



Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 2 | August 2024

Editorial



Liebe Leser:innen,

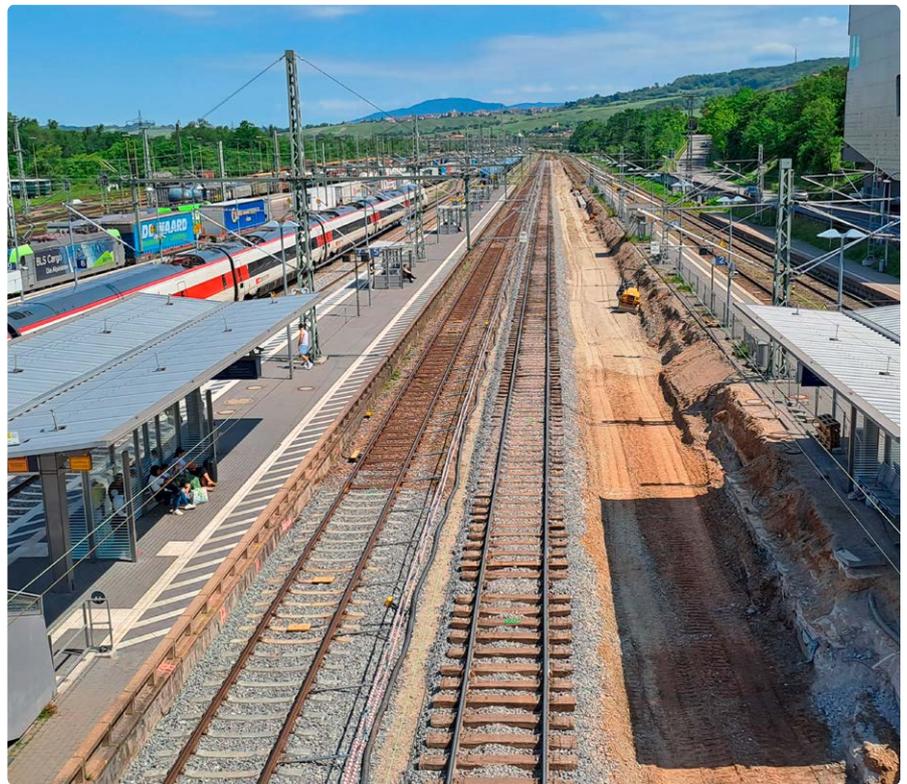
Ende April haben wir in Basel die neue Gleisgruppe für den Güterverkehr in Betrieb genommen. Rund zweieinhalb Jahre nach dem symbolischen Spatenstich ist ein wichtiger Bestandteil des südlichsten Abschnitts fertiggestellt. Nur wenige Meter weiter nördlich in Weil am Rhein bauen wir seit Beginn des Jahres den Bahnhof um. Das grenzübergreifende Ziel: den Knoten Basel durch eine moderne Rheintalbahn entlasten.

Auf vielen Baustellen im Norden und Süden des Bahnprojekts laufen die Arbeiten nach aktuellem Plan: Am Tunnel Rastatt legen wir die einbetonierte Tunnelvortriebsmaschine weiter frei. Zwischen Müllheim und Auggen entsteht Meter für Meter die Neubaustrecke. Einen wichtigen Verfahrensschritt auf dem Weg zur Baugenehmigung haben wir im Abschnitt Kenzingen–Riegel/Malterdingen mit dem Erörterungstermin Anfang Juli genommen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Bahnprojekt Karlsruhe–Basel

Den Bahnhof Weil am Rhein fit machen für die Zukunft



Während auf einigen Gleisen der Verkehr normal rollt, baut die Bahn die anderen Gleise um.

In Weil am Rhein baut die Deutsche Bahn (DB) die Rheintalbahn sechs-gleisig aus. Güter-, Fern- und Nahverkehr erhalten jeweils zwei eigene Gleise. Das ermöglicht es, die verschiedenen Zugverkehre voneinander zu trennen und so den Verkehr im Knoten Basel reibungsloser zu gestalten. Im Rahmen des Ausbaus passt die DB auch den Bahnhof in Weil am Rhein an die neue Gleisaufteilung an. Das heißt, sie erneuert die Betriebsanlagen wie Gleise, Bahnsteige, Oberleitungen und Signalanlagen. Die Bahn arbeitet bei laufendem Zugbetrieb. Darum sperrt

sie pro Bauphase maximal zwei Bahnsteige und die Wegführung von und zu den Gleisen ändert sich wiederholt.

Begonnen haben die Arbeiten im Januar 2024 an Gleis 7. Dort hat die DB die Oberleitung und Teile des Gleises erneuert. Aktuell arbeitet sie an den Gleisen 3 und 4. Gleis 3 soll im Oktober fertiggestellt sein. Anschließend können die Arbeiten an Gleis 4 und 5 fortgesetzt werden.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: Den Bahnhof Weil am Rhein fit machen für die Zukunft

Gleisumbauzug im Einsatz

Um den Zugbetrieb möglichst wenig zu stören, hat die DB das Gleis 4 an nur

einem Wochenende umgebaut. Dafür kam Anfang Juni ein Gleisumbauzug zum Einsatz. Die rund 900 Meter lange

Maschine hat den Untergrund unter den Gleisen verbessert. Dazu hat sie Schiene und Schwellen angehoben und eine neue Planumsschutzschicht eingebaut. Die Schutzschicht gleicht einer Frostschutzschicht und ist die Tragschicht zwischen Boden und Schotter. Anschließend folgte der Schotter. Die Gleise und Schwellen tauscht die Bahn zu einem späteren Zeitpunkt aus. Mithilfe des Umbauzuges konnten in kürzester Zeit 580 Meter Untergrund erneuert werden. ■



Den Gleisumbauzug können Sie in der neuen Vlog-Folge von „Unterwegs zwischen Müllheim und Basel“ im Einsatz sehen. Auf YouTube reinschauen: <https://www.youtube.com/watch?v=refk3fFhvaQ>

3 schnelle Fragen an Susanne Müller

Susanne Müller ist Leiterin der Planfeststellungsabschnitte 9.0 – 9.1. Wir haben mit ihr über die Baufortschritte im Abschnitt Müllheim–Auggen gesprochen.

1. Drei Jahre nach der Verlegung der Rheintalbahn: Was hat sich seitdem in Auggen verändert?

Auggen hat einen neuen Haltepunkt mit einem barrierefreien Zugang im Osten bekommen. Die Station wird noch mit Schallschutzwänden versehen. Zudem fanden die letzten Monate Bodenverbesserungen in der ursprünglichen Trasse der Rheintalbahn statt, damit die Gleise der Neubaustrecke problemlos verlegt werden können.

2. In zwei Sätzen: Welche Arbeiten finden aktuell im Bahnhof Müllheim statt?

Im Bahnhof in Müllheim sind die Arbeiten weit fortgeschritten: Die Bauarbeiten an den drei Bahnsteigen wurden finalisiert und die neue Personenunterführung kann bereits genutzt werden. Um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten, müssen nur noch die Rampen zu den Bahnsteigen und auf der Westseite fertiggestellt sowie der Aufzug in Betrieb genommen werden.

3. Was ist der wichtigste geplante Meilenstein für den Abschnitt Müllheim–Auggen in diesem Jahr?

Das ist dieses Jahr tatsächlich die Herstellung der Barrierefreiheit im Bahnhof Müllheim. Ein weiterer baulicher Meilenstein ist für uns der Gleisbau der Neubaustrecke, welchen wir gerne bis Ende des Jahres größtenteils abschließen möchten. ■



In der zweiten Vlog-Folge „Unterwegs zwischen Müllheim und Basel“ zeigt die Deutsche Bahn, was sie in der 30-stündigen Sperrung der Rheintalbahn in Müllheim Ende März geschafft hat. Hier geht es zum Vlog: <https://www.youtube.com/watch?v=PIE97uMME14>

Wilhelmine kommt – und geht



Bevor es abgebrochen wird, kommt es nochmal ans Tageslicht: das Schneisrad der TVM Wilhelmine



Natürlich gehen auch im Tunnel Rastatt die Bauarbeiten weiter. Das Projektteam baut dort die Feste Fahrbahn. Begleiten Sie in unserer neuen Vlog-Folge „Blickpunkt Tunnel Rastatt“ unseren Kollegen Holger Müller. Er zeigt Ihnen den Bau dieses innovativen Fahrwegsystems:

https://www.youtube.com/watch?v=ikya7KTd_yY

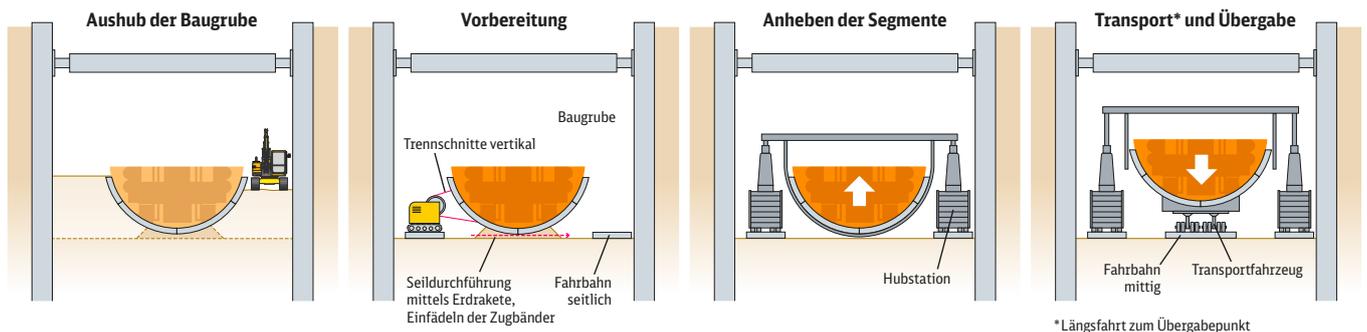
In Niederbühl laufen die Arbeiten zur Bergung von Wilhelmine: Die Tunnelvortriebsmaschine (TVM) war nach dem Schadensereignis 2017 einbetoniert worden. Dieses Verfahren diente dazu, den Untergrund für die Reparatur der Rheintalbahn zu stabilisieren. Nachdem um die Oströhre eine umlaufende Schlitzwand erstellt und die Erdarbeiten gestartet waren, kam im April 2024 das Schneisrad ans Tageslicht. Damit beginnt nun der phasenweise Rückbau der Maschine.

Der Abbruch erfolgt in den ersten Phasen mit Bagger und Meißel: Zunächst legt der Bautrupp das Schneisrad der Maschine frei und beginnt mit dem Abbruch. In einem weiteren Schritt folgt der Abbau des Nachläufers entlang seiner Längsachse. Mit Bagger und Meißel wird die obere Hälfte abgetragen. Diese wird mit Muldenkippern abtransportiert.

Dann folgt der untere Abschnitt. Auch hier rücken zunächst die Bagger an, um

den Bereich um die Maschine freizulegen. Anschließend zerlegt der Bautrupp den übrigen unteren Bereich in insgesamt circa 45 einzelne Segmente. Dafür werden vertikale Trennschnitte ausgeführt. Eine Hubstation fährt diese Segmente dann auf ein Transportfahrzeug.

Die Arbeiten werden voraussichtlich bis zum Frühjahr 2025 andauern. ■



Rückbau des unteren Abschnitts der TVM

Erörterungstermin im Abschnitt Kenzingen–Riegel/ Malterdingen



Vom 1. bis zum 4. Juli fand im Planfeststellungsabschnitt 8.0 (Kenzingen–Riegel/Malterdingen) ein Erörterungstermin statt. Vier Tage lang besprach das Regierungspräsidium Freiburg die im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen mit den Beteiligten. Ziel des Termins war es, die jeweiligen Positionen nochmals darzulegen und zu erläutern. Einen Konsens in allen Punk-

ten herzustellen ist bei so einem großen Projekt mit vielen Beteiligten nicht möglich, aber auch nicht Zweck des Termins. Zudem steht der Erörterungstermin am Ende einer langen Reihe von Beteiligungsmöglichkeiten für die Region. Die zuvor bereits einvernehmlich geklärten Punkte nahmen im Erörterungstermin nur wenig Raum ein.

Führungen im BIM-Lab

Ein Bahnprojekt wie Karlsruhe–Basel mithilfe von Building Information Modeling (BIM) planen. Wie das funktioniert, hat die Deutsche Bahn im Rahmen des jährlichen Digitaltags beantwortet. Interessierte hatten die

Möglichkeit, während einer Führung einen Blick hinter die Kulissen zu werfen. Dabei konnten sie aus erster Hand erfahren, wie hilfreich das BIM-Lab bei der täglichen Projektarbeit ist.



Basel: Die Gleisgruppe F ist fertiggestellt

Die Deutsche Bahn hat im südlichsten Projektabschnitt einen wichtigen Meilenstein im Bahnprojekt Karlsruhe–Basel erreicht. Ende April hat sie die Gleisgruppe F in Betrieb genommen. Die neue Gleisgruppe umfasst sechs Gleise, die zwischen der Grenze zu Weil am Rhein und der Freiburgerstrasse, nebst Fluss Wiese, in Basel verlegt wurden. Zwei sind als Durchfahrtsgleise für den Güterverkehr vorgesehen. Die restlichen vier Gleise verwendet die Bahn zur Zollabfertigung und für den Lok- und Personalwechsel bei Güterzügen.



Aktuell sind die Gleisgruppe F und der Badische Bahnhof in Basel über ein provisorisches Anschlussgleis miteinander verbunden. Die hauptverkehrliche Inbetriebnahme der Güterstrecke ist voraussichtlich 2029 abgeschlossen, sodass die Verbindung dann über die zwei Durchfahrtsgleise erfolgt.

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



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Fotos

BauIn Consult/Bastian Senger (Titel); DB AG/
Felipe Ananias (S. 1); info24 – ÖV Schweiz –
Europa (S. 2 oben); S. Müller (S. 2 Mitte);
BauIn Consult/Bastian Senger (S. 2 rechts);
DB AG/Birte Froebus (S. 3); DB AG/Sabine
Loskarn (S. 4 oben); DB AG/Janina
Rosenbaum (S. 4 links); Jürgen Schmidt (S. 4
rechts)