

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 4 | Dezember 2022

Editorial



Liebe Leser:innen,

wir blicken auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Die Arbeiten auf den Baustellen am Tunnel Rastatt, im Abschnitt Müllheim–Auggen und von Haltingen bis Basel gehen gut voran. Viele Maßnahmen konnten begonnen oder fertiggestellt werden, andere befinden sich auf der Zielgeraden. Zwischen Appenweier und Kenzingen haben wir die Planungen vorangebracht und im Abschnitt Kenzingen–Müllheim sind die Genehmigungsverfahren auf einem guten Weg.

Diese Erfolge sind nur dank der rund 200 Mitarbeitenden möglich, die täglich mit unseren Partner:innen in den Planungsbüros und Baufirmen zusammenarbeiten. Sie machen die Rheintalbahn fit für die Zukunft. Einer von ihnen – der Projektingenieur Uwe Koldrack – berichtet in dieser Ausgabe über seinen Arbeitsalltag im Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein. Außerdem verrät er, welche Arbeiten dort für das kommende Jahr anstehen.

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

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Straßenbrücke Hans-Thoma-Straße (Blick in Richtung Süden)

Betonagearbeiten in Niederbühl

Eine neue Verbindung zwischen Niederbühl und der Münchfeldsiedlung sowie den Wirtschaftswegen westlich der Rheintalbahn schafft die Straßenbrücke Hans-Thoma-Straße. Seit Anfang November sind die Überbauten über die Rheintalbahn und die Neubaustrecke betoniert. Es folgte die Betonage der Übergangskonstruktion sowie der Kappen im Bereich des Überbaus und der Widerlagerflügel an der Neubaustrecke. Parallel schüttert die Deutsche Bahn die Rampen für den Anschluss der Straße an die Brücke auf. Anschließend beginnt der eigentliche Straßenbau. Mitte 2023 soll die Brücke dann an die Stadt Rastatt übergeben werden. Diese gibt das Bauwerk für den Verkehr frei.

Unweit der Hans-Thoma-Straße laufen die ersten Bauarbeiten für den Aushub der Baugrube zur Fertigstellung der östlichen Tunnelröhre. Begonnen hat die Deutsche Bahn Anfang Oktober mit der Herstellung der Schlitzwände. Diese sichern die spätere Baugrube und dichten sie gegen Grundwasser ab. Wichtigste Helfer sind dabei zwei Seilbagger. Einer der Bagger hebt den Boden zwischen den eingesetzten Leitwänden bis in 45 Meter Tiefe aus. Der Schlitz wird dann mit einer Stützflüssigkeit stabilisiert. Anschließend kann der zweite Seilbagger einen Bewehrungskorb in den Schlitz einheben. Danach wird dieser mit Beton verfüllt. Das Ergebnis: eine 1,5 Meter dicke Wand aus Stahlbeton.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: Betonarbeiten in Niederbühl

Querschläge auf der Zielgeraden

Die neun Verbindungsbauwerke zwischen den Tunnelröhren sind bautechnisch fertiggestellt. Als Teil des Sicherheitskonzepts gelangen Betroffene im Ereignisfall durch die Querschläge sicher in die andere Tunnelröhre.

Damit sind die Voraussetzungen für den Innenausbau des Tunnels geschaffen. Ende Januar 2023 beginnt dieser mit dem Einbau des Sohlbetons für die Feste Fahrbahn. ■

Mithilfe der Seilbagger baut die Bahn die Schlitzwände (oben). Jeder Bewehrungskorb ist 45 Meter lang (oben rechts). Mitte November: der letzte Querschlag vor der Betonage (unten).



Ein Jahr nach dem Spatenstich in Basel: Große Fortschritte im südlichsten Abschnitt

Rund 14 Monate nach dem Spatenstich hat die Deutsche Bahn sichtbare Fortschritte in Basel gemacht: Zwischen der Staatsgrenze zu Deutschland und dem Fluss Wiese werden sechs neue Gleise verlegt. Die sogenannte Gleisgruppe F ist hauptsächlich als Zugbehandlungsanlage geplant. Zwei der Gleise sind für den Güterverkehr vorgesehen. Diese entlasten die Rheintalbahn und schaffen mehr Kapazität auf der Schiene. Parallel hat die Bahn 34 neue Oberleitungsmaste aufgestellt und elf ersetzt. So können elektrisch betriebene Züge später die Strecke nutzen. ■



Der Anfang ist gemacht: Gleisgruppe F und Eisenbahnbrücke Neuhausstrasse im Oktober 2021 (Blick nach Basel).



Ein Jahr später sind bereits drei neue Gleise verlegt (Blick nach Basel).



Eisenbahnüberführungen:

Neuhausstrasse

- Erweiterung der bestehenden Brücke um 36 Meter für sechs neue Gleise
- Vollständige Verkehrsfreigabe für den Straßenverkehr der Neuhausstrasse im Dezember 2022
- Fertigstellung bis April 2023

Wiesekorridor

- Neubau der Brücke führt den Güterverkehr auf 155 Metern Länge über die Freiburgerstrasse und den Fluss Wiese
- Kabelverlegung und Baufeldfreimachung seit Spätsommer 2022
- Bau einer 161 Meter langen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der Brücke schützt Anwohner:innen vor Schienenlärm

Fasanenstrasse

- Neubau der Brücke rund 80 Meter südlich der Eisenbahnbrücke Wiesekorridor
- Zweigleisige Brücke führt den Güterverkehr zum Basel Badischer Bahnhof
- Beginn der Arbeiten ab Herbst 2023



Zwischen Büro und Baustelle

Uwe Koldrack hat Ende der 1970er und Anfang der 1980er Jahre in Rostock an der Ingenieurschule für Schiffbautechnik studiert. Anschließend arbeitete er vier Jahre auf einer Werft, bis er 1986 zur Bahn kam. Es folgten mehrere Stationen, unter anderem im Bereich Wissenschaft und Technik sowie im Bereich Ober- und Tiefbau. Zum Großprojekt Karlsruhe–Basel kam er 2005 als Projekt-Ingenieur im Streckenabschnitt 8 (Kenzingen–Müllheim). Der Wechsel in den südlicheren Planfeststellungsabschnitt (Pfa) 9.2 (Haltingen–Weil am Rhein) folgte 2013.

Was ist Ihre Aufgabe im Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein?

Gemeinsam mit mehreren Kolleginnen und Kollegen arbeite ich als Projektingenieur in diesem Abschnitt. Unsere Aufgabe ist es, Bauleistungen in der Ausführung zu begleiten und zu koordinieren. Das beinhaltet unter anderem technische Planungen zu prüfen, Aufgaben an externe Firmen zu vergeben und Verträge zu kontrollieren. Dazu nutzen wir verschiedene EDV-Tools, die wir pflegen und fortschreiben müssen.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil ist aber auch die regelmäßige Anwesenheit auf den Baustellen. Dort treffen wir uns mit der Bauleitung oder der Bauüberwachung, um vor Ort Absprachen zu treffen.

Wie sieht Ihr Arbeitsalltag aus: Mehr Büro oder eher Baustelle?

Es ist eindeutig mehr Büro. Wir haben zwar weniger Papier als früher, dafür aber umso mehr Arbeit mit unterschiedlichen Tools am Computer. Im Schnitt bin ich zu 90 bis 95 Prozent im Büro und nur zu fünf bis zehn Prozent auf der Baustelle. Wir alle wären gerne öfter draußen unterwegs. Es ist wichtig, regelmäßig vor Ort zu sein. Im optimalen Fall wäre ich ein bis zwei Mal pro Woche da, aber die Zeit erlaubt es nicht immer. Bürokratische Themen, wie Fragen der Finanzierung, Abrechnung oder Terminplanung, erfordern viel Zeit im Büro.

Welche Meilensteine wurden in diesem Jahr erreicht?

Ein wichtiger Meilenstein war die Fertigstellung des Betontrags Nord in Haltingen mit rund 1.200 Meter Länge. Auf dem Trog verlegen wir später Unterschottermatten, die Erschütterungen durch den Zugverkehr reduzieren. Außerdem stellen wir bis Ende des Jahres den Rohbau des Überwerfungsbauwerks Haltingen Nord fertig. Das Bauwerk hat insgesamt eine Länge von rund 600 Metern. Als dritten Punkt würde ich den Bau der Schallschutzwände Ost 1 (nördlicher Teil) und Mitte 1 nennen, ebenfalls in Haltingen.

Im Pfa 9.2 wird seit 2011 gebaut. Wo liegt aktuell der Fokus auf der Baustelle?

Der Schwerpunkt liegt auf dem Bau der östlichen Gleistrasse und dem Bau des Nahverkehrsgleises in Richtung Freiburg. Das Überwerfungsbauwerk Haltingen Nord ist dafür eine maßgebliche Grundlage.

Wie geht es 2023 zwischen Haltingen und Weil am Rhein weiter?

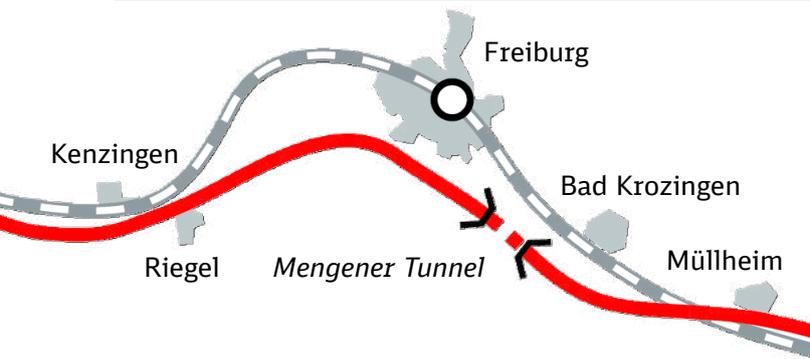
Seit Oktober 2022 gibt es ein neues, sogenanntes Vergabepaket. Darin sind Bauleistungen zusammengefasst, die wir dann an eine oder mehrere Baufirmen vergeben.

Bestandteil des Vergabepakets ist vor allem der Oberbau der östlichen Gleistrasse Teil zwei. Das beinhaltet zum einen die Fortführung und Fertigstellung des Nahverkehrsgleises in Richtung Norden. Dazu gehört der Gleisbau im Überwerfungsbauwerk und die Anbindung des Gleises an die westliche Gleistrasse, die seit 2020 in Betrieb ist. Zum anderen wird der Oberbau für die beiden Gleise der östlichen Gleistrasse hergestellt. Das umfasst den Einbau der Planumsschutzschicht und des Grundsotters. Erst im nächsten Vergabepaket ist der Gleisbau ab Ende 2024/2025 vorgesehen. Der Schwerpunkt dieses Pakets wird im Bahnhof Weil am Rhein liegen.

Parallel zu den eben genannten Maßnahmen werden wir noch Nebenarbeiten durchführen, wie den Ausbau der Hilfsbrücke über der alten Personenunterführung in Haltingen. Die Unterführung bauen wir im März 2023 ebenfalls vollständig zurück. Außerdem legen wir Seiten- und Rettungswege an und führen Kabelarbeiten durch.

In wenigen Sätzen: Was macht Ihnen an Ihrem Job besonders Spaß?

Wenn man Erfolg hat. Wenn man das, was man sich vorgenommen hat, auch geschafft hat. Im besten Fall ganz ohne große Hindernisse, was natürlich selten vorkommt. Aber das ist wahrscheinlich auch die Herausforderung, wenn man baut. Irgendwo passiert immer etwas Unvorhergesehenes. Darauf müssen meine Kolleg:innen und ich kreativ reagieren. Dann entwickeln oder denken wir uns etwas aus, sodass es am Ende passt und funktioniert. ■



Wir stellen vor:

Sandra Kalmus
Projekt Ingenieurin mit Schwerpunkt auf
Building Information Modeling (BIM)

Im Abschnitt 8.4 Bad Krozingen–Müllheim koordiniert sie die Projektbeteiligten zu den Themen Eisenbahnkreuzungen, Bodendenkmäler und Rettungskonzepte. Ihr zweites Arbeitsfeld ist das BIM-Lab, hier visualisiert sie BIM-Modelle für das Infrastrukturprojekt und organisiert zudem Fachgruppenführungen durch das BIM-Lab.

Anmelden können Sie sich über:
www.karlsruhe-basel.de/bim-lab.html

Mehr über ihren Arbeitsalltag erfahren Sie auf unseren Social-Media-Kanälen. Dort finden Sie auch weitere Mitarbeitendenporträts.



Neuer Lebensraum für Tiere an der Bürgertrasse

Zwischen Bad Krozingen und Müllheim plant die Deutsche Bahn (DB) eine neue Strecke für den Güterverkehr. Rund um die Flächen, auf denen die neuen Gleise gebaut werden, leben heute verschiedenste Tierarten. Um unvermeidbare Eingriffe in das Leben der Tiere auszugleichen, schafft die Bahn rechtzeitig vor Baubeginn neue Lebensräume. Im November fiel der Startschuss für die ersten 20 Maßnahmen. Beauftragt hat die DB dafür drei Garten- und Landschaftsbaubetriebe.

Damit setzt die DB rund drei Jahre vor dem geplanten Baubeginn die ersten Maßnahmen aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan in die Tat um. Ausreichend Vorlauf, um attraktive neue Habitate zu entwickeln und die Tiere daran zu gewöhnen.



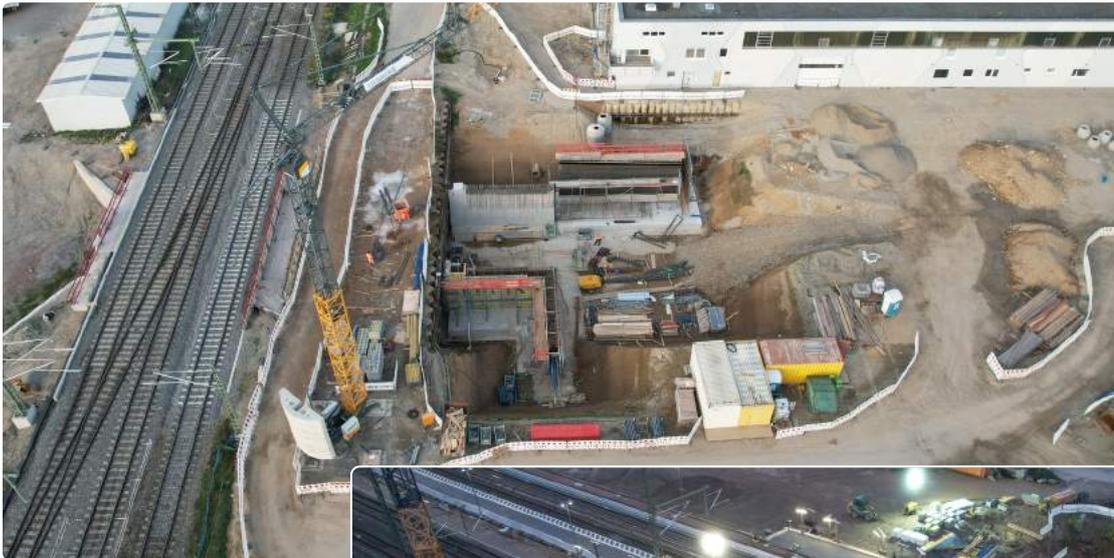
Für seltene Vögel, wie zum Beispiel den Bluthänfling hier im Bild, werden bestehende Habitate aufgewertet oder neue entwickelt.

Ab unter die Gleise

Rund um den Bahnhof in Müllheim erstellt die Deutsche Bahn (DB) neue Brückenbauwerke. Die Arbeiten für die neue Straßenbrücke Bundesstraße 378 haben Ende September begonnen. In Zukunft verläuft die Brücke rund 16 Meter nördlich ihres bisherigen Standorts.

Zwischen der Bundesstraße 378 und dem Bahnhof Müllheim arbeitet die Bahn am zweiten Teil der Eisenbahnbrücke „Parkplatzzufahrt“. Über diese werden später die Gleise der Neubaustrecke verlaufen. Bereits Ende Juni schob die Bahn den westlichen Brückenteil unter die Rheintalbahn.

Südlich des Bahnhofs baut die DB die Personenunterführung neu. Zwei Brückenteile hat die Bahn neben den Gleisen errichtet und im August und November eingeschoben. Nun arbeitet sie an den Treppen und barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen.



Im Bau: der östliche Teil der Eisenbahnbrücke „Parkplatzzufahrt“.



Einschub des zweiten Teils der Personenunterführung.

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. 2 unten, S. 5)
DB E&C/Dorian Häusler-Cozma (S. 1 Mitte)
DB AG/Sebastian Roedig (S. 2 oben links)
DB AG/Miriam Puls (S. 2 oben rechts)
INGE TuRa/Günther Leichtlein (S. 2 Mitte rechts); Privat (S. 3, S. 4 oben)
stock.adobe.com/Benny trapp (S. 4 unten)