

13. Mai 2025: Infomarkt zum Bahnausbau in Bad Krozingen

Schlatt – 13. Mai 2025 – Ka



Einordnung von MUT:

Was man wissen sollte!

Was zu Fragen ist!

Was macht Sinn?

Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen)?



Schneller mit der Bahn in die Kurstadt

Bad Krozingen



Zwischen Teningen, Freiburg und Buggingen wird die Rheintalbahn rundum erneuert. Die Strecke erhält neue Gleise, Oberleitungen, zusätzliche Weichen und wird auf den neusten Stand gebracht. So wird der Bahnverkehr deutlich zuverlässiger und schneller. Auf der ausgebauten Strecke kann der Personenfernverkehr durchgehend Tempo 200 fahren.

Der Abschnitt 8.8 beginnt südwestlich von Offnadingen, führt durch die Kurstadt Bad Krozingen hindurch und endet zwischen Tunsel und Eschbach. Der Ausbau der Strecke folgt dem heutigen Verlauf der Rheintalbahn. Die Gleisanlage benötigt jedoch mehr Platz als heute; Dies zum einen durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, zum anderen, um die aktuellen Vorschriften und Regelwerke einzuhalten.

Erneuerung Haltepunkt Bad Krozingen



Der Haltepunkt Bad Krozingen wird umfassend renoviert. Die Bahnsteige werden im Zuge des Streckenausbaus auf eine Höhe von 76 Zentimetern angehoben. Das ermöglicht den Fahrgästen ein komfortables Ein- und Aussteigen. Durch das Anheben der Bahnsteige verändern sich die Zugänge zu den Bahnsteigen. Bahnhofsbereich und Bahnsteige waren zuvor auf einer Höhe. Künftig trennt ein Geländer den höheren Bahnsteigbereich von der restlichen Bahnhofsfäche ab. Der Wetterschutz an den Bahnsteigen wird erneuert. Die Bahn errichtet hierfür neue Bahnsteigdächer und Wetterschutzhäuser. Der Fußgängersteg, der heute vom Parkplatz auf den Bahnsteig 2 führt, wird auf 1,60 Meter verbreitert und entspricht dann den Richtlinien der

Wieso??? Bad Krozingen hat **keinen ICE-Halt!**

Rundum erneuert durch ICE $v = 200 \text{ km/h}$! Somit breiterer Bahndamm, neue Schienen, Tunnel, hohe Schallschutzwände usw. **d.h. Milliarden-Zusatzkosten für einen ICE mit Fahrzeitgewinn von ca. 14 Min.** (KlRh – Basel, für 5% Bahn-/PFV-Kunden) **d.h. für 1 Min. Fahrzeitgewinn kostet 1 Milliarde € ??**
Bei ICE $v=160 \text{ km/h}$ entfällt der Aufwand.

Zuverlässiger? Schneller?

Das ist sehr fraglich, wenn zu viel Wert auf Tempo und zu wenig Wert auf einen zuverlässigen und pünktlichen Nahverkehr (PNV = 95% der Bahnkunden) gelegt wird. Gewünscht sind PNV alle 20 Minuten, keine überfüllten Züge, verlässliche Pünktlichkeit und saubere Toiletten.

Den Pendlern **nützt** die 200 km/h der ICE's **nichts !**





Haltepunkt Auggen

Als Beispiel die Monsterwände in Auggen:

Neuer Haltepunkt mit 6,5 m hohen gekröpften Schallschutzwänden und Glaselementen.

Durch die ICE $v=200$ km/h werden in Bad Krozingen diese Schallschutzwände **auch** erforderlich bzw. gebaut werden



Schallschutzwand Ost Haltepunkt Auggen



Daten & Fakten



rund fünf Kilometer langen Abschnitten. Zu diesen zählen die Brücke über den Neumagen und die Neumagenstraße, die Brücke über den Fuß- und Radweg Herbert-Hellmann-Allee sowie die Brücke über die Thermenallee. Neben den neuen Brücken errichtet die Bahn auf rund 3,3 Kilometer Länge neue Schallschutzwände in Bad Krozingen und Tunsel. Die Wände werden zwischen 2,5 und 6 Meter hoch. Die Lärmsituation für die Anwohnenden verbessert sich so deutlich. Auf knapp einem Kilometer Länge setzt die Bahn zudem das „Besonders überwachte Gleis“ ein. Die betroffenen Gleisabschnitte werden in regelmäßigen Abständen auf Schallpegelzunahmen geprüft und bei Bedarf geschliffen.

Da die **Güterzüge** zukünftig auf der Bürgertrasse verkehren und die ICE's nur ca. 140 km/h fahren können, ist es jetzt (dann) in Bad Krozingen **erheblich leiser**. Ein ICE mit $v=200$ km/h ist **lauter** als

ein Güterzug! **Deshalb muss die DB bis zu 6 m hohe Monsterwände bauen.** Durch die Bahnsteiganhebung im HP, sieht der Betrachter vom Areal aus, dann eine **ca. 7 m** hohe Wand, so wie bereits in Auggen gebaut (**siehe oben**).

Das sog. „**besonders überwachte Gleis (büG)**“ soll durch Schleifen der Schienen für eine gute glatte Gleisqualität und dadurch leisere Schiene sorgen. Theoretisch ja, aber die Erfahrung in der Vergangenheit zeigt, dass das **Schienenschleifen** äußerst **selten** vorkommt und **im Haltepunkt** schon gar nicht. Die Wirksamkeit ist zudem umstritten. Mit dem büG gönnt sich die DB ein **Lärmgutschrift von 3 dB**, d.h. die Höhe der Schallschutzwand kann dadurch um 2,5 m reduziert werden, denn sonst müssten **SW's 8,50 m** hoch sein!

Die sehr hohen Wände wirken als **Barriere** für Luftbewegungen, die das lokale Stadtklima beeinträchtigen werden. **Es wird wärmer**, die Bemühungen des Arbeitskreises Klimaschutz zur Abmilderung der Folgen des Klimawandels werden konterkariert. Während der Durchfahrt eines **ICE mit $v=200$ km/h**, werden die **Erschütterungen stärker** und der **Erschütterungseinwirkungsbereich breiter**.