

Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (Süd)



Blick auf die Rheinbrücke bei Kehl (2010) [Quelle: DB Netz AG]

Im Rahmen des Infrastrukturprojekts „POS Süd“ (Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (Süd)) führen wir eine umfassende Modernisierung der rund 14 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Kehl und Appenweier durch. Ziel ist es, in Teilabschnitten Geschwindigkeiten bis 160 km/h zu ermöglichen, um Reisezeiten zu verkürzen und die Leistungsfähigkeit der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke zu steigern. Das Projekt umfasst unter anderem den Neubau eines Rangiergleises, Linienverbesserungen der bestehenden Strecke sowie die Ausstattung mit dem modernen Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS). Wir setzen das Projekt in fünf Planfeststellungsabschnitten um. Der zweite Abschnitt – vom Bahnhof Kehl bis nach Kehl-Neumühl – befindet sich in der Bauphase, die 1. Oktober 2025 begann.

Projekt

Die Ausbaustrecke Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS) ist Teil der europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris – Budapest. Deutschland und Frankreich haben sich mit einer Staatsvereinbarung im Mai 1992 in La Rochelle auf die gemeinsame Realisierung verständigt. Ziel ist es, das französische mit dem deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz zu verbinden und damit eine grenzüberschreitende Schnellbahnverbindung zu realisieren. Bereits 2007 konnte der Zugverkehr mit dem ICE 3 zwischen Frankfurt (Main) und Paris über Saarbrücken aufgenommen werden.

Auf deutscher Seite unterteilt sich der Ausbau in POS Nord und POS Süd. Der rund 14 Kilometer lange Streckenabschnitt POS Süd bildet den sogenannten Südast und verläuft zwischen Kehl und Appenweier. Es ist vorgesehen, auf dieser Strecke Geschwindigkeiten bis 160 km/h zu ermöglichen. Damit erreichen wir eine Verkürzung der Fahrzeiten sowie eine Verbesserung der Betriebsqualität.

Wir setzen das Projekt in zwei Baustufen mit insgesamt fünf Planfeststellungsabschnitten (PFA) um. Die erste Baustufe – mit dem Neubau der Rheinbrücke und der Modernisierung der Westseite des Bahnhofs Kehl – haben wir bereits im Jahr 2010 abgeschlossen. Die zweite Baustufe beinhaltet die Abschnitte östlich des Bahnhofs Kehl bis zum Anschluss an die Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel.

Gegenwärtig konzentrieren sich die Bauarbeiten auf den PFA 2 mit der Anpassung des östlichen Bahnhofs Kehl bis nach Kehl-Neumühl. Hierbei führen wir sogenannte Linienverbesserungen, also Anpassungen der Trassierung, durch, um höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Zudem erneuern wir entlang des Streckenabschnitts bestehende Eisenbahnüberführungen und errichten zusätzliche Bauwerke für ein neues Rangiergleis. Darüber hinaus rüsten wir die Gesamtstrecke im Rahmen des PFA 2 mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS aus, das für mehr Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb sorgt.

Für die Planung und Umsetzung des PFA 2 setzen wir die digitale Arbeitsmethodik Building Information Modeling (BIM) ein. Bereits in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung haben wir digitale Modelle genutzt, um komplexe Bauabläufe frühzeitig abbilden und optimieren zu können. Auch in der Ausführungsplanung und Bauausführung trägt BIM dazu bei, Planungs- und Bauprozesse transparent zu gestalten, Schnittstellen effizient zu koordinieren und die Qualität der Ausführung zu erhöhen.

Daten und Fakten „POS Süd“

- Streckenlänge: circa 14 Kilometer
- Umbauabschnitt 1: Rheinbrücke und Westseite Bahnhof Kehl
- Umbauabschnitt 2: Ostseite Bahnhof Kehl bis Kehl-Neumühl
- Umbauabschnitt 3: Linienverbesserung Kork
- Umbauabschnitt 4: Strecke bis zur Bundesautobahn BAB 5
- Umbauabschnitt 5: Knoten Appenweier
- geplante Streckenhöchstgeschwindigkeit: bis 160 km/h
- Ausstattung mit ETCS (European Train Control System)

Zeitplan

Die Strecke zwischen Kehl und Appenweier ist in fünf Planfeststellungsabschnitte eingeteilt und wird in zwei Baustufen ausgebaut.

Der erste Abschnitt von der deutsch-französischen Grenze, inklusive der Rheinbrücke, bis zur Westseite des Bahnhofs Kehl (Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1) wurde bereits 2010 fertiggestellt.

Der zweite Planfeststellungsabschnitt (PFA 2) umfasst den Ausbau der Ostseite des Bahnhofs Kehl bis zum Bahnübergang (BÜ) „Auenheimer Straße“ im Kehler Ortsteil Neumühl. Seit März 2025 liegt der Planfeststellungsbeschluss und damit die Baugenehmigung vor. Die Bauarbeiten begannen im Oktober 2025.

Dabei erneuern wir unter anderem die Eisenbahnüberführungen (EÜ) über die Kinzig sowie die EÜ über die Bundesstraße B 28. Für ein neues Rangiergleis stellen wir zusätzliche EÜ über die Graudenzer Straße, die Kinzig und die B 28 her. Darüber hinaus wird der Streckenabschnitt mit dem modernen elektronisch gesteuerten Zugbeeinflussungssystem „European Train Control System (ETCS)“ ausgestattet. Zudem passen wir die Ausrüstungstechnik umfangreich an.

Der Streckenabschnitt Kork – Appenweier (PFA 3 bis 5) wurde im November 2018 im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) hochgestuft und gilt nun als Projekt des „Vordringlichen Bedarfs“. Auf Basis des Deutschlandtaktes und der damit verbundenen Anforderungen an die Infrastruktur ermitteln wir die Grundlagen der Planung neu.

Baustufe 1 (bis 2010)

PFA 1 (Westseite Bahnhof Kehl) – bereits fertiggestellt

In diesem PFA haben wir die Rheinbrücke zweigleisig ausgebaut und sämtliche Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante erhöht, um ein barrierefreies Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Zudem bauten wir am sogenannten Widerlager Kehl (dem Übergang zwischen der Brückenkonstruktion der

Rheinbrücke und dem Erddamm) sowie am westlichen und östlichen Teil des Bahnhofs Kehl Schallschutzwände neu. Die Leit- und Sicherungstechnik wurde modernisiert und auf Elektronische Stellwerkstechnik (ESTW-Technik) umgestellt. Zudem passten wir die Ausrüstungstechnik (zum Beispiel Oberleitungs- und Elektroenergieanlagen) an.

Baustufe 2

PFA 2 (Ostseite Bahnhof Kehl – Kehl-Neumühl) – in Ausführung

vorbereitende Arbeiten

Durch die vorgesehenen Bauarbeiten sind diverse Eingriffe in die Umwelt notwendig. Dem wirken wir mit Hilfe von unterschiedlichen Ausgleichs- und Minderungsarbeiten entgegen. Diese fanden bereits vor dem Baubeginn statt, um eine kontinuierliche Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion zu gewährleisten.

Im Winterhalbjahr 2024/2025 haben wir daher bereits Ersatzlebensräume für Mauereidechsen, Brutstätten für die Goldammer, Turmfalkennistkästen sowie zusätzliche Fledermausquartiere geschaffen. Diese ökologischen Ausgleichsarbeiten sorgen dafür, dass streng geschützte Arten auch während der Bauzeit geeignete Rückzugs- und Fortpflanzungsmöglichkeiten behalten.

Im September 2025 führten wir die bauvorbereitenden Vegetationsarbeiten durch.

Bauphase 1 – Herstellung des Rangiergleises

In der ersten Bauphase führen wir primär Arbeiten für den Bau der drei neuen Eisenbahnüberführungen (EÜ) durch. Zudem stehen Erd- und Oberbauarbeiten auf der Nordseite an, einschließlich der Errichtung des Rangiergleises (Gleis 19) und von zwei neuen Lokabstellgleisen. Darüber hinaus nehmen wir notwendige Anpassungen an der Oberleitungsanlage sowie der Leit- und Sicherungstechnik vor. Zum Abschluss der Bauphase im Dezember 2026 planen wir, das Gleis 19 in Betrieb zu nehmen und während der nächsten Bauphase als Umfahrgleis zu nutzen.

Bauphase 2 – Spurplananpassung und Brückenerneuerung

In dieser Phase bauen wir die zwei bestehenden Brücken über die Kinzig und die B 28 zurück und anschließend gemäß den geänderten Anforderungen neu. Der gesamte Oberbau wird ausgetauscht und für Geschwindigkeiten bis 160 km/h ausgelegt. Diese Arbeiten umfassen zudem weitreichende Anpassungen an der Oberleitungsanlage und der Leit- und Sicherungstechnik, um den heutigen Standards zu entsprechen. Die Dauer dieser Bauphase beträgt voraussichtlich 20 Monate.

Bauphase 3 – Anpassung des Güterbahnhofs

In der dritten Bauphase bauen wir temporär benötigte Weichen zurück und verlängern einige Gütergleise zur Erweiterung der Kapazität bis Ende 2028.

PFA 3 (Linienverbesserung Kork) – Grundlagenermittlung auf Basis des Deutschlandtakts

PFA 4 (Strecke bis zur Bundesautobahn BAB 5) – Grundlagenermittlung auf Basis des Deutschlandtakts

PFA 5 (Knoten Appenweier) – Grundlagenermittlung auf Basis des Deutschlandtakts

Anwohnerinfo

Beeinträchtigungen durch Lärm von Juni bis August 2026

Im Rahmen der Arbeiten bauen wir die Bahnstrecke von der Ostseite des Bahnhofs Kehl bis zum Bahnübergang „Auenheimer Straße“ in Kehl-Neumühl aus. **Von Samstag, 6. Juni, bis Montag, 3. August 2026**, gründen wir auf Höhe des Kehler Güterbahnhofs sowie zwischen Kehl und Kehl-Neumühl neue Oberleitungsmasten. An den Bahnbrücken an der Graudenzer Straße und der Kinzig heben wir zudem Baugruben für den Neubau der Eisenbahnbrücken aus. Um den Zugverkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen, finden die Arbeiten durchgehend (auch nachts) statt. Während der Arbeiten lassen sich Beeinträchtigungen durch Lärm nicht vermeiden.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Einschränkungen im Straßenverkehr von Juni bis Oktober 2026

Wir bauen für ein neues Rangiergleis drei Eisenbahnbrücken über die Graudenzer Straße, die Kinzig und die Bundesstraße 28. Für die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung „Graudenzer Straße“ sind folgende Sperrungen der gleichnamigen Straße notwendig:

- **Von Montag, 8., bis Sonntag, 14. Juni 2026**, ist eine halbseitige Straßensperrung für die Sicherung von Leitungen in der Straße notwendig. Der Verkehr fließt in beide Richtungen mit einer Ampelschaltung.
- **Von Montag, 15. Juni, bis Samstag, 15. August 2026**, ist die Straße voll gesperrt. In dieser Zeit folgt das Aufschütten einer Arbeitsebene zur Herstellung der Brückenwiderlager mittels einer tangierenden Bohrpfahlwand. Die Umleitungen werden ausgeschildert.
- **Von Sonntag, 16. August, bis Samstag, 31. Oktober 2026**, ist die Straße während der Herstellung des Brückenüberbaus mittels eines Traggerüsts wieder halbseitig befahrbar. Der Verkehr fließt in beide Richtungen mit einer Ampelschaltung.

Der Gehweg an der Graudenzer Straße ist **von Montag, 8. Juni, durchgehend bis Samstag, 31. Oktober 2026**, voll gesperrt. Die Umleitungen werden ausgeschildert. Der Weg auf dem Damm der Kinzig ist während der halbseitigen Straßensperrungen **von Montag, 8., bis Sonntag, 14. Juni 2026, und von Sonntag, 16. August, bis Samstag, 31. Oktober 2026**, für Fußgänger:innen nutzbar.

Der Radweg am Damm der Kinzig dient als Baustraße und ist für den Radverkehr **von Montag, 8. Juni, bis Samstag, 31. Oktober 2026**, gesperrt. Eine Umleitung für Radfahrende wird ausgeschildert.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Ansprechpartner bei Fragen zu Lärm und Erschütterungen

Trotz des Einsatzes moderner und lärmgedämpfter Arbeitsgeräte lassen sich während der Bauarbeiten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen (Immissionen) leider nicht vermeiden.

Wenden Sie sich bei Fragen zu baubedingten Immissionen gern direkt an den zuständigen Immissionsschutzbeauftragten:

Marin Belkovic, M.Sc.
umweltfachlicher Bauüberwacher (UBÜ)
Sicherungsüberwacher (SiÜ)

EPB GmbH
Eugen-Klaussner-Straße 21
77723 Gengenbach

Telefon: 0171 562 72 20

E-Mail: m.belkovic@epbgmbh.de

Bürgerbeteiligung

Der Planungsprozess wird transparent gestaltet. Anrainer, Betroffene, Interessierte sowie Politik und Verwaltung informierten wir im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung über das geplante Bauvorhaben. Dazu fand im März 2019 in Kehl eine Informationsveranstaltung statt.

Im weiteren Planungsverlauf wurden die Genehmigungsunterlagen im Sommer 2023 in den betroffenen Gemeinden für jeden zur Einsicht offengelegt. Mit direkt Betroffenen steht das Projektteam im regelmäßigen Austausch.

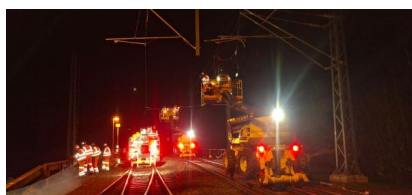
Fahrplanänderungen

Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Arbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr notwendig. Detaillierte Informationen für die Züge der Deutschen Bahn unter bahn.de/bauarbeiten, weitere Informationen unter www.sweg.de.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

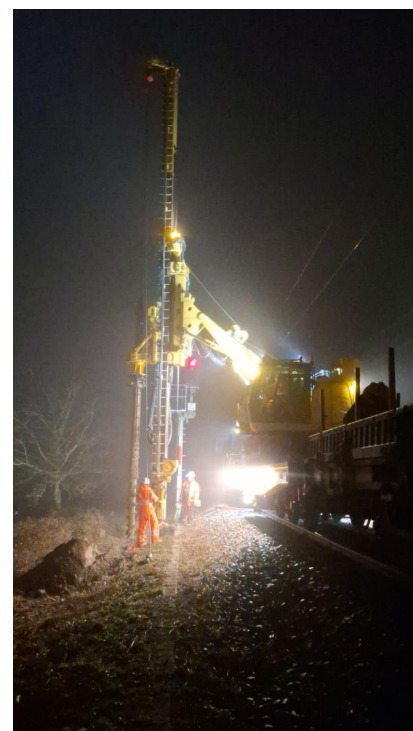
Mediagalerie



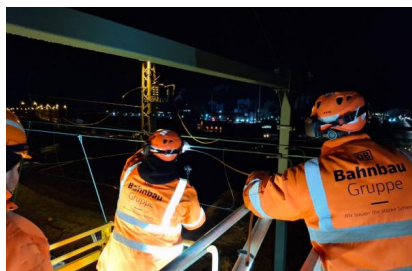
Arbeiten zum Bau der Mehrgleisausleger (Dezember 2025) [Quelle: DB InfraGO AG/Wulliam Tchoumy Sandjong]



Arbeiten zum Bau der Mehrgleisausleger (Dezember 2025) [Quelle: DB InfraGO AG/Wulliam Tchoumy Sandjong]



Arbeiten zum Bau der Mehrgleisausleger (Dezember 2025) [Quelle: DB InfraGO AG/Wulliam Tchoumy Sandjong]



Arbeiten zum Bau der Mehrgleisausleger (Dezember 2025) [Quelle: DB InfraGO AG/Matthias Rusch]



BIM-Modellausschnitt (Building Information Modeling) aus der Entwurfsplanung der beiden neuen Brücken über die Bundesstraße B 28 (August 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



BIM-Modellausschnitt (Building Information Modeling) aus der Entwurfsplanung der beiden neuen Brücken über die Kinzig (August 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf die Rheinbrücke bei Kehl (2010) [Quelle: DB Netz AG]



Ein TGV und ein ICE überqueren die Rheinbrücke bei Kehl (2010) [Quelle: DB Netz AG]