

## **Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel**

- [Gesamtprojekt](#)
- [Streckenabschnitte](#)
- [News & Downloads](#)



Foto: Deutsche Bahn/Georg Wagner

### **Projektbeirat als konstruktives Beteiligungsgremium**

Zu den Planungen für den Abschnitt von Offenburg bis Weil am Rhein gab es aus der Region zahlreiche Anregungen und Forderungen, vor allem bezüglich der Trassenführung und der Dimensionierung des Schallschutzes. Diese wurden zu insgesamt sechs Kernforderungen zusammengefasst.

Im Oktober 2009 initiierte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Projektbeirat ein verfahrensbegleitendes Forum für eine konstruktive Beteiligung. Vertreter:innen der Deutschen Bahn AG, des Eisenbahn-Bundesamtes, des Regierungspräsidiums Freiburg, der Regionalverbände sowie Landrätinnen und Landräte, kommunale Vertreter:innen und Vertreter:innen der Bürgerinitiativen trafen sich dort zur Optimierung der Planung an einem Tisch. Die Leitung übernahmen Michael Odenwald, Staatssekretär im BMVI, und Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg. Die Forderungen aus der Region wurden in diesem Gremium gemeinsam erörtert und diskutiert.

#### **Beschlüsse im Bundestag**

Die im Projektbeirat entwickelten Lösungsvorschläge wurden dem Deutschen Bundestag und dem Landtag Baden-Württemberg zur Entscheidung über die Finanzierung vorgelegt. Die Kernforderungen 3 und 4 wurden bereits 2012 vom Projektbeirat empfohlen und die Finanzierung ein Jahr später **vom Bundestag und Landtag Baden-Württemberg zugesagt**.

+++++

[https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2013/4246723\\_3\\_kw03\\_angenommen\\_abgelehnt-210542](https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2013/4246723_3_kw03_angenommen_abgelehnt-210542)

**Der Bundestag hat am Mittwoch, 16. Januar, und Donnerstag, 17. Januar 2013, folgende Beschlüsse gefasst:**

**u.a.**

**Viergleisige Bahnstrecke Karlsruhe-Basel (Rheintalbahn):** Der Bundestag hat die Bundesregierung aufgefordert, den Schutz von Anliegern und Umwelt im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn, den der Projektbeirat beschlossen hat, im Streckenabschnitt zwischen Teningen und Hügelsheim umzusetzen und anteilig zu finanzieren. Einen entsprechenden Antrag von CDU/CSU und FDP ([17/11652](#)) nahm er in der vom Verkehrsausschuss geänderten Fassung ([17/11932](#)) am 17. Januar an. Der Projektbeirat hatte sich am 5. März 2012 für Einhausungen und Galerien sowie zusätzliche Schall- und Habitatschutzwände bei der Güterumfahrung Freiburgs ausgesprochen. Die Kosten von maximal 84 Millionen Euro sollen Bund und Baden-Württemberg je zur Hälfte übernehmen. Im Bereich der Bürgertrasse im Markgräflerland soll die ebenerdig geplante Antragsstrasse in Tieflage durch Trogbauwerke und steil geböschte Polsterwände mit Überführungen als Landschaftsbrücken sowie einer westlichen Umfahrung von Buggingen realisiert werden. Auch diese Mehrkosten von maximal 166 Millionen Euro sollen sich Bund und Land hälftig teilen.

+++++



DB-Konzernzentrale und Deutscher Bundestag (Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben)

In seiner 10. Sitzung am 26. Juni 2015 hat sich der Projektbeirat für die Umsetzung des Tunnels Offenburg (Kernforderung 1) und die autobahnparallele Lage der Trasse zwischen Offenburg und Riegel sowie zusätzlichen Lärmschutz ausgesprochen (Kernforderung 2). Im **Beschluss des Bundestags vom 28. Januar 2016**, sowie im **Landtagsbeschluss vom 17. Juni 2015** wurden die Mehrkosten für die optimierte Planung bewilligt.

+++++

<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2016/kw04-de-rheintalbahn-404344>

## Einstimmiges Votum zum Ausbau der Rheintalbahn



Der **Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel** soll menschen- und umweltgerecht realisiert werden. Einem entsprechenden Antrag der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD ([18/7364](#)) und einem weiteren Antrag der Koalition zu den europäischen Schienennetzen ([18/7365](#)) stimmte der Bundestag am **Donnerstag, 28. Januar 2016**, jeweils einstimmig zu. Danach soll in Offenburg ein sieben Kilometer langer Eisenbahntunnel gebaut werden und zwischen Offenburg und Riegel soll eine zweigleisige Güterzugtrasse in Parallellage zur Bundesautobahn A5 errichtet werden. Beide Strecken sollen Lärmschutz nach Maßgabe eines Beschlusses des Projektbeirates Rheintalbahn erhalten. Zudem soll die Trasse zwischen Hügelsheim und Auggen Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus bekommen. Für den Bund sollen dadurch Mehrkosten von 1,52 Milliarden Euro entstehen, die im Bundeshaushalt berücksichtigt werden sollen.

### **Regierung: Es gibt hohen Handlungsbedarf**

Der **Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Norbert Barthle (CDU)**, wies in der Debatte darauf hin, dass zurzeit durchschnittlich alle sechs Minuten ein Güterzug auf der Rheintalbahn unterwegs sei. In zehn Jahren wären es alle vier Minuten. „Deshalb gibt es einen hohen Handlungsbedarf,“ betonte er.

In den Antrag seien die Empfehlungen des Projektbeirates, in dem der Bund, das Land Baden-Württemberg und Vertreter von Bürgerinitiativen vertreten seien, aufgenommen worden. Nur so habe ein umfassender Lärmschutz und somit die Akzeptanz der betroffenen Bürgerinnen und Bürger erreicht werden können. „Wir werden viel Geld in die Hand nehmen, um die Anwohner vor Lärm zu schützen“, sagte Barthle.

### **Koalition: Berechtigt, sinnvoll und notwendig**

Dem stimmten **Annette Sawade (SPD)** und **Steffen Bilger (CDU/CSU)** zu. Auch wenn nicht alle Wünsche hätten erfüllt wurden, sei der Antrag ein gutes Ergebnis, betonte Bilger. Der Beschluss sei berechtigt, sinnvoll und notwendig.

Sawade wies darauf hin, dass es nun notwendig, den Beschluss „schnell,“ umzusetzen.

Linke begrüßt Lärmschutzmaßnahmen

„Was lange währt, wird endlich gut - aber nicht gut genug“, sagte **Sabine Leidig (Die Linke)**. Deshalb legte ihre Fraktion einen Änderungsantrag ([18/7381](#)) vor, in dem sie forderte, die Gleisinfrastruktur nicht für ein Tempo von 250 Stundenkilometer auszulegen, da dann unter hohem Kostenaufwand alle Bahnhöfe umgebaut werden müssten.

Insgesamt begrüßte sie die Lärmschutzmaßnahmen, da die Gesundheit der Anwohner im Mittelpunkt stehen müsse und nicht Kostenersparnisse bei der Bahn.

### **Grüne: Geschwindigkeit der Züge überdenken**

**Matthias Gastel (Bündnis 90/Die Grünen)** bedauerte, dass es keinen gemeinsamen Antrag alle Bundestagsfraktionen gebe.

Er setzte sich dafür ein, dass die Geschwindigkeit der Züge noch einmal überdacht werden sollte und wies auf einen Änderungsantrag seiner Fraktion ([18/7379](#)) hin, in dem gefordert wurde, die Finanzierung der Mehrkosten zur Erreichung des Klimaschutzes verbindlich sicherzustellen.

### **Änderungsanträge der Opposition abgelehnt**

Beide Änderungsanträge der Opposition zu den beiden Anträgen der Koalition lehnte der Bundestag ab. Abgelehnt wurde auf Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses ([18/7388](#)) auch ein Antrag von Bündnis 90/Die Grünen zur Finanzierung eines bürgerfreundlichen und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn ([18/6884](#)).

Im Koalitionsantrag zur menschen- und umweltgerechten Realisierung der europäischen Schienennetze wird die Bundesregierung unter anderem aufgefordert, künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen zu berücksichtigen. (mik/28.01.2016)


+++++

[https://www.landtag-bw.de/home/mediathek/videos/2015/20150617sitzung\\_1311.html?t=0](https://www.landtag-bw.de/home/mediathek/videos/2015/20150617sitzung_1311.html?t=0)

### **TOP 5 Antrag**

der Fraktion der CDU, der Fraktion GRÜNE, der Fraktion der SPD und der Fraktion der FDP/DVP und Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Menschen- und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn – Großprojekt bis 2030 realisieren

 Drucksache 15/6723 (Berichtigte Fassung)

- [03:00:53 Drexler Wolfgang | SPD](#)
- [03:01:20 Wolf Guido | CDU](#)
- [03:07:38 Schwarz Andreas | GRÜNE](#)
- [03:14:21 Schmiedel Claus | SPD](#)
- [03:20:16 Haußmann Jochen | FDP/DVP](#)
- [03:26:17 Hermann Winfried | GRÜNE](#)
- [03:41:37 Lösch Brigitte | GRÜNE](#)



+++++

### **Gemeinsame Finanzierung**

Finanziert wird das Gesamtpaket durch Mittel des Bundes und einer Mitfinanzierung durch das Land Baden-Württemberg. Die Finanzierungszusagen für die Umsetzung der Empfehlungen des Projektbeirats belaufen sich auf rund 1,7 Milliarden Euro. Infolgedessen hat die Bahn diese Empfehlungen bei Erstellung der Planung aufgegriffen und eigenständig auf technische und rechtliche Machbarkeit überprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung passt die Bahn die Unterlagen für die Planfeststellungsverfahren unter Berücksichtigung des übergesetzlichen Schutzes gegen Schienenverkehrsgeräusche an.

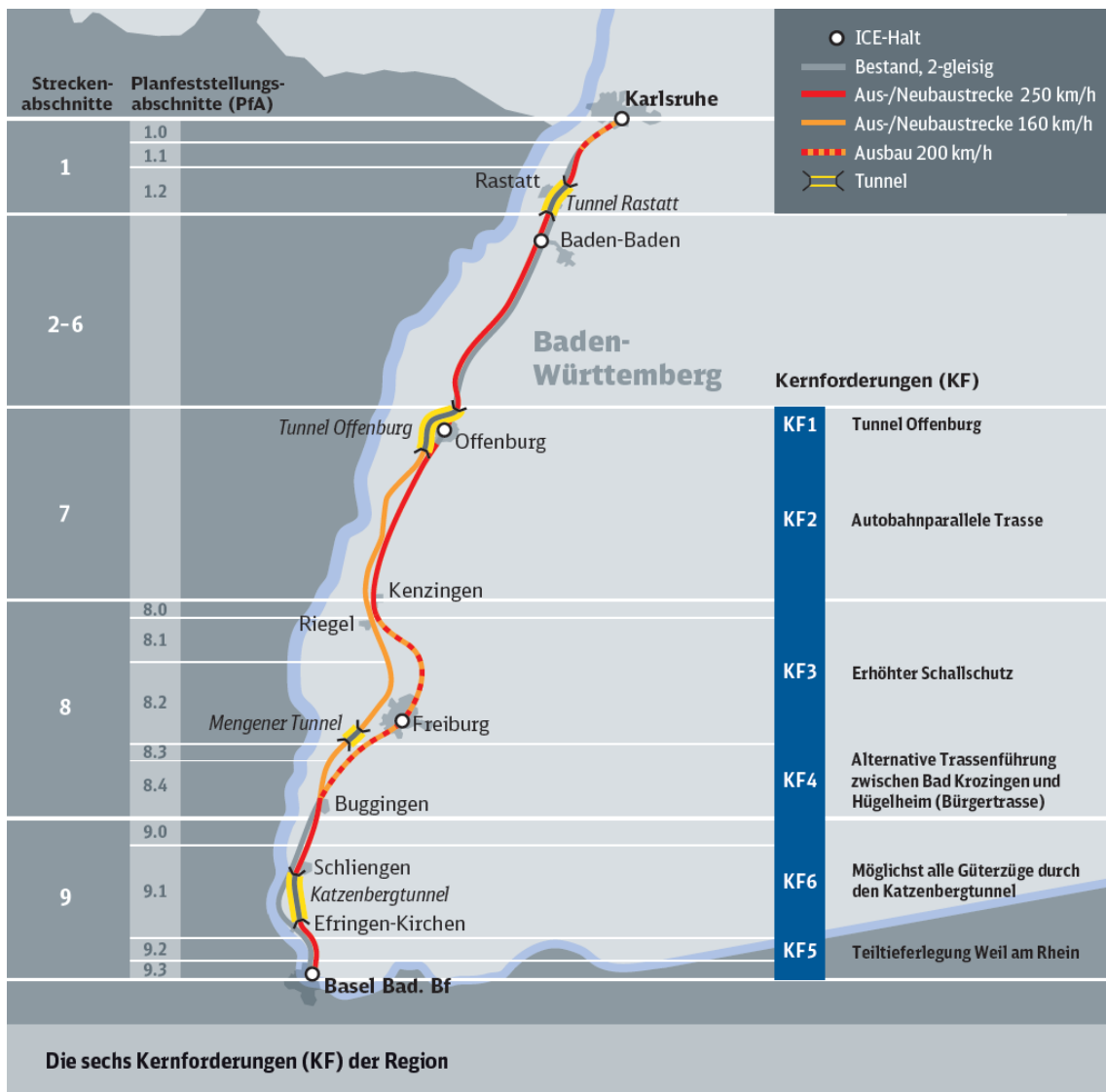
### **Erhöhter Schallschutz**

Mit seiner Empfehlung zur optimierten Kernforderung 6 (oKF 6) hat sich der Projektbeirat zusätzlich zum Beschluss „Möglichst alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel“ auch für einen erhöhten Schallschutz über das gesetzliche Maß hinaus zwischen Hügelheim und Auggen und für die kreuzungsfreie Errichtung des Knotens Hügelheim ausgesprochen. Die Finanzierung der Mehrkosten in Höhe von rund 57 Millionen Euro wurde ebenfalls am 28. Januar 2016 vom Bundestag bewilligt.

### **Neue Gremien**

Die Arbeit des Projektbeirats wurde mit der 10. Sitzung am 26. Juni 2015 beendet. Die weitere Begleitung des Projektes erfolgt zweistufig: Als konzeptionelles und übergeordnetes Gremium für das Gesamtvorhaben ist ein Projektförderkreis vorgesehen, der bei Bedarf einberufen werden soll. Auf Ebene der Streckenabschnitte tagen seit Anfang 2016 sogenannte Projektbegleitgremien etwa im Viermonatsrhythmus. Hier informiert die Deutsche Bahn über den Planungsfortschritt. Gleichzeitig ist das Projektbegleitgremium Forum für regionale Themenschwerpunkte und fachlichen Austausch.

# Die Kernforderungen



Übersicht Kernforderungen (Grafik: Deutsche Bahn AG)

## KF 1: Tunnel Offenburg

Die Kernforderung beinhaltet die Realisierung des Tunnels Offenburg. Anfang 2016 hat der Deutsche Bundestag die Mehrkosten für den Bau des Tunnels bewilligt. Das zweiröhrige Bauwerk wird für Mischverkehr von Geschwindigkeiten bis zu 120 Kilometer pro Stunde ausgelegt. In der Regel sollen die überregionalen Güterverkehre durch den Tunnel fahren. Im Norden schließt er an die Ausbau- und Neubaustrecke an, im Süden wird er an die neue Gütertrasse entlang der Bundesautobahn 5 angebunden.

## KF 2: Autobahnparallele Trasse

Die Gütertrasse verläuft künftig zwischen Offenburg und Kenzingen parallel zur Bundesautobahn 5. Damit wird der Transitgüterverkehr künftig nicht mehr durch Ortschaften hindurch geführt. Mehr Anwohner:innen werden vom Lärm vorbeifahrender Züge entlastet. Außerdem wird entlang der neuen Trasse übergesetzlicher Schallschutz realisiert.

### **KF 3: Erhöhter Schallschutz**

Zwischen Riegel und Tiengen wurde von der Region der weitgehende Verzicht auf passive Schallschutzmaßnahmen gefordert (insbesondere Schallschutzfenster). Der Projektbeirat hat sich dafür ausgesprochen, zusätzliche Mittel bis zu einer Höhe von 84 Millionen Euro für übergesetzlichen Schallschutz einzusetzen. Damit können zusätzliche Maßnahmen wie Schallschutzwände oder Galeriebauwerke errichtet werden. Die Mehrkosten teilen sich jeweils zur Hälfte Bund und Land.

### **KF 4: Alternative Trassenführung zwischen Bad Krozingen und Hügelsheim (Bürgertrasse)**

Hauptmerkmal der Kernforderung 4 ist die Tieflage der Trasse zwischen Mengen und Hügelsheim. Zudem ist im Detail die Verlängerung des Mengener Tunnels, die Errichtung von Landschaftsbrücken, Trogbauwerken, Steilböschungen und Geländemodellierungen beinhaltet. Der Projektbeirat hat hierfür einen Kostenrahmen von 166 Millionen Euro vorgeschlagen. Diese Mehrkosten haben Bund und Land Baden-Württemberg bewilligt. Durch die neue Trassenführung in Tieflage wurden die bisherigen Grenzen der Planfeststellungsabschnitte 8.3, 8.4 und 9.0 verändert. Die Planfeststellungsabschnitte 8.3 und 8.4 wurden neu geplant.

### **KF 5: Teiltieferlegung Weil am Rhein**

Der Kernforderung 5 wurde nach Beratung im Projektbeirat 2010 nicht gefolgt. Stattdessen wurde ein 10-Punkte-Programm für zusätzliche Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 15 Millionen Euro beschlossen.

### **KF 6: Möglichst alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel**

Im Regelbetrieb wird angestrebt, nachts alle und tagsüber möglichst viele Güterzüge durch den Katzenbergtunnel zu führen. Um dies zu ermöglichen, hat der Projektbeirat zusätzliche Mittel für kapazitätssteigernde Maßnahmen (Blockverdichtung) im Abschnitt Schliengen–Haltingen empfohlen. Diese Maßnahmen sind bereits umgesetzt. Seit der Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels im Dezember 2012 werden die Gemeinden um den Isteiner Klotz vom überwiegenden Teil des Güterverkehrs entlastet.

Da die Bauarbeiten im Norden und Süden des Katzenbergtunnels jedoch noch nicht abgeschlossen sind und die durchgängige Viergleisigkeit somit noch nicht hergestellt ist, kann der Tunnelabschnitt noch nicht die vollständige Entlastungswirkung entfalten. Die Bautätigkeiten außerhalb (derzeit insbesondere im Raum Haltingen/Weil am Rhein) sowie regelmäßig notwendige Instandhaltungsarbeiten innerhalb des Tunnels erfordern immer wieder, die Tunnelstrecke zu sperren und Güterzüge über die Bestandsstrecke umzuleiten.

Mit der optimierten Kernforderung 6 hat sich der Projektbeirat zusätzlich zur Forderung „Möglichst alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel“ auch für einen erhöhten Schallschutz über das gesetzliche Maß hinaus zwischen Hügelsheim und Auggen und für die kreuzungsfreie Errichtung des Knotens Hügelsheim ausgesprochen. Die Finanzierung dieser Forderung mit Mehrkosten von rund 57 Millionen Euro wurde ebenfalls am 28. Januar 2018 vom Bundestag bewilligt. Diesem Beschluss gingen umfangreiche Untersuchungen, unter anderem zur Tieflage der Güterverkehrsgleise in Müllheim und Auggen, voraus.



## Ausbau- und Neubaustrecke im Breisgau

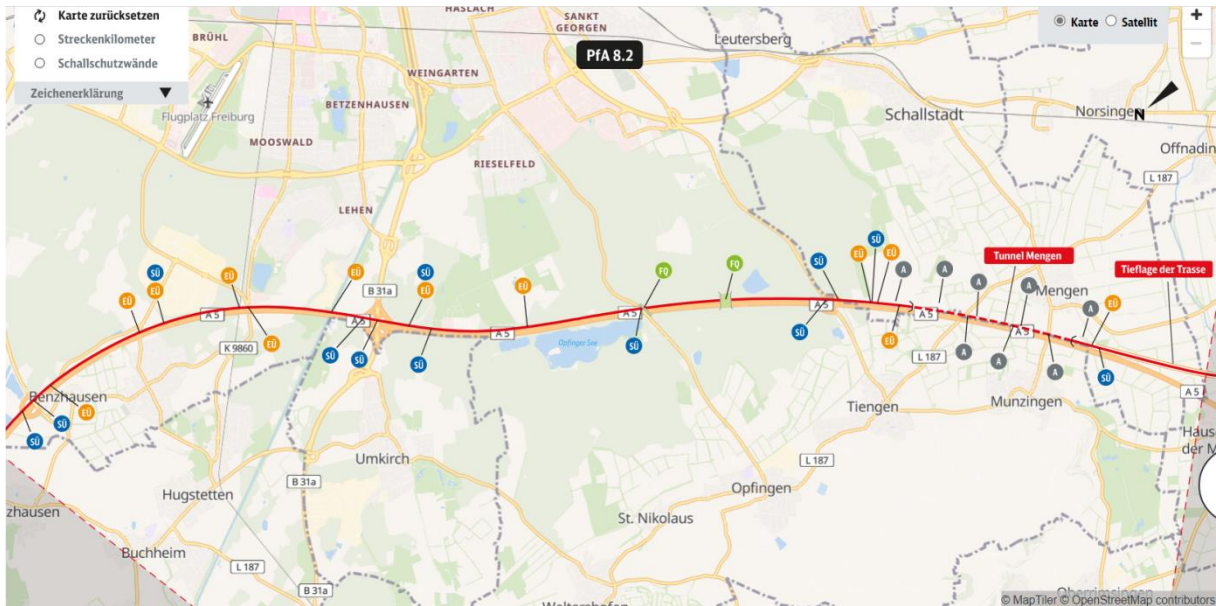
In diesem Streckenabschnitt realisiert die Deutsche Bahn zwei Teilprojekte: den Neubau einer zweigleisigen Strecke für den Güterverkehr zwischen Kenzingen und Müllheim sowie den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn zwischen Teningen und Buggingen.



## Herzstück Mengener Tunnel

Zwischen Freiburg und Schallstadt setzt sich die Neubaustrecke fort. Sie verläuft weiterhin eng gebündelt mit der Bundesautobahn 5. Auf Höhe des Schallstadter Ortsteils Mengen tauchen die Züge ab: Über 2.2 Kilometer verläuft die Strecke durch einen zweiröhrigen Tunnel.





Der Tunnel Mengen ist das größte Bauwerk in dem Abschnitt. In ihm durchquert die Neubaustrecke den Alemannenbuck, eine Erhebung westlich von Mengen. Die zweigleisige Tunnelröhre entsteht in offener Bauweise. Ab dem südlichen Tunnelportal verläuft die Strecke in Tieflage weiter in Richtung Hülgelheim.

Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt startete 2019. 2020 begann das Anhörungsverfahren mit der Offenlage der Planunterlagen.

## Daten & Fakten

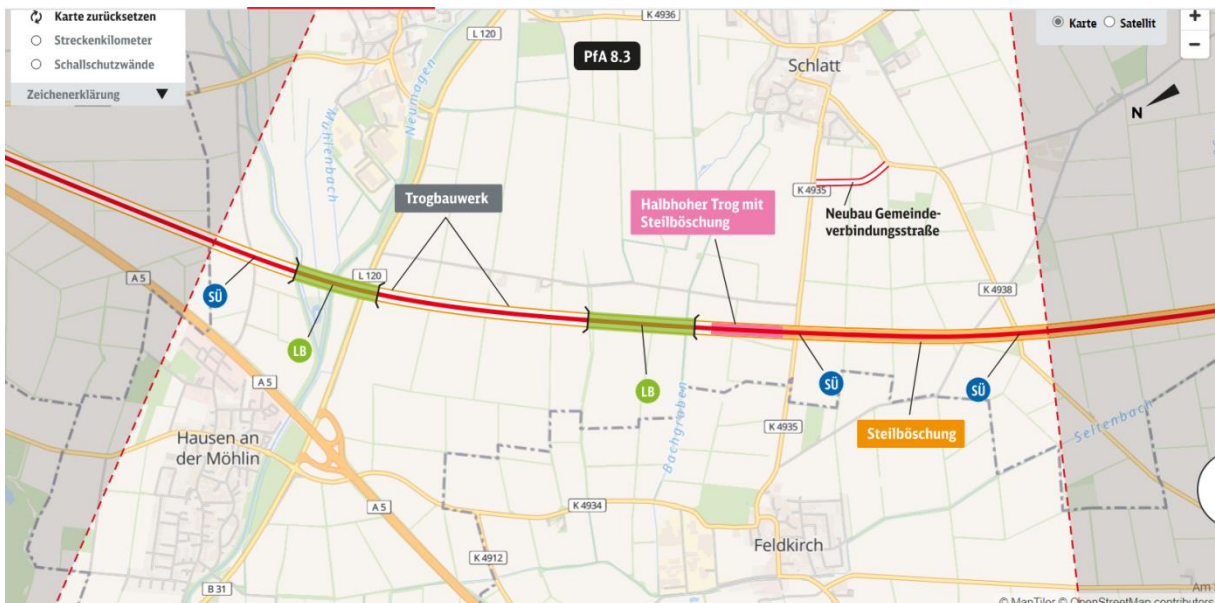
Die Neubaustrecke entsteht als zweigleisige Bahnstrecke. Sie ist für eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 160 konzipiert und für die Nutzung durch den Güterverkehr vorgesehen. Im Zuge der Baumaßnahmen baut die Bahn 31 Brücken neu oder passt sie an. Auf einer Länge von ca. 14,5 Kilometern errichtet sie Schallschutzwände, um die Anwohner vor Lärm zu schützen. Hinzu kommen über drei Kilometer an Galeriebauwerken. Das sind Schallschutzwände mit einer Teilüberdachung der Bahnstrecke. Sie dämmen den Schall noch besser ab.

Länge	rd. 17 Kilometer
Stationen	-
Brücken	31
Tunnel	1
Status	in Genehmigung



## Aus dem Tunnel in die Tieflage

Ab dem Tunnel Mengen geht die Neubaustrecke in die Tieflage über. Im Abschnitt Bad Krozingen verläuft sie komplett in einem bis zu 13 Meter tiefem Einschnitt. Der Vorteil: Von der neuen Bahntrasse ist kaum etwas zu sehen. Das Landschaftsbild wird nicht verändert. Gleichzeitig schützt die Tieflage vor Schallemissionen. Die Ausführung in Tieflage war ein großes Anliegen der Region Markgräflerland. Nach umfassender Prüfung konnte die Bahn dies in ihrer Planung berücksichtigen.



Die Herstellung der Tieflage ist jedoch aufwendig: Noch vor Baubeginn werden in der Region Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt, um die Tieflage zu schützen. Für den Einschnitt sind große Erdmassen zu lösen, zu lagern und abzutransportieren. Die DB erarbeitet hierfür ein spezielles Logistikkonzept und stimmt dieses mit der Region ab. Anschließend wird der Einschnitt abgesichert: Im nördlichen Bereich des Abschnittes durch einen wasserdichten Betonrog. Im südlichen Bereich erfolgt die Sicherung durch eine Steilböschung. Im Übergangsbereich kommt eine Kombination beider Bauweisen zum Einsatz: ein halbhoher Betonrog mit daran anschließender Steilböschung.

Besonders sind die beiden Landschaftsbrücken im Abschnitt Bad Krozingen. Mit einer Länge von 360 und 480 Metern gleichen sie eher einem Tunnel als einer Brücke. Sie sorgen dafür, dass die Landschaft trotz des Einschnitts verbunden bleibt. Zudem überführt sie Gewässer und Straßen. Die Tierwelt nutzt die Brücken als Querungshilfe.

## Daten & Fakten

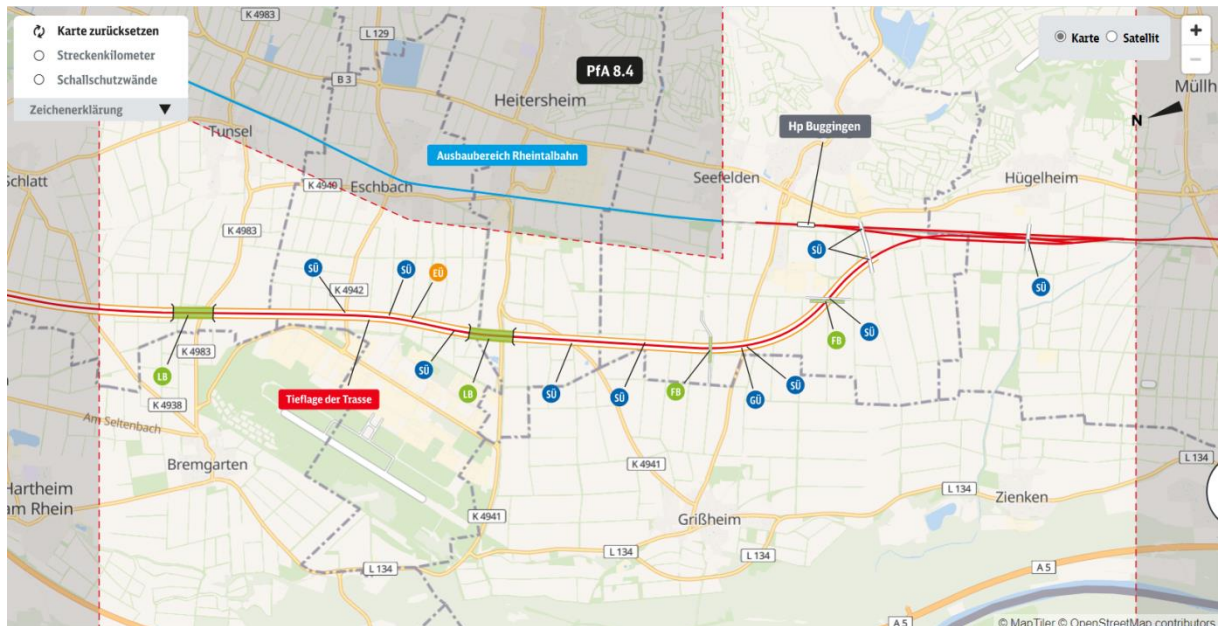
Der Abschnitt 8.3 ist etwa vier Kilometer lang und verläuft in Tieflage. Die Neubaustrecke liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Bad Krozingen. Künftig können Güterzüge die Trasse mit Tempo 160 befahren. Für den Abschnitt führte die Bahn im April 2016 die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Im Jahr darauf wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Unterlagen wurden in den betroffenen Kommunen zwischen September und Oktober 2020 offengelegt.

Länge	rd. 4 Kilometer
Stationen	-
Brücken	5
Tunnel	-
Status	in Genehmigung



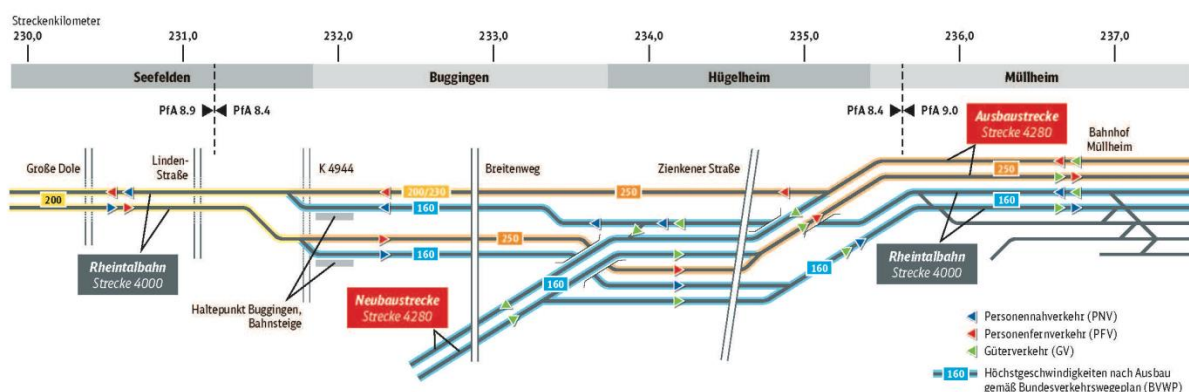
## Verknüpfung von neuer Bahnstrecke mit Rheintalbahn

Im Abschnitt Bad Krozingen-Müllheim verlaufen rund neun Kilometer der Neubaustrecke in Tieflage. Der Vorteil: Von der neuen Bahntrasse ist kaum etwas zu sehen. Das Landschaftsbild wird nicht verändert. Gleichzeitig schützt die Tieflage vor Schallemissionen. Die Ausführung in Tieflage war ein großes Anliegen der Region Markgräflerland. Nach umfassender Prüfung konnte die Bahn dies in ihrer Planung umsetzen.



Die Herstellung der Tieflege ist jedoch aufwendig: Noch vor Baubeginn werden in der Region Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt, um die Tieflege zu schützen. Für den Einschnitt sind große Erdmassen zu lösen, zu lagern und abzutransportieren. Die DB erarbeitet hierfür ein spezielles Logistikkonzept und stimmt dieses mit der Region ab. Anschließend wird der Einschnitt zu beiden Seiten mit einer Steilböschung abgesichert.

Westlich der Gemeinde Buggingen gleicht sich die Strecke wieder dem Geländeneiveau an. Auf Höhe von Hügelheim erfolgt die Einbindung der Neubaustrecke auf die Rheintalbahn. Die beiden Trassen kreuzen hierbei ohne sich gegenseitig zu beeinträchtigen. Die Neubaustrecke führt weiter in südlicher Richtung in den Katzenbergtunnel. Der Fern- und Güterverkehr fährt durch den Tunnel in Richtung Basel. Der Nahverkehr fährt die Ortschaften entlang der Rheintalbahn an. Für die verschiedenen Fahrtwege sind zwei Kreuzungsbauwerke und sieben Gleise notwendig. Gemeinsam bilden sie den „Knoten Hügelheim“.



Systemskizze des Knoten Hügelheim (Grafik: Deutsche Bahn AG)

Der Abschnitt umfasst ebenfalls rund 4,5 Kilometer der Rheintalbahn zwischen Buggingen und Müllheim. Diese Strecke wird ausgebaut und ertüchtigt. Nach dem Ausbau fahren die Züge dort bis

zu 250 Kilometer pro Stunde (km/h). Der Haltepunkt Buggingen wird um etwa 200 Meter nach Süden versetzt und vierspurig ausgebaut. So können die schnellen Fernverkehrszüge in diesem Bereich überholen. Außerdem wird er barrierefrei. Die Güterzüge können ihre neue Trasse mit Tempo 160 befahren.

## Daten & Fakten

Der gesamte Abschnitt ist rund 12 Kilometer lang. Die Strecke verläuft in weiten Teilen in Tieflage. Straßen, Wege und Flüsse werden über die Gleise geführt. Dazu errichtet die Bahn 17 Brückenbauwerke. Darunter stehen die beiden Landschaftsbrücken hervor: Mit einer Länge von 320 Metern gleichen sie eher einem Tunnel als einer Brücke. Sie sorgen dafür, dass die Landschaft trotz des Einschnitts verbunden bleibt. Die Tierwelt nutzt die Brücken als Querungshilfe. 2019 begann das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt. Die Planungen lagen im Juli 2021 öffentlich aus.

Länge	rd. 11,9 Kilometer
Stationen	1
Brücken	17
Tunnel	-
Status	in Genehmigung