



Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Planfeststellungsabschnitt 9.0

Müllheim–Auggen

Europa verbinden

Der Planfeststellungsabschnitt 9.0 Müllheim–Auggen

Die Bauwerke im Überblick

Die Verkehrsstationen

Schutz vor Lärm

Umweltschutz im Abschnitt Müllheim–Auggen



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Europa verbinden – Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel ist eine der ältesten Eisenbahnverbindungen Europas. Seit dem 19. Jahrhundert verbindet sie die Ballungsräume des Rheingebietes mit dem Schweizer Raum und setzt sich als Teil der Güterstrecke Rotterdam–Genua weiter in die Industrieregionen Norditaliens fort.

Heute dient die als Rheintalbahn (Rtb) bekannte Strecke auch als Zulauf der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit den Basistunneln am Gotthard- und Lötschbergmassiv. Als Folge zeigen die Prognosen einen deutlichen Anstieg der Zugzahlen. Das Problem: Schon heute ist die Rtb an den Grenzen ihrer Kapazitäten angekommen. Die bestehenden Engpässe erhöhen die Gefahr von Verspätungen und gehen zu Lasten der Qualität des Schienenverkehrs in der Rheinebene. Rund 300 Züge des Fern-, Nah- und Güterverkehrs nutzen täglich ihre Gleise. Um sich für die künftigen Anforderungen zu wappnen, verfolgt die Deutsche Bahn mit dem Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe–Basel drei Ziele:

- **Erhöhung der Streckenkapazität:**
Der prognostizierte Mehrverkehr auf der Rtb soll so dauerhaft aufgenommen werden können.
- **Entmischung der Verkehre:**
Die Trennung der schnellen Züge des Fernverkehrs von den langsameren Zügen des Nah- und Güterverkehrs verhindert gegenseitige Beeinträchtigungen im Betrieb.
- **Qualitative Verbesserung für die Reisenden:**
Die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit für den Reisefernverkehr auf 250 Kilometer pro Stunde verkürzt die Reisezeiten deutlich.

Durch den Aus- und Neubau benötigen Reisende von Karlsruhe nach Basel künftig nur noch 70 Minuten – etwa eine halbe Stunde weniger als heute.

In den nördlichen Streckenabschnitten von Karlsruhe bis Offenburg sollen die bestehenden Gleise der Rtb künftig vornehmlich vom Nah- und Güterverkehr genutzt werden. Der Personenverkehr und Teile des Güterverkehrs werden über die neuen Gleise abgewickelt. Zwischen Offenburg und Hülgelheim wird der Güterverkehr auf eigenen, parallel zur Bundesautobahn (BAB) 5 verlaufenden Gleisen geführt, bevor sich die Neubaustrecke (NBS) in Hülgelheim wieder mit der Rtb vereint.





Eines der zentralen
Ziele: die Entmischung
der Verkehre

Die einzelnen Streckenabschnitte

Die Ausbau- und Neubaustrecke ist in neun Streckenabschnitte (StA) und innerhalb dieser noch einmal in einzelne Planfeststellungsabschnitte (PfA) eingeteilt. Die StA 2 bis 6 (Rastatt Süd–Offenburg) sowie der PfA 9.1 (Schliengen–Eimeldingen) sind bereits in Betrieb. In den restlichen Abschnitten sind die Maßnahmen unterschied-

lich weit fortgeschritten: Im StA 1 (Karlsruhe–Rastatt Süd) wird aktuell unter anderem der 4.270 Meter lange Tunnel Rastatt gebaut. Die Planungen im StA 7 (Appenweiler–Kenzingen) mussten neu beginnen, nachdem die im Projektbeirat vorgeschlagenen Lösungen zur optimierten Planung mit den entsprechenden Mehrkosten vom Deutschen Bundestag und dem Landtag in Baden-Württemberg 2016 bewil-

ligt wurden. Hier wird unter anderem der Tunnel Offenburg geplant. Der StA 8 (Kenzingen–Müllheim) durchläuft die Genehmigungsphase der Planfeststellung. Der Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein (PfA 9.2) befindet sich im Bau. Hier wurden bereits einige Bauwerke realisiert, zum Beispiel ein Fußgängersteg sowie Schallschutzwände. Im April 2020 sind die ersten beiden neuen Gleise im Abschnitt in Betrieb gegangen.

rund
200 km
von Karlsruhe
nach Basel

4
Tunnel (Rastatt,
Offenburg, Mengen,
Katzenberg)

340
Brückenbauwerke

35
neue/sanierte
Bahnhöfe und
Haltepunkte

Zahlen & Fakten

maximal
250 km/h
(Fernverkehrsstrecke)

maximal
160 km/h
(Nah- und Güter-
verkehrsstrecke)

rund
14,2
Mrd. Euro
Gesamtinvestitionen

Der Planfeststellungsabschnitt 9.0

Müllheim–Auggen

Der rund sechs Kilometer lange Planfeststellungsabschnitt (PfA) 9.0 verläuft von Müllheim bis Auggen. In östlicher Lage zur bestehenden Rheintalbahn (Rtb) werden zwei neue Gleise gebaut. Im Bereich Auggen werden alle vier Gleise neu errichtet.

In der ursprünglichen ersten Planung der Bahn verlief der Abschnitt 9.0 von Buggingen bis Auggen. Im März 2012 hat der Projektbeirat sich für die Realisierung der sogenannten Bürgertrasse ausgesprochen (*Kernforderung 4). Entsprechend der Zustimmung des Deutschen Bundestags und des Landtags in Baden-Württemberg musste der nördliche Streckenabschnitt von Bad Krozingen bis Müllheim (PfA 8.3-8.4) neu geplant werden. Da der Bereich von Müllheim bis Auggen nicht von der Bürgertrasse betroffen ist, hat sich die Bahn beziehungsweise das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dazu entschieden, diesen in einen verkürzten Abschnitt zu fassen. Dadurch wird die Realisierung vorangetrieben.

Der Planfeststellungsbeschluss des EBA für den PfA 9.0 liegt bereits seit Juli 2015 vor. Im April 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Klagen der Gemeinde Auggen, der Stadt Müll-

Hintergrund



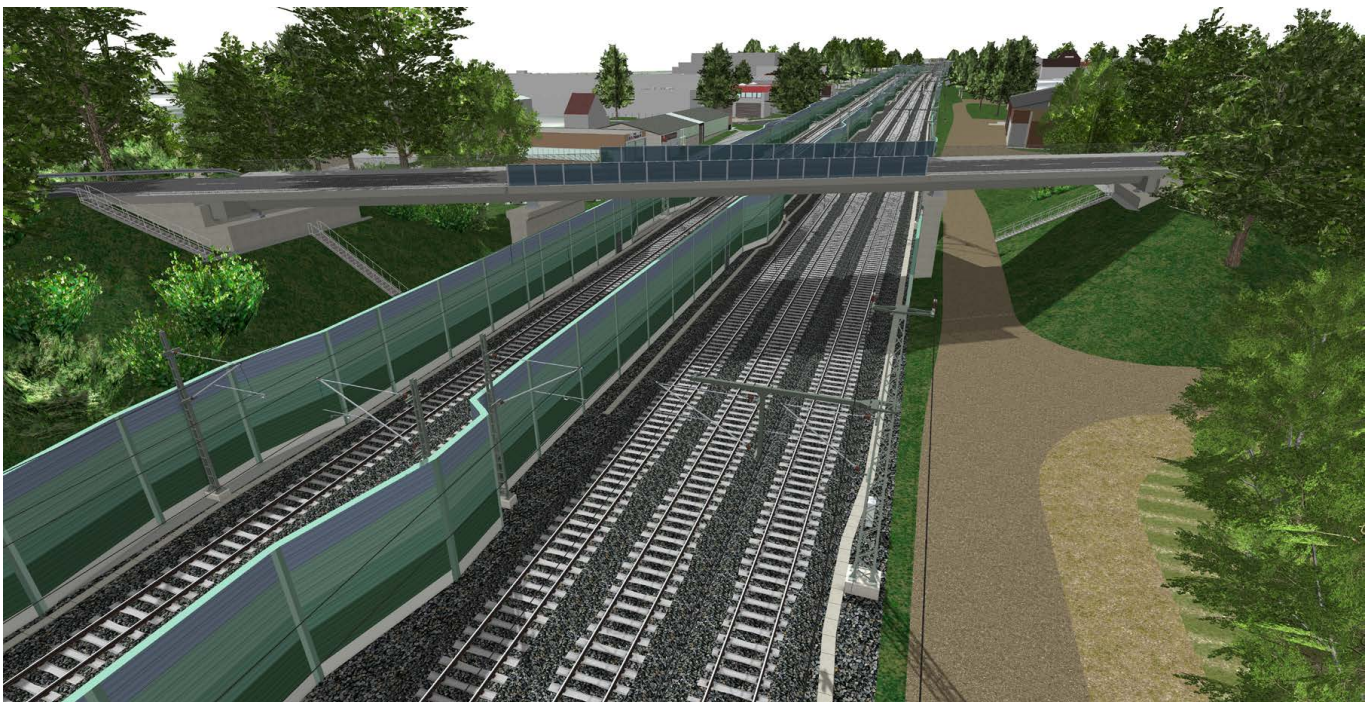
***Kernforderung 4: Geänderte Trassenführung zwischen Bad Krozingen und Müllheim (Bürgertrasse)**

Hauptmerkmal der Kernforderung 4 ist die Tieflage der Trasse zwischen Mengen und Hülgelheim. Für diese und weitere Vorschläge des Projektbeirates, wie zum Beispiel die Verlängerung des Mengener Tunnels oder die Errichtung von Landschaftsbrücken, bewilligten Bund und Land Mehrkosten von 166 Millionen Euro, die sie sich je zur Hälfte teilen. Durch die neue Trassenführung sind die bisherigen Grenzen der PfA 8.3, 8.4 und 9.0 entsprechend verändert worden.

heim sowie einer Privatperson zurückgewiesen. Damit ist der Beschluss bestandskräftig und das Vorhaben wird wie geplant fortgeführt.

Die wesentlichen Maßnahmen

Im Bereich Müllheim entstehen östlich der bestehenden Rtb die zwei Gleise der Neubaustrecke (NBS). Bei Auggen werden insgesamt vier neue Gleise gebaut: Die zwei Gleise der NBS (für schnellere Personenfernverkehrszüge) werden auf dem alten Trassenbereich der Rtb realisiert. Die zwei Gleise der Rtb (für Güter- und Nahverkehrszüge) werden westlich der NBS neu gebaut. Der Umbau der Rtb erfolgt seit 2019, die NBS wird ab 2022 realisiert. Durch die neuen Gleise wird die Möglichkeit für mehr Nahverkehr auf der Schiene geschaffen. Dadurch wachsen die Ballungsräume zusammen.



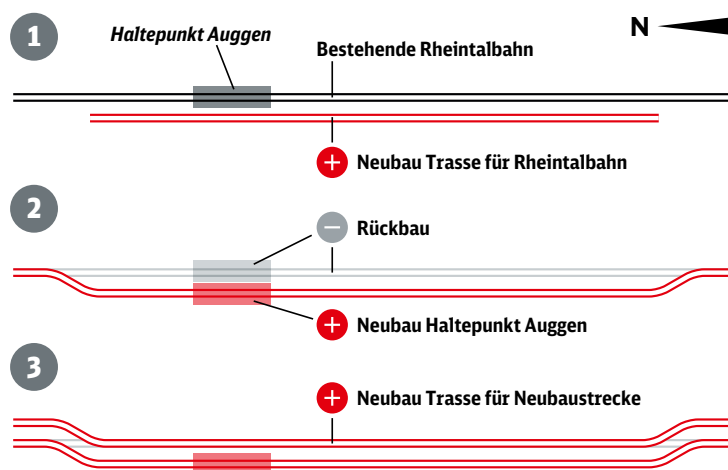
Die Straßenüberführung (SÜ) Bundesstraße 378



Die Straßenüberführung (SÜ) Zienkener Weg wird durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) ersetzt.

„Trassentausch“

Da die beiden Gleise der NBS im Bereich Auggen im alten Trassenbereich der Rtb realisiert werden, spricht die Bahn bei Auggen vom sogenannten „Trassentausch“. Auch die beiden Gleise der Rtb werden in diesem Bereich neu gebaut und liegen künftig westlich der NBS.



Steckbrief PfA 9.0	Abschnittslänge: rund 6 km	2 Verkehrsstationen: Bahnhof Müllheim, Haltepunkt Auggen	Höchstgeschwindigkeit auf der Neubaustrecke: 250 km/h
Höchstgeschwindigkeit auf der Rheintalbahn: 160 km/h	Gesamtinvestitionen: rund 450 Mio. Euro	Geplante Inbetriebnahme: 2025	Bauzeit: 7 Jahre

Die Bauwerke im Überblick



Die Bauarbeiten im Abschnitt Müllheim–Auggen werden in zwei Bauabschnitten durchgeführt. Die Maßnahmen im ersten Abschnitt haben 2019 begonnen, 2021 folgen die Arbeiten des zweiten Bauabschnitts.

Bauabschnitt 1

1 Eisenbahnüberführung (EÜ) Hülgelheimer Runs

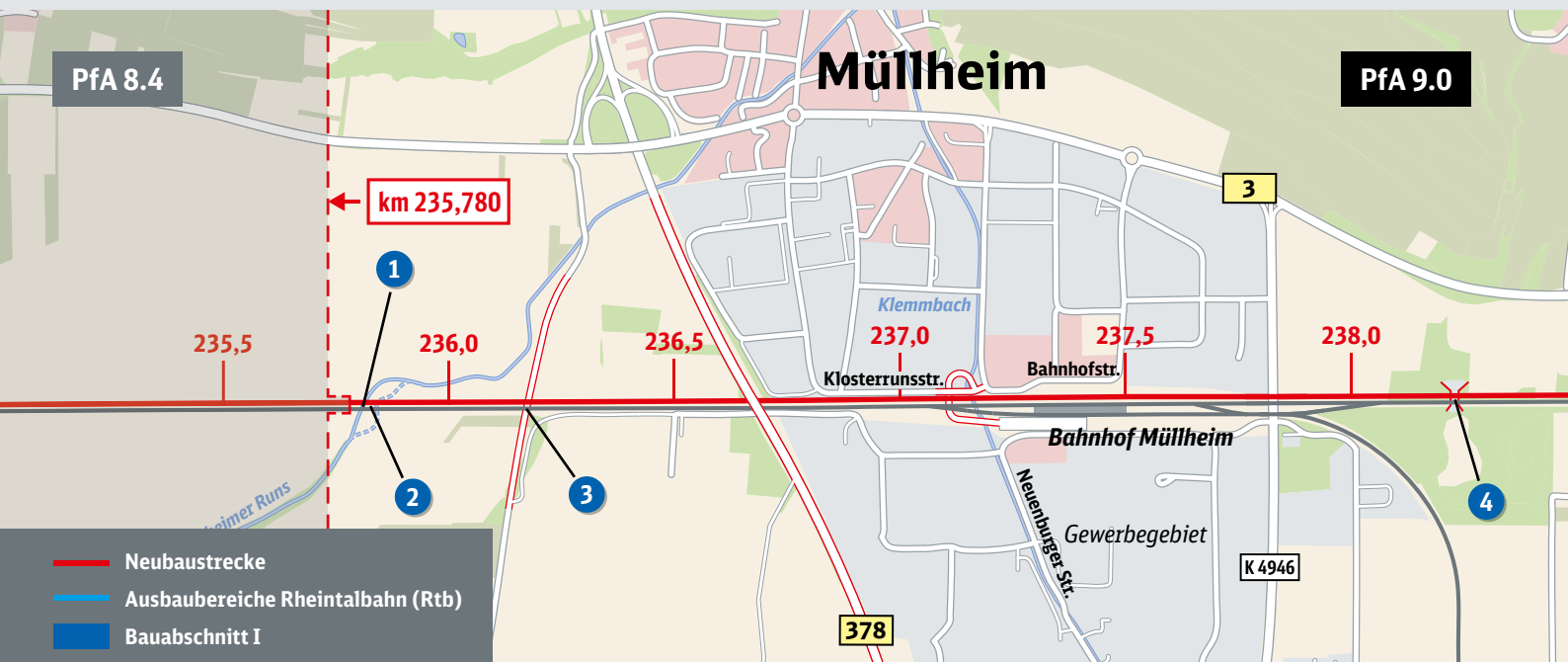
Die bestehende EÜ wird durch eine neue ersetzt. Sie führt alle vier Gleise über die Hülgelheimer Runs und einen Geh- und Radweg. Das neue Bauwerk wird etwa 30 Meter nördlich der vorhandenen EÜ gebaut. Der Bachlauf der Hülgelheimer Runs wird etwa 30 Meter nach Norden verlegt und neu angelegt.

Bauzeit: Januar 2019 – Mai 2021

2 Fledermausüberführung

Südlich der EÜ Hülgelheimer Runs wird eine zehn Meter breite Querungshilfe für Fledermäuse errichtet. Es handelt sich dabei um eine Art Brücke, die die Fledermäuse gefahrlos über die Bahnstrecke leitet.

Bauzeit: August 2019 – September 2020



3 Eisenbahnüberführung (EÜ) Zienkener Weg

Die bestehende Straßenbrücke wird durch eine neue EÜ mit fünf Gleisen – je zwei für Rheintalbahn und Neubaustrecke sowie ein Überholgleis – ersetzt. Die Straße unter der Brücke hat eine Gesamtbreite von 7,5 Metern für zwei Fahrspuren und Randstreifen. Die Durchfahrthöhe beträgt 4,5 Meter.

Bauzeit: Januar 2020 – Juli 2021

4 Tierdurchlass

Südlich von Müllheim wird ein Tierdurchlass gebaut, der es Wildtieren ermöglicht, die vier Gleise von Rheintalbahn und Neubaustrecke gefahrlos zu unterqueren. Der Durchlass hat eine Breite von zehn Metern und eine Durchgangshöhe von drei Metern.

Bauzeit: März 2019 – Juli 2021

5 Straßenüberführung (SÜ) Kleinfeldele

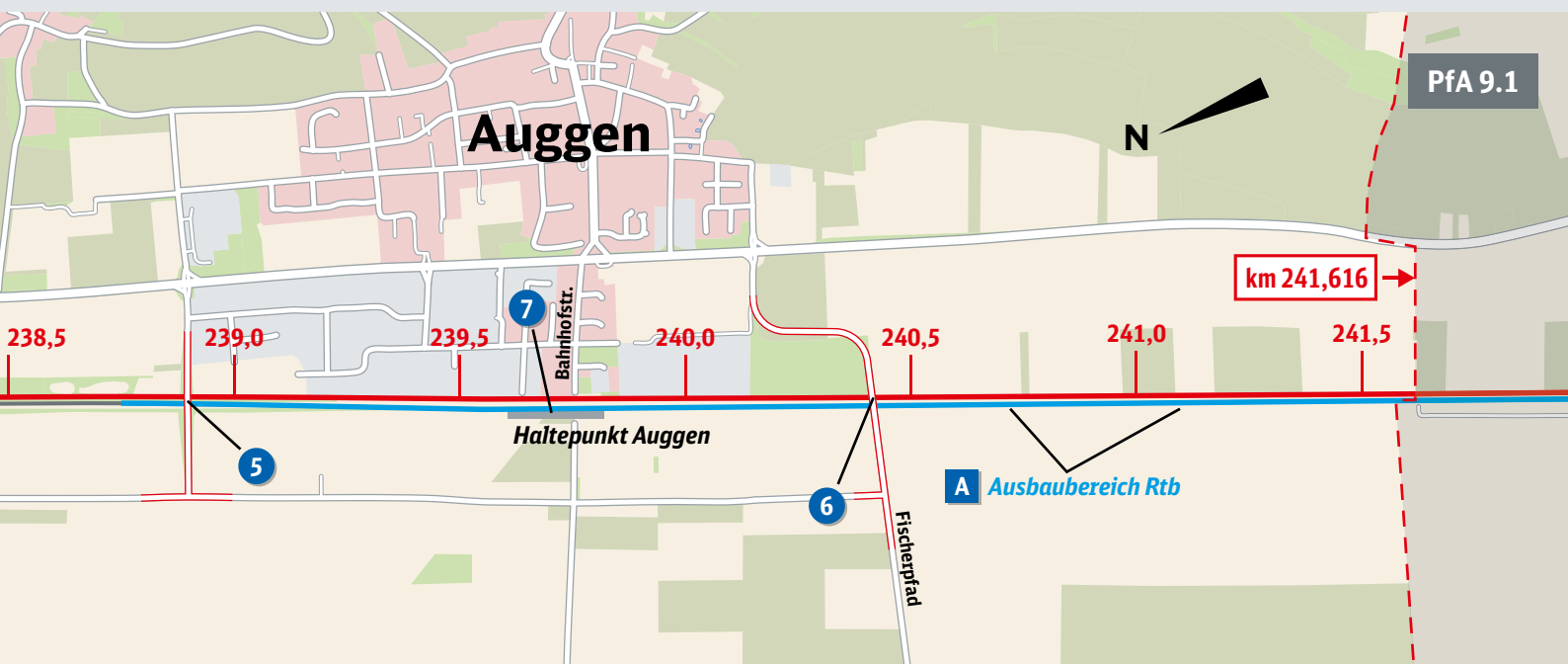
Die bisherige SÜ wird durch ein neues, breiteres Bauwerk ersetzt, das alle vier Bahngleise überspannt. Die neue SÜ wird als Brücke mit zwei Stützen realisiert, über die zwei Fahrspuren führen.

Bauzeit: April 2019 – August 2021

6 Straßenüberführung (SÜ) Fischerpfad

Die bestehende SÜ wurde etwa 270 Meter weiter südlich durch die neue SÜ Fischerpfad ersetzt. Das neue Spannbetonbauwerk mit zwei Stützen überspannt alle vier Gleise. Über die Brücke führen zwei Fahrspuren.

Bauzeit: Januar 2019 – Januar 2021



7 Haltepunkt Auggen

Die vorhandenen Bahnsteige werden durch neue ersetzt. Zwischen der Neubaustrecke und der Rheintalbahn entsteht ein Inselbahnsteig für Züge Richtung Müllheim/Freiburg. Dieser Bahnsteig ist von den Zügen der Schnellfahrstrecke durch eine Schallschutzwand abgetrennt. Westlich der Rheintalbahn wird für Züge Richtung Basel ein neuer Außenbahnsteig realisiert. Reisende erreichen die 2,5 Meter breiten, 210 Meter langen und 55 Zentimeter hohen Bahnsteige von der Bahnhofstraße aus über eine neue Personenunterführung. Diese wird mit barrierefreien Rampen ausgestattet. Der Außenbahnsteig ist außerdem aus Richtung Westen über eine Treppe zugänglich.

Bauzeit: August 2019 – September 2022

Weitere Baumaßnahmen:

Landschaftspflegerische Maßnahmen Bauabschnitt 1

Bauzeit: April 2018 – Dezember 2025

Ausbau Rheintalbahn

Bauzeit: Juni 2019 – Dezember 2021

Schallschutzwände

Bauzeit: Februar 2021 – Dezember 2025

Die Bauwerke im Überblick

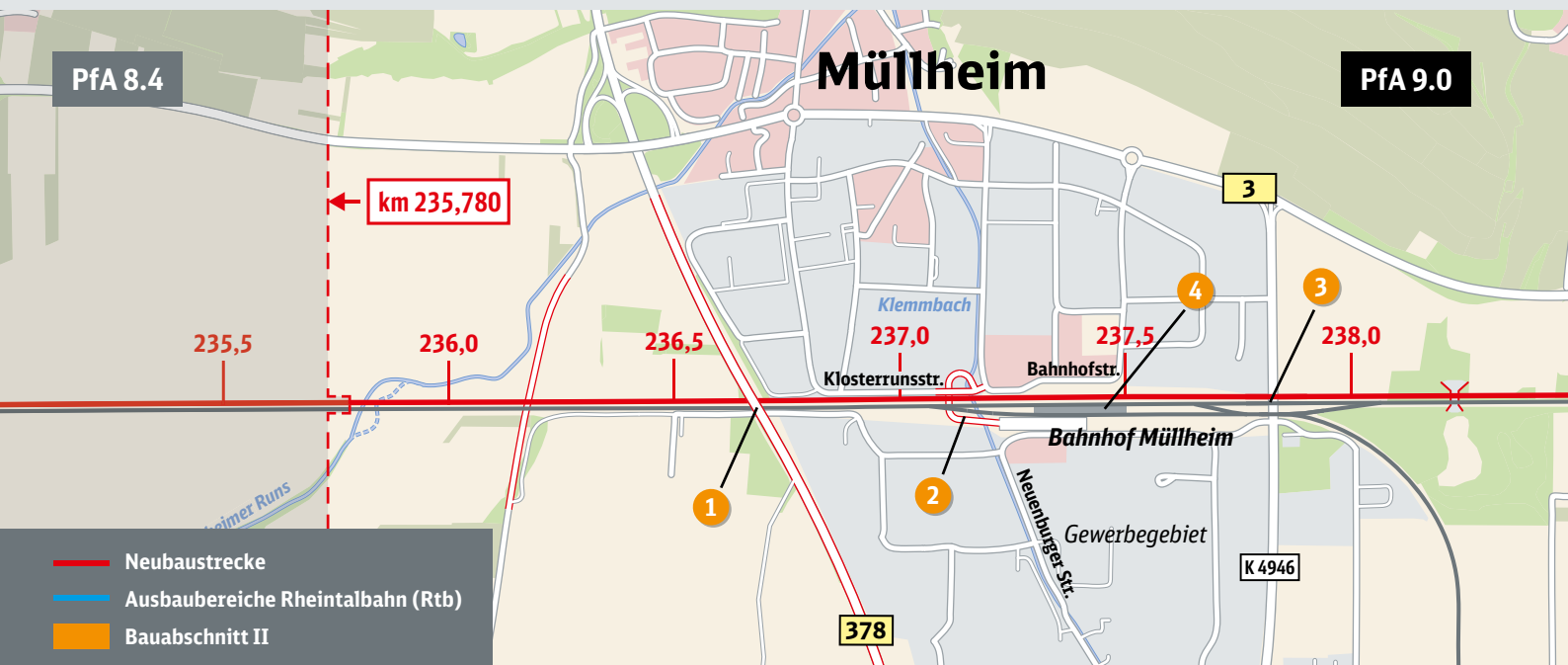


Bauabschnitt 2

1 Straßenüberführung (SÜ) Bundesstraße (B) 378

Die bestehende SÜ B 378 wird etwa 16 Meter nördlich durch ein neues Bauwerk ersetzt. Die neue Brücke mit zwei Stützen überspannt alle vier Gleise auf einer Höhe von rund acht Metern. Im Anschluss wird die bisherige SÜ B 378 vollständig zurückgebaut.

Bauzeit: Oktober 2022 – März 2025



2.1 Eisenbahnüberführung (EÜ) und Straßenüberführung (SÜ) Klosterrunsstraße über Parkplatzzufahrt

Am Bahnhof Müllheim entsteht eine neue Parkplatzzufahrt mit Geh- und Radweg, die als Unterführung unter den Gleisen durchgeführt wird. Die Straße hat eine Gesamtbreite von 8,5 Metern für zwei Fahrspuren, Geh- und Radweg und Randstreifen. Im Anschluss werden die Klosterrunsstraße und die Bahngleise als zehn Meter lange, neue Überführungen über die Parkplatzzufahrt hergestellt.

Bauzeit: November 2021 – März 2025

2.2 Eisenbahnüberführung (EÜ), Straßenüberführung (SÜ) Klosterrunsstraße und SÜ Parkplatzzufahrt über Klemmbach

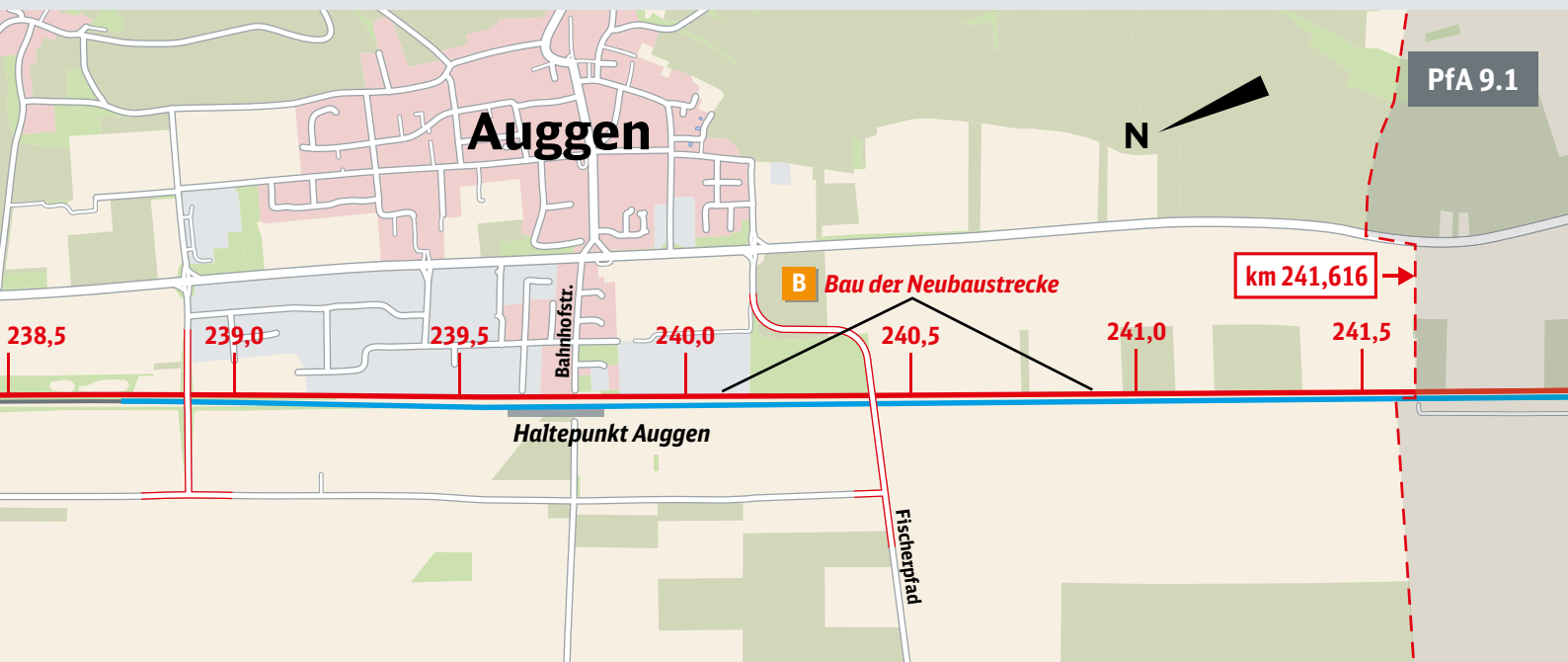
Die EÜ und SÜ Klosterrunsstraße über den Klemmbach werden durch neue Bauwerke ersetzt. Während der Herstellung der Überführungen wird der Klemmbach bauzeitlich umgeleitet. Beide Brücken haben eine Länge von 3,5 Metern. Die neue SÜ Parkplatzzufahrt über den Klemmbach entsteht westlich der Ausbau- und Neubaustrecke. Nach Fertigstellung der drei Brücken wird der Klemmbach in sein gewohntes Bachbett zurückverlegt.

Bauzeit: November 2021 – März 2025

3 Eisenbahnüberführung (EÜ) Kreisstraße (K) 4946

Südlich von Müllheim wird die EÜ K 4946 an die breitere Bahntrasse angepasst und bleibt ansonsten unverändert. Der östlich der Bestandsstrecke verlaufende Wirtschaftsweg wird im Rahmen des Ausbaus verschoben und als SÜ über die K 4946 geführt. Die Stahlbetonbauwerke haben eine Länge von je 14 Metern.

Bauzeit: September 2022 – September 2025



4 Bahnhof Müllheim

Das Bahnhofsgebäude wird zurückgebaut und durch einen Neubau an der Ostseite der Neubaustrecke ersetzt. Zwischen Neubaustrecke und Rheintalbahn entsteht ein Bahnsteig für Nahverkehrszüge in Richtung Freiburg. Für Züge in Richtung Basel wird zwischen den beiden Gleisen der Rheintalbahn ein Inselbahnsteig realisiert. Die Bahnsteige sind 245 Meter lang und haben eine Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern. Reisende können sie von der Bahnhofstraße und den P&R-Anlagen auf der Westseite über eine Personenunterführung mit barrierefreien Rampen erreichen.

Bauzeit: Oktober 2021 – September 2025

Weitere Baumaßnahmen:

Landschaftspflegerische Maßnahmen Bauabschnitt 2

Bauzeit: Mai 2020 – Dezember 2025

Stellwerk Müllheim

Bauzeit: Juli 2020 – November 2021

Neubaustrecke

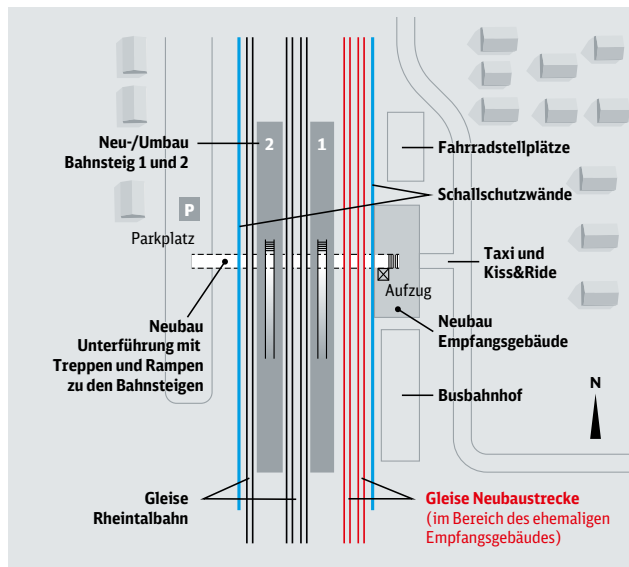
Bauzeit: September 2022 – Dezember 2025

Schallschutzwände

Bauzeit: Oktober 2023 – Dezember 2025

Die Verkehrsstationen

Im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 9.0 befinden sich zwei Verkehrsstationen: der Bahnhof Müllheim und der Haltepunkt Auggen. Durch den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn (Rtb) müssen beide Stationen durch neue Verkehrsanlagen ersetzt werden.



Der Bahnhof Müllheim in seinem jetzigen Zustand

Der Bahnhof Müllheim

Bahnhof Müllheim

Bahnhof und Bahnhofsumfeld in Müllheim werden im Rahmen des Streckenausbaus neugestaltet. Das bestehende Empfangsgebäude liegt im Bereich der Neubaugleise und wird in östlicher Lage zum bisherigen Gebäude durch einen Neubau ersetzt. Auf der Westseite des Bahnhofs entstehen neue Pkw-Stellplätze als Ersatz für die entfallende Park&Ride-Anlage östlich des Bahnhofs. Als Zufahrt wird eine neue Straßenunterführung unter den Gleisen

gebaut. Die Bahnsteige können über eine neue Personenunterführung (PU) sowohl von den Pkw-Stellplätzen als auch durch den Eingangsbereich des Bahnhofs erreicht werden. Barrierefreie Rampen und ein Aufzug ermöglichen den behindertengerechten Zugang zu den Bahnsteigen.

Am Bahnhof Müllheim wird außerdem ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) errichtet. Das Stellwerk steuert die neuen Signalanlagen im Bereich des Bahnhofs und wird über

die Unterzentrale in Buggingen an die Betriebszentrale in Karlsruhe angebunden und von dort bedient.

Der Bahnhofsvorplatz wird in Abstimmung mit der Stadt Müllheim umgestaltet: Im Bereich zwischen Bahntrasse und Bahnhofstraße sind etwa 300 überdachte Zweirad-Abstellplätze, Kiss&Ride- sowie Behinderten- und Taxistellplätze vorgesehen. Der Busbahnhof wird in Richtung Süden verlegt und neu errichtet.



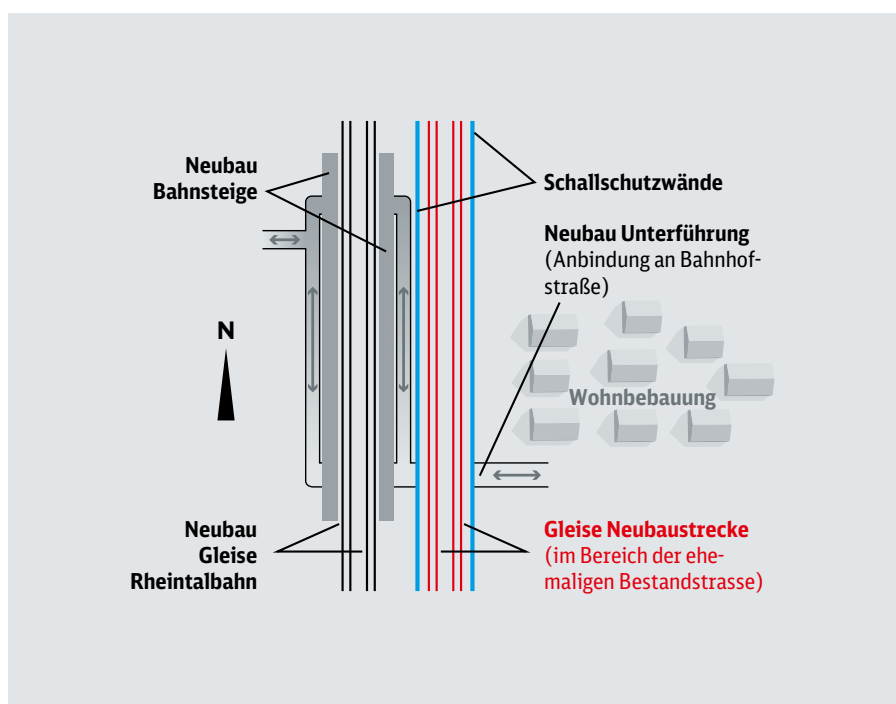
Arbeitsstand: Visualisierung des Bahnhofs Müllheim



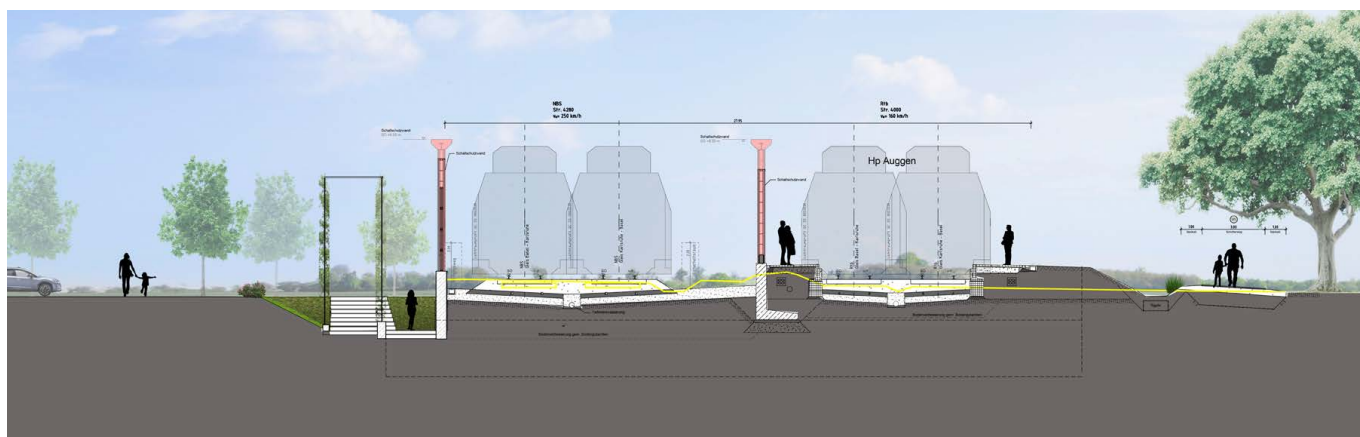
Der Haltepunkt Auggen mit den temporären Bahnsteigen

Haltepunkt Auggen

Im Bereich Auggen wird die bestehende Verkehrsstation einschließlich des Fußgängersteigs vollständig zurückgebaut und durch neue Anlagen ersetzt. Die Umbauarbeiten haben Mitte November 2019 begonnen. Zunächst werden Entwässerungsanlagen mit Versickerungsbecken und Kabelkanäle mit Kabelkanalquerungen hergestellt. Es folgen Erdbau- und Verbauarbeiten sowie der Einbau der Gleisanlagen für die Verlegung der Rtb nach Westen und den Neubau der Bahnsteige. Über eine neue PU mit barrierefreien Rampen sind die Bahnsteige künftig erreichbar. Während der Bauarbeiten an der neuen Bahntrasse und des Umbaus der Verkehrsstation ermöglichen provisorische Bahnsteige Reisenden den Ein- und Ausstieg im Regionalverkehr.



Der Haltepunkt Auggen



Visualisierung: Der Haltepunkt Auggen mit dem Abgang zur PU im Querschnitt

Schutz vor Lärm

Ein zentrales Anliegen im Rahmen des Aus- und Neubaus zwischen Müllheim und Auggen ist die Verbesserung der Schallsituation entlang der Bahnstrecke: Denn nur eine leise Bahn wird ihrer Rolle als umweltfreundlicher Verkehrsträger gerecht.

Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Schienenverkehrslärm gelten bei Ausbau- und Neubaustrecken die rechtlichen Grundlagen der sogenannten Lärmvorsorge. Diese beruht auf dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und auf der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Nach Paragraph 41 des BImSchG ist sicherzustellen, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dieser Grundsatz gilt nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen im Vergleich zum angestrebten Schutzzweck unverhältnismäßig wären. Üblicherweise ergibt sich deshalb eine Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.

- **Aktiv:** Maßnahmen, die direkt am Verkehrsweg liegen, z. B. Schallschutzwände
- **Passiv:** schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, z. B. Schallschutzfenster und schalldämmende Lüfter

Grundsätzlich besteht ein Vorrang der aktiven vor den passiven Maßnahmen. In einem Schallgutachten – von einem unabhängigen Gutachter im Auftrag der Bahn erstellt – werden die Schallimmissionswerte und die Veränderung durch die Baumaßnahme einschließlich der Schallschutzmaßnahmen errechnet. Es gelten die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

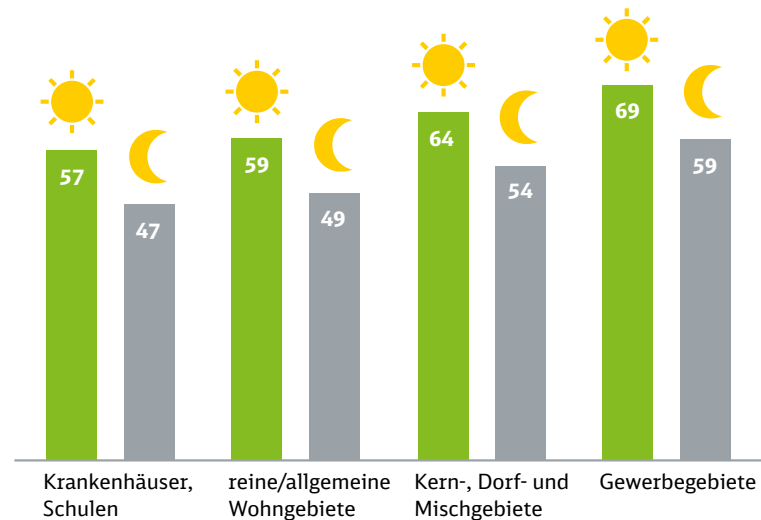
In Auggen plant die Bahn deshalb aktuell Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 4.100 Metern und Höhen von 2,5 bis 6,5 Metern. Im Bereich Müllheim sind Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 3.600 Metern und Höhen von 2,0 bis 6,5 Metern vorgesehen.

So leise muss es sein!

Die Auslösewerte der Lärmvorsorge in dB(A)*

■ Tag: 6:00 bis 22:00 Uhr

■ Nacht: 22:00 bis 6:00 Uhr



* dB(A) ist die Einheit, in der die Messgröße des Schalls angegeben wird. Der Wert 60 dB(A) entspricht in etwa dem Geräuschpegel von Restaurants oder auch Warenhäusern; er wird als mäßig eingestuft.

Im Dialog planen

In Müllheim und Auggen setzt die Bahn keine Standardlösung für den Schallschutz um, sondern eine der lokalen Situation angepasste Gestaltung. Dafür sucht sie den Dialog mit den Anwohnerinnen und Anwohnern vor Ort.

In Auggen führte die Deutsche Bahn bereits im Juli 2019 eine Dialogveranstaltung durch, bei der Interessierte

zu einer Planungswerkstatt eingeladen waren. Mit der Unterstützung von Architekten konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dort ihre Gestaltungsideen einbringen. Die Ergebnisse zeigten eine große Vielfalt mit unterschiedlichen Ansätzen – von der rein farblichen Gestaltung der Schallschutzwände über Materialien und Strukturen bis hin zur Integration und Nutzung des öffentlichen Raums.

Die optimierte Kernforderung 6 (oKF6)

Zusätzlich zu den Schallschutzwänden aus gesetzlichem Anspruch hat der Deutsche Bundestag 2016 beschlossen, Schallschutzmaßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus zu finanzieren. Diesem Beschluss gingen umfangreiche Untersuchungen, unter anderem zur Lage der Güterverkehrsgleise in Müllheim und Auggen, voraus. Die im Projektbeirat beschlossene Forderung eines Vollschutzes wurde im Bereich Auggen bereits ausgearbeitet und mit der Kommune abgestimmt. Für den Bereich Müllheim beginnt dieser Planungsschritt gerade. Durch die Schallschutzmaßnahmen wird es für die Anwohnerinnen und Anwohner in Müllheim und Auggen deutlich leiser.





Musterschallschutzwand

Die während der Veranstaltung visualisierten Ideen wurden im Anschluss auf ihre technische Umsetzbarkeit geprüft. Experten stellten sicher, dass die Schallschutzwirkung gewährleistet, die gesetzlichen Vorgaben eingehalten und Sicherheitsaspekte berücksichtigt sind. Aus den Gestaltungsideen entwickelte die Bahn gemeinsam mit den Architekten einen Konzeptentwurf für die Schallschutzbauwerke in Auggen, den sie dem Gemeinderat in Auggen vorstellten.

Der Gestaltungsvorschlag für die Schallschuttmittelwand wurde positiv aufgenommen. Um zu zeigen, wie die Wand im Bereich des Haltepunkts

Auggen farblich gestaltet sein könnte, errichtete die Deutsche Bahn dort eine Musterwand. Inspiration für die Farbgebung und die Struktur der Wand lieferten die Weinberge des Markgräflerlands. Die rund 1.500 Meter lange Schallschutzwand zwischen der Neubaustrecke (NBS) und der nach Westen verlegten Rheintalbahn (Rtb) wird bereits ab 2021 dafür sorgen, dass es in Auggen deutlich leiser wird.

Für die Gestaltung der Außenwände und des Umfelds am Haltepunkt Auggen gibt es ebenfalls Vorschläge, die zusammen mit der Gemeinde präzisiert und abgestimmt werden.

Dialogveranstaltung in Müllheim im Herbst 2020



Die Deutsche Bahn stellt die geplanten Baumaßnahmen für Müllheim vor und bietet erneut eine Planungswerkstatt zum Mitmachen an. Mit der Unterstützung von erfahrenen Architekten werden auch in Müllheim Gestaltungsideen für den Schallschutz gesucht. Zusätzlich steht hier der Neubau des Bahnhofsgebäudes im Mittelpunkt. Wie in Auggen haben die Architekten erste Visualisierungen entwickelt, auf deren Basis Interessierte ihre eigenen Ideen einbringen können.



Visualisierung: Schallschutzaußenwand auf der Ostseite des Haltepunkts Auggen

Umweltschutz im Abschnitt Müllheim–Auggen



Der verantwortungsvolle Umgang mit Natur und Umwelt ist der Deutschen Bahn ein wichtiges Anliegen. Bei Bauprojekten sind eine Reihe gesetzlicher Vorschriften des Umweltschutzes zu beachten.

Für Sperlinge werden Nistkästen aufgehängt.

Die Umweltplanung ist ein wesentlicher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Der Umfang der Untersuchungen für die Umweltplanung wird in einem dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerten Verfahrensschritt, dem sogenannten Scoping (§ 15 UVPG), zusammen mit den Naturschutzbehörden und -verbänden festgelegt. Alle Gutachten werden von unabhängigen Gutachtern erstellt. Die Grundlage für die Umweltplanung sind umfangreiche Kartierungen der Pflanzen- und Tierwelt des Untersuchungsraums.

Eine zentrale Funktion innerhalb der Umweltplanung hat der Umweltverträglichkeitsbericht (UVP-Bericht). Dabei werden die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf Tiere, Pflanzen, Bo-

den, Wasser, Luft und Klima ermittelt, analysiert und bewertet. Ebenso werden die Auswirkungen auf Landschaft, Kultur- und Sachgüter und die biologische Vielfalt untersucht. Weitere Gutachten bewerten die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die betroffenen Fauna-Flora-Habitate (FFH) und Vogel-schutzgebiete und auf streng geschützte Tierarten.

Aus diesen verschiedenen Gutachten wird der sogenannte Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) erarbeitet. Darin sind unter anderem die Eingriffsbewertung und die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz aufgeführt. Weiter sind die Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen sowie alle Artenschutz- und sonstigen Kompensationsmaßnahmen enthalten.

Überwachung der Baumaßnahmen

Die Umweltfachliche Bauüberwachung begleitet die Bautätigkeit während der gesamten Bauphase – von der Ausschreibung bis zur Umsetzung. Ihre Aufgabe ist es, sicherzustellen, dass die Umweltauflagen aus der Planfeststellung schon während des Baus der neuen Gleise und Bauwerke eingehalten werden.

Neues Zuhause für Reptilien

Mauereidechse, Zauneidechse und Co. wurden bereits Anfang August 2018 aus ihrem alten Zuhause zwischen Müllheim und Auggen „vergrämt“: Die Tiere wurden aus dem zukünftigen Bau-feld vertrieben und in seit 2015 neu angelegte Habitate umgesiedelt. Zuerst wurden dafür die Flächen im künftigen Bau-feld mehrmals gemäht und anschließend mit Folie abgedeckt. Diese Maßnahmen veranlassten die Reptilien, den Bereich zu verlassen und sich auf geeigneteren Flächen – die neu angelegten Habitate – anzusiedeln. Um zu verhindern, dass die Tiere wieder zurückwandern, sobald die Folie wieder entfernt wird, wurden um die neu besiedelten Habitate Schutzzäune aufgestellt. So wurde das Bau-feld frei und die Arbeiten an den neuen Bauwerken und den Gleisen konnten im Frühjahr 2019 ohne Gefährdung der Tiere beginnen.

Neue Brutstätten für Stare, Meisen und Sperlinge

Nicht nur Lebensräume von Reptilien, auch die Brutstätten einiger Vogelarten sind durch den Bau der zwei neuen Gleise gefährdet. Daher hat die Bahn seit September 2018 vorgezoge-



Vergrämgung von Reptilien: Die gemähte Fläche wird mit Folie ausgelegt.



Nistkasten



Querungshilfe für Fledermäuse

ne Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der Vögel durchgeführt. In der Feldflur bei Auggen und Mühlheim wurden auf einer Fläche von rund 5,2 Hektar artenreiches Grünland in Form von Magerwiesen angelegt und dauerhaft gepflegt. Diese Maßnahme dient als Ausgleich für den Verlust von Habitaten diverser Vogelarten. Zusätzlich wurden auf einer Fläche von knapp 1,5 Hektar Feldgehölze und Hecken mit vorgelegerten blüten- und insektenreichen Staudensäumen angelegt. Die Gehölze dienen als Brutstätten für heckenbrütende Vögel und als Lebensraum vieler weiterer Tierarten, die hier Unterschlupf finden. Zudem pflanzte die Bahn 94 Laub- und 39 Obstbäume.

Für den Bau der zwei neuen Gleise müssen Gehölze gefällt werden. Dadurch gehen Nistmöglichkeiten für höhlenbrütende Vogelarten wie Meisen, Stare und Sperlinge verloren. Um diese Verluste auszugleichen, hat die Bahn 20 Nistkästen und sechs Sperlings-Koloniehäuser aufgehängt. Bei den Nistkästen wurden unterschiedliche Modelle verwendet, damit sie von verschiedenen Vogelarten genutzt werden können.

Renaturierung Ehebach

Die Bahn renaturierte einen Abschnitt des Ehebachs bei Buggingen, um die

Lebensraumverluste durch die Durchlassverlängerung an den Gewässern Hühelheimer Runs und Klemmbach auszugleichen. Die begradigte Struktur des Ehebachs erhielt wieder ihren natürlichen Verlauf. Hier wurden Uferböschungen abgeflacht und die Strukturen des Gewässerlaufs verbessert sowie Erlen, Sträucher und Stauden im Mittelwasser- und Böschungsbereich gepflanzt.

Querungshilfe für Fledermäuse

Als einzigartige Maßnahme im Projekt Karlsruhe-Basel hat die Bahn im Bereich der Hühelheimer Runs eine Fledermausüberführung gebaut. An genau dieser Stelle verläuft eine überregional wichtige Flugroute von Fledermäusen. Sie fliegen entlang der Hühelheimer Runs und müssen auch heute schon auf dem weiten Weg von ihren Tagesquartieren am Rande des Schwarzwalds und in der Vorbergzone zu ihren insektenreichen nächtlichen Jagdgebieten in den Tierställen der Rheinebene und in den Rheinauen die Bahnlinie queren. Fledermäuse orientieren sich auf ihrem Weg an Strukturen, hier an den Gehölzen entlang der Hühelheimer Runs. Da künftig vier statt nur zwei Gleise zu queren

sind, erhöht sich für die Fledermäuse das Risiko, mit einem Zug zu kollidieren und zu Tode zu kommen. Dieses Risiko ist so hoch, dass ohne eine spezielle Querungshilfe der Fortbestand der Fledermauspopulationen gefährdet wäre, die diese Flugroute nutzen.

Das Bauwerk wurde auf der Südseite der neuen EÜ Hühelheimer Runs realisiert. Trichterförmige Leitstrukturen weisen den auf die Bahnlinie zufliegenden Fledermäusen den Weg in Richtung der Überführung. Vor und nach der Querungshilfe werden hierfür entsprechend gestaltete Gehölzstrukturen angelegt. Technisch wird die Aufgabe, Fledermäuse sicher über die Bahnlinie zu leiten, durch ein zehn Meter breites Ein-Feld-Brückenbauwerk in Massivbauweise gelöst. Die Böschungen an beiden Seiten der Brücke werden durch Gabionen gesichert. Auf der Querungshilfe werden die Fledermäuse durch 2,5 Meter hohe seitliche Irritationsschutzwände aus Aluminium-Elementen geleitet.





Informationsangebot vor Ort

Am Infopunkt in Auggen können sich Interessierte über die laufenden und kommenden Arbeiten im Abschnitt informieren.

Auf rund 30 Quadratmetern erhalten die Besucher einen Überblick zu den Daten und Fakten zum Planfeststellungsabschnitt (PfA) 9.0, Visualisierungen der geplanten Bauwerke und Informationen zum weiteren Bauablauf und den Bauphasen. Verschiedene Infotafeln erläutern außerdem die geplanten Schallschutz- und Umweltmaßnahmen im PfA und im gesamten Streckenabschnitt zwischen Müllheim und Basel.

Öffnungszeiten

Der Infopunkt ist jederzeit für Besucher geöffnet, tagsüber ist das elektronische Informationsangebot eingeschaltet.

Adresse

Der Infopunkt Auggen steht im Bereich der Baustellenfläche gegenüber dem Haltepunkt Auggen, Bahnhofstraße, 79424 Auggen.

Ein gleichartiger Infopunkt ist auch in Müllheim vorgesehen.



Impressum

Herausgeber:

DB Netz AG

Großprojekt Karlsruhe–Basel

Schwarzwaldstraße 82

76137 Karlsruhe

Telefon: 0761 212-4504

E-Mail: michael.bressmer@

deutschebahn.com

www.deutschebahn.com

Weitere Informationen unter:

www.karlsruhe-basel.de

Fotos:

Matthias Oettel (S. 1, 5,

10 oben, 11 oben, 13 oben)

DB AG/Uwe Miethe (S. 3)

Johannes D. Mayer – Fotolia (S. 14 oben)

Justus Bongartz (S. 14 unten links)

Reiner P. – Fotolia (S. 14 unten rechts)

Bernd Wolter – Fotolia (S. 15 oben links)

DB AG/Malte Stock (S. 15 oben)

Marek Swadzba – Fotolia (S. 15 unten)

DB AG/Matthias Völkner (S. 16)

Änderungen vorbehalten,

Einzelangaben ohne Gewähr.

Stand September 2020



[facebook.com/
karlsruhebasel](https://facebook.com/karlsruhebasel)



[twitter.com/
karlsruhebasel](https://twitter.com/karlsruhebasel)



[instagram.com/
karlsruhebasel](https://instagram.com/karlsruhebasel)



youtube.com
→ Großprojekt
Karlsruhe–Basel



karlsruhe-basel.de