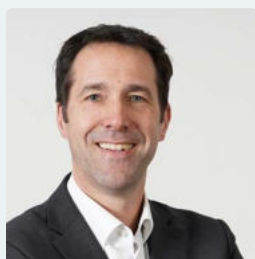


# Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 2 | Juli 2023

## Editorial



### Liebe Leser:innen,

beim Aus- und Neubau der Rheintalbahn versuchen wir, Eingriffe in die Natur und den Lebensraum der Menschen entlang der Gleise auf ein Minimum zu reduzieren. Wir setzen Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen um, wo Eingriffe nicht vermeidbar sind. Diese reichen von der Umsiedlung bedrohter Tierarten bis zu Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner:innen.

Auch der Schutz vor Erschütterungen durch vorbeifahrende Züge zählt dazu. Dazu kommen beispielsweise im Tunnel Rastatt ein Masse-Feder-System oder in Haltingen Unterschottermatten zum Einsatz.

Wie das Zusammenspiel von Streckenausbau und Umweltschutz funktioniert, zeigt der Ooser Landgraben. Seit drei Jahren schlängelt er sich in einem neuen Bachbett zwischen Rheintalbahn und Neubaustrecke hindurch und bietet ein Zuhause für streng geschützte Bachmuscheln. Weitere Aktionen stellen wir in unserem Titelthema zu den Umweltmaßnahmen im Streckenabschnitt 8 Neubaustrecke (Kenzingen–Müllheim) vor.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

*Philipp Langefeld*

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



Habitat für Zauneidechsen bei Biengen aus Totholz und Sand. Zusätzlich wurden vereinzelt Gehölze gepflanzt und die Fläche angesät.

## Mit Rücksicht auf die Natur: vorgezogene Umweltmaßnahmen für die Neubaustrecke Kenzingen–Müllheim

Eisvogel, Mauereidechse, Schlingnatter und Gelbbauchunke – sie alle sind vom Bau der neuen Gütertrasse zwischen Kenzingen und Müllheim betroffen. Die beiden Gleise werden parallel zur Bundesautobahn 5 verlaufen und den Güterverkehr großräumig um die Freiburger Bucht führen.

Für die neue Strecke benötigt die Deutsche Bahn (DB) auch neue Flächen. Dabei kommt es zu unvermeidbaren Eingriffen in die Natur und den Lebensraum von Tieren. Doch die DB gleicht diese wieder aus. Damit beginnt sie schon heute, lange bevor die ersten Bagger anrollen. So sind die



In ein paar Jahren bieten die neu gepflanzten Bäume Vögeln Schutz und Lebensraum.



Die Steilwand mit Nistkammer ist für den Eisvogel geeignet (die Verschalung kommt in einigen Wochen weg).

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

... weiter von Seite 1: *Mit Rücksicht auf die Natur: vorgezogene Umweltmaßnahmen für die Neubaustrecke Kenzingen–Müllheim*

neu geschaffenen Lebensräume für Reptilien, Amphibien, Vögel und Co. rechtzeitig zum Baubeginn bezugsbereit. Geplant sind rund 150 vorgezogene Umweltmaßnahmen, die von der DB bis Mitte 2025 zusammen mit Garten- und Landschaftsbaubetrieben sowie ortsansässigen Landwirt:innen umgesetzt werden.



### Was wird konkret gemacht?

- Anlegen von Brachflächen
- Pflanzen von Bäumen und Gehölzen
- Herstellen von Reptilienhabitaten mit Totholz- und Steinhaufen sowie Sandflächen (sogenannte Sandlinsen)
- Herstellen von Amphibiengewässern
- Aufhängen von Nisthilfen für Vögel
- Aufhängen von Fledermauskästen und Schaffen von Habitatbäumen
- Aufforstung von Waldflächen
- Herstellen von Hirschkäfermeilern ■

### 5 Fakten zum Eisvogel

1. Sein Aussehen ist markant: Die Oberseite des Gefieders ist azur- bis kobaltblau, ähnlich dem Wasser, an dem er sich bevorzugt aufhält. Der Rücken ist dabei etwas heller als die Flügel. Die Unterseite und Wangen sind hingegen orangebraun, sodass er auch in Bäumen unauffällig erscheint.
2. Er ernährt sich hauptsächlich von Insekten, Fischen und Kaulquappen.
3. Ein helles und durchdringendes „ziiiii“ pfeift seine ruffreudige Stimme.
4. Er brütet in circa einen Meter langen, horizontalen Brutröhren.
5. Er hält sich vor allem an Gewässern (Flüsse, Bäche oder Teiche) auf.



## Tunnel Rastatt: Holger Müller nimmt uns mit auf die Baustelle



Holger Müller, Projektingenieur am Tunnel Rastatt, im Schneidrad der Tunnelvortriebsmaschine

Im Tunnel Rastatt laufen die Arbeiten für den Innenausbau. Der Einbau der Drainageleitungen im Sohlbereich der Tunnelröhren wurde bereits abgeschlossen. Aktuell stellt die Baufirma den Sohlbeton her. Um einen Einblick

in den Tunnelausbau zu bekommen, nimmt uns Projektingenieur Holger Müller mit auf die Baustelle:

„Die Tunnelröhre ist ja kreisrund. Der Sohlbeton sorgt dafür, dass wir

eine breite Ebene für den Aufbau der Festen Fahrbahn bekommen. Den Beton bringen wir dafür in vier Lagen ein, um eine Höhe von rund einem Meter zu erreichen“, erklärt uns der

*Bitte lesen Sie auf Seite 3 weiter ...*

## Im Blickpunkt / Vor Ort

... weiter von Seite 2: Tunnel Rastatt: Holger Müller nimmt uns mit auf die Baustelle

Projektingenieur, während wir durch die Tunnelröhre laufen. „Darauf bauen wir anschließend die Randwege auf, in denen die Löschwasserleitung und die Kabelleerrohre integriert werden.“

Weiter vorne lädt ein Lkw mit Betonmischer bereits weiteres Material ab. Holger Müller deutet die Tunnelröhre entlang auf das Fahrzeug: „Der Beton wird direkt vor Ort auf unserer Baustelleneinrichtungsfläche in Ötigheim hergestellt und per Lkw in den Tunnel gebracht. Mit dem sogenannten „Fertiger“ wird das Material gleichmäßig in den Tunnel eingebracht. Für den Feinschliff greifen die Kolleginnen und Kollegen zum Betonschieber und verteilen das Material gleichmäßig in Handarbeit. Mit einer Walze wird der Beton anschließend noch verdichtet und zum Erhärten vorübergehend abgedeckt.“

**„Das Team ist richtig eingespielt. Sie schaffen bis zu 600 Kubikmeter am Tag!“**

Wir machen uns wieder auf den Rückweg. Holger Müller beschreibt uns dabei, wie gerade an anderen Stellen oberhalb des Tunnels Schwingungsmessungen durchgeführt werden: „Diese Messungen führen wir an bestimmten Stellen im Tunnel aus. Dank der Ergebnisse wissen wir, wie wir den Erschütterungsschutz, das sogenannte Masse-Feder-System, optimal dimensionieren müssen. Das System besteht aus Elastomer-Matten. Diese legen wir unterhalb und seitlich der Festen Fahrbahn aus. Die Fahrbahn wird so vom Untergrund entkoppelt, was die Ausbreitung von Schwingungen aus dem Zugverkehr reduziert. Die Anwohnerinnen und Anwohner über dem Tunnel sollen von den Zügen hier unten so gut wie nichts spüren.“ ■



Der Beton wird vor Ort hergestellt und mit Fahrmischern in den Tunnel gefahren.



Ohne Handarbeit geht es nicht: Tunnelarbeiter:innen richten den eingebrachten Beton.

## Müllheim aus der Vogelperspektive

In Müllheim baut die Deutsche Bahn an vielen Orten gleichzeitig. Bei einem kleinen „Rundflug“ über Müllheim werden die aktuellen Arbeiten vorgestellt.



### Neubaustrecke

Für einen stabilen Untergrund unter der Neubaustrecke hat die Deutsche Bahn (DB) die Tragfähigkeit des Bodens verbessert. Anschließend hat sie begonnen, den Schotter einzubauen und Gleise und Weichen zu verlegen.



### Straßenbrücke B 378

Nördlich des Bahnhofs führt die Bundesstraße (B) 378 über die Rheintalbahn. Damit sie künftig auch die Neubaustrecke überqueren kann, baut die DB die Brücke neu. Im März hat sie mit den Arbeiten für den Brückenüberbau begonnen.



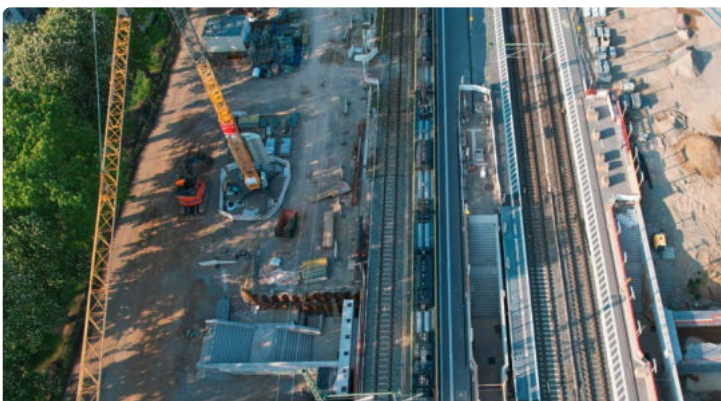
### Eisenbahnbrücken Parkplatzzufahrt und über den Klemmbach

Auch im Bahnhofsumfeld entstehen mehrere neue Brücken. Die Eisenbahnbrücke (EÜ) über die Parkplatzzufahrt wird in mehreren Teilen hergestellt. Aktuell betoniert die Bahn den mittleren Teil. Parallel errichtet sie ein Rahmenbauwerk, durch das der Klemmbach später fließen und über das die Neubaustrecke verlegt wird. Den Bach hat die Bahn während der Bauarbeiten verlegt.



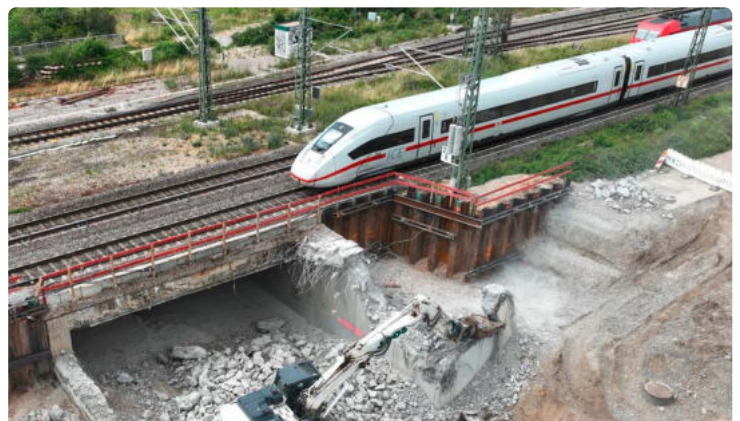
### Neue Bahnsteige

Blick auf die Arbeiten am Bahnhof Müllheim. Zu sehen sind unter anderem die baulich fertiggestellten, neuen Bahnsteige.



### Personenunterführung

Im südlichen Bereich des Bahnhofs hat die DB die Rahmenbauwerke für die neue Personenunterführung (PU) und die Treppe auf der Westseite (links im Bild) bereits fertiggestellt. Der östliche Zugang und eine Rampe auf der westlichen Seite werden noch gebaut. Ab Ende 2023 soll die neue PU für Reisende provisorisch nutzbar sein.



### Eisenbahnbrücke K 4946

Eine noch recht neue Baustelle ist an der EÜ über die Kreisstraße (K) 4946 zu sehen. Die Straße ist für den Verkehr gesperrt, damit die DB die EÜ für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn erweitern kann.

# Die Chance, an etwas Großem mitzuwirken

Über 260 Mitarbeiter:innen sind beim Großprojekt Karlsruhe–Basel tätig und die Zahl steigt. Als Human Resources (HR) Business Partner stellt Torsten Reuber sicher, dass weiterhin geeignete Bewerber:innen angenommen werden. Wofür er noch zuständig ist und welche Fähigkeiten er bei möglichen Kolleg:innen schätzt, erfahren Sie hier.

### 1. Wie sind Sie mit dem Großprojekt zum ersten Mal in Berührung gekommen?

Erst durch meinen Einstieg bei der Deutschen Bahn (DB) habe ich das Projekt kennengelernt und betreue es seit 2015 als HR Business Partner.

### 2. Was hat Sie dazu bewogen, sich bei der DB zu bewerben?

Vorher war ich als Personaler bei einem Telekommunikationsdienstleister tätig und habe nach über zehn Jahren eine neue Herausforderung gesucht. Die Bahn hatte ich bei meinen Bewerbungen zunächst nicht auf dem Radar – erst im Laufe des Bewerbungsprozesses wurde mir klar, dass sie viel mehr zu bieten hat, als ich mir damals vorstellen konnte.

### 3. Mit welchen Themen beschäftigen Sie sich bei Ihrer Arbeit?

Als HR Business Partner berate ich Führungskräfte in personalrelevanten Fragestellungen und -entscheidungen – von der Personalplanung über den Eintritt, Onboarding, Personalentwicklung bis hin zum Austrittsmanagement. In der ersten Jahreshälfte 2023 haben wir über 40 neue Kolleg:innen eingestellt, bis zum Jahresende werden es rund 80 Neueinstellungen sein – so viele wie noch nie zuvor. Dies ist eine große Herausforderung, was das Onboarding und die Einarbeitung anbelangt. Auch die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat und dem DB-Personalservice gehört zu meinen Aufgaben.

Die Deutsche Bahn sucht engagierte Mitarbeiter:innen für das Großprojekt Karlsruhe–Basel. Wenn Ihr Interesse geweckt ist: Auf der Webseite finden Sie unter „Karriere“ [www.karlsruhe-basel.de/karriere.html](http://www.karlsruhe-basel.de/karriere.html) weitere Informationen zum Projekt und den offenen Stellen.



### 4. Wie würden Sie potentiellen Mitarbeiter:innen die Arbeit im Großprojekt beschreiben?

Das Großprojekt ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte in Deutschland und Europa. Dafür haben wir einiges vor: Wir betreuen rund 200 Kilometer Strecke, auf denen wir zusätzliche Gleise, fünf Tunnel- und rund 340 Brücken-



bauwerke bauen. Hinzu kommen der Bau einer Güterumfahrung parallel zur Bundesautobahn 5, der Neubau und die Sanierung einer Vielzahl von Haltepunkten und der Einsatz innovativer Technik. Dazu gehören auch das entsprechende kaufmännische Projektmanagement und die Projektfinanzierung. Dank dieser Projektvielfalt und auch der unterschiedlichen Leistungsphasen bieten wir spannende Einstiegs- und fachliche Entwicklungsmöglichkeiten. Dies gilt gleichermaßen für berufserfahrene Ingenieur:innen und Projektkaufleute als auch für frische Absolvent:innen.

### 5. Welche Fähigkeiten sind besonders für dieses Projekt geeignet?

Gerade für Berufs- und Direkteinsteiger:innen sind es meiner Meinung nach Geduld und das stetige Interesse, mit dem Projekt und den Aufgaben zu wachsen. Durch die lange Projektlaufzeit kann es länger dauern, bis sie vor „ihrem“ fertigen Bauwerk stehen. Sie haben aber die Chance, an etwas Großem mitzuwirken, sich innerhalb des Projektes stetig weiterzuentwickeln und mit neuen Herausforderungen zu wachsen. ■

Falls Sie eine Person kennen, die auf eine offene Stelle passt, empfehlen Sie sie gerne an uns weiter. Für jede erfolgreiche Einstellung bis zum 31. Dezember 2023 erhalten Sie eine Prämie von bis zu 5.000 Euro.



### Ein Bachbett zum Wohlfühlen

Vor drei Jahren hat die Deutsche Bahn den neuen Bachverlauf des Ooser Landgrabens fertiggestellt. Die dorthin umgesiedelten, streng geschützten Bachmuscheln fühlen sich in ihrem neuen Zuhause sehr wohl. 17 Jungtiere belegen, dass die Tiere heimisch geworden sind. Auch am Rand des Gewässers sieht es mittlerweile grün aus. Die Pflanzen und Laubgehölze an der Böschung sind angewachsen.

Der Verlauf des Ooser Landgrabens musste für die südliche Grundwasserwanne des Tunnels Rastatt verlegt werden. Die Bahn hat dem Bach einen neuen geschwungenen Verlauf gegeben. Damit hat er seine natürliche Strömungsgeschwindigkeit zurückerhalten.



Der Ooser Landgraben 2023: Die Böschung ist begrünt und Bäume säumen das Bachufer.



### Eine sichere Baugrube für die Wiederherstellung der Oströhre

In der aktuellen Vlog-Folge „Blickpunkt Tunnel Rastatt“ zeigt die Projektingenieurin Miriam Puls, wie sogenannte Schlitzwände entstehen. Sie sichern die Baugrube für die Oströhre des Tunnels Rastatt ab. In der Baugrube wird die Oströhre anschließend in offener Bauweise wieder hergestellt.



Hier geht es zum Vlog:

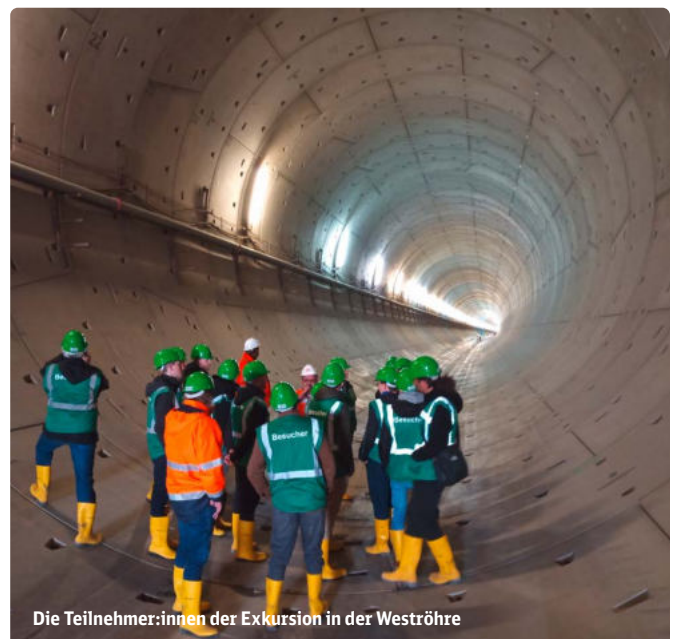
<https://www.youtube.com/watch?v=TPHio8kXYHs>

### VHS-Exkursionen: Blick auf die Baustelle

In Kooperation mit der Volkshochschule (VHS) Rastatt hat das Projektteam vom Tunnel Rastatt in den letzten Monaten mehrfach Führungen durch das Info-Center Tunnel Rastatt und auf die Tunnelbaustelle angeboten. Die Besucher:innen haben dabei einen Einblick bekommen, wie ein modernes Hochgeschwindigkeitsbauwerk entsteht und welche Herausforderungen es zu beachten gibt.

Auch im Herbst bietet die Deutsche Bahn wieder Führungen im Rahmen des Winterprogramms der VHS Rastatt an.

Bis dahin kann das Info-Center auch digital besucht werden. Unter [www.karlsruhe-basel.de/tunnel-rastatt.html#infocenter](http://www.karlsruhe-basel.de/tunnel-rastatt.html#infocenter) ist der virtuelle Ausstellungsraum zu finden.



Die Teilnehmer:innen der Exkursion in der Weströhre



Die Unterschottermatten werden nach Verlegeplänen gefertigt und eingebaut.

### Doppelt hält besser: zusätzlicher Lärmschutz in Haltingen

Damit die Anwohner:innen in Haltingen die vorbeifahrenden Züge künftig weniger spüren, baut die Deutsche Bahn dort nicht nur Lärmschutzwände. Im Mai hat sie damit begonnen, den Erschütterungsschutz für die östliche Gleistrasse herzustellen. Dafür klebt sie Unterschottermatten

auf den Betontrog. Die Matten bestehen aus einem elastischen Kunststoff und zusammen mit dem Trog gleichen sie die Schwingungen der vorbeifahrenden Züge aus. Anschließend füllt die Bahn die östliche Gleistrasse mit Schotter und verlegt darauf die Schwellen und Gleise.



### Basel: neue Infowand am Fluss „Wiese“

In Basel haben die Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Wiesekorridor begonnen. Aktuell führt die Deutsche Bahn an der südlichen Flusseite Bohrarbeiten durch und bereitet den Bau der Stützwände vor. Damit Interessierte die Möglichkeit haben, mehr über die Bauweise der Brücke und die Arbeiten im Abschnitt Basel zu erfahren, hat die Bahn eine Infowand aufgestellt:

#### Infowand EÜ Wiesekorridor Freiburgerstrasse, 4057 Basel

Die Infowand befindet sich auf der Grünfläche zwischen dem Fluss Wiese und der Freiburgerstrasse (nördlich der Geh- und Radwegbrücke über die Wiese).

#### 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



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

##### Fotos

Jürgen Schmidt (Titel, S. 4 oben links, Mitte links, unten links, S. 7); DB AG/Oliver Toth (S. 1); DB AG/Sabine Loskarn (S. 1 unten); stefan kern (S. 2 oben); mp film (S. 2 unten); DB AG/Bastian Senger (S. 4 oben rechts, Mitte rechts, unten rechts); Privat (S. 5); DB AG/Michael Gonschorek (S. 6 oben); DB Netz AG (S. 6 Mitte); DB AG/Michael Breßmer (S. 6 unten)