

# Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel  
Nr. 3 | Oktober 2022

## Editorial



### Liebe Leser:innen,

seit einigen Monaten sind wieder größere Veranstaltungen möglich. Das ist erfreulich, denn wir können den Dialog mit den Menschen vor Ort aufnehmen. So haben wir Ende Juli die Bürger:innen auf Infomärkten über den aktuellen Planungsstand für den Abschnitt Appenweier bis Hohberg informiert. Für diesen Streckenabschnitt mit dem Tunnel Offenburg hatten wir Anfang Juli die Planungen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht – ein wichtiger Meilenstein für unser Gesamtprojekt. Einen wesentlichen Verfahrensschritt haben wir auch mit dem Erörterungstermin für die Abschnitte Bad Krozingen und Bad Krozingen bis Müllheim abgeschlossen.

Sichtbare Baufortschritte gab es im Norden und Süden: Am Tunnel Rastatt haben wir die Stahlbetonplatte über der Oströhre zurückgebaut und mit den Schlitzwänden für die Baugrube begonnen. In Müllheim hat das alte Bahnhofsgebäude Platz gemacht für zwei neue Gleise.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

**Ihr Philipp Langefeld**  
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



An den Infoständen kamen die Besucher:innen mit den Mitarbeiter:innen ins Gespräch (links). Kurzvorträge informierten über den aktuellen Projektstand (unten).



## Infomärkte Offenburg: 300 Besucher:innen informieren sich über Planungsstand

Am Freitag, 1. Juli 2022, hat die Deutsche Bahn (DB) die Planunterlagen für den Bahntunnel Offenburg beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Damit hat das Planfeststellungsverfahren für den Tunnel Offenburg begonnen. Diesen Meilenstein nahm die DB zum Anlass, um die betroffenen Bürger:innen über den aktuellen Stand der Planungen zu informieren.

In Offenburg-Bohlsbach und Hohberg-Niederschopfheim hatten Interessierte die Möglichkeit, sich an verschiedenen

Infoständen zu erkundigen. Rund um die Themen Großprojekt Karlsruhe–Basel, Tunnel Offenburg und seine Anbindungen sowie Umwelt- und Schallschutz kamen rund 300 Besucher:innen mit dem Projektteam ins Gespräch. Kurzvorträge mit Abschnittsleiter Sven Adam ergänzten das Programm. Hierbei bestand außerdem die Möglichkeit, Fragen im Plenum zu stellen.

*Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...*

... weiter von Seite 1:

Infomärkte Offenburg: 300 Besucher:innen informieren sich über Planungsstand



„ Wir freuen uns, dass so viele Bürgerinnen und Bürger zu den Infomärkten gekommen und in den konstruktiven Austausch mit uns getreten sind.“

Sven Adam  
Abschnittsleiter, Streckenabschnitt 7

Parallel hat die Bahn das Angebot auch als digitalen Infomarkt aufbereitet. Interessierte können sich per Mausklick durch den virtuellen Marktplatz bewegen. Dort bekommen sie alle Filme, Visualisierungen und Präsentationen kompakt und übersichtlich aufbereitet. ■



Im digitalen Infomarkt sind alle Planungen zum Abschnitt kompakt verfügbar.

## Baggerbiss Bahnhof Müllheim



Das alte Bahnhofsgelände in Müllheim wird zurückgebaut (links). Visualisierung des zukünftigen Bahnhofsvorplatzes und des Bahnhofsgeländes (unten)

Um an das alte Bahnhofsgelände zu erinnern, hat das Großprojekt Karlsruhe-Basel das Erinnerungsbuch *Der Bahnhof Müllheim – Eisenbahnknoten im Markgräflerland* herausgebracht. Interessierte erfahren darin mehr über die Geschichte des Bahnhofs und ehemalige Mitarbeiter. Das Buch ist kostenlos im Rathaus, in der Touristinfo, im Markgräfler Museum und am Fahrkartenschalter in Müllheim erhältlich. ■

Das Bahnhofsgelände in Müllheim bestimmte mit seinem grün-gelben Anstrich seit den 1950er Jahren das Bild Müllheims. Anfang August hat es Platz gemacht für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn.

Mit dem Bau der Neubaustrecke entsteht bis Herbst 2025 der neue Bahnhof. Dieser wird allen modernen Ansprüchen gerecht: Über Rampen und einem Aufzug sind die Bahnsteige künftig auch barrierefrei erreichbar.

Die wichtigsten Bahnhofsfunktionen sind während der Bauzeit in einem Provisorium untergebracht. Seit Ende Juli hat es gegenüber dem Bahnhof geöffnet.



Weitere Informationen zu den Bauarbeiten finden Sie in unserem **Sondernewsletter zum Bahnhof Müllheim.**

# „Uns wird nicht langweilig“

Der Erörterungstermin ist eine wichtige Etappe im Planfeststellungsverfahren. Im Juli fand dieser für die Planfeststellungsabschnitte (PfA) 8.3 (Bad Krozingen) und 8.4 (Bad Krozingen–Müllheim) statt. Die Deutsche Bahn (DB), das Regierungspräsidium Freiburg, Behörden, Ämter und Einwender:innen tauschten sich sechs Tage lang aus.



Wir sprachen mit Bernd Dassler, technischer Projektleiter für den Streckenabschnitt (StA) 8.

### **Sie sind seit 1990 bei der DB. Wie war Ihr Werdegang bis zum Projektleiter?**

Nach dem Bauingenieur-Studium habe ich in der Bauüberwachung angefangen. Alle „Neuen“ sollten damals Baustellenerfahrungen sammeln. Nach Stationen im damaligen Brücken- und Tunnelbaubüro sowie beim Großprojekt Frankfurt 21 bin ich 2003 zur Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim gewechselt. Dort blieb ich, bis mir die Bauherrenvertretung für das Großprojekt Karlsruhe–Basel angeboten wurde. Seit 2017 leite ich den technischen Bereich im StA 8.

### **Die Planungen für den StA 8 waren Mitte der 2000er Jahre weit vorangeschritten, als sich Bürgerprotest formierte. Der Protest prägte auch den ersten Erörterungstermin für den PfA 8.3 im Jahr 2009. Wie haben Sie diesen in Erinnerung?**

Im Vorfeld gab es massive Proteste zum Projekt Stuttgart 21. Dass sich ein ähnlicher Protest dann auch gegen unsere Planungen im StA 7 und 8 richten würde, hätte ich nie gedacht. Aber es kam im Sommer 2009 der Tag der Erörterung für den damals „alten“ Abschnitt 8.3 und den Abschnitt 9.0. Mir sind die Bilder noch vor Augen, von der mit Ketten versperreten Möhlin-Halle in Hausen und der Blockade mit Traktoren und Strohballen. Niemand

konnte rein und so hat die Anhörungsbehörde den Erörterungstermin abgesagt. Danach wurde der Projektbeirat gegründet, um die Forderungen der Region mit unseren Planungen abzugleichen und anzunähern.

### **Nach den Beschlüssen des Projektbeirats mussten Sie und Ihr Team wieder bei null anfangen. Welche Möglichkeiten haben Sie in der Neuplanung gesehen?**

Anfangs war es schwer, das Team für die Neuplanung zu motivieren. Es wurde zum Beispiel oft die Frage aufgeworfen, was man „falsch“ gemacht habe, warum die jahrelange Arbeit in der Tonne lande. Aber das ist auch die Aufgabe eines Projektleiters, für neue Aufgaben und Ziele zu werben. In der Neuplanung sah ich die große Chance, die Akzeptanz für unsere Planung in der Region zu erhöhen, schneller die Planfeststellungsverfahren zu durchlaufen und damit auch „ruhiger“ bauen zu können.

### **Im Juli fand der Erörterungstermin für die Abschnitte 8.3 und 8.4 statt – diesmal mit neuer Planung. Wie zuversichtlich waren Sie, dass es diesmal besser läuft?**

Die neuen Planungen werden grundsätzlich akzeptiert. Wir haben schon bei der Bearbeitung der Einwendungen gemerkt, dass wir vor keinen unlösbaren Aufgaben stehen.

### **Konnten für die offenen Fragen und Einwendungen zufriedenstellende Lösung gefunden werden?**

Das Ziel der Erörterung ist es nicht, für jeden Dissens eine Lösung zu finden, sondern sich über die kritischen Punkte auszutauschen. Bei einem so großen Infrastrukturprojekt wird es nie zu einem gesamthaften Konsens kommen. Dafür ist die Themenvielfalt zu groß und die Betroffenheiten zu unterschiedlich. Uns allen ist bewusst, dass der Bau der Strecke noch Belastungen und Herausforderungen mit sich bringen wird. Wichtig ist, dass es zumindest gelingt, den Standpunkt des Gegenübers zu verstehen.

### **Was folgt jetzt?**

Mein Team und ich ziehen ein positives Fazit aus dieser Erörterung. Zu einzelnen Themen führen wir noch Fachgespräche und passen unsere Planung, da wo es notwendig wird, an. Parallel dazu erarbeiten wir die Ausschreibungsunterlagen für den Bau und beginnen mit vorbereitenden Arbeiten. Zum Beispiel haben wir die vorgezogenen Umweltmaßnahmen ausgeschrieben, mit deren Umsetzung noch in diesem Jahr begonnen werden soll. Im Fokus steht auch die Einwendungsbearbeitung im PfA 8.0, der im nächsten Jahr erörtert wird. Uns wird nicht langweilig und das ist auch gut so. ■

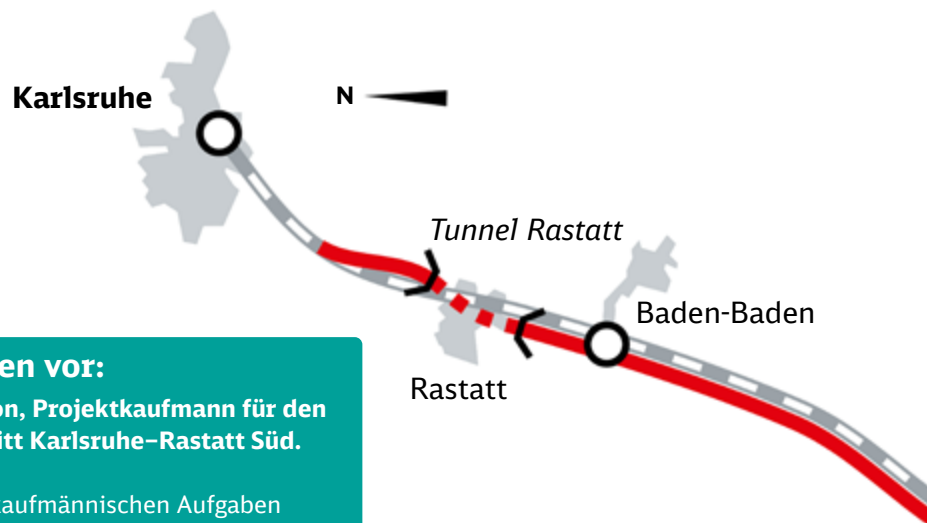


### Wir stellen vor:

**Adam Rzychon, Projektkaufmann für den Streckenabschnitt Karlsruhe-Rastatt Süd.**

Er kümmert sich um die kaufmännischen Aufgaben für den Aus- und Neubau der Rheintalbahn. Mehr über seinen Arbeitsalltag erfahren Sie auf unseren Social Media Kanälen.

Dort finden Sie auch weitere Mitarbeitendenporträts.



Die Rampen ermöglichen einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen.

### Neue Wege am Haltepunkt Auggen

Am Haltepunkt Auggen hat die Deutsche Bahn (DB) auch den zweiten Teil der neuen Personenunterführung (PU) in Betrieb genommen. Der östliche Teil unter der künftigen Neubaustrecke und die barrierefreien Rampen können nun von den Fahrgästen genutzt werden. Bis zum Herbst stellt die Bahn zusätzlich Treppen an den Rampen auf der Ostseite her. Den westlichen Teil hatte sie schon letztes Jahr fertiggestellt.

Die beiden Rampen sind 40,5 und 85,5 Meter lang. Nach den gesetzlichen Vorgaben haben sie eine maximale Steigung von sechs Prozent. Alle 1,5 Meter hat die DB Podeste als Ruhezonen eingebaut. Diese haben maximal eine Steigung von zwei Prozent.

Als Teil des Gestaltungskonzepts am Haltepunkt Auggen sind in der PU Ornamenten von Trauben angebracht – passend zur Landschaft des Markgräflerlands.



Einheben des Überbaus über die Neubaustrecke

### Hans-Thoma-Straße: Überbau mal zwei

Die Straßenüberführung Hans-Thoma-Straße hat ihren Brückenüberbau bekommen. Mitte Mai hob die Bahn zuerst den Überbau über die Rheintalbahn ein. Die Fertigteile waren jeweils circa 14,5 Meter lang und etwa 2,2 Meter breit. Mitte August folgten dann die Brückenteile über die Neubaustrecke. Sie waren fast 35 Meter lang und damit deutlich größer als ihre Gegenstücke über die Rheintalbahn. Und mit bis zu 42 Tonnen Gewicht waren sie auch mehr als doppelt so schwer.

Voraussichtlich im Juni 2023 wird die Bahn ihre Arbeiten an der Brücke fertigstellen. Das Bauwerk wird mit den Rampen rund 440 Meter lang sein.

### Basel: Umweltmaßnahmen mit guter Entwicklung

Die Deutsche Bahn hat 2019 mehrere Ausgleichsflächen in Basel angelegt. Diese naturnahen Lebensräume reichen vom Basel Badischen Bahnhof bis zur deutschen Grenze. Nach drei Jahren haben sich die Flächen sehr gut entwickelt und sind Teil eines wichtigen Vernetzungskorridors für Tiere und Insekten geworden. Tier- und Pflanzenarten, die in der Schweiz selten sind, haben sich hier angesiedelt: Schlingnattern, Blauflügelige Ödlandschrecken oder auch Alexis-Bläulinge (Tagfalter) und Quendelschnecken fanden hier ein neues Zuhause.



Das technische Herzstück des BIM-Labs: die Cave



Sammeln Sie erste Eindrücke in unserem Video: [www.youtube.com/watch?v=jMQTOpU0IdA](https://www.youtube.com/watch?v=jMQTOpU0IdA)

### Fachgruppen im BIM-Lab

Das Building Information Modelling Laboratory (BIM-Lab) vereint innovative Technik und kreative Raumkonzepte. Im Großprojekt Karlsruhe–Basel wird das auf 600 Quadratmetern Realität. Alle Projektbeteiligten können in den Räumen in Karlsruhe kollaborativ zusammenarbeiten. Außerdem unterstützt es den digitalen Arbeitsprozess.

Das BIM-Lab öffnet seine Türen regelmäßig für Fachgruppen. An beispielhaften Modellen werden die fachspezifischen Anforderungen der jeweiligen Gruppe diskutiert. Die Anmeldung für einen Termin ist möglich unter [www.karlsruhe-basel.de/bim-lab.html](http://www.karlsruhe-basel.de/bim-lab.html)

### Rückbau der Stahlbetonplatte in 900 Stunden

In Niederbühl hat die Deutsche Bahn Ende Juli 2022 die Stahlbetonplatte über der Oströhre des Tunnels Rastatt zurückgebaut. Ihr Rückbau war die Voraussetzung, um die Baugrube ausheben zu können. In dieser wird die Oströhre des Tunnels wiederhergestellt.

Die zersägten 40 Tonnen schweren Teilstücke wurden mit einem Kran auf Tieflader gehoben.

Die Mitarbeiter:innen der Bahn zersägten die Stahlbetonplatte zunächst in kleinere Stücke. Ein Kran hob die Einzelteile anschließend auf Tieflader. Diese transportierten die Plattenteile dann zur Baustelleneinrichtungsfläche nach Ötigheim. Hier wird der Stahlbeton weiterverwertet oder entsorgt. Rund 900 Arbeitsstunden wendete die Bahn für den Rückbau auf. Dabei verarbeitete sie rund 1.650 Kubikmeter Stahlbeton.



Weitere Informationen zum Weiterbau des Tunnels Rastatt finden Sie im neuen Projektfilm:  
[www.youtube.com/watch?v=cxSqvOeSASs](https://www.youtube.com/watch?v=cxSqvOeSASs)

#### Impressum

#### Herausgeber

DB Netz AG  
Großprojekt Karlsruhe–Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe  
[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

#### Kontakt

Telefon: 0761 212-4504  
E-Mail: [kontakt@karlsruhe-basel.de](mailto:kontakt@karlsruhe-basel.de)  
[www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de)

#### Fotos

Jürgen Schmidt (Titel)  
Juliette Heinikel (S. 1)  
Matthias Voelkner (S. 2 Mitte links)  
Hatice Altinbas (S. 4 unten)  
Maximilian Scholz (S. 5 oben)  
Oliver Toth (S. 5 Mitte)  
Katarina Roth (S. 5 unten)  
Robin Weber (S. 6)



Kofinanziert von der  
Europäischen Union