



Lückenschluss zwischen Müllheim und Schliengen

Bahnprojekt Karlsruhe–Basel

Juli 2025

Editorial



Liebe Leser:innen,

zum Jahresende 2025 wollen wir einen entscheidenden Meilenstein erreichen: Nach rund sechs Jahren Bauzeit nehmen wir die zusätzlichen zwei Gleise zwischen Müllheim und Auggen in Betrieb. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember fahren regulär Züge über die viergleisig ausgebaute Rheintalbahn zwischen Müllheim und Schliengen. Neben zwei neuen Gleisen haben wir dann über zehn Brücken neu- und umgebaut, einen Haltepunkt und einen Bahnhof modernisiert und fast acht Kilometer Schallschutzwände neu errichtet.

In den vergangenen Monaten haben wir unter Hochdruck daran gearbeitet, die letzten Meter der Neubaustrecke zwischen Auggen und dem Katzenbergtunnel fertigzustellen. Denn nur mit diesem wichtigen Lückenschluss können wir den Inbetriebnahmeprozess starten und pünktlich im Dezember 2025 in Betrieb gehen.

Unser großer Dank gilt schon jetzt den zahlreichen engagierten Firmen und Projektbeteiligten – viele davon aus der Region – für ihren Einsatz und die gute und zielgerichtete Zusammenarbeit.

In dieser Ausgabe erfahren Sie mehr über die nächsten Schritte bis zur Inbetriebnahme. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihre Susanne Müller
Leiterin Abschnitt Müllheim–Eimeldingen

Die Neubaustrecke zwischen Müllheim und Auggen ist fertig!



Fertigstellung der Neubaustrecke in den letzten Zügen

Bereits seit Ende 2012 ist der viergleisige Abschnitt 9.1 zwischen Schliengen und Eimeldingen mit dem Katzenbergtunnel in Betrieb. Die Arbeiten im nördlich angrenzenden Abschnitt 9.0 zwischen Müllheim und Schliengen haben 2019 begonnen. Seit Kurzem ist die Neubaustrecke baulich größtenteils fertig hergestellt: Damit rückt die Inbetriebnahme Ende 2025 in greifbare Nähe.

Für die Fertigstellung der letzten Meter waren insbesondere die Sperrpausen an Ostern und Pfingsten von großer Bedeutung. Sperrpause bedeutet, dass Gleise für die Arbeiten für den Zugverkehr gesperrt wurden. Die Bauteams haben an diesen Tagen mit Hochdruck an der Verbindung der neuen Gleise zwischen Auggen und Schliengen beziehungsweise dem Katzenbergtunnel gearbeitet.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Lückenschluss

... weiter von Seite 1: Die Neubaustrecke zwischen Müllheim und Auggen ist fertig!



Vorbereitungen für den Lückenschluss

Während der Sperrpausen wurden die Gleise für die zukünftigen Fahrbeziehungen zwischen den Abschnitten 9.0 und 9.1 umgebaut. Bisher wurden die Züge, die aus dem Katzenbergtunnel kamen, kurz nach Schliengen über Weichen wieder auf die Rheintalbahn gelenkt. Das machte Sinn, solange die Rheintalbahn nördlich von Schliengen nur zweigleisig war. In Zukunft können die Züge aus dem Katzenbergtunnel auf den zwei neu gebauten Gleisen bis Müllheim einfach weiterfahren, ohne das Gleis zu wechseln.

Über Ostern bauten die Teams zunächst alte Gleise und Weichen sowie Oberleitungen zurück und bereiteten das neue Gleisbett vor. Anschließend folgte der Bau der neuen Gleise und Oberleitung. An Pfingsten stand schließlich ein letzter wichtiger Schritt an: der Einbau der letzten Weiche. Diese verbindet die Rheintalbahn mit der Neubaustrecke – und markiert damit den Lückenschluss am Boden. Für den Einhub der schweren Weiche war ein Spezialkran notwendig. In vier Teilen wurde die Weiche in die Lücke gelegt und die Einzelteile so eingepasst, dass sie genau an die anschließenden Gleise anschlossen. Die Gleisbauer vor Ort leisteten Millimeterarbeit. Nun folgen Restarbeiten an der Oberleitung sowie der Leit- und Sicherungstechnik. Dann können im Spätsommer die Testfahrten starten. ■



Gleisbauer im Einsatz an der Neubaustrecke

Was hinter den Kulissen auf den Gleisen passierte, während die Züge pausieren mussten, erfahren Sie in unserer neuen Vlog-Folge „Letzte Meter bis zum Katzenbergtunnel“ auf dem YouTube-Kanal des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel:



[www.youtube.com/
watch?v=QX0wgUhZw98](https://www.youtube.com/watch?v=QX0wgUhZw98)

Die neue Bahnstrecke: Das steckt drin

- 6 km Neubaustrecke
- 250 km/h Höchstgeschwindigkeit auf der Neubaustrecke
- Erneuerung und Ausbau der Gleise der Rheintalbahn
- Erneuerung der Haltepunkte Müllheim und Auggen
- 12 neue Brückenbauwerke
- 9 neue Weichen

„Was bringen sechs Kilometer mehr, Herr Bückle?“



Tobias Bückle ist Leiter Infrastrukturentwicklung für die Region Südwest bei der Deutschen Bahn. Im Interview erzählt er, welche Bedeutung die Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Müllheim und Schliengen hat und welche Vorteile sie für den Zugverkehr mit sich bringt.

1. Welche betrieblichen Schwierigkeiten auf der Strecke gibt es und welche können durch die Neubaustrecke verbessert werden?

Die Strecke zwischen Offenburg und Weil am Rhein gilt seit 2008 als überlastet. Das bedeutet, dass Eisenbahnunternehmen die Rheintalbahn nicht immer im gewünschten Umfang befahren können. Zudem weist die Strecke derzeit eine mangelhafte Betriebsqualität auf, was sich daran bemerkbar macht, dass sich Verspätungen nicht oder kaum abbauen lassen. Gerade im Zusammenspiel von schnellen Fernverkehrszügen und im Vergleich dazu langsameren Güterzügen gibt es aufgrund der wenigen Überholmöglichkeiten in diesem Abschnitt überlastungsbedingte Verspätungen. Die Viergleisigkeit wird die Überlastung in diesem Bereich beseitigen. Die Regional- und Güterzüge können vom schnelleren Fernverkehr besser getrennt werden. Das kommt der Betriebsqualität aller Zugverkehre zugute.

2. Welche Vorteile bringen sechs Kilometer mehr Viergleisigkeit zwischen Müllheim und Schliengen?

Ganz konkret bedeutet die Neubaustrecke eine Verdoppelung der Streckengleise und damit eine spürbare Kapazitätssteigerung. Der bereits viergleisig ausgebaute Abschnitt zwischen Haltingen und Schliengen wird nach Norden bis Müllheim verlängert. Ein wesentlicher Gewinn ist die Fahrzeitverkürzung von rund einer Minute für den Fernverkehr, da dieser auf der Neubaustrecke bis zu 250 Kilometer pro Stunde fahren kann, während die Gleise der Bestandsstrecke lediglich 160 Kilometer pro Stunde erlaubten. Zum anderen erhöht der Ausbau aber auch die Netzresilienz. Das heißt, bei Störungen oder Bauarbeiten kann auf zwei zusätzliche Gleise ausgewichen und der Verkehr darüber abgewickelt werden.

3. Bringen die sechs Kilometer Bahnstrecke schon etwas für den Deutschlandtakt?

Im Grunde zählt jeder in Betrieb genommene Streckenabschnitt auf den Deutschlandtakt ein. Für die Fahrgäste effektiv spürbar wird dies allerdings erst, wenn mehrere Streckenabschnitte zusammen einen sinnvollen Beitrag

für z. B. Angebotsausweitungen, also mehr Züge, oder Reisezeitverkürzungen liefern.

4. Welche Schritte sind noch nötig, damit der Zugverkehr auf der Rheintalbahn reibungslos verläuft?

Ein reibungsloser Zugverkehr setzt sich immer aus mehreren Faktoren zusammen: Die Fahrzeuge müssen funktionieren, das Personal bereitstehen und die Infrastruktur muss in gutem Zustand sein. Gerade im Hinblick auf die Infrastruktur sorgt die DB InfraGO AG mit dem bundesweiten Sanierungsprogramm „S3“ neben den Neu- und Ausbaumaßnahmen dafür, dass die Qualität wieder steigt. Allerdings sind viele Strecken und insbesondere die Rheintalbahn sehr stark ausgelastet. Deshalb sind wir froh über jeden weiteren in Betrieb genommenen Abschnitt auf der Rheintalbahn – auch über die sechs Kilometer zwischen Müllheim und Schliengen.

5. Ändert sich für die Bahnfahrer:innen in der Region schon etwas zum Jahreswechsel?

Ein stärkeres Angebot im Nahverkehr wird noch nicht möglich sein. Der Abschnitt ist dafür zu kurz und im südlicheren Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein bestehen durch die dort laufenden Baumaßnahmen Kapazitätseinschränkungen. Angebotsausweitungen sind denkbar, wenn die Bauarbeiten zwischen Haltingen und Basel abgeschlossen sind. Voraussetzung dafür ist eine Bestellung durch den zuständigen Aufgabenträger. In diesem Fall ist das für den Nahverkehr das Land Baden-Württemberg. ■



Weitere Informationen zum DB-Sanierungsprogramm „S3“ finden Sie hier: <https://t1p.de/dewep>



Beton mit Durchblick: Die Region als Inspiration

Ideen von Bürgerinnen und Bürgern werden Realität

In Müllheim und Auggen baut die Bahn ganz besondere Lärmschutzwände. Gemeinsam mit den Menschen aus Müllheim und Auggen entwickelte sie Gestaltungsideen, die von der einmaligen Landschaft im Markgräflerland inspiriert sind. Die Betonwände fügen sich durch die verschiedenen Strukturierungen und Musterungen harmonisch in das Landschaftsbild ein. Im Bereich der Haltepunkte werden die Wände von transparenten Elementen durchbrochen, durch die Licht hereinfällt. Eine Kombination, die in dieser Form einmalig in Deutschland ist.

Schallschutz in Müllheim



- **Gesamtlänge rund 3.600 Meter**
- **Wandhöhen zwischen 2 und 6,5 Meter**

Trotz der Schallschutzwände sollen Fahrgäste auch künftig das Gefühl haben, auf die Umgebung Müllheims zu

schauen, wenn sie an den Bahnsteigen auf den Zug warten. Dort sind die Innenseiten der Wände von den Bergsilhouetten des Schwarzwalds und der Vogesen inspiriert. Deren farblicher Aufbau und Höhenlinien werden auf den Wänden nachgebildet.



Visualisierung der Schallschutzwände auf der östlichen Gleisseite



Im Bau: die Schallschutzwände mit der Bergsilhouette des Schwarzwalds

Auf der Außenseite sind die Schallschutzwände in Grün- und Beigetönen gehalten. Sowohl die Farben als auch die Strukturen der Wände

sind ebenfalls von der Umgebung Müllheims angeregt. Die verschiedenen Strukturen greifen die Themen Wasser und Stein auf.

Links im Bild ist das Steinmotiv, rechts das Wassermotiv zu sehen.



Schallschutzwände am Bahnhof Müllheim

Schallschutz

Schallschutz in Auggen



- **Gesamtlänge rund 4.100 Meter**
- **Wandhöhen zwischen 2,5 und 6,5 Meter**

In Auggen dienten die Weinreben des Markgräflerlands als Inspirationsquelle für die westliche Schallschutzaußenwand am Haltepunkt. Hohlwellige Betonelemente in Grün-,



Von der Visualisierung...

Das Motiv der Weinrebe setzt die Bahn auch auf der östlichen Schallschutzaußenwand fort. Die Farbpalette der Wände reicht von Gelb über Grün und Rot. Ein besonderer Blickfang sind die roten Wände am Haltepunkt, auf denen Traubenornamente angebracht wurden. Echte Handarbeit aus der Region. Zwischen der Rheintalbahn und der



Die östliche Schallschutzaußenwand mit Weinornamenten



Nachhaltige Materialzusammensetzung

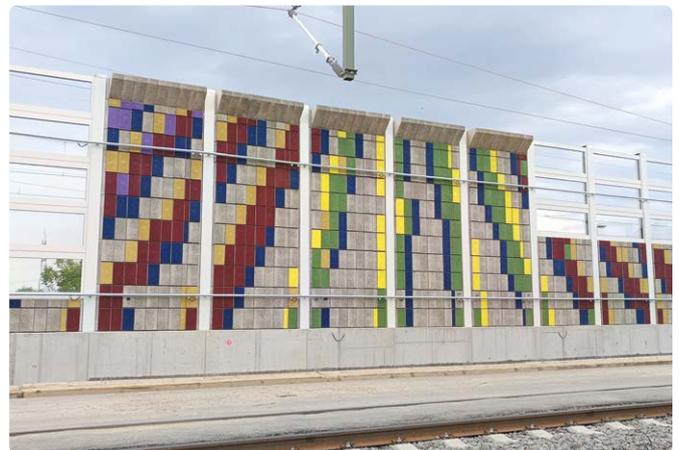
Neben der Gestaltung ist auch die Zusammensetzung des Materials besonders. Die Innenseiten der Schallschutzwände bestehen aus Holzbeton. Dafür werden Holzspäne weiterverwendet, die bei der Holzverarbeitung entstehen. Vermischt mit Mineralstoffen, Zement und Wasser ergeben sie ökologisch nachhaltigen Holzbeton. Durch die offenporige Struktur absorbiert dieser den Schall. Die Mineralstoffe sorgen für die nötige Witterungs- und Brandbeständigkeit.

Gelb- und Rottönen repräsentieren die Reblandschaft. Dazwischen befinden sich glattere, graue Elemente. Sie symbolisieren die Wege durch die Weinberge. Für mehr Licht und bessere Sichtverhältnisse sorgen auch hier transparente Glaselemente.



...zur Umsetzung: die westliche Schallschutzwand am Haltepunkt Auggen

Neubaustrecke befindet sich im Bereich des Haltepunkts außerdem eine Schallschutzmittelwand. Auf der Höhe der transparenten Außenwandelemente kommt hier ein Pixelmotiv zum Einsatz. Wie ein bunter Farbfächer werden einzelne Steine der Wand von Hand in Gelb, Grün, Blau und Rot bemalt.



Fast fertiggestellte Schallschutzwände mit Pixelmotiv

Schallschutz in Schliengen



- **Gesamtlänge rund 580 Meter**
- **Wandhöhe 3 Meter**

Ab Juli 2025 baut die Deutsche Bahn im Bereich des Lückenschlusses in Schliengen zwei weitere Schallschutzwände. Die Arbeiten werden voraussichtlich im Oktober 2025 abgeschlossen. ■

Bahnhof Müllheim: Neuer Name, neues Gewand



Am Bahnhof Müllheim hat sich seit 2021 viel bewegt. Der Bahnhof erhielt nicht nur den neuen Namen „Müllheim im Markgräflerland“, sondern wurde auch vollständig modernisiert.

Seit März 2024 ist die neue Personenunterführung am Bahnhof Müllheim in Betrieb. Seitdem können die neu gebauten Bahnsteige an den Gleisen 3, 4 und 6 durch Treppen und barrierefreie Zugangsrampen erreicht werden. Seit Dezember 2024 steht auch der neue Aufzug an der Ostseite zur Verfügung.

Die Westseite der Unterführung ist derzeit geschlossen, da in diesem Bereich noch gebaut wird. Die Treppen zur Westseite sollen im September 2025 fertig werden. Die Rampen folgen im Laufe des Herbstes. Die neue Unterführung überzeugt aber nicht nur durch ihre Funktionalität, sondern auch durch ihre besondere gestalterische Note. Die Wände sind mit handgefertigten Ornamenten verziert, die Mühlräder darstellen – ein stilvolles Detail mit regionalem Bezug.

Die Bahnsteige wurden mit einer großzügigen neuen Überdachung und neuen Anzeigetafeln versehen. Der



Bahnhof Müllheim: zwei neue Gleise, überdachte Bahnsteige und windgeschützte Zugänge

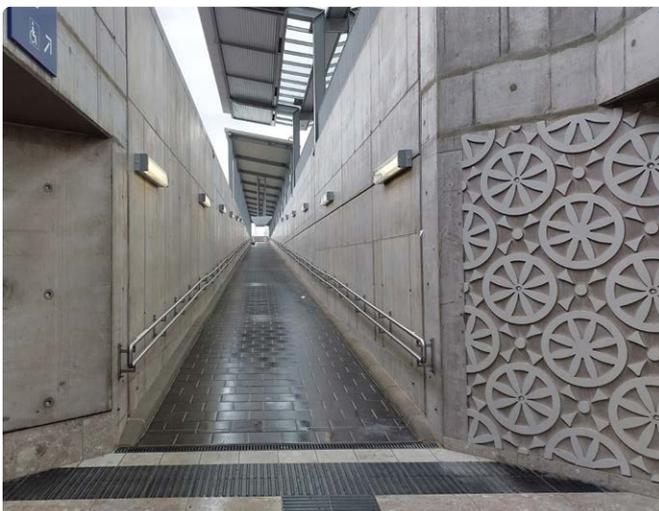
Aufgang zu Bahnsteig 3 erhielt dieses Jahr noch eine Einhausung mit integriertem Windschutz. Diese schützt Reisende zuverlässig vor dem Fahrtwind der mit hohen Geschwindigkeiten vorbeifahrenden Züge.



Auch im Umfeld des Bahnhofs hat die Bahn kräftig gebaut: Südlich des Bahnhofs hat sie die Eisenbahnüberführung Kreisstraße 4946 verbreitert und im Sommer 2024 fertiggestellt. Nördlich des Bahnhofs wurde unter anderem die Straßenüberführung Bundesstraße 378 neu gebaut und an die viergleisig ausgebaut Rheintalbahn angepasst.



Darüber hinaus werden Reisenden am Bahnhof Müllheim neue Parkflächen sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite zur Verfügung stehen. Den Parkplatz auf der Westseite stellt die Bahn bis zur Inbetriebnahme fertig. Von dort gelangen Fahrgäste auf direktem Weg durch die neue Personenunterführung zu den Bahnsteigen. Auch auf der Ostseite hat die Bahn neue Stellflächen angelegt, die sich in unmittelbarer Nähe zum künftigen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) befinden. Die Parkplätze ermöglichen so eine komfortable Anreise sowohl mit dem Auto als auch mit dem Fahrrad.



Die fertigen Mühlrad-Ornamente in der barrierefreien Unterführung

Schallschutz/Haltepunkte

Moderner Aufenthaltsbereich

Was dem Bahnhof noch fehlt, ist der große überdachte Aufenthaltsbereich, der an der Ostseite des Bahnhofes geplant ist. Die zeitgenössische Gestaltung des neuen



Außenansicht des geplanten Bahnhofsgebäudes in Müllheim

Bahnhofsgebäudes rundet den neuen Bahnhof Müllheim ab. Der Bau des neuen Wartebereichs wird 2026 nach der geplanten Inbetriebnahme des Abschnitts erfolgen. ■



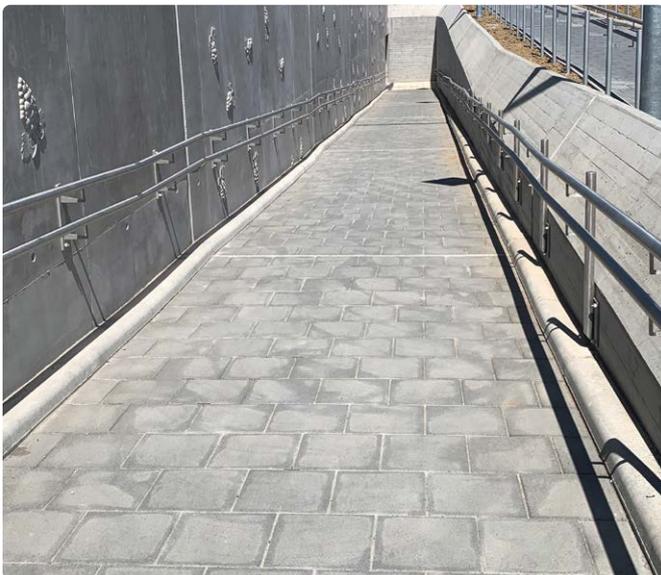
Neugestalteter Wartebereich mit behindertengerechtem WC

Auggen: Ein Haltepunkt mit Charakter



Am Haltepunkt Auggen hat sich in den vergangenen Jahren viel getan. Die Deutsche Bahn hat die Bahnsteige des Auggener Haltepunkts vollständig erneuert und durch moderne Bauten ersetzt. Die neue Personenunterführung mit den barrierefreien Zugangswegen erleichtert Fahrgästen mit Gepäck, Kinderwagen oder eingeschränkter Mobilität den Zugang zum Nah- und Fernverkehr.

Ein besonderes Detail: Die Trauben- und Weinblätter-Ornamente, die in Auggen an den Wänden der Personenunterführung zu sehen sind, wurden in mühevoller Handarbeit angebracht. Dieser ästhetische Akzent verbindet den Bahnhof mit der ausgeprägten Weinkultur des Winzerortes Auggen.



Trauben- und Weinblätter-Ornamente zieren die Wände der Personenunterführung.

Auch abseits des Haltepunkts hat die Bahn Bauwerke erneuert: Die bestehende Straßenüberführung Kleinfeldele wurde durch ein neues, breiteres Bauwerk ersetzt, das nun alle vier Gleise überspannt. Etwa 270 Meter südlich ihres alten Standorts entstand zudem die neue Straßenüberführung Fischerpfad. ■



Barrierefreie Rampen führen zu den Bahnsteigen.

Als Erstes darf der RAILab-Zug die Strecke testen

Bevor die neue Bahnstrecke den Betrieb aufnehmen kann, wird sie auf Herz und Nieren getestet. Dafür hat die Bahn spezielle Messfahrzeuge im Einsatz. Diese sind heiß begehrt und müssen rechtzeitig gebucht werden. Ab dem Spätsommer verkehren die ersten Messfahrzeuge auf der Strecke zwischen Müllheim und Schliengen.

Den Anfang macht der sogenannte „RAILab“-Zug. RAILab steht für „Rollendes Analyse- und Inspektions-Labor“. Dieser spezielle Messzug für Gleisgeometrie erfasst Position und Form der Gleise. Damit stellt er sicher, dass die Spurweite den technischen Anforderungen entspricht. Anschließend untersucht ein Schienenprüfzug, ob die Schienen und der Oberbau in einem einwandfreien Zustand sind. Ein weiterer Messzug filmt die Oberleitung ab und prüft, ob diese ausreichend Gegendruck zum Stromabnehmer hat,

damit die Energieübertragung fehlerfrei erfolgt. Neben den Kontaktkräften zwischen Stromabnehmer und Oberleitung prüft dieser aber auch die Rad-/Schiene-Kräfte sowie die Funkabdeckung.

Anschließend folgen die sogenannten „Hochtastfahrten“, bei denen die Strecke mit immer höheren Geschwindigkeiten befahren und geprüft wird. Dabei fahren die Züge testweise mit bis zu 275 Kilometer pro Stunde über die Neubaustrecke und damit auch deutlich schneller als die 250 Kilometer pro Stunde, für die die Strecke am Ende freigegeben wird.

Ende des Jahres nimmt die Deutsche Bahn die neuen Gleise feierlich in Betrieb. Ab dem Fahrplanwechsel 2025/2026 im Dezember 2025 rollen dann die ersten regulären Züge über die Strecke. ■



Gleismesszug
im Einsatz



ICE-S für die fahrtechnische Prüfung Oberbau sowie Oberleitungsabnahme

Impressum

Herausgeber

DB InfraGO AG
Bahnprojekt Karlsruhe–Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

Kontakt

E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Fotos

DB AG/Sabine Loskarn (Titel, S. 1, 4 Mitte, 5 oben rechts und unten, 7 rechts unten); Bastian Senger (S. 2 oben, 4 unten, 6 oben); DB AG/Lynn Söder (S. 2 Mitte); Mailänder Consult (S. 4 Mitte, 5 oben links, 7 oben); Jonas Hüp (S. 6 unten); DB AG/Hatice Altinbas (S. 7 unten links); DB AG/Daniel Korbach (S. 8 oben); DB AG/Oliver Lang (S. 8 unten)



Kofinanziert von der
Europäischen Union