

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 1 | März 2021

Editorial



Liebe Leser:innen,

2021 bauen wir erstmals in beiden namensgebenden Städten des Großprojekts: Im nördlichen Karlsruhe erneuern wir ab April die Oberleitungsanlage. Auf der südlichen Projektseite starten die Bauarbeiten im 3,1 Kilometer langen Abschnitt in Basel.

Und was passiert dazwischen? Das Baukonzept für den Weiterbau des Tunnels Rastatt steht. Zwischen Offenburg und Kenzingen sind drei Öffentlichkeitstermine sowie die Bodenerkundungen für den Tunnel Offenburg und die Trasse geplant. Im Streckenabschnitt von Kenzingen bis Müllheim werden die Genehmigungsverfahren weitergeführt. Und für den Ausbau der Rheintalbahn erkunden wir noch bis Mitte des Jahres den Boden. Sehr erfreulich ist, zwischen Müllheim und Weil am Rhein verlaufen die Bauarbeiten planmäßig.

Sie können all dies bequem von zuhause aus über unsere Projektwebseite mitverfolgen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre,

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Die Bahn erneuert die bestehenden Eisenbahnbrücken.

Beginn der Baumaßnahmen in Basel

Ende 2020 hat das Schweizer Bundesamt für Verkehr die Baugenehmigung für den Abschnitt 9.3 in Basel erlassen. Ein Einspruch gegen diesen Beschluss ist seit Anfang Januar 2021 nicht mehr möglich. Damit können die Arbeiten in Basel beginnen. Der rund 3,1 Kilometer lange Abschnitt verläuft von der Staatsgrenze zwischen Deutschland und der Schweiz durch den Badischen Bahnhof in Basel bis zum nördlichen Rheinufer. Mit dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn verlegt die Deutsche Bahn (DB) zehn Kilometer Gleise und baut drei neue Eisenbahnbrücken.

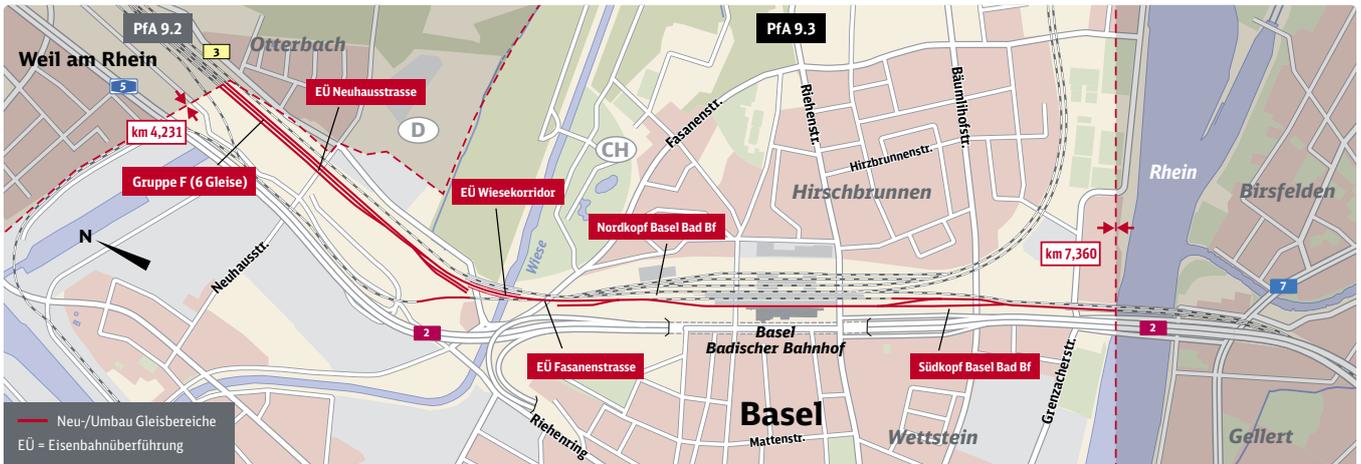
Im ersten Schritt vergibt die DB die Bauaufträge. Parallel bereitet sie ab April die Bauflächen im Bereich der Landesgrenze zu Deutschland vor. Dort entstehen neue Gleisanlagen für die Zollabfertigung und eine Lok-

wechselstelle. Dafür werden die bestehenden Gleise zurückgebaut. Danach baut die DB Baustraßen, Betriebswege und Logistikgleise. Anschließend stellt sie die Fundamente für die Beleuchtung der Baufläche und die Oberleitungsanlage her. Im westlichen Abschnitt, beim Rheinhafen, baut sie außerdem Weichen ein. Dadurch werden die Gleise der Zollabfertigung an die Strecke der Hafenbahn angebunden.

Im nördlichen Abschnitt zwischen der Landesgrenze und dem Fluss Wiese baut die DB sechs neue Gleise: zwei Gleise für den Güterverkehr westlich der Rheintalbahn und vier Gleise für die Zugbehandlung. Die neuen Eisenbahnbrücken führen über die Neuhausstrasse, die Freiburger-/Fasanenstrasse und den Fluss Wiese.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1:
Beginn der Baumaßnahmen in Basel



Der PfA 9.3 im Überblick

Auch im Basel Badischen Bahnhof stehen umfangreiche Bauarbeiten an. Die Bahn realisiert hier neue Weichen und modernisiert zwei Gleise. Am

Südkopf des Bahnhofs werden zudem die Gleise der Rheintalbahn angepasst. Die Gütergleise verlaufen südlich des Bahnhofs weiter bis zur

Rheinbrücke. Dort schließen sie an die Gleise der Schweizerischen Bundesbahnen an. ■

Kreuz und quer durch Haltingen Nord



Nördlich von Haltingen müssen die Nahverkehrszüge die Gleise des Fernverkehrs queren. Damit keine Wartezeiten entstehen, kreuzen sich die Züge auf unterschiedlichen Ebenen. Im Bereich des Eimeldinger Weges baut die Bahn dafür seit Februar 2021 das Überwerfungsbauwerk Haltingen Nord: Züge in Richtung Freiburg unterqueren die Gleise des Fernverkehrs künftig hier in Tieflage.

Das gesamte Bauwerk ist etwa 600 Meter lang, inklusive der Zufahrtsrampen. Davon entfallen rund 260 Meter auf den Tunnel. Der tiefste Punkt des Bauwerks liegt rund neun Meter unterhalb der Fernverkehrsstrecke. Die Seitenwände des Bauwerks stellt die Deutsche Bahn mit Pfählen aus Beton her. Ihr Durchmesser beträgt rund 0,9 Meter. Die Tunneldecke besteht aus Stahlbeton. Sie wird direkt vor Ort gegossen. Der Vorteil dieser sogenannten Deckelbauweise: Die Oberfläche ist schon wieder nutzbar, während Unterhalb der Erdaushub erfolgt. Auch der Boden des Tunnels besteht aus einer rund 0,6 Meter dicken Betonplatte. Die Arbeiten enden voraussichtlich im April 2023. ■

Ein Regionalzug in Richtung Freiburg fährt aus dem Überwerfungsbauwerk hinaus.

Im Tunnel Rastatt geht's weiter

Anfang Februar 2021 präsentierte die Deutsche Bahn in einer virtuellen Pressekonferenz die Pläne zum Weiterbau des Tunnels Rastatt. Das neue Baukonzept hatte sie gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt in den vergangenen Monaten ausgearbeitet. Die Basis dafür lieferten umfangreiche Bodenanalysen im Bereich des geplanten Vortriebs der Weströhre. Die Ergebnisse der Untersuchung liegen nun vor: Im Umfeld des ehemaligen Rohgrabens wurden aufgelockerte Bodenstrukturen entdeckt, die vor Beginn des Vortriebs verbessert werden müssen.

Dafür wendet die Bahn ein Injektionsverfahren an, ähnlich einer Spritze: Ein Wasser-Zement-Gemisch wird über Injektionslanzen in den Boden gepresst. Das Gemisch stabilisiert den Untergrund bis zu einer Tiefe von rund neun Metern. Dabei erzeugt das Verfahren keine Lärm- oder Staubemissionen. Der Vortrieb beginnt dann voraussichtlich Ende 2021. Die Tunnelvortriebsmaschine (TVM) „Sibylla-Augusta“ fährt dann die letzten 200 Meter bis zum Zielschacht auf. Die Züge auf der Rheintalbahn



Einige Injektionslanzen sind bereits im Boden.



Ein Bohrgerät (links) bereitet die Löcher für die Injektionslanzen (oben) vor.



fahren während der Arbeiten ungehindert weiter. Mehr als 1.000 Sensoren und Glasprismen registrieren jederzeit auch kleinste Veränderungen der Gleislage.

Ist der westliche Vortrieb abgeschlossen, beginnt die Sanierung der Oströhre. Zunächst wird die Rheintalbahn auf rund 700 Meter Länge auf

den Rohbau der Weströhre verlegt. Der Bereich um den verfüllten Tunnelabschnitt der Oströhre wird dann freigelegt. In der Baugrube erfolgen die Öffnung der Oströhre und der Rückbau der TVM „Wilhelmine“. Anschließend wird der Tunnel als Rahmenbauwerk hergestellt. Nach Fertigstellung der Oströhre rückt die Rheintalbahn zurück in ihre ursprüngliche Lage. ■

Unterwegs zwischen Hügelleheimer Runs und Auggen

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Müllheim und Auggen geht in das dritte Baujahr. Auch 2021 arbeitet die Bahn überall entlang der Strecke. Folgen Sie uns bei einem Rundgang über die Baustellen.



Das neue Flussbett der Hügelleheimer Runs entsteht.

Hügelleheimer Runs

Die Bahn hat die Eisenbahnüberführung über die Hügelleheimer Runs rund 30 Meter nördlich der vorhandenen Überführung neu gebaut. Seit Ende Januar laufen die Arbeiten zur Verlegung des Flussbetts.



Ein Durchlass für Wildtiere

Tierdurchlass

An der Gemarkungsgrenze zwischen Müllheim und Auggen entsteht ein Durchlass für Wildtiere. Er ermöglicht diesen, die vier Gleise der Rheintalbahn gefahrlos zu unterqueren. Das Rahmenbauwerk schob die Bahn Mitte Januar mithilfe hydraulischer Pressen unter die Gleise.

SÜ Kleinfeldede

Die neue Straßenüberführung (SÜ) Kleinfeldede nördlich von Auggen ist seit Mitte März 2021 für den Verkehr freigegeben. Die gesamte Freigabe erfolgt im August 2021. Bis dahin setzt die Bahn noch Böschungsbepflanzungs- und Markierungsarbeiten um.



Baumfällarbeiten am Bahnhof Müllheim

Bahnhof Müllheim

Der Rück- und Neubau des Bahnhofs Müllheim startet im Oktober 2021. Zuvor sind vorbereitende Arbeiten notwendig. Dazu zählen Vegetationsarbeiten, die von Anfang Januar bis Mitte Februar im Bahnhofsumfeld stattfanden.



Die neue Personenüberführung am Haltepunkt Auggen befindet sich im Bau.

Haltepunkt Auggen

Ende 2020 haben am Haltepunkt Auggen die Arbeiten für die neue Personenüberführung sowie die Verlegung der Rheintalbahn begonnen. Das neue Gleisbett westlich der alten Trasse wird zunächst mit einer Planumsschutzschicht (PSS) vorbereitet. Die PSS besteht aus einem Gemisch aus Sand und Kies. Die Bahn zieht diese Schicht zwischen Boden und Grundsotter ein. Damit sorgt sie für einen tragfähigen Gleisuntergrund.

Bereits im November startete die Bahn die Arbeiten für die Schallschutz-Mittelwand. ■

Fußgängerunterführung gesperrt



Die Fußgängerunterführung macht Platz für die Fernverkehrsgleise.

Seit Februar 2021 baut die Bahn die Fußgängerunterführung am Bahnhof Haltingen zurück. Als Ersatz können Fußgänger:innen und Radfahrer:innen derzeit die Heldelinger Straße halbseitig oder den Fußgängersteg nutzen. Vor Ort ist diese Wegeführung ausgeschildert. Im Anschluss realisiert die Stadt Weil am Rhein einen neuen Geh- und Radweg entlang der Heldelinger Straße. In Haltingen gestaltet die Bahn das Bahnhofsumfeld im Zuge des Ausbaus der Rheintalbahn neu.



Fischwanderhilfe in Hugsweier ist fertig

Die 28 Meter lange Fischwanderhilfe in Hugsweier ist fertig. Fische, Muscheln und andere Flusstiere können die Schutter nun wieder ohne Hindernisse durchqueren und neuen Lebensraum erschließen. Damit ist jetzt im Streckenabschnitt 7 die letzte sogenannte WRRL (Wasser-rahmenrichtlinie)-Maßnahme der Bahn abgeschlossen.

45 Kilometer vermessen

Von Februar bis Juni 2021 führt die Bahn Vermessungsarbeiten entlang der rund 45 Kilometer langen Strecke zwischen Teningen und Buggingen durch. Ab 2032 baut die Bahn die Strecke aus. Züge sollen dann mit Geschwindigkeiten von bis zu 200 Kilometer pro Stunde dort fahren können. Bevor die Planungen starten, müssen die Bestandsdaten der bestehenden Rheintalbahn erfasst werden. Dabei helfen sogenannte „Festpunkte“ entlang der Strecke, wie zum Beispiel Betonpfeiler. Jeder Festpunkt ist mit genauen Koordinaten im Bahn-System hinterlegt. 2016 wurde allerdings deutschlandweit ein neues Koordinatensystem eingeführt. Deshalb überprüft die Bahn aktuell die Festpunkte und erneuert diese teilweise. Gleichzeitig misst sie die aktuellen Gleislagen und die Geometrie der Schienen auf der Rheintalbahn. Die Daten dienen den Planer:innen als Grundlage für die Entwürfe zum Ausbau der Strecke.

Bodenuntersuchungen in Freiburg



Zwischen Teningen und Buggingen führt die Bahn ein umfangreiches Bohrprogramm durch (wir berichteten in der vergangenen Newsletter-Ausgabe ausführlich darüber). Die Untersuchungen liefern wichtige Erkenntnisse für den geplanten Ausbau und die Ertüchtigung der Rheintalbahn. Noch bis Anfang April wird derzeit der Boden im Trassenbereich in Freiburg analysiert. Das Bohrprogramm für den gesamten Abschnitt wird voraussichtlich im Juni abgeschlossen sein.

Das Kernbohrgerät nimmt am Rand von Freiburg Bohrproben.

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 (S. 1, S. 4, S. 5 oben)
DB AG/Christian Nieger (S. 3 oben, S. 3 unten rechts); Sonja Renner (S. 3 unten links)
DB AG/Christian Dötschel (S. 5 unten rechts)
weseetheworld/fofolia.de (S. 5 unten links)



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“
der Europäischen Union