

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 1 | März 2023

Editorial



Liebe Leser:innen,
in der Weströhre des Tunnels Rastatt geht es mit dem Innenausbau in die nächste Bauphase. Aktuell betonieren wir die Tunnelsohle, auf der später der Erschütterungsschutz und die Feste Fahrbahn eingebaut werden. Die Arbeiten dazu haben im März begonnen.

Im Süden des Großprojekts stehen die Arbeiten in Müllheim und Basel ganz im Zeichen des Brückenbaus. Aktuell arbeiten wir an drei Brückenbauwerken gleichzeitig. Eine Musterschallschutzwand am Bahnhof Müllheim gibt zudem Ausblick auf die künftige Gestaltung der Wände am Bahnhof.

In den Streckenabschnitten Appenweier–Kenzingen und Kenzingen–Müllheim sind die Planungen im letzten Jahr deutlich vorangeschritten und der Austausch mit den Menschen in der Region wird fortgesetzt. Ein Beispiel für unseren vielseitigen Dialog stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe mit dem Projektbegleitgremium vor.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



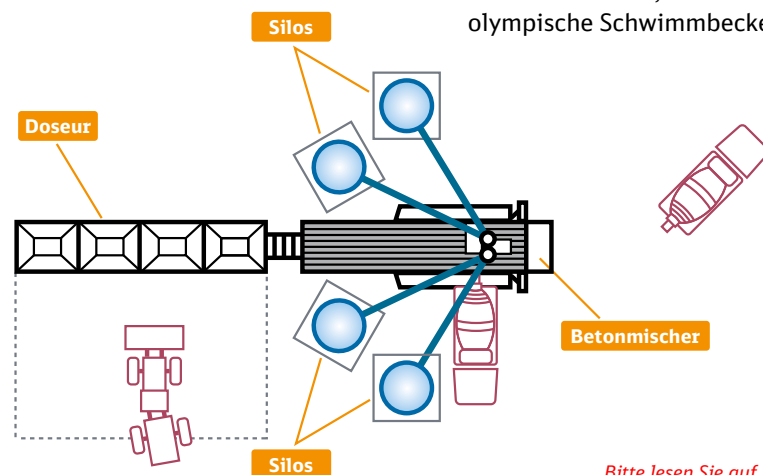
Baustelleneinrichtungsfläche Ötigheim: Hier wird frischer Beton für den Innenausbau produziert.

Frischer Beton für den Innenausbau

In der Weströhre des Tunnels Rastatt läuft der Innenausbau an. Die Deutsche Bahn hat damit die Firma Eiffage beauftragt. Sie wird auf der gesamten Länge die Tunnelsohle herstellen und die Feste Fahrbahn einbauen. Wichtigstes Material dabei: Beton.

Die Sohle wird zunächst betoniert, anschließend erfolgt darauf der Aufbau der Festen Fahrbahn. Die Gleise liegen dabei nicht auf Schotter, sondern in einem festen Untergrund aus Stahlbeton. Die Baufirma richtet seit Ende Januar in Ötigheim ihre Baustelle ein. Das Herz der Fläche ist die mobile Betonmischanlage. Sie nimmt rund 2.500 Quadratmeter Fläche ein, das sind etwa zwei olympische Schwimmbecken.

Aufbau der Betonmischanlage

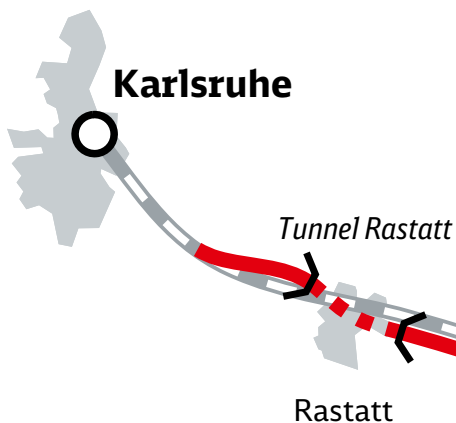


Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: *Frischer Beton für den Innenausbau*

Die Anlage ist voll automatisiert. Sie stellt den Beton in einem genau festgelegten Verhältnis von Körnung und Mischung her. Dazu befüllt ein Radlader zunächst den sogenannten Doseur im hinteren Teil der Anlage mit einem Kies-Sand-Gemisch. Mit Förderschnecken wird es in den Mischer gebracht. Dort werden Zement und Flugasche als Bindemittel sowie weitere benötigte Zusätze hinzugegeben. Alles wurde zuvor in vier großen Silos bei der Anlage gelagert. Um die Materialien miteinander zu verbinden, kommt nun Wasser hinzu. Auf diese Weise kann die Anlage rund 60 Kubikmeter Fertigbeton pro Stunde produzieren.

Gleichzeitig ist das mobile Betonwerk mit einer Recyclinganlage für den Restbeton ausgestattet. Diese trennt das anfallende Spülwasser in größere Bestandteile und in Wasser mit kleineren Schwebstoffen. Das Wasser wird in einem Becken zwischengelagert. Es wird für den nächsten Mischprozess wiederverwendet. So gelangt kein Abwasser aus der Betonherstellung in die Kanalisation. ■



Wir stellen vor:

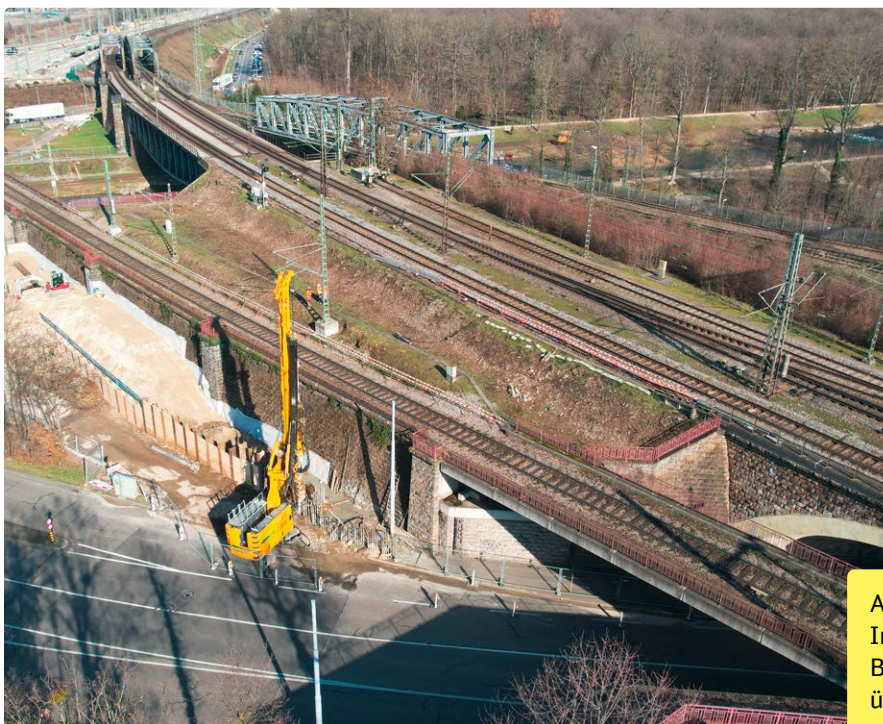
Jasmin Hammer, Projektkauffrau für den Streckenabschnitt 1 Karlsruhe-Rastatt Süd

Sie bearbeitet alle Rechnungen für den Tunnel Rastatt und den gesamten Streckenabschnitt 1 – von Baumaterialien bis hin zum Kaffee für die Kolleg:innen im Info-Center.

Mehr über ihren Arbeitsalltag erfahren Sie auf unseren Social-Media-Kanälen. Dort finden Sie auch weitere Mitarbeitendenporträts.



Basel: Der nächste Schritt führt über den Fluss „Wiese“



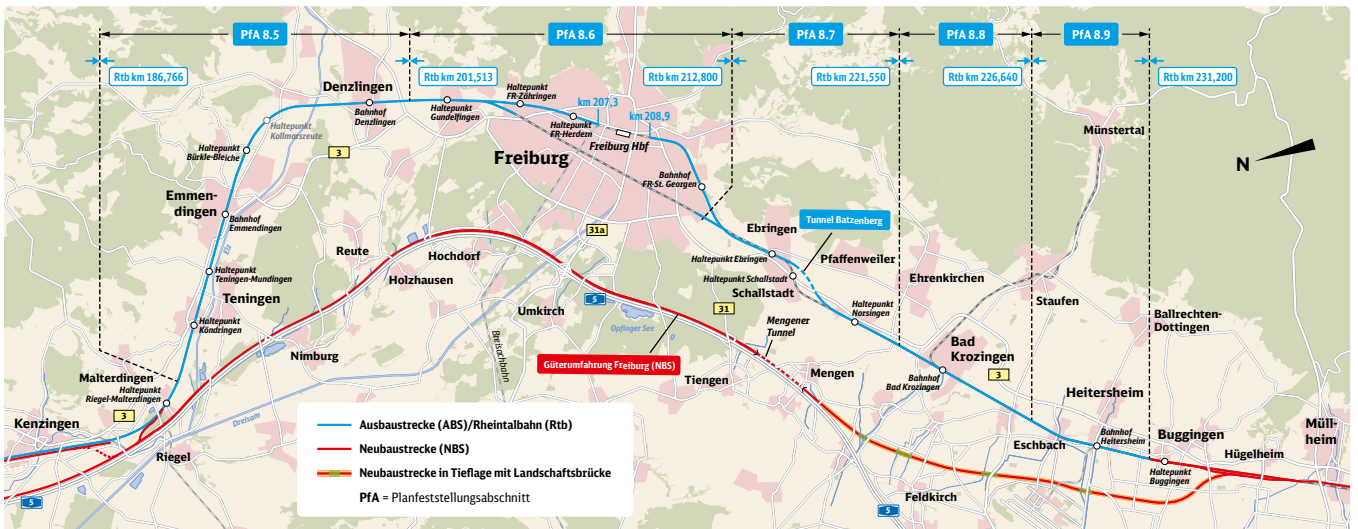
Blick auf die künftige Baustelle der EÜ Wiesekorridor.

Gerade stellt die Deutsche Bahn die Baustellenfläche für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Wiesekorridor her. Dazu sind unter anderem Leitungsverlegungen notwendig. Ab voraussichtlich Spätsommer 2023 folgen die ersten Baumaßnahmen: Bohrungen für die Tiefgründungen der Brücke.

Voraussichtlich ab 2027 überspannt die EÜ mit 155 Metern Länge die Freiburgerstrasse und den Fluss Wiese. Zwei neue Gleise für den Güterverkehr führen künftig über das Bauwerk. Um die Anwohner:innen vor dem Lärm der vorbeifahrenden Züge zu schützen, baut die Bahn eine Schallschutzwand auf der Brücke.

Ab Frühjahr 2023 können sich Interessierte an der Infowand am Baustellenzaun der EÜ Wiesekorridor über die Brückenarbeiten und das Großprojekt Karlsruhe-Basel informieren.





Mehr Tempo für den Personenverkehr zwischen Teningen und Buggingen

Im Großraum Freiburg entstehen parallel zur Bundesautobahn 5 zwei neue Gleise für den Güterverkehr. Anschließend wird die bestehende Rheintalbahn durch die Freiburger Bucht fit gemacht für die Zukunft. Das Ziel ist, die Strecke zwischen Teningen und Buggingen für Geschwindigkeiten von 200 Kilometer pro Stunde auszubauen. Das ermöglicht kürzere Fahrzeiten. Durch den Neu- und Ausbau der Strecke werden außerdem langsamere und schnellere Züge voneinander getrennt. Die Folge: mehr Zuverlässigkeit im Zugverkehr und mehr Kapazität für einen erweiterten Nahverkehr.

Die Deutsche Bahn erneuert und modernisiert die gesamte Strecke und baut neue Oberleitungen. Bis zum Einreichen der Planungsunterlagen prüft sie dafür über 100 Brücken, 14 Stationen, Stütz- und Schallschutzwände sowie Durchlässe entlang der Strecke. Ein Bestandteil der Planung ist der Batzenbergtunnel. Dieser soll die kurvenreiche Strecke zwischen Ebringen und Norsingen verbessern. So können Züge des Personenverkehrs mit deutlich höheren Geschwindigkeiten fahren.

Wie geht es weiter?

Aktuell befinden sich die Abschnitte in der Vorplanung. Darin werden verschiedene Varianten der Streckenfüh-

rung geprüft und eine Vorzugsvariante ermittelt. Diese wird dann weiter ausgearbeitet. Um die Region bei den Planungsfortschritten mitzunehmen,

findet halbjährlich ein Regionalforum statt. Größere Infoveranstaltungen für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sind ab 2024 geplant. ■



i Was krabbelt denn da?

Diese Mauereidechse ist uns bei den Kartierungsarbeiten entlang der Rheintalbahn begegnet. Mauereidechsen und Schlingnattern leben häufig in den Schotterkörpern der Bahnstrecken. Bereits seit Herbst letzten Jahres sind unsere Umweltexpert:innen entlang der Strecke unterwegs, um zu ermitteln, welche geschützten Tierarten an der Rheintalbahn vorkommen. Anschließend planen wir Maßnahmen, die die Tiere während der Bauarbeiten schützen.



Projektfortschritt und Beteiligung im Einklang

Marc Mosbacher ist Stakeholdermanager im Großprojekt Karlsruhe–Basel. Dort begleitet er seit 2017 den Abschnitt Appenweier–Kenzingen. Seine Aufgabe ist es, mit den politischen Vertretungen, Kommunen, Verwaltungen, Verbänden und Menschen vor Ort in den Dialog zu treten, über die Planungen und Bauarbeiten zu informieren und komplizierte Sachverhalte möglichst einfach zu erklären. Ein regelmäßiges und wichtiges Austauschformat ist dabei das Projektbegleitgremium.

1. Was ist das Projektbegleitgremium?

Das regionale Projektbegleitgremium begleitet die Planungen der DB Netz AG zum viergleisigen Aus- und Neubau der Rheintalbahn. Gleichzeitig ist das Projektbegleitgremium Forum für regionale Themenschwerpunkte und fachlichen Austausch.

2. Wie ist das Gremium entstanden?

Im Oktober 2009 regte das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Einrichtung eines Projektbeirats an. Damit wurde ein verfahrensbegleitendes Forum für eine konstruktive Beteiligung geschaffen. Vertreter:innen der Deutschen Bahn AG, des Eisenbahn-Bundesamtes, des Regierungspräsidiums Freiburg, der Regionalverbände sowie Landrät:innen, kommunale Vertreter:innen sowie Vertreter:innen der Bürgerinitiativen trafen sich dort zur Optimierung der Planung an einem Tisch. Dabei wurden Forderungen aus der Region im Gremium gemeinsam erörtert und diskutiert. Die im Projektbeirat entwickelten Lösungsvorschläge wurden dem Deutschen Bundestag sowie dem Landtag Baden-Württemberg zur Finanzierung vorgelegt und beschlossen. Mit der zehnten Sitzung am 26. Juni 2015 wurde die Arbeit des Projektbeirats beendet. Die weitere Begleitung des Projekts erfolgt seitdem zweistufig: Als konzeptionelles und übergeordnetes Gremium für das Gesamtvorhaben wurde ein jährlicher Projektförderkreis eingerichtet. Auf Ebene der Abschnitte tagen seit Anfang 2016 sogenannte Projektbegleitgremien.

3. Warum gibt es mehrere Projektbegleitgremien?

Der Projektfortschritt, die lokalen Belange und somit auch die Themenschwerpunkte in den Abschnitten unterscheiden sich. Daher hat man sich dafür entschieden, mehrere Gremien einzurichten. Insgesamt gibt es fünf Begleitgremien: für den Tunnel Offenburg, die Ausbau- und Neubaubstrecke zwischen Hohberg und Riegel, die Güterumfahrung Freiburg sowie die Bürgertrasse zwischen Bad-Krozingen und Hügelheim. Das sechste Begleitgremium ruht. Es ist in

einer regelmäßigen, baubegleitenden Arbeitsgruppe mit der Stadt Müllheim und der Gemeinde Auggen aufgegangen.

4. Wer ist Teil des Gremiums?

Das jeweilige Gremium besteht aus Vertreter:innen des Landesverkehrsministeriums, des Regierungspräsidiums Freiburg, des Regionalverbands Südlicher Oberrhein, den Landkreisen Emmendingen, Ortenaukreis, Breisgau-Hochschwarzwald und Lörrach, den betroffenen Städten und Gemeinden zwischen Appenweier und Müllheim, den Bürgerinitiativen und der DB Netz AG. Die Sitzungen erfolgen in der Regel halbjährlich.

5. Inwiefern wirkt sich die Arbeit im Projektbegleitgremium positiv auf das Projekt und die Projektkommunikation aus?

Mit dem Gremium besteht zum einen die Chance, die unterschiedlichen Beteiligten über aktuelle Entwicklungen im Projekt zu informieren. Zum anderen ermöglicht es, Herausforderungen, die sich bedingt durch die Größe des Projekts regional stark unterscheiden, früh zu begegnen. So können Lösungen zielgerichtet mit den entsprechenden Beteiligten gefunden werden. Besonders bei einer Projektlaufzeit von mehreren Jahrzehnten ist ein kontinuierlicher Austausch mit den relevanten Stakeholdern unerlässlich. Er bildet die Grundlage für ein erfolgreiches Umsetzen des Gesamtprojekts. ■

Stakeholdermanagement

Mit der Bezeichnung Stakeholder sind alle Personen oder Gruppen gemeint, die für ein Vorhaben bzw. ein Unternehmen relevant sind. Dazu gehören etwa Ministerien, Behörden, Kommunen, politische Vertreter:innen, Unternehmen, Interessenvertretungen und Bürger:innen. Mit dem Stakeholdermanagement sollen die spezifischen Belange der Stakeholder erkannt und im Projektverlauf berücksichtigt bzw. bei der Kommunikation beachtet werden.



„Die regionalen Projektbegleitgremien ermöglichen uns, weiterhin mit der Bahn im Dialog zu bleiben. Wir erhalten regelmäßig Einblick in den aktuellen Planungsstand. So können wir Ideen und Einwände frühzeitig im Sinne der betroffenen Bevölkerung einbringen. Auch ist längst selbstverständlich geworden, bei zwischenzeitlich auftretenden Fragestellungen unkompliziert in konstruktiven Gesprächsaustausch mit den verantwortlichen Planern zu treten.“

Karl Bäuerle, Vorsitzender der BI-Bahntrasse e. V., Offenburg

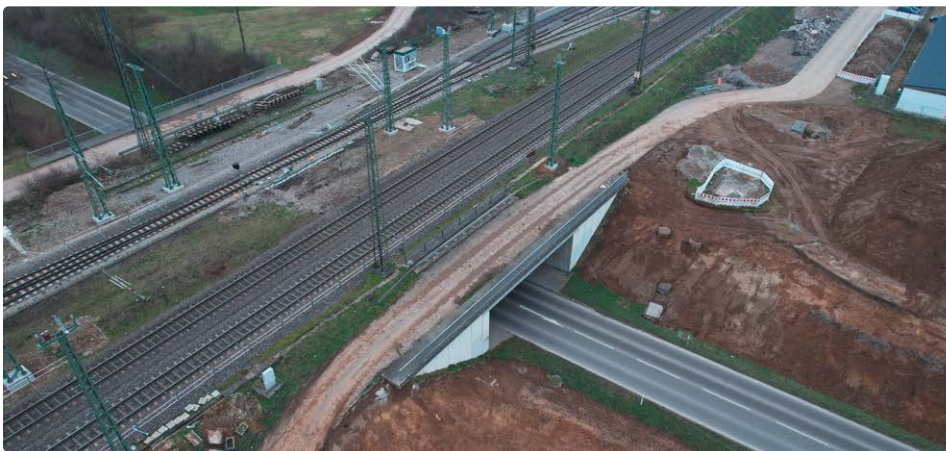


Brückenarbeiten in Müllheim

In Müllheim gehen die Bauarbeiten an den Brückenbauwerken weiter. Seit Ende 2022 arbeitet die Deutsche Bahn an der Straßenüberführung Bundesstraße (B) 378. Sie ersetzt die bestehende Brücke rund 16 Meter nördlich durch ein neues Bauwerk. Aktuell stellt sie die Pfeiler für die künftige Brücke her.



An der B 378 steht bereits der erste Pfeiler westlich der Gleise.



An der K 4946: Um Platz für den Ausbau der Rheintalbahn zu schaffen, wird der östliche Wirtschaftsweg verschoben.

Auch südlich des Bahnhofs Müllheim stehen die nächsten Brückenarbeiten in den Startlöchern. Ab Mai 2023 verbreitert die Bahn die Eisenbahnüberführung Kreisstraße (K) 4946. Damit schafft sie Platz für die zwei Gleise der Neubaustrecke.

Schallschutzwandmodell

Im März stellte die Bahn am Bahnhof Müllheim ein Schallschutzwandmodell auf. Die zwei Elemente sind jeweils 2,5 Meter breit und vier Meter hoch. Gezeigt wird die Wandgestaltung zur Gleis- und zur Außenseite. Die farbliche Gestaltung ist der Umgebung Müllheims nachempfunden: Die Bergsilhouetten des Schwarzwalds und der Vogesen sind auf der Gleisseite nachgebildet.



Die Gestaltung erfolgt in enger Abstimmung mit der Stadt Müllheim.



Die den Gleisen zugewandte Seite ist inspiriert von den Bergen des Schwarzwalds und der Vogesen.

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe-Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

Kontakt

Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Fotos

Jürgen Schmidt (Titel; S. 2 unten; S. 5 oben, mitte), ARGE Tunnel Rastatt (S. 1), Privat (S. 2 oben), Deutsche Bahn AG/Luisa Gierl (S. 3), Deutsche Bahn AG/Charlotte Petrik (S. 4 oben), Martin Weinbrenner (S. 4 unten) Deutsche Bahn AG/Matthias Völkner (S. 5 unten)



Kofinanziert von der Europäischen Union