



Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zum Bahnprojekt Karlsruhe–Basel

Nr. 3 | Dezember 2024

Editorial



Liebe Leser:innen,

wir beenden das Jahr mit zwei wichtigen Meilensteinen in der Streckenplanung. In Schallstadt, Abschnitt Freiburg–Ehrenkirchen, haben wir unsere Vorplanungsergebnisse auf dem Infomarkt zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im November vorgestellt. Einen Schritt weiter sind wir im Abschnitt Appenweier–Hohberg. Hier haben wir die Planungsunterlagen für den Tunnel Offenburg offengelegt. Alle Interessierten konnten sich unser Bauvorhaben im Detail ansehen und mögliche Einwände einzeichnen.

Mit Blick auf das kommende Jahr fanden währenddessen unsere Arbeiten in Rastatt Süd statt. Dort haben wir die Schieneninfrastruktur für den Anschluss der Neubaustrecke an den Tunnel Rastatt nächstes Jahr vorbereitet. Dafür verlegen wir weiterhin die Feste Fahrbahn im Tunnel und bereiten den Weiterbau der Oströhre vor.

Werfen Sie auch einen Blick in unseren kleinen Jahresrückblick der Meilensteine 2024.

Ich wünsche Ihnen eine schöne und besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Start ins neue Jahr.

Philipp Langefeld

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Bahnprojekt Karlsruhe–Basel

Update Tunnel Rastatt: Die Arbeiten in und außerhalb der Röhren



Der Tunnel Rastatt wird mit einer Festen Fahrbahn ausgestattet. In der Weströhre sind die Arbeiten abgeschlossen, in der Oströhre laufen sie an.

Am Tunnel Rastatt schreiten die Bauarbeiten innen wie außen sichtbar voran: In den Tunnelröhren laufen die Arbeiten für den Innenausbau. Das Projektteam baut in der Oströhre die Randwege der Fahrbahn ein. Zeitgleich hat die Herstellung des Masse-Feder-Systems und der Einbau der Festen Fahrbahn begonnen. In der Weströhre ist man einen Schritt weiter. Dort sind das Masse-Feder-System und die Feste Fahrbahn schon fertiggestellt.

Für alle am besten zu sehen sind die Fortschritte zur Wiederherstellung der Oströhre. Hier legen die Bauleute den beschädigten Tunnelbereich in Niederbühl frei. Im April 2024 kam das Schneirad der Tunnelvortriebsmaschine (TVM) wieder ans Tageslicht und wurde abgebrochen. Im Anschluss begannen die Arbeiten, um den Rest der Maschine zu zerlegen. Der Abbruch erfolgte dabei in Teilschritten: Zunächst haben Bagger das umliegende Erdreich abgetragen.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: Update Tunnel Rastatt: Die Arbeiten in und außerhalb der Röhren

Anschließend folgte die einbetonierte Maschine: Der untere Bereich des Nachläufers wurde mithilfe von Trennschnitten in einzelne Segmente zerlegt und abtransportiert. Die Segmente werden auf dem künftigen südlichen Rettungsplatz demontiert.

Parallel dazu beginnt der Bau des neuen Tunnels in offener Bauweise. Dabei werden noch in diesem Jahr die ersten Bodenplatten betoniert, Anfang 2025 beginnt der Bau der Wände und Decken.

Parallel stattdessen das Projektteam den Tunnel mit Ausrüstungstechnik aus. Dazu gehören unter anderem die Oberleitung sowie die Leit- und Sicherungstechnik. Bis Ende 2025 wird der komplette Tunnel fertig sein. Im Jahr darauf folgt dann die Phase der Inbetriebnahme. Bestandteil davon sind etwa Testfahrten und die finale Abnahme. ■



Im Tunnel Rastatt kommt die Feste Fahrbahn des Systems Rheda 2000® zum Einsatz. Auf ihr können Züge mit bis zu Tempo 250 sicher fahren. In unserem Film können Sie sich den Aufbau, den Einbau und die Funktion der Festen Fahrbahn anschauen: www.youtube.com/watch?v=ms1pW4GaTka



Der untere Bereich der TVM liegt frei. Was folgt, ist, die Maschine in einzelne Segmente zu zerschneiden.

Bahnhof Müllheim: Barrierefreie Abfahrt



Seit August sind die Rampen zu den Bahnsteigen geöffnet.

Im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Müllheim gestaltet die Deutsche Bahn den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen. Bereits im August hat sie die Rampen zu den Bahnsteigen zur Nutzung freigegeben.

Ein weiterer Meilenstein war die Eröffnung des neuen Aufzugs auf der Ostseite. Maan Barbara vom Bahnprojekt Karlsruhe–Basel und Maik Langner vom Bahnhofsmanagement

weihen den Aufzug gemeinsam ein. Die neue Personenunterführung und die Bahnsteige sind nun von der Ostseite barrierefrei zugänglich.

Weitere wichtige Schritte folgen im kommenden Jahr mit der barrierefreien Rampe zur Personenunterführung auf der Westseite und der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Hier sind durch die Bahn bereits Behindertenparkplätze auf dem neu

gebauten Parkplatz Ost angelegt, weitere sind auf dem Parkplatz West vorgesehen. Gemeinsam mit der Stadt Müllheim schafft sie auf der Ostseite einen neuen ZOB (Zentraler Omnibus Bahnhof) mit Behindertenparkplätzen. Die Stellflächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Personenunterführung und ermöglichen einen einfachen Zugang zu den Zügen. ■



Der neue Aufzug wurde im Oktober in Betrieb genommen.

Rastatt Süd: Gleise bereit für Anschluss



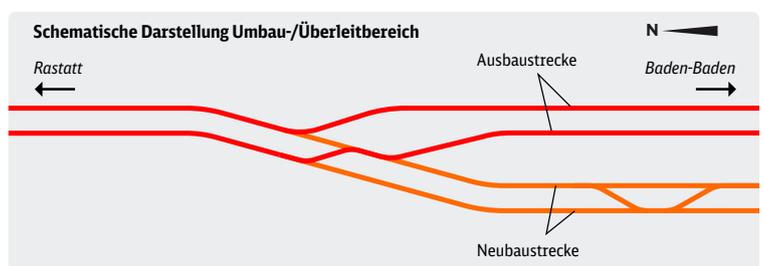
Die Gleise in Rastatt Süd sind in Position und bereit für den Anschluss an den Tunnel Rastatt.

Die Deutsche Bahn (DB) hat die Schieneninfrastruktur für den Anschluss des Tunnels Rastatt an die Neubaustrecke im kommenden Jahr vorbereitet. Dafür war im August eine dreiwöchige Sperrung der Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden nötig.

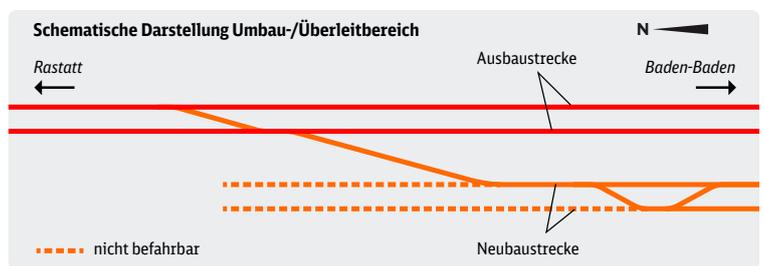
Im ersten Schritt hat die DB die Rheintalbahn im Anschlussbereich zwischen der Neubaustrecke und dem Tunnel Rastatt nach Osten verlegt und an die Ausbaustrecke in Richtung Baden-Baden angeschlossen. Dafür musste sie die Gleise, die Oberleitung sowie die Leit- und Sicherungstechnik zurückbauen. Danach hat die Bahn den Boden ausgetauscht, den Schotter eingebaut und die neuen Gleise verlegt.

Im zweiten Schritt folgte die Verbindung zur Neubaustrecke. Ein Schienenkran hob drei Weichen ein, eine weitere Weiche wurde „im Loch“ montiert. Im nächsten Jahr werden dann die Gleise, die aus dem Tunnel Rastatt kommen, an die Gleise der Neubaustrecke angebunden. ■

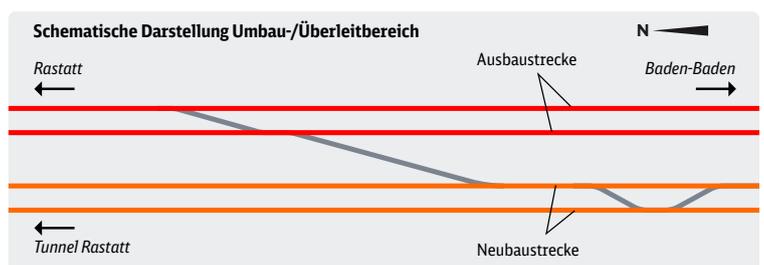
Zustand bis zum Umbau 08/2024



Zwischenzustand seit 09/2024



Endzustand ab Fahrplanwechsel 2026



Betriebszustände im Bereich Rastatt Süd bis zur Gesamteinbetriebnahme 2026

Tag der Schiene: Ein Blick hinter die verschiedenen Kulissen

Das Projektteam hat im Rahmen des Tags der Schiene in diesem Jahr zu Führungen in Basel und im Building Information Modeling (BIM)-Lab Karlsruhe eingeladen.

So informierte die Bahn am Freitag, 20. September, und Samstag, 21. September, Interessierte über die Arbeiten im südlichsten Projektabschnitt. In Basel lag das Augenmerk auf der Eisenbahnüberführung (EÜ) Wiesekorridor. Die Brücke führt die Rheintalbahn künftig über die Freiburgerstrasse und den Fluss Wiese.

Das BIM-Lab öffnete am 21. September seine Tore für die Besucher:innen. Dabei wurde ihnen unter anderem gezeigt, wie 3D-Modelle als Planungsgrundlage für die Umsetzung des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel dienen.

Die Deutsche Bahn bedankt sich bei allen Besucher:innen für das entgegengebrachte Interesse und die anregenden Gespräche!



Die Bahn erklärte den Besucher:innen, wie sie die Betonage der EÜ Wiesekorridor vorbereitet.

Nächster Meilenstein im Genehmigungsverfahren: Offenlage für den Tunnel Offenburg

Mit der Offenlage ist die Deutsche Bahn (DB) Anfang Oktober einen wichtigen Schritt im Genehmigungsverfahren für den Abschnitt Appenweiler–Hohberg gegangen, inklusive des Tunnels Offenburg. Die Planfeststellungsunterlagen waren für einen Monat online beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) abrufbar. Auch in Papierform wurden sie bereit-

gestellt. Einwendungen konnten bis Anfang Dezember beim EBA eingereicht werden.

Der Tunnel Offenburg soll die Anwohner:innen künftig vom Verkehr vorbeifahrender Züge schützen. Vor allem Güterzüge werden den Tunnel nutzen und dadurch die Rheintalbahn entlasten.



Die DB stellt ein umfangreiches Infoangebot zum Abschnitt Appenweiler–Hohberg sowie zum Tunnel Rastatt auf der Webseite bereit: www.karlsruhe-basel.de/tunnel-offenburg.html

Die Deutsche Bahn informiert in Schallstadt



Visualisierung der Ausbaustrecke im Bereich des Batzenbergtunnels

Um über den geplanten Ausbau der Rheintalbahn zwischen Freiburg und Ehrenkirchen zu informieren, lud die Deutsche Bahn (DB) am Mittwoch, 20. November, zu einem Infomarkt in Schallstadt ein. Die Besucher:innen hatten die Möglichkeit, sich an unterschiedlichen Infoständen über den aktuellen Stand des Projekts zu informieren und

sich mit dem Projektteam auszutauschen. Ein ganz besonderes Highlight: Besucher:innen konnten die ausgebaute Strecke virtuell befahren.

Rund 300 Interessierte sind der Einladung der DB gefolgt. Vielen Dank an alle, die gekommen sind!



Die Bahn bereitet weitere Infomärkte entlang des geplanten Bahnausbaus zwischen Teningen und Buggingen vor. Sobald die Termine feststehen, informiert sie über den Newsletter und die Webseite unter: www.karlsruhe-basel.de/termine.html

Bewährte Methode: Einsatz von Spürhunden

Die Artenkartierung ist ein wichtiger Bestandteil, um bei Infrastrukturprojekten den Natur- und Artenschutz zu gewährleisten. Dabei wird im Vorfeld eines Bauprojekts untersucht, welche Tierarten sich im geplanten Projektgebiet befinden und ggfs. umgesiedelt werden müssen. Für diese Arbeiten setzte die Deutsche Bahn in der Nähe von Bad Krozingen einen sogenannten

Artenspürhund ein. Sein Vorteil: Er findet durch einen ausgeprägten Geruchssinn auch versteckte oder sich im Winterschlaf befindende Tiere.

Übrigens, für das Bahnprojekt Karlsruhe–Basel sind sie ein bekanntes „Gesicht“. Schon in der Vergangenheit kam bei Müllheim ein Artenspürhund erfolgreich zum Einsatz. Da sich die Methode

bewährt hat, unterstützte auch diesmal ein Vierbeiner das Projektteam.



Aktuell hat die Bahn zehn Artenspürhunde. Zusätzlich absolvieren vier eine einjährige Grundausbildung.

Meilensteine 2024 auf der Bahnstrecke Karlsruhe–Basel

Januar

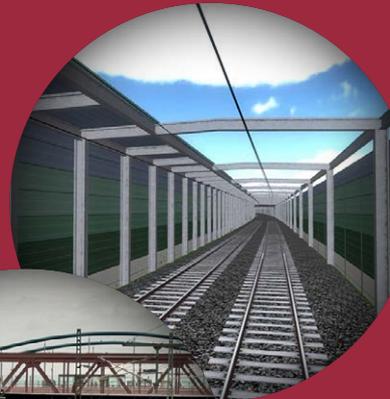
Erste Baugenehmigung für den Streckenabschnitt 8

Anfang des Jahres hat die Deutsche Bahn den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt zwischen Riegel und March erhalten. Der Bau der neuen Güterzugstrecke entlang der Bundesautobahn 5 beginnt voraussichtlich nächstes Jahr.

Die künftige Strecke ist rund elf Kilometer lang. Außerdem werden 23 Brücken erneuert oder neu gebaut. Entlang der Strecke setzt die Bahn Schallschutzwände beziehungsweise auf über 2,5 Kilometer Länge sogenannte Schallschutzgalerien um.

Startschuss für Umbauarbeiten im Bahnhof Weil am Rhein

Zwischen Haltingen und Weil am Rhein baut die Deutsche Bahn sechs neue Gleise. Im Zuge dessen passt sie den Bahnhof Weil am Rhein an die neue Trassenführung an. Dafür sortiert die Bahn die Gleise und Bahnsteige neu. Künftig wird der Bahnhof ein reiner Personen- und Durchgangsbahnhof.



März

Helikopter stellt Oberleitungsmaste in Müllheim auf

Während einer 30-stündigen Sperrung führte die Deutsche Bahn Ende März einige Arbeiten rund um Müllheim durch. Unter anderem stellte ein Helikopter 140 Oberleitungsmasten auf, die anschließend von Baufachleuten in dafür vorbereitete Fundamente montiert wurden.

April

Inbetriebnahme Gleisgruppe F: ein Meilenstein im grenzübergreifenden Schienenverkehr

April 2024 liegen zwischen Weil am Rhein und der Freiburgerstrasse in Basel sechs neue Gleise, die zusammen die Gleisgruppe F bilden. Die Deutsche Bahn hat sie nach rund 2,5 Jahren Bauzeit in Betrieb genommen. Zwei Gleise dienen als Durchfahrtsgleise für den Güterverkehr. Die restlichen vier verwendet die Bahn für die Zollabfertigung sowie für den Lok- und Personalwechsel für Güterzüge.



August

Rastatt Süd: Anbindung des Tunnels ist in Sicht

Im August bereitete die Bahn den Anschluss des Tunnels Rastatt an die Neubaustrecke vor. Dafür sperrte sie die Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden für drei Wochen.

Die Gleise der Rheintalbahn leiten die Züge nun direkt auf die Ausbaustrecke über. Die Neubaustrecke ist über Weichen mit der Rheintalbahn verbunden. 2025 werden dann die Gleise, die aus dem Tunnel Rastatt kommen, an die Gleise der Neubaustrecke angebunden.



September

Das Schneidrad der Tunnelvortriebsmaschine ist zurückgebaut

Die Deutsche Bahn hat im September den Kopf der Tunnelvortriebsmaschine Wilhelmine demontiert. Ein Teil des Schneidrads hat sie ins DB-Museum nach Nürnberg gebracht, wo es Gäste ab 2026 in einer Ausstellung sehen können.



Bahnhof Weil am Rhein: weiteres Gleis umgebaut

Im Oktober hat die Deutsche Bahn die Arbeiten am Gleis 3 beendet. Sie hat Schienen, Schwellen und Schotter erneuert sowie eine 250 Meter lange Bahnsteigkante errichtet. Nun können dort Nahverkehrszüge halten.

Einsicht in die Planungen: Offenlage für den Tunnel Offenburg

Mit der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen ist die Deutsche Bahn Anfang Oktober einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Baugenehmigung gegangen. Die Unterlagen für den Abschnitt Appenweier-Hohberg inklusive des Tunnels Offenburg waren für einen Monat öffentlich zugänglich. Bis Anfang Dezember konnten Einwendungen eingereicht werden.

Oktober

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in Schallstadt

Rund 300 interessierte Gäste durfte die Bahn zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in Schallstadt begrüßen. An verschiedenen Infoständen konnten sie sich über den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Freiburg und Ehrenkirchen informieren. Das Projektteam stand den Besucher:innen auch für Fragen bereit.

Tunnel Rastatt: Feste Fahrbahn in der Weströhre fertiggestellt

Im November konnte die Bahn in der Weströhre des Tunnels Rastatt einen Meilenstein begehen: Die Bautrupps haben die Arbeiten am Masse-Feder-System und an der Festen Fahrbahn abgeschlossen. Sie wird abschließend noch mit Betonplatten bedeckt, um die Fahrbahn auch für Rettungskräfte befahrbar zu machen. Auch in der Oströhre schreitet der Bau der Festen Fahrbahn derweil weiter voran.

Im kommenden Jahr stattet das Projektteam den Tunnel mit Ausrüstungstechnik aus. Bis Ende 2025 wird der komplette Tunnel fertig sein.

November



Impressum

Herausgeber

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

Kontakt

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

Fotos

Jürgen Schmidt (Titel); INGE Tunnel Rastatt (S. 1); DB AG/Janina Rosenbaum (S. 2 oben); DB AG/Sabine Loskarn (S. 2 Mitte);



Kofinanziert von der Europäischen Union

DB AG/Lynn Söder (S. 2 unten, S. 4 Mitte links); DB E&C/Felix Huber (S. 3, S. 5/5); DB AG/Patrick Kuschfeld (S. 4 unten); DB AG (S. 5/1, S. 6/3, 5), Jürgen Schmidt (S. 5/2, 3, 4); Deutsche Bahn Stiftung GmbH/ Enzo Mauro Esposito (S. 6/1); DB AG/Lisa Eichling (S. 6/2); Adobe Stock/Natalia Trushchenko (S. 5, S. 6)