

# Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 1 | März 2022

## Editorial



### Liebe Leser:innen,

bevor die eigentlichen Bauarbeiten in einem Streckenabschnitt beginnen, sind viele Vorleistungen schon abgeschlossen. Eine wichtige Voraussetzung ist der Grunderwerb. In dieser Ausgabe berichtet hierzu eine Kollegin von Ihrer Tätigkeit im Flächenmanagement.

Zwischen Appenweier und Müllheim (Streckenabschnitte 7–8) befinden wir uns noch in der Planungs- und Genehmigungsphase. In diesen Abschnitten werden aktuell Bodenuntersuchungen durchgeführt. Sie liefern wichtige Erkenntnisse für die späteren Baumaßnahmen.

Am Tunnel Rastatt und am Bahnhof Müllheim sind die Arbeiten „in vollem Gange“: Der Tunnelvortrieb in der Weströhre ist abgeschlossen. Derzeit verlegen wir die Rheintalbahn nach Westen und schaffen so Platz für die Wiederherstellung der Oströhre. In Müllheim konzentrieren wir uns auf den Neubau des Bahnhofs.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

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



Verlegung der Rheintalbahn in Niederbühl

## Unter Tage und über Tage – viel zu tun am Tunnel Rastatt

Noch im letzten Jahr erreichte *Sibylla-Augusta* ihr Ziel: Die Tunnelvortriebsmaschine (TVM) fuhr am 6. Dezember 2021 in den Zielschacht ein. Damit hatte sie ihren Vortrieb in der Weströhre des Tunnels Rastatt erfolgreich beendet. Die Maschine wird nun demontiert.

Der Rückbau startete im Januar 2022. Zunächst wurde das Schneidrad am Kopf der Maschine abgebaut. Seine Einzelteile haben die Deutsche Bahn (DB) und die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt über das südliche Tunnelportal abtransportiert. Daneben demontierten sie den Antrieb und den Erektor, der die Tübbinge an ihren Platz hob. Am Nachläufer der Maschine wurden unter anderem die Versorgungsleitungen entfernt und zur Baustelleneinrichtungsfläche nach Ötigheim gebracht.

Parallel bereitet die DB oberirdisch die Verlegung der Rheintalbahn vor. Diese wird auf rund 700 Meter Länge auf die Weströhre verlegt. Dafür haben Bahn und ARGE auf der Röhre einen temporären Bahndamm aufgeschüttet. Dieser hat den Untergrund auf das Höhnenniveau der bestehenden Gleise angehoben. Hieran schloss sich der Gleisoberbau an: Seit Mitte Februar brachte die Bahn den Grundschotter ein. Anschließend verlegte sie die Betonschwellen sowie die Gleise. Als letzter Schritt erfolgt die Montage der Oberleitung. Der verlegte Bereich der Rheintalbahn wird dann an Ostern an die Bestandsstrecke angebunden.

Für die Wiederherstellung der Oströhre muss auch der Fußgängersteg in Niederbühl weichen. Dafür entsteht

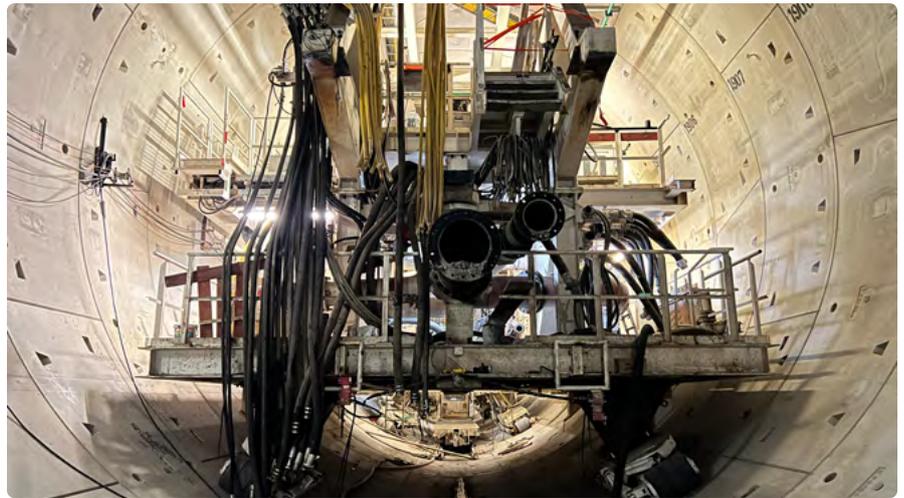
*Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...*

## Aktuelles

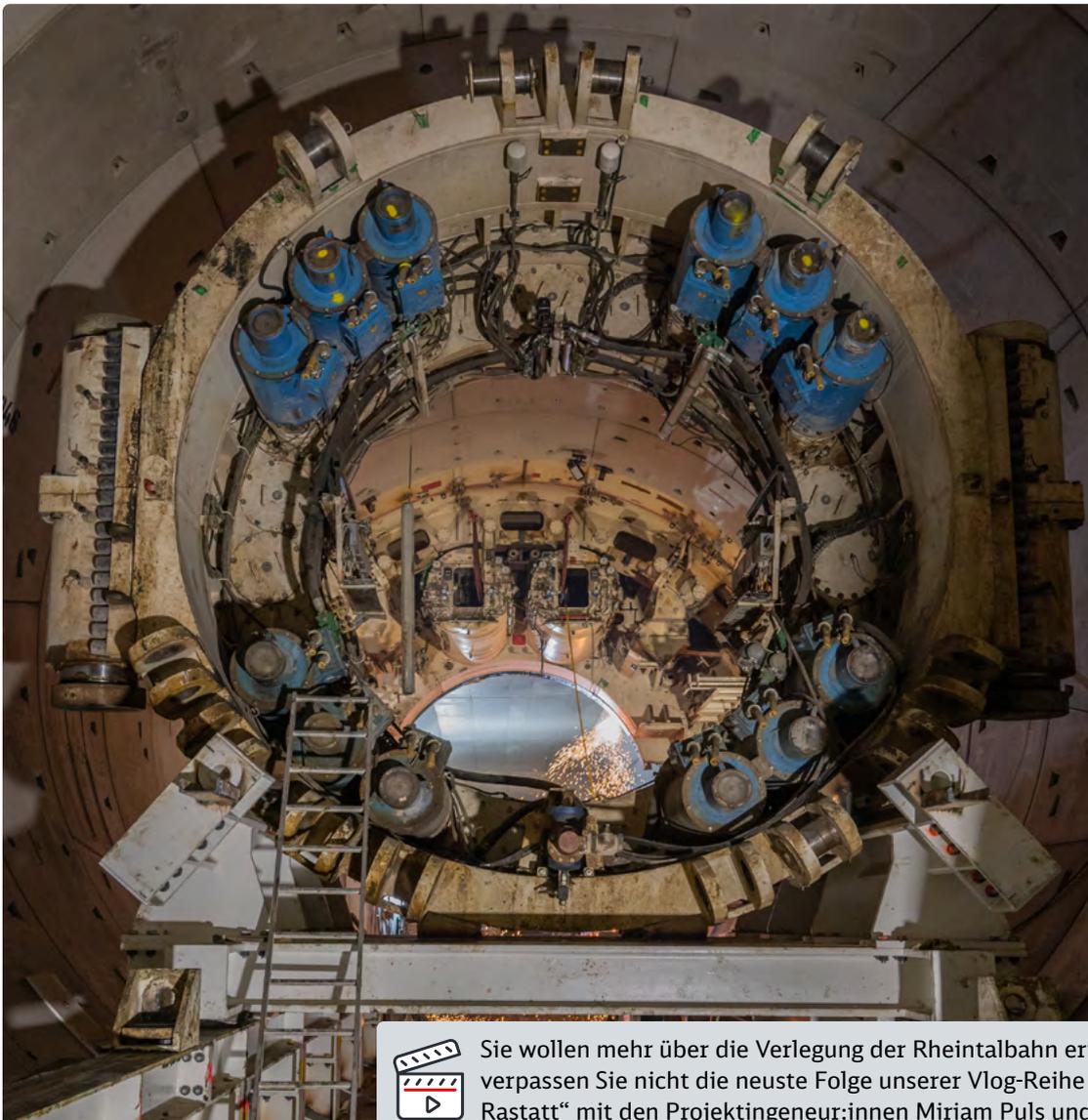
... weiter von Seite 1:

*Unter Tage und über Tage - viel zu tun am Tunnel Rastatt*

weiter südlich eine neue Überführung. Der Rück- und Neubau erfolgt in mehreren Phasen. Dadurch bleibt die Überquerung der Gleise uneingeschränkt möglich. Zuerst entsteht im Verlegungsbereich der Rheintalbahn die neue Überführung. Ein temporärer Fußweg verbindet sie mit dem bestehenden Fußgängersteg. Im Anschluss baut die Bahn den westlichen Teil der alten Überführung zurück. Wenn die Rheintalbahn verlegt und die alten Gleise zurückgebaut wurden, entsteht die Zuwegung zum neuen Fußgängersteg. Dann kann auch der Rest der alten Überführung zurückgebaut werden. ■



Rückbau der Versorgungsleitungen am Nachläufer der TVM



Zerlegung des Schneidrads der TVM



Sie wollen mehr über die Verlegung der Rheintalbahn erfahren? Dann verpassen Sie nicht die neuste Folge unserer Vlog-Reihe „Blickpunkt Tunnel Rastatt“ mit den Projektingenieur:innen Miriam Puls und Robin Weber.

[www.youtube.com/watch?v=xeyRdMpiiBg](https://www.youtube.com/watch?v=xeyRdMpiiBg)

## Bauarbeiten für eine starke Rheintalbahn in Müllheim

In den nächsten vier Jahren baut die Deutsche Bahn (DB) alle bestehenden Betriebsanlagen im Bahnhof Müllheim neu. Dazu zählen unter anderem die Gleise, Signalanlagen und Oberleitungen, aber auch das Bahnhofsgebäude und -umfeld. Für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn entstehen am Bahnhof Müllheim insgesamt fünf neue Brücken und eine Personenunterführung.

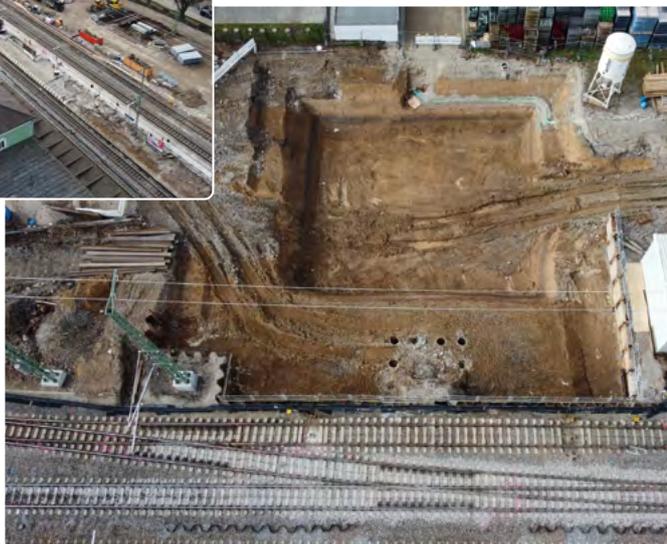


Visualisierung des Bahnhofsvorplatzes und des Bahnhofsgebäudes

Der Raum für die Baumaßnahmen im und um den Bahnhof ist begrenzt. Gleichzeitig sollen die Auswirkungen auf den laufenden Zugbetrieb so gering wie möglich bleiben. Daher finden die Arbeiten „unter rollendem Rad“ statt. Das heißt, der Zugbetrieb läuft überwiegend normal weiter.



Oben die Baustelle am Bahnhof Müllheim und rechts die westliche Baugrube für die Eisenbahnbrücke über die Parkplatzzufahrt



Im letzten Jahr haben die Bauarbeiten für die Eisenbahnbrücke über die Parkplatzzufahrt begonnen. Die Straße unterquert künftig die Gleise und führt zu neuen Parkplätzen westlich des Bahnhofs. Parallel hat die Bahn östlich des Bahnhofs mit vorbereitenden Arbeiten für die neue Personenunterführung begonnen. Erste Spundwände für die Rampe zum Bahnsteig 2 sind eingebracht.

Ab April entsteht östlich des Bahnhofs eine Baugrube. Hier baut die Bahn die neue Personenunterführung, die Treppezugänge und einen Aufzug, der einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen ermöglicht. Voraussichtlich Mitte Mai steht dann der Rückbau des bestehenden Bahnhofsgebäudes an. Während der Bauzeit werden Container an der Ecke Bahnhofstraße/ Eisenbahnstraße aufgestellt. Sie beherbergen alle wichtigen Bahnhofsfunktionen, wie etwa Fahrkartenverkauf, Wartebereich, sanitäre Einrichtungen und ein Backwarengeschäft.

Durch die Baumaßnahmen kommt es leider auch zu Beeinträchtigungen für die Anwohnenden. Die Durchfahrt durch die Bahnhof- und Klosterrunsstraße ist nur eingeschränkt möglich. Parallel müssen immer wieder Parkplätze im Bahnhofsbereich entfallen, da sie als Baustellenflächen gebraucht werden. Die Bahn stellt zeitnah neue Flächen her, um die Parkplätze zu kompensieren. ■

### Die Vermittlerin

**In dieser Serie stellen wir Ihnen Mitarbeiterinnen aus dem Großprojekt Karlsruhe–Basel vor. Helga Hauser ist Referentin für Grunderwerb und Flächenmanagement. In dieser Funktion kümmert sie sich darum, dass alle notwendigen Flächen entlang der Ausbau- und Neubaustrecke im Besitz der Deutschen Bahn sind.**

In ein paar Jahren rollen die Bagger zwischen Appenweier und Müllheim an. Dann muss die Bahn den Grund und Boden besitzen, auf dem sie baut. Schon in der Planungsphase einer neuen Trasse prüft sie daher, welchen privaten oder öffentlichen Grundbesitz sie für die Ausbau- und Neubaustrecke und für Naturschutzmaßnahmen braucht. Davon können sowohl

Landwirt:innen, private Grundstücksbesitzer:innen als auch Kommunen und Kirchen betroffen sein. „Ich habe im Grunde mit dem gesamten Querschnitt der Bevölkerung zu tun.“

Den Betroffenen bietet Helga Hauser soweit möglich eine geeignete Tauschfläche an. Alternativ wird das benötigte Grundstück auch erworben. Dabei muss sie auf die unterschiedlichsten Bedürfnisse eingehen. Sich in die Lage der Betroffenen hineinzusetzen und einen adäquaten Ausgleich vorzuschlagen, ist wichtig. Nur dann wissen die Menschen, dass man ihnen auf Augenhöhe begegnet. Sie könne Landwirt:innen keine Flächen anbieten, die sie nicht in ihre Verfahrensabläufe integrieren können oder



deren betrieblicher Situation widersprechen. Um die besten Lösungen zu finden, braucht es Fingerspitzengefühl, Verhandlungsgeschick und Überzeugungskraft. Die „Vermittlerin“ Helga Hauser versucht, auf die Interessen der Menschen einzugehen und sie gleichzeitig von der Notwendigkeit des Trassenausbaus zu überzeugen.

Neben guten Menschenkenntnissen ist Fachwissen gefragt. Besonders wichtige Themen sind Landwirtschaft und Naturschutz – für die studierte Land- und Betriebswirtin kein Problem. Aber auch eine gute Zusammenarbeit mit Verwaltungsstellen und Verbänden ist wesentlich. Am Ende steht das Ziel, mit allen Betroffenen einen zufriedenstellenden Vertrag über den Grunderwerb abzuschließen. ■

### Meldungen

#### Tiefe Einblicke in den Boden

In den Streckenabschnitten 7 (Appenweier–Kenzingen) und 8 Neubaustrecke (Kenzingen–Müllheim) führt die Bahn aktuell Bodenuntersuchungen durch. Die Erkundungen liefern wichtige Erkenntnisse für den Ausbau der Rheintalbahn und den Bau der Neubaustrecke.



Zwei bis vier Tage befindet sich das Bohrergerät im Regelfall an einem Ort.



#### Streckenabschnitt 7

Die Untersuchungen des Bodens finden entlang der Rheintalbahn und der geplanten Neubaustrecke noch bis Ende Juni 2022 statt.



#### Streckenabschnitt 8 Neubaustrecke

Die Erkundungsarbeiten in den Abschnitten 8.0 bis 8.4 (Kenzingen–Müllheim) dauern voraussichtlich bis Ende 2022. Die Bohrungen reichen in der Regel bis zu 35 Meter in den Untergrund, tiefere Bohrungen gibt es nur im Bereich des Mengener Tunnels.



#### Von Süden nach Norden

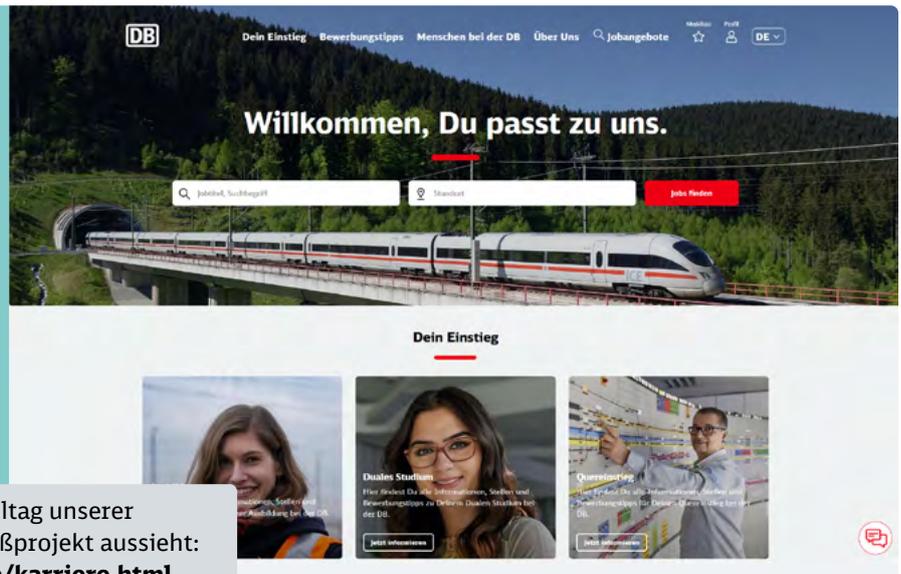
Noch bis Anfang April sind mehrere Bauteams zwischen Müllheim und Bad Krozingen unterwegs. Anschließend setzen sie die Untersuchungen im Abschnitt 8.3 (Bad Krozingen) sowie im südlichen Bereich des Abschnitts 8.2 (Freiburg–Schallstadt) einschließlich des Mengener Tunnels fort. Von dort aus bewegen sich die Arbeiten in Richtung Norden weiter.

### Karriere im Großprojekt

Das Team im Großprojekt Karlsruhe-Basel sucht Verstärkung. Besonders in den Arbeitsbereichen Projektmanagement und Ingenieurwesen sind Stellen ausgeschrieben. Einblicke in die vielfältigen Bereiche des Projekts bekommen Sie in unseren Mitarbeiterinnenporträts in dieser und den letzten Ausgaben des Newsletters.



Sehen Sie hier, wie der Alltag unserer Mitarbeiter:innen im Großprojekt aussieht: [www.karlsruhe-basel.de/karriere.html](http://www.karlsruhe-basel.de/karriere.html)



### Online-Konsultation im Planfeststellungsabschnitt 8.2

Der Abschnitt Freiburg-Schallstadt ging im Genehmigungsverfahren den nächsten Schritt. Am 9. Februar 2022 startete die Online-Konsultation beim Regierungspräsidium (RP) Freiburg. Sie dauerte bis zum 8. März. Die Konsultation ersetzte den Erörterungstermin, der wegen der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie entfiel. Dabei stellte das RP verschiedene Informationen auf einer Internet-Plattform bereit. Dazu gehörten die Stellungnahmen der Behörden, Kommunen und Verbände sowie die Erwidern der Bahn. Reaktionen auf die Erwidern der Bahn konnten schriftlich oder per E-Mail an die Anhörungsbehörde erfolgen.



Mehr Informationen zum Abschnitt Freiburg-Schallstadt finden Sie unter [www.karlsruhe-basel.de/pfa-8-2-freiburgschallstadt.html](http://www.karlsruhe-basel.de/pfa-8-2-freiburgschallstadt.html)

#### 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, S. 3 unten)  
Johann Söder (S. 1)  
BÜ INGE Tunnel Rastatt (S. 2 oben)  
Udo Görisch (S. 2 unten)  
Prof. Quick und Kollegen - Ingenieure und Geologen GmbH (S. 4 unten)



Kofinanziert von der Europäischen Union