



Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 1 | Mai 2024

Editorial



Liebe Leser:innen,

auf unseren Baustellen am Tunnel Rastatt und in den südlichen Abschnitten zwischen Müllheim und Basel haben wir im letzten Jahr wichtige Meilensteine erreicht. Mit diesem Schwung arbeiten wir auch dieses Jahr weiter: Am Tunnel Rastatt führen wir den Innenausbau der Tunnelröhren mit der Festen Fahrbahn fort, und für den Weiterbau der Oströhre heben wir derzeit die Baugrube aus und bergen die einbetonierte Tunnelvortriebsmaschine. In Müllheim startet unter anderem der Bau des neuen Bahnhofgebäudes.

Die wichtigste Voraussetzung für den Start von neuen Bauarbeiten haben wir gleich zu Beginn des Jahres für den Abschnitt Riegel–March erhalten: die Baugenehmigung. Was uns ganz besonders freut: Unsere vorgezogenen Umweltmaßnahmen an der Elz wurden von der „UN-Dekade zur Wiederherstellung von Ökosystemen“ als hervorragendes Projekt ausgezeichnet.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Philipp Langefeld

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Breitere Brücken, neue Zugänge, mehr Gleise: Die Baufortschritte rund um Müllheim



Die Parkplatzzufahrt am Müllheimer Bahnhof nimmt Gestalt an.

Seit zwei Jahren baut die Deutsche Bahn (DB) in Müllheim. Fortschritte sind unter anderem im Müllheimer Bahnhof zu sehen. Die Bahnsteige an den Gleisen 3, 4 und 6 sind bereits fertiggestellt und mit Treppen und Rampen ausgestattet. Zudem schützen neue Bahnsteigdächer die Fahrgäste vor Sonne und Regen.



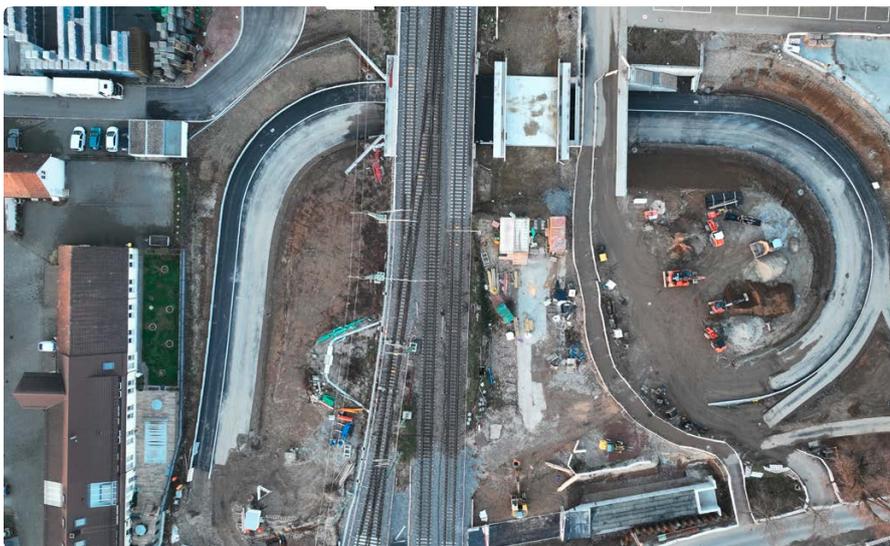
Was wurde am Bahnhof gebaut und was steht dieses Jahr noch an?

Seit dem 1. März 2024 erreichen Fahrgäste die Gleise von der Ostseite

über die neue Personenunterführung. Aktuell ist der Zugang zu den Bahnsteigen nur über Treppen möglich. Mit einem Aufzug, Zugangsrampen zu den Bahnsteigen und dem Bau einer Rampe auf der Westseite stellt die DB barrierefreie Zugänge her. Ab dem Ende des ersten Quartals 2025 baut die Bahn außerdem die Überdachung des neuen Wartebereichs, der WC-Anlage und des Servicemoduls. So errichtet sie einen modernisierten Aufenthaltsort für alle Reisenden.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: Breitere Brücken, neue Zugänge, mehr Gleise: Die Baufortschritte rund um Müllheim



Der Straßenbau unter den Gleisen schreitet voran.

Damit sowohl der Personen- und Rad- als auch Autoverkehr eine Querungsmöglichkeit in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs hat, verbindet die DB die Klosterrunsstraße mit den künftigen Parkflächen westlich des Bahnhofs. Im Frühjahr 2024 hat sie die neue Parkplatzzufahrt in einem ersten Schritt für den Personen- und Radverkehr freigegeben. Die Nutzungsfreigabe für den Autoverkehr folgt im Herbst 2024. Die DB setzt den neuen Parkplatz in Zusammenarbeit mit der Stadt Müllheim 2024 um.



Die breitere EÜ K 4946 macht Platz für die neuen Gleise.

Auch der Rohbau der Eisenbahnbrücke Kreisstraße (K) 4946 südlich des Bahnhofs steht bereits. Durch den Bau der zwei zusätzlichen Gleise zwischen Müllheim und Auggen muss die Eisenbahnüberführung (EÜ) verbreitert werden. Voraussichtlich im Sommer 2024 beendet die Bahn die Brückenarbeiten. Anschließend gibt sie die K 4946 wieder für den Verkehr frei.



Fließender Verkehr auf der Straßenbrücke B 378

Der Verkehr rollt seit Dezember 2023 über die neue Straßenüberführung (SÜ) Bundesstraße (B) 378 nördlich von Müllheim. Im Sommer 2024 schließt die Bahn die SÜ auf der östlichen und westlichen Seite endgültig an die B 378 an. Zurzeit ist sie nur provisorisch mit der Straße verbunden. Der Rückbau der alten Straßenbrücke erfolgte an Ostern 2024. ■

Tunnel Rastatt: In Niederbühl wird gegraben

Aktuell baut die Deutsche Bahn (DB) am Tunnel Rastatt an mehreren Stellen parallel. In den Tunnelröhren führt sie den Innenausbau fort. Oberhalb des Tunnels findet der Abbruch der Tunnelvortriebsmaschine (TVM) für den Weiterbau der Oströhre statt.

Der Aushub der 200 Meter langen und 16 Meter tiefen Baugrube hat im Februar begonnen. Seit einigen Wochen erfolgt ebenfalls der Rückbau des Tunnels und der einbetonierten TVM. Diese Arbeiten sind voraussichtlich Mitte 2025 abgeschlossen. Um die TVM aus der Baugrube zu heben, setzt die Bahn unter anderem den auf der Baustelle aufgebauten Portalkran ein.

Die ersten Gleise sind bereits in der Röhre

In der Weströhre hat die Bahn begonnen, die Gleise in Form einer Festen Fahrbahn zu verlegen. Dazu montiert sie außerhalb des Tunnels einzelne Gleisstücke, sogenannte Gleisjoche, bestehend aus Schwellen und Schienen,



Rund 12.000 Meter Gleisjoche werden mithilfe der Verlegegeräte eingebaut.



Die Feste Fahrbahn wird betoniert.

vor. Um die 120 Meter langen Gleisjoche einzubauen, kommen zahlreiche Universal-Verlegegeräte für Weichen und Gleise zum Einsatz. Der Gleisbau soll in beiden Tunnelröhren bis Ende 2024 abgeschlossen werden.

In der Oströhre sind die Arbeiten noch nicht ganz so weit vorangeschritten. Dort stellt die DB die Randwege her – die sogenannten Bankette. In den Randwegen verlegt sie unter anderem Kabeltrassen und Löschwasserleitungen. ■



Weitere Einblicke zur Wiederherstellung der Oströhre und zum Innenausbau des Tunnels Rastatt finden Sie auf unserem YouTube-Kanal: <https://www.youtube.com/Gro%C3%9FprojektKarlsruhe-Basel>

Die Elz: Ein beliebter Treffpunkt für Vögel

In einem großen Bahnprojekt wie Karlsruhe–Basel lassen sich Eingriffe in die Natur nicht vermeiden. Wo immer sie unvermeidbar sind, setzt die Deutsche Bahn Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen um. Damit schafft sie neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere und kompensiert so die Natureingriffe. Viele der Umweltmaßnahmen setzt die Bahn lange vor Baubeginn um. Über die Renaturierung der Elz zwischen Teningen und Riegel haben wir mit Claudia Börsting-Flister gesprochen. Seit 2008 kümmert sie sich als Projektingenieurin um Flora und Fauna bei der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel.



Claudia Börsting-Flister

1. Welche Maßnahmen wurden bei der Renaturierung der Elz zwischen Riegel und Teningen umgesetzt?

Gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Freiburg haben wir zwischen 2015 und 2017 die Elz naturnah umgestaltet. Im 19. Jahrhundert war das Gewässer begradigt worden.

Wir haben der Elz ihren natürlichen Verlauf zurückgegeben. Dafür haben wir Hochwasserdämme zurückverlegt und die Struktur des Gewässers verbessert. Das heißt, standortgerechte Ufergehölze gepflanzt, abwechslungsreiche Ufer- und Sohlstrukturen sowie vielfältige Habitate für Flora und Fauna geschaffen.

2. Wie haben sich Flora und Fauna seit der Renaturierung der Elz entwickelt?

Die Elz hat alle Beteiligten überrascht und sich ihren ursprünglichen Raum schnell zurückerobert. Sowohl Flora als auch Fauna entwickeln sich hervorragend. Schon nach zwei Jahren wurden über 120 verschiedene Vogelarten an der Elz gesichtet; davon 30 bedrohte Arten. Mittlerweile scheint sich die Elz in der Vogelwelt herumgesprochen zu haben. Viele Arten nutzen sie als Rastplatz, andere bleiben als Brutvögel über den Sommer. Neben den Vögeln profitieren vor allem Kleinlebewesen und Fische von der Verbesserung des Gewässer- und Uferverlaufs. Aber auch die Rückverlegung der Dämme und die dadurch gewonnenen Überflutungsflächen haben sich schon mehrfach bei Hochwasser als funktionsfähig erwiesen. Retentionsräume sind in Zeiten des Klimawandels ein wichtiges Element zum Schutz der Anwohner:innen. Diese haben die Elz als Naherholungsgebiet ebenfalls angenommen.

3. Was ist die „UN-Dekade zur Wiederherstellung von Ökosystemen“?

Gemeinsam dem Klimawandel entgegenwirken und den Verlust biologischer Vielfalt aufhalten – das ist das Ziel der UN-Dekade zur Wiederherstellung von Ökosystemen, die von 2021 bis 2030 von den Vereinten Nationen ausgerufen wurde. Die Zerstörung von Ökosystemen auf der ganzen Welt soll gestoppt werden. Zahlreiche Programme und Projekte zum Erhalt und zur Wiederherstellung von Ökosystemen in Deutschland wurden von den Vereinten Nationen im Rahmen der Dekade ausgezeichnet. Die Renaturierung der Elz ist eines davon.

4. Was bedeutet die Auszeichnung der Umweltmaßnahme als „Hervorragendes Beispiel“ für das Bahnprojekt Karlsruhe–Basel?

Die Auszeichnung als hervorragendes Beispiel ist eine Art „Qualitätssiegel“ für unsere gelungene Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Freiburg, Landesbetrieb Gewässer, den umliegenden Gemeinden und den Naturschutzbehörden. Wir erhoffen uns dadurch noch mehr Aufmerksamkeit für dieses gelungene Umwelt- und Naturschutzprojekt. Sie hebt außerdem hervor, dass wir als Deutsche Bahn nicht nur in die Natur eingreifen, sondern unsere Verantwortung für Umwelt und Natur ernst nehmen. ■

Weitere Informationen zur UN-Dekade zur Wiederherstellung von Ökosystemen und der Renaturierung der Elz finden Sie hier:

www.undekade-restoration.de/projekte/revitalisierung-elz-riegel-koendringen/



Modernes Planen und Bauen in Karlsruhe



Wie stellt die Deutsche Bahn die optimale Planung für das Bahnprojekt Karlsruhe-Basel sicher? Was ist der ideale Streckenverlauf? Wo kann es zu Kollisionen der unterschiedlichen Gewerke kommen? Für all diese Fragen nutzt die Bahn die Unterstützung von Building Information Modeling, kurz BIM.

In der neuen Videoreihe „Mach mal digital! Planen mit BIM im Bahnprojekt Karlsruhe-Basel“ stellt die Bahn den digitalen Arbeitsprozess mit BIM und das Arbeiten im BIM-Lab Karlsruhe vor.

In Karlsruhe plant sie auf 600 Quadratmetern die Strecke zwischen Appenweier und Müllheim.

In der ersten Folge zeigen Gabriele Schimke und ihre Kolleg:innen, wie sie mithilfe von Messungen ein digitales 3D-Modell für den Tunnel Offenburg erstellen.



Direkt zur neuen Videoreihe:
[www.youtube.com/
watch?v=kBIRqMaI-hs](https://www.youtube.com/watch?v=kBIRqMaI-hs)

Erste Baugenehmigung für Güterzugstrecke

Das neue Jahr hat mit einer guten Nachricht für die Deutsche Bahn (DB) begonnen. Im Januar hat sie den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt zwischen Riegel und March erhalten. Die künftige Strecke entlang der Bundesautobahn 5 ist Teil der sogenannten Güterumfahrung zwischen Offenburg und Müllheim. Dank der Verlagerung

des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke wird es für die Menschen an der Rheintalbahn deutlich leiser.

Insgesamt neun Abschnitte muss das Eisenbahn-Bundesamt für die Güterzugstrecke genehmigen. Den Anfang hat der Abschnitt zwischen Riegel und March gemacht.



Neben zwei neuen Gleisen erneuert die Bahn in dem elf Kilometer langen Abschnitt rund 23 Brücken. Außerdem ist der Umbau der Autobahnanschlusstellen Riegel und Teningen geplant. Entlang der Strecke errichtet sie circa 13,5 Kilometer Schallschutzwände. Eine Besonderheit ist dabei der Bau von Schallschutzgalerien.

Frisches Gleisbett in Weil am Rhein

Im Bahnhof Weil am Rhein erneuert die Deutsche Bahn (DB) die Gleise. Zudem sortiert sie die Betriebsanlagen neu. Die Arbeiten sollen bis Frühjahr 2025 dauern.

Der Startschuss für die Arbeiten fiel im Januar mit dem Umbau des Gleises 7. Dieses wurde bereits 2021 zur Hälfte erneuert und für die künftigen Beanspruchungen ausgebaut. Anfang des Jahres hat die Bahn die Oberleitung und das restliche Gleis erneuert sowie an die neue Weiche 626 angebunden. Durch die Veränderung der Gleislage muss auch die Bahnsteigkante teilweise angepasst werden. Die Arbeiten schließt die Bahn demnächst ab.



Impressum

Herausgeber

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

Kontakt

E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Fotos

Leander Siegert (Titel); BauIn/Bastian Senger (S. 1, 2); Eiffage/Marius Frenz (S. 3 rechts); INGE BÜ Tunnel Rastatt (S. 3 links); RP Freiburg/Dieter Ruf (S. 4 oben); privat (S. 4 Mitte); Mark Diel (S. 5 rechts Mitte); Dejan Markov (S. 5 rechts unten)



Kofinanziert von der Europäischen Union