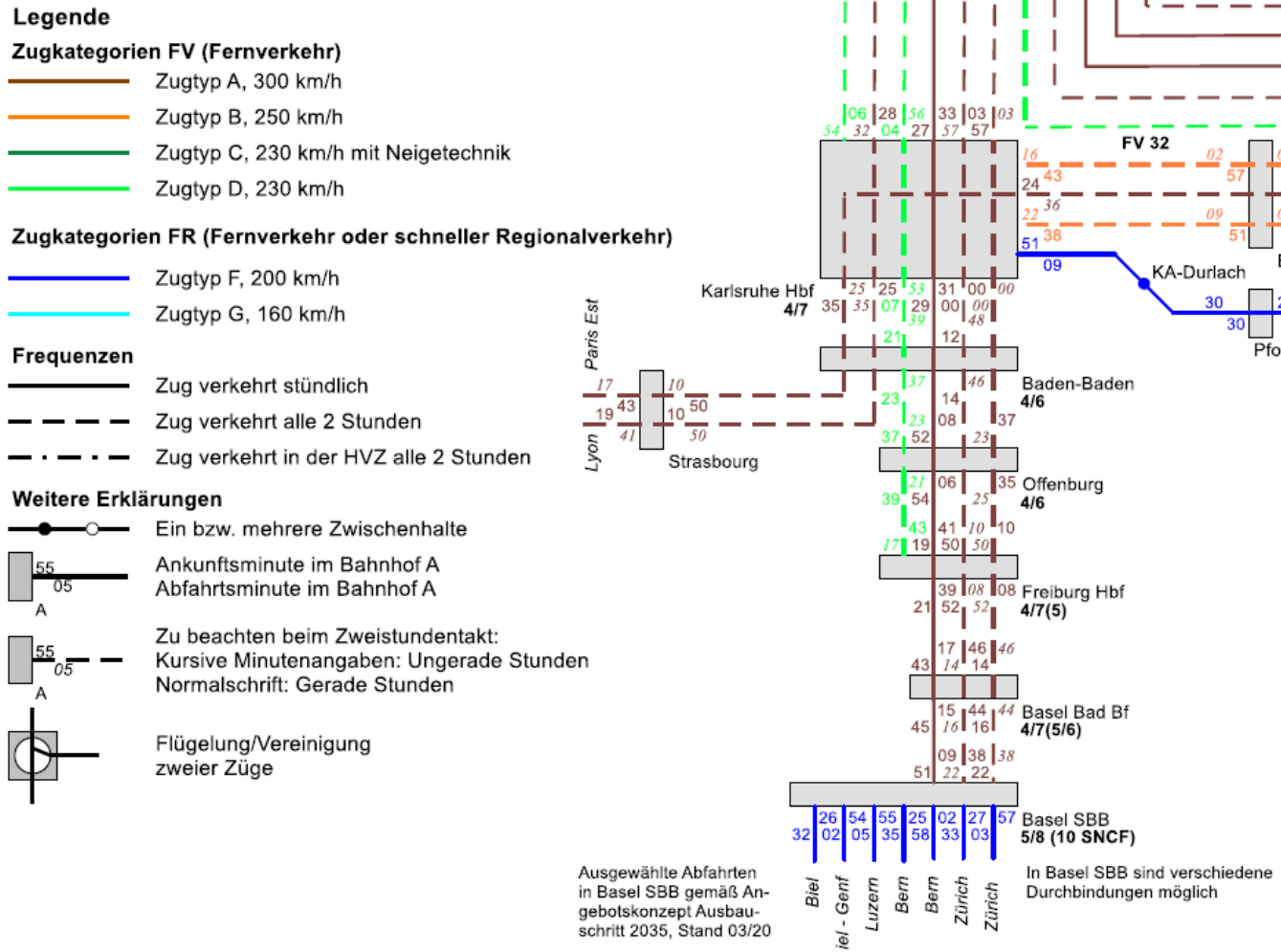
Staufrei auf der Schiene: Schnelle und langsame Züge fahren künftig auf getrennten Gleisen. Dadurch kommt es zu deutlich weniger Störungen auf der Strecke.



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.

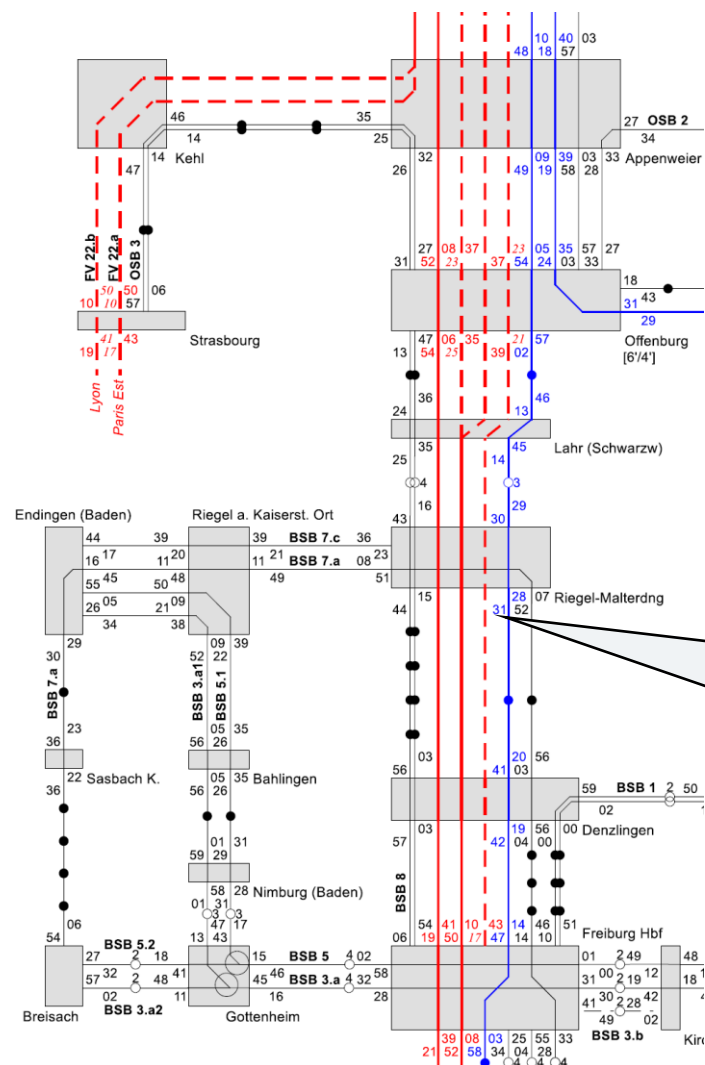
Auszug Netzgrafik Fernverkehr Dritter Gutachterentwurf BVWP 2030+



Ziele des Fernverkehrsfahrplans im Rheintal

- Fernverkehr im Halbstundentakt, kein gebündeltes Fahren mehr wie heute
- Zusätzliche Kapazitätserweiterung Karlsruhe-Freiburg
- Anschluss an das Schweizer Netz
- Stundentakt Karlsruhe-Strasbourg

Auszug Netzgrafik Nahverkehr Baden-Württemberg Dritter Gutachterentwurf BVWP 2030+



Verkehrliche Wirkungen des Ausbaus für den Nahverkehr:

1. Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Karlsruhe-Basel

- Halbstundentakt S-Bahn zwischen Offenburg und Freiburg (schwarz)
- Stundentakt Regionalexpress zwischen Offenburg und Freiburg (blau)

2. Gesondertes Vorhaben - Anbindung der Kaiserstuhlbahn im Bahnhof Riegel

- Stundentakt S-Bahn Riegel-Freiburg

Bei 4 Nahverkehrstrassen pro Stunde ist die Durchbindung der Regionalbahn (Kaiserstuhl-) Riegel-Freiburg mit der Relation Offenburg-Freiburg in Einklang zu bringen

2. Laufende Baumaßnahmen

- Baumaßnahmen im Norden: Rastatt
- Baumaßnahmen im Süden: Müllheim/Basel

Streckenabschnitt 1 Karlsruhe-Rastatt Süd

Tunnel Rastatt

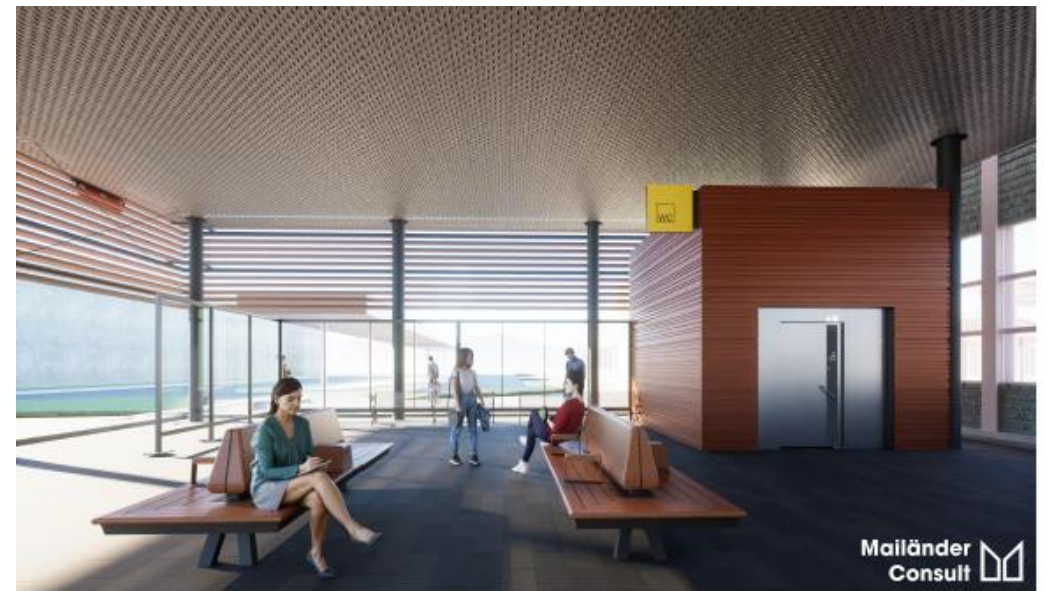
Sohlbeton und Feste Fahrbahn werden in beide Tunnelröhren eingebracht



Schlitzwände für Bergung Tunnelvortriebsmaschine Ost sind fertiggestellt. Bergung beginnt 2024



Streckenabschnitt 9 - Visualisierungen Bahnhof Müllheim Schallschutzwände und Bahnhofsgebäude



Streckenabschnitt 9: Müllheim–Basel

Bauausführung im Abschnitt 9.0 Müllheim-Auggen

- Bahnsteige an den Gleisen 3, 4 und 6 in Müllheim wurden in Betrieb genommen
- Schallschutzwände in Realisierung – Musterschallschutzwand
- Im Juni wurde der Rohbau der Personenunterführung Müllheim abgeschlossen



Mit dem Bau der Schallschutzwände wurde begonnen



Wandornamente in der Personenunterführung

Baumaßnahmen in Basel – Wiesekorridor und neue Güterzuggleise (Gruppe F)



3. Planungsfortschritt in den Abschnitten 7 und 8

Planungen Riegel-Freiburg-Müllheim
Planungen Offenburg-Riegel

Ausbau Riegel-Freiburg-Müllheim



Der erste Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Güterumfahrung Freiburg ist erlassen

Die Umfahrung entlastet die Freiburger Bucht von ca. 50.000 Güterzügen jährlich

Die Bahn hat mit den Planungen zum Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke begonnen

Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in diesem Bereich ist für Ende 2024 geplant

Streckenabschnitt 8 Ausbaustrecke: Teningen–Buggingen

Attraktiver Bahnverkehr für eine starke Region



Neuer Haltepunkt Bürkle-Bleiche
Lage der Bahnsteige mit Stadt Emmendingen abgestimmt
Querung und Haltepunktsumfeld werden gemeinsam entwickelt

Batzenbergtunnel Schallstadt
Ausbauziel Geschwindigkeitserhöhung erfordert Erwerb von Wohngebäuden in Leutersberg



Gesamtabschnitt
Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für Ende 2024 geplant

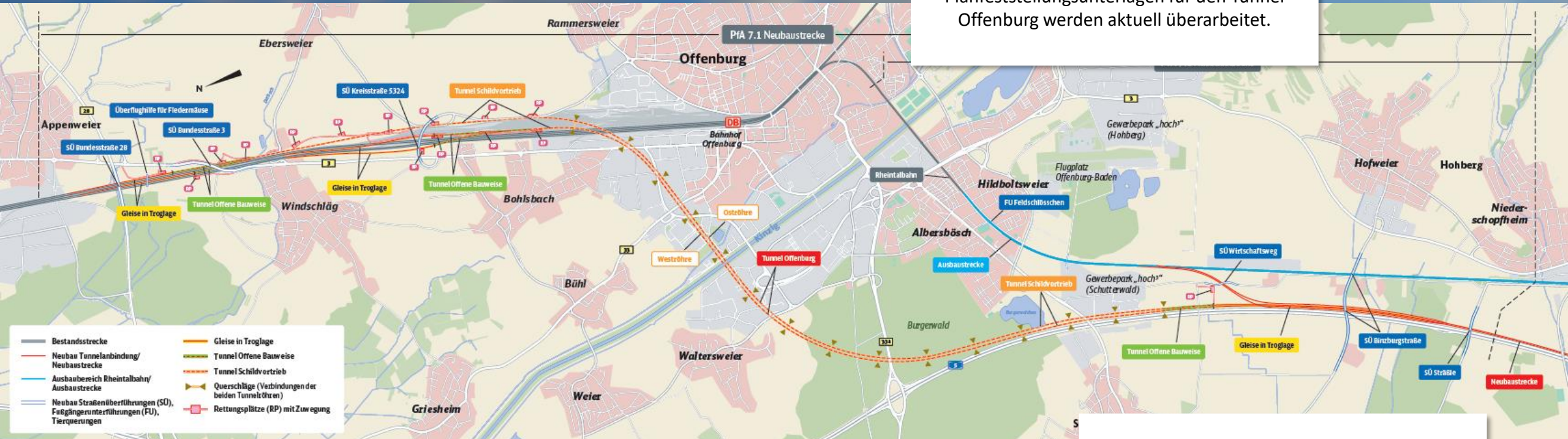
Ausbau Offenburg-Riegel

- Tunnel Offenburg: Vorbereitung der Planfeststellung zur Offenlage 2024
- November 2023: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist erfolgt, wird aktuell ausgewertet
- Planungsinhalte sind unter <https://www.karlsruhe-basel.de/digitaler-infomarkt.html> öffentlich einsehbar
- 2024/2025: Vorbereitung der Planfeststellung für die Abschnitte (7.2-7.4)

Streckenabschnitt 7: Offenburg–Kenzingen Appenweier-Hohberg mit Tunnel Offenburg

PfA 7.1 (Appenweier-Offenburg)

Planfeststellungsunterlagen für den Tunnel Offenburg werden aktuell überarbeitet.

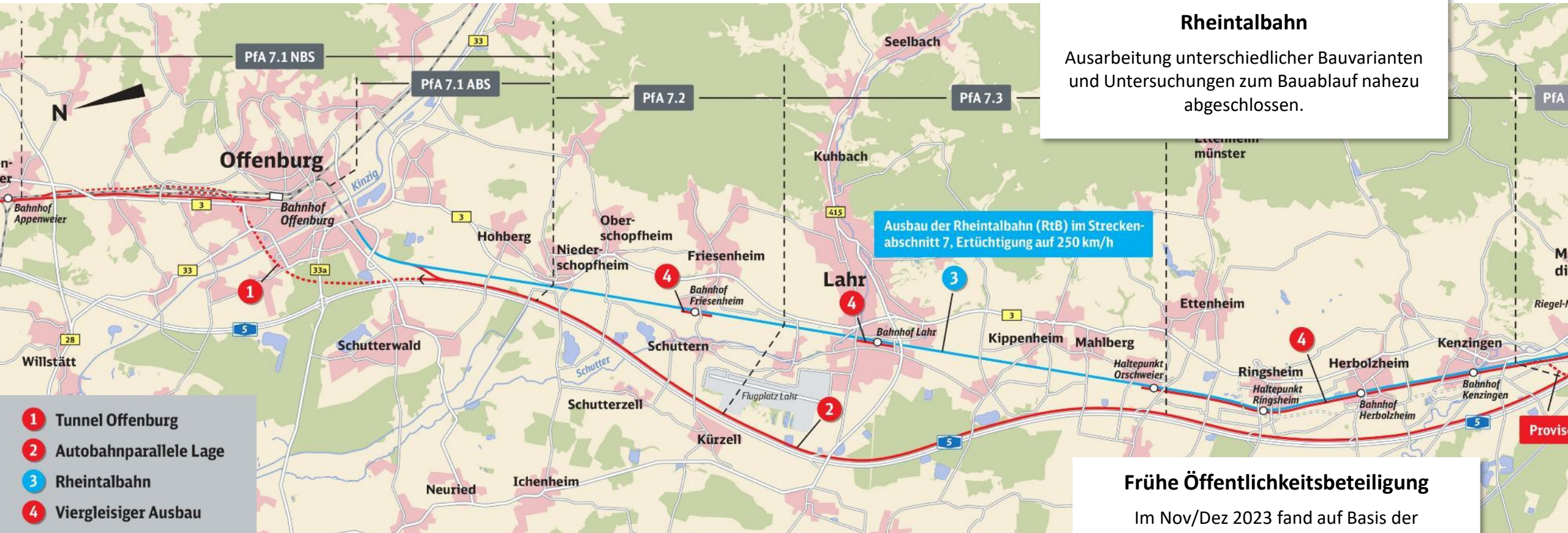


PfA 7.1 (Appenweier-Offenburg)

Mit der Offenlage wird in 2024 gerechnet.

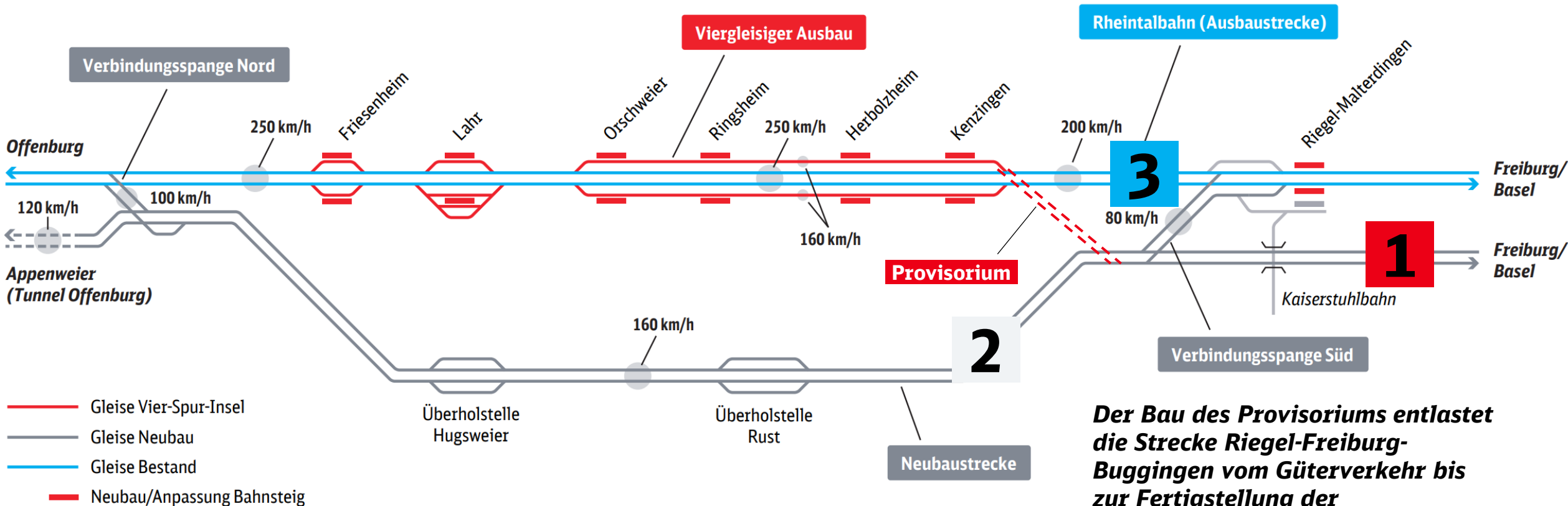
Streckenabschnitt 7: Offenburg–Kenzingen

Neue Gleise für den Güterverkehr und Ausbau der Rheintalbahn



Der Ausbau erfolgt in mehreren Schritten

Vier-Spur-Insel in den PfA 7.2-7.4

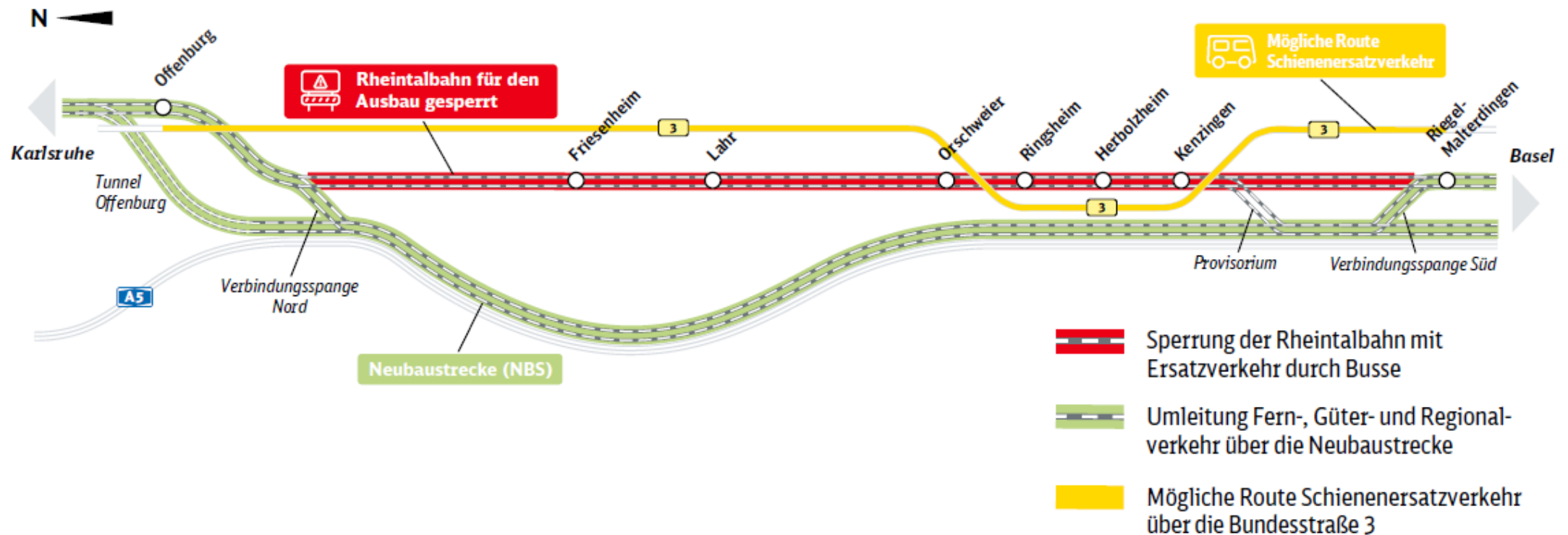


Der Bau des Provisoriums entlastet die Strecke Riegel-Freiburg-Buggingen vom Güterverkehr bis zur Fertigstellung der Autobahnparallelen Strecke von Offenburg bis Riegel.

Bauen unter Sperrung der Rheintalbahn mit Umleitung und Ersatzverkehr

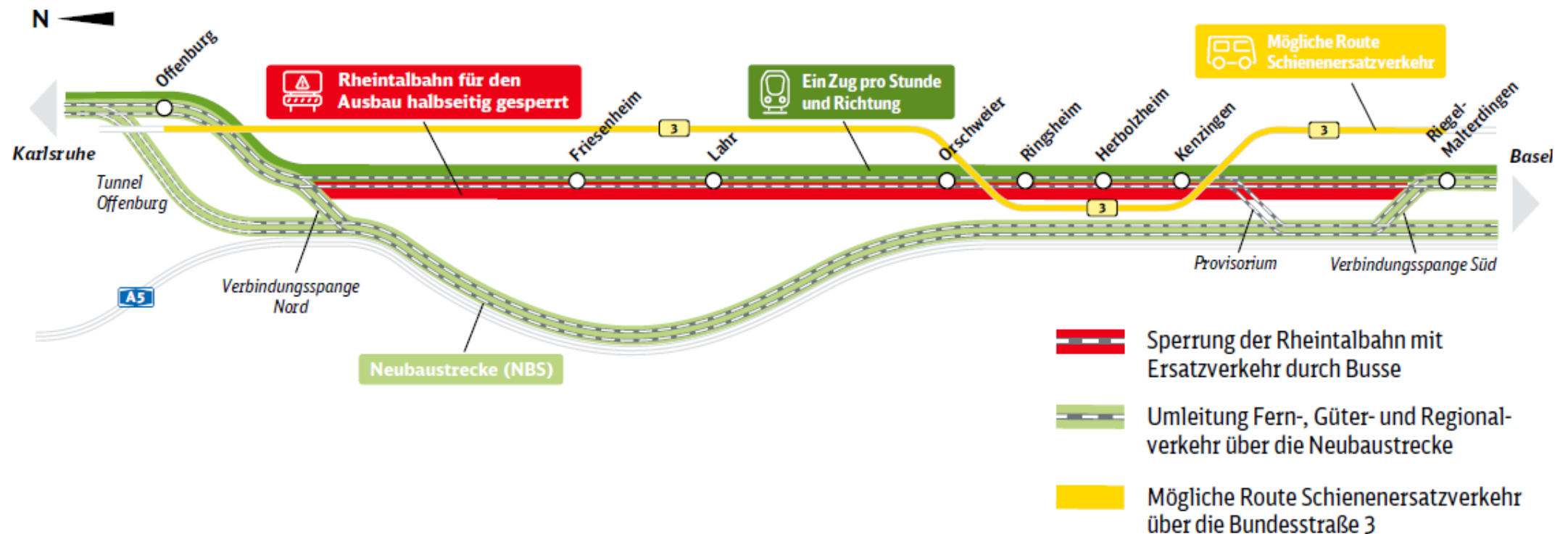
Grundzüge

Die Variante „Sperrung mit Ersatzverkehr“ sieht eine sechsjährige Streckensperrung der Rheintalbahn von 2036 bis Ende 2041 vor. Infolgedessen würden ab 2036 alle Fern- und Güterzüge über die Neubaustrecke verkehren. Den Nahverkehr im Bereich Offenburg–Riegel ersetzen Busse.



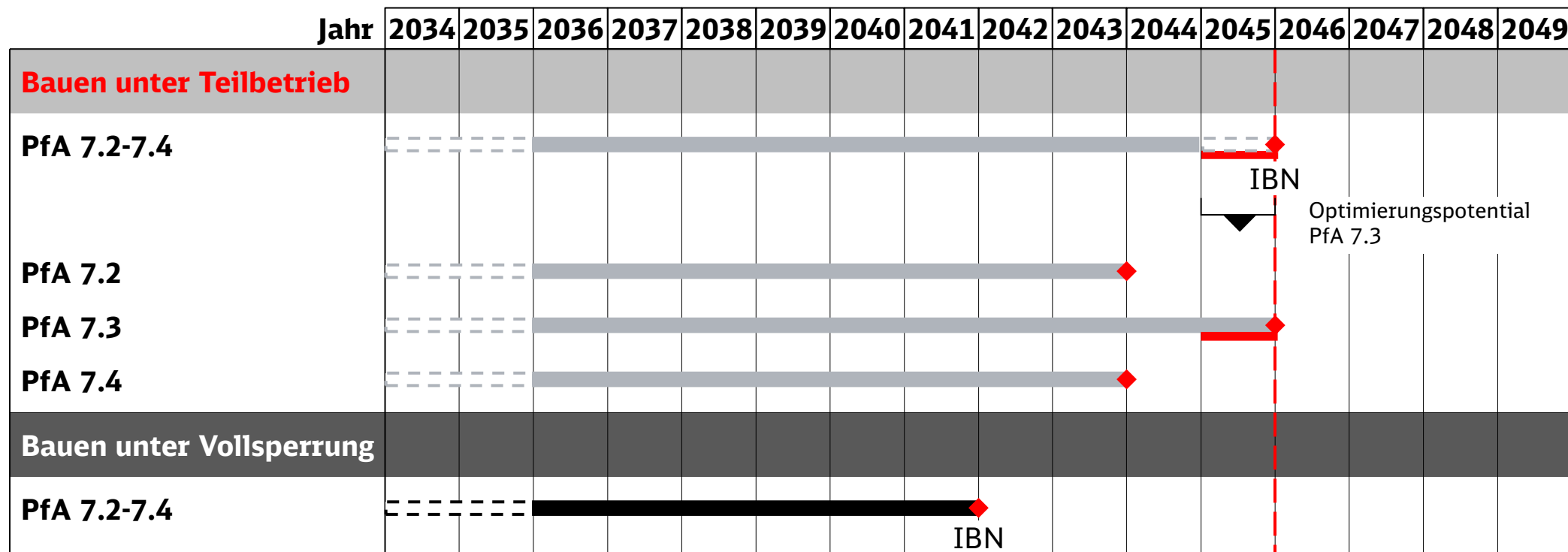
Grundzüge

Bei der Variante „Teilspernung“ bleibt ein Streckengleis der Rheintalbahn für den Nahverkehr offen. Dadurch könnte weiterhin ein Zug pro Stunde und Richtung verkehren. Durch die Teilspernung verdoppelt sich die Bauzeit jedoch auf nahezu zehn Jahre von 2036 bis Ende 2045.



Die Untersuchungsergebnisse "Bauen unter Teilbetrieb" vs. "Bauen unter Vollsperrung" liegen vor

- Zum aktuellen Stand ergibt sich eine **Bauzeitverlängerung bei „Bauen unter Teilbetrieb“** gegenüber der Variante „Vollsperrung“ von **3 bis 4 Jahren und Mehrkosten von ca. 400 Mio €.**
- Nach Abstimmungsgesprächen mit dem Bund, dem Land und der Region wird die **bauliche Umsetzung der Ausbaustrecke unter Sperrung mit Umleitung über die Neubaustrecke und Schienenersatzverkehr** weiter verfolgt.





Vielen Dank



InfraGO