

Presseinformation

Bahn informiert über die Planungen für den Abschnitt Bad Krozingen bis Müllheim

Planungen der Öffentlichkeit vorgestellt • Sieben Jahre Bauarbeiten geplant

(Karlsruhe, 17.Mai 2018) Im Rahmen der „Frühen Beteiligung der Öffentlichkeit“ für den Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.4 Bad Krozingen-Müllheim, wurde heute in einer öffentlichen Informationsveranstaltung die aktuelle Planung vorgestellt. Anschließend standen die Vertreter der Bahn für Fragen zur Verfügung.

Die Eckdaten der Planung im Planfeststellungsabschnitt 8.4

Der Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.4 liegt im Streckenabschnitt 8 Kenzingen bis Müllheim der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel. Er hat eine Gesamtlänge von 11,9 Kilometer. Die Strecke wird rund acht Kilometer in Tieflage in einem 25 Meter breiten Einschnitt geführt. Die Trasse liegt dabei bis zu 10 Meter unter der Geländeoberkante. Die Neubaustrecke wird im Knoten Hülgelheim an die bestehende Rheintalbahn angebunden.

Herausforderungen der Planungen

Für die Realisierung der Baumaßnahme werden rund 7 Jahre veranschlagt. Um den Zeitplan einzuhalten, ist es notwendig an mehreren Punkten gleichzeitig mit den Bauarbeiten zu beginnen. Die dabei auftretenden baubedingten Lärmemissionen halten die gesetzlichen Rahmenbedingungen ein. Da bei der Baumaßnahme rund 4,5 Millionen Kubikmeter an Bodenaushub anfallen, war die logistische Massenbewegung ein Hauptthema des Abends. Um die angrenzenden Gemeinden möglichst wenig zu belasten, stellte die Bahn ein Baustraßenkonzept vor, das um den zukünftigen Trassenverlauf angeordnet ist. Ein weiterer Diskussionspunkt des Abends war die temporäre Flächeninanspruchnahme, die sich im Bereich der Tieflage auf eine Breite von rund 120 Meter erstreckt. Auch die Einbindung der Neubaustrecke an die bestehende Rheintalbahn war Thema. Die Planungen sehen vor, dass diese nicht höhengleich erfolgt, so dass die Fahrbeziehungen ohne kreuzende Nahverkehrs- und Fernverkehrszüge sichergestellt sind. Umgesetzt wird dies durch sogenannte Überwerfungsbauwerke. Das sind Bauwerke, die Personenverkehre unter dem Güterverkehr hindurchführen. Als weiterer Tagesordnungspunkt wurde der neue Haltepunkt in Buggingen vorgestellt. Dieser wird im Rahmen der Baumaßnahme vollständig neu gestaltet. Zusätzlich erhält die angrenzende Kalisiedlung auf der westlichen Seite der Trasse Schallschutzwände und ein Galeriebauwerk, das sich bis auf die Eisenbahnüberführung über die Kreisstraße 4944 erstreckt. Weitere Schallschutzwände sind im Bereich des Knoten Hülgelheims Bestandteil der Planung.

Danach wurde die Planung der neu zu errichtenden Wege- und

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt
Karlsruhe-Basel
Tel. +49(0)761 212 4504
michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Presseinformation

Gewässerkreuzungen vorgestellt. Dabei haben sich die Planer das Ziel gesetzt, die bestehenden Wege und Gewässerbeziehungen weitestgehend zu erhalten. Die vorgestellte Planung sieht regelmäßige Querungsmöglichkeiten, auch für den landwirtschaftlichen Verkehr, in Form von Straßenüberführungen vor. Aktuell ist geplant, die neuen konstruktiven Bauwerke vor Beginn des Erdaushubes für die Tieflage zu errichten. Die Gewässer Burggraben und Bruckgraben werden zusammen mit der Kreisstraße 4983 in Form einer Landschaftsbrücke über die Trasse geführt. Ebenso werden im südlichen Bereich der Tieflage die Gewässer Eschbach und Sulzbach sowie die Kreisstraße 4941 über eine Landschaftsbrücke überführt, welche südlich des Sulzbaches als Wildtierquerung genutzt werden kann.

Maßnahmen für den Hochwasserschutz für die Trasse in Tieflage werden nicht durch das Vorhaben erfolgen. Erforderliche trassenferne Maßnahmen werden auf Grundlage des Projektbeiratsbeschlusses in einem separaten durch die Region geplanten Projekt durchgeführt.

Weitere Besonderheiten des Abschnittes

Im gesamten PfA 8.4 wird der sogenannte Vollschutz umgesetzt, dies bedeutet, dass auf passive Schallschutzmaßnahmen verzichtet wird.

Im südlichen Bereich durchläuft die Trasse das in 2017 erweiterte Vogelschutzgebiet „Bremgarten“. Die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe erfordern Kompensationsmaßnahmen, welche in vorübergehende bauzeitliche und dauerhafte Maßnahmen unterschieden werden. Aktuell befinden sich die Bahn und das Regierungspräsidium Freiburg zu diesem Thema in Abstimmung.

Neben den bestehenden Wegebeziehungen durchschneidet die Trasse die Beregnungsanlagen der Bewässerungsverbände. Aus Sicht der Bahn ist es zielführend im Vorfeld des Baubeginns diese Querungen so zu verlegen, dass diese den Baubetrieb nicht einschränken. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll untersucht werden, inwieweit eine Aufteilung der Beregnungsanlagen östlich und westlich der Trasse möglich ist. Das Thema wird aktuell im Arbeitskreis Landwirtschaft weiterverfolgt und ist nicht Bestandteil der vorgestellten Planung.

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 twitter.com/karlsruhebasel (@KarlsruheBasel) und

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

www.instagram.com/karlsruhebasel (@karlsruhebasel)

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt
Karlsruhe-Basel
Tel. +49(0)761 212 4504
michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Presseinformation

Das Großprojekt Karlsruhe-Basel wird von der Europäischen Union kofinanziert. Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V), Fazilität „Connecting Europe“.