

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 2 | Juli 2022

Editorial



Liebe Leser:innen,
mit dem Rückbau des Bahnhofs Müllheim steht ein wichtiger Meilenstein für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn in Müllheim bevor. Auch am Tunnel Rastatt beginnt der nächste Bauschritt: Hier haben wir die Rheintalbahn erfolgreich nach Westen verlegt. Nun startet die Wiederherstellung der Oströhre in offener Bauweise.

Aber auch vor dem Bau passiert Spannendes. Südlich von Offenburg steht der Tunnel im Fokus. Dort wurde mithilfe eines Echografen und GPS der Bürgerwaldsee vermessen, der vom künftigen Tunnel unterfahren wird. Anfang Juli haben wir außerdem die Planungen für den Abschnitt Appenweiler–Hohberg beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht.

Ganz neu ist der Einsatz von Artenspürhunden bei Bauprojekten der Deutschen Bahn. Projektmitarbeiter Oliver Toth berichtet vom Einsatz der Vierbeiner und von den Vorteilen für die Umweltschutzplanung.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Der Bahnhof Müllheim in den 1950er Jahren

Der Bahnhof Müllheim im Wandel

Die Bauarbeiten am Bahnhof Müllheim gehen in eine neue Phase: Ende Juli wird das Bahnhofsgebäude zurückgebaut. Zuvor stellt die Deutsche Bahn im Bereich der Bahnhof-/Eisenbahnstraße eine provisorische Containeranlage auf. In diese ziehen die Reisendenauskunft mit dem Fahrkartenverkauf, eine Bäckerei, der Wartebereich und die sanitären Anlagen ein. Außerdem integriert die Bahn den Infopunkt Müllheim in den Komplex. Anschließend kann der Rückbau des Empfangsgebäudes beginnen.

Ende einer Ära

Mit der Demontage des Bahnhofs verändert die Deutsche Bahn das bekannte Bild Müllheims deutlich. Das bestehende Gebäude existiert seit den 1950er Jahren. Während des Zweiten Weltkriegs war der historische Bahnhof von 1847 zerstört worden. Während der Bau aus der Nachkriegszeit

an das Original angelehnt war, werden die Veränderungen diesmal sichtbar sein. Der Neubau soll den Anforderungen einer modernen Eisenbahninfrastruktur im 21. Jahrhundert gerecht werden.

i Mehr über die Geschichte des Bahnhofs Müllheim können Sie im Erinnerungsbuch „**Der Bahnhof Müllheim – Eisenbahnknoten im Markgräflerland**“ erfahren. Das Buch ist seit Anfang Juli in einer limitierten Auflage am Fahrkartenschalter, im Rathaus und im Museum Markgräflerland in Müllheim kostenlos erhältlich.



Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: Der Bahnhof Müllheim im Wandel

Brückenarbeiten am Bahnhof

Nördlich des Bahnhofsgebäudes entsteht die Eisenbahnbrücke „Parkplatzzufahrt“. Der westliche Brückenteil wurde in den letzten Monaten neben den Gleisen der Rheintalbahn hergestellt. Auf diese Weise konnte der Zugverkehr auch während der

Brückenarbeiten reibungslos über die Strecke rollen. Ende Juni hat die Deutsche Bahn das Brückenteil unter die Rheintalbahn in seine endgültige Lage geschoben. Östlich der Gleise hat die Bahn mit dem Aushub der Baugrube begonnen. Dort entsteht der zweite Brückenteil. Über diesen

führen künftig die Gleise der Neubaustrecke.

Im Bereich des Bahnhofsgebäudes baut die Bahn die neue Personenunterführung sowie die Treppen und barrierefreien Rampen zu den Bahnsteigen. ■



Arbeiten an der Eisenbahnbrücke „Parkplatzzufahrt“ vor dem Einschub des ersten Brückenteils.



Im Bahnhof wird an den künftigen Zugängen zu den Bahnsteigen gebaut.

Tunnel Rastatt: Neue Gleise in Niederbühl

In Niederbühl folgt die Rheintalbahn einem neuen Lauf. Die Bahn hat die Strecke über die Weströhre des Tunnels Rastatt verlegt. Dafür hat sie eine Sperrung über Ostern genutzt und die verlegte Trasse an die Bestandsstrecke angeschlossen. Seit dem 20. April 2022 fahren die Züge planmäßig über die neue Strecke.

Die Verlegung fand in mehreren Etappen statt. Zuerst entstand ein Bahn-

damm, um den neuen Gleisabschnitt auf Höhe der Bestandsstrasse zu heben. Darauf wurde der Schotter eingebaut sowie Schwellen und Schienen verlegt. Im Anschluss entstand die Oberleitung. Um das Quietschen von Zugrädern im Kurvenbereich zu reduzieren, verbaute die Bahn auch vier Schienenschmieranlagen. Eine Schallschutzwand im Kurvenbereich der neuen Trasse schützt zusätzlich vor Lärm.

Die Verlegung der Rheintalbahn ist die Voraussetzung für den nächsten Bauschritt am Tunnel Rastatt: die Wiederherstellung der Oströhre. Hierzu wird im ersten Schritt eine rund 200 Meter lange, 17 Meter breite und 16 Meter tiefe Baugrube hergestellt. In dieser Baugrube wird auch die einbetonierte Tunnelvortriebsmaschine (TVM) zurückgebaut. Anschließend entsteht die Oströhre in offener Bauweise neu. Der Rückbau der TVM startet voraussichtlich Mitte 2023.

Die Vorbereitungen für das Ausheben der Baugrube laufen seit Ende Mai. Die Stahlbetonplatte unter der Rheintalbahn wird mit elektrisch angetriebenen Seilsägen in rund 100 Segmente zerteilt. ■



Die verlegte Rheintalbahn in Niederbühl



Mehr zur Verlegung der Rheintalbahn und alle weiteren Vlog-Folgen „Blickpunkt Tunnel Rastatt“ finden Sie [hier](#).

100 Prozent Erfolgsquote

Artenschutz spielt bei der Deutschen Bahn eine wichtige Rolle. Deswegen führt sie vor dem Baustart eine sogenannte Artenkartierung durch. So stellt sie fest, welche geschützten Tierarten auf der Baufläche zu finden sind. Künftig helfen dabei Artenspürhunde. Mit über 220 Millionen Riechzellen erschnüffeln sie zuverlässig verschiedene Tiere. Und das sogar, wenn die Tiere vor Ort nicht zu sehen sind. Wie so ein Einsatz abläuft, konnte Oliver Toth, Umweltingenieur im Großprojekt, beobachten. Er hat Artenspürhündin Finya und ihren Hundeführer nach Müllheim eingeladen.



Oliver Toth, Umweltingenieur im Großprojekt Karlsruhe-Basel

1. Wie läuft der Einsatz eines Artenspürhundes ab?

Alle Hunde haben unterschiedliche Schwerpunkte. Beim Übungseinsatz in Müllheim war Artenspürhündin Finya mit ihrem Hundeführer zu Besuch. Finya kann Schlingnattern, Gelbbauchunken und alle Fledermausarten aufspüren. Geübt haben wir auf einer Ausgleichsfläche der Deutschen Bahn.

Mit einem Übungsstück, das für die Ausbildung der Hunde verwendet wird, haben wir den Testlauf durchgeführt. Ich habe die Probe auf dem Gelände versteckt. Der Hundeführer hat Finya dann ein bestimmtes Signal gegeben. So wusste die Hündin, dass sie mit der Suche loslegen kann. Wenn sie die Probe gefunden hatte, nahm sie eine bestimmte Körperposition ein. Dann folgte vom Hundeführer mit einem kleinen Gerät ein Klick-Geräusch. Damit wusste die Hündin, dass sie ihre Aufgabe erledigt hatte. Anschließend bekam sie sofort ihre Belohnung. Bei Finya ist das eher spielerisch, sie bekommt einen Ball. Andere Hunde bekommen Futter. Ich habe die Probe mehrfach versteckt. Finya hat sie jedes Mal nach wenigen Minuten gefunden.

2. Wie funktioniert eine Artenkartierung ohne Artenspürhunde?

Kartierungen sind normalerweise sehr aufwendig. Expert:innen überlegen noch vor der Untersuchung der Flächen, welche geschützten Tierarten vorkommen könnten. Im Anschluss geht es an die Beobachtung. Beispielsweise werden Eidechsen durch Sichtbeobachtung registriert. Andere Tiere können nur in ihren Verstecken oder

durch das Auslegen künstlicher Verstecke gefunden werden.

3. Was sind die Vorteile des Einsatzes der Artenspürhunde?

Der Vorteil der Vierbeiner ist ganz klar, dass sie Tiere riechen können. Auch, wenn sich die Tiere bei schlechtem Wetter nicht zeigen oder sich im Winterschlaf oder in der Winterruhe befinden. Ein eindeutiger Vorteil gegenüber uns Menschen.

Wie eben angedeutet, ist die Kartierung mit einem großen zeitlichen Vorlauf verbunden und sehr kostenintensiv. Mindestens ein Jahr vor Baubeginn muss damit anfangen werden. Anschließend muss noch genügend Zeit für Schutzmaßnahmen vorhanden sein. Mithilfe der Artenspürhunde können wir vor Ort gegebenenfalls einige geschützte Tierarten ausschließen und andere schneller finden. Im Nachgang können wir das Artkartierungsprogramm deutlich kompakter und zielgerichteter konzipieren. Das spart Zeit und Geld.

4. Wie kann der Einsatz im Großprojekt aussehen?

Die Kartierungen sind in allen Abschnitten weit fortgeschritten oder abgeschlossen. Sei es, weil wir schon bauen oder die Planungen fertig sind.

Zwischen der Planung und dem Bau vergeht jedoch immer etwas Zeit und das Vorkommen von Tierarten kann sich verändern. Um vor Baubeginn das Vorkommen der kartierten Tiere noch einmal zu überprüfen oder bislang nicht kartierte Arten zu erfassen, ist der Einsatz der Artenspürhunde gut geeignet. Oder bei Flächen, bei denen wir erst während des Baus merken, dass wir sie benötigen. Diese zusätzlichen Flächen müssen wir in der Regel genehmigen lassen. Damit müssen wir auch dort feststellen, ob geschützte Tiere vorkommen. Sollten keine geschützten Arten vorkommen, kann dies durch die Spürhunde sehr schnell nachgewiesen werden. Hierdurch kann Zeit gewonnen werden und die geplanten Bauabläufe sind gewährleistet. ■



Spürhündin Finya im Einsatz



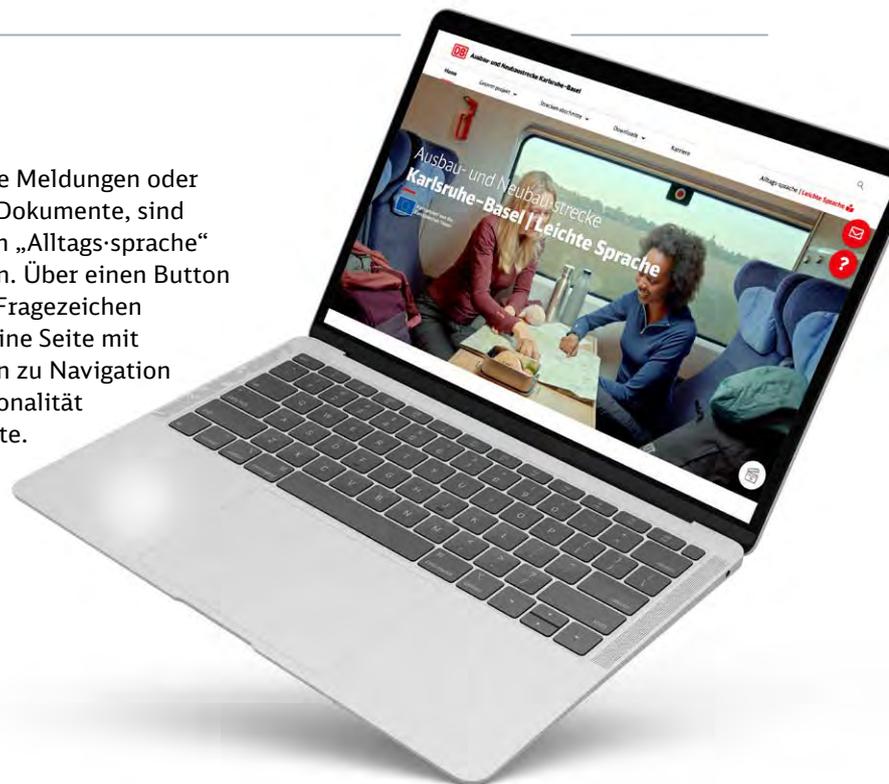
Weitere Informationen zum Einsatz der Artenspürhunde bei der Deutschen Bahn finden Sie [hier](#).

Webseite in Leichter Sprache

Seit Anfang Mai sind die wichtigsten Inhalte der Projektwebseite in Leichter Sprache verfügbar. Diese erleichtert es Menschen mit Lernschwierigkeiten oder Beeinträchtigungen beim Hören oder Sprechen, die Texte besser zu verstehen. Denn die Sätze sind einfacher geschrieben und nutzen keine Fremdwörter. In Deutschland sind etwa zehn Millionen Menschen auf Leichte Sprache angewiesen.

Auf der Startseite können Nutzer:innen über einen Button auf die Seite in Leichter Sprache wechseln. Alle Inhalte der Kapitel „Gesamtprojekt“ und „Streckenabschnitte“ sind in Leichter Sprache verfügbar. Alle übrigen Texte,

wie aktuelle Meldungen oder Download-Dokumente, sind weiterhin in „Alltags-sprache“ geschrieben. Über einen Button mit einem Fragezeichen erscheint eine Seite mit Erklärungen zu Navigation und Funktionalität der Webseite.



Tunnel Offenburg: Vermessung des Bürgerwaldsees

Auf rund 130 Metern unterquert der künftige Tunnel Offenburg den Bürgerwaldsee. Für eine genauere Planung vermaß die Deutsche Bahn Mitte Mai den Seeboden. Die Messungen liefern wichtige Erkenntnisse über die Höhenlage der sogenannten „Seesohle“ sowie die Zusammensetzung und Eigen-

schaften der Bodenschichten. Die Vermesser:innen arbeiteten dabei mit einem hochpräzisen GPS und Echografen. Mithilfe einer Software führten sie die Ergebnisse beider Geräte anschließend zusammen. Im Nachgang können die Ingenieur:innen aus den Messdaten Pläne erstellen.



Von einem Boot aus wird der Bürgerwaldsee vermessen.

Infomärkte in Offenburg

Anfang Juli reichte die Deutsche Bahn die Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt 7.1 und den Tunnel Offenburg beim Eisenbahn-Bundesamt ein. Damit beginnt das offizielle Planfeststellungsverfahren.

Bereits 2020 hatte die Bahn im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ihre Planungen vorgestellt. Um die Bürger:innen über den aktuellen Stand der Planungen zu informieren, lädt sie am 19. und 21. Juli zu Infomärkten in Offenburg ein. Im Gespräch können Interessierte ihre Fragen rund um das Großprojekt und die Arbeiten zwischen Appenweier und Hohberg an das Projektteam richten.

Dienstag, 19. Juli 2022,

16 bis 21 Uhr

Halle Bohlsbach

Festhallenstraße 1

77652 Offenburg



Donnerstag, 21. Juli 2022,

16 bis 21 Uhr

Halle Hohberg

Laugasserfeld 3

77749 Hohberg-Niederschopfheim

Bad Krozingen: Gemeinsamer Erörterungstermin

Das Anhörungsverfahren für die Abschnitte 8.3 Bad Krozingen und 8.4 Bad Krozingen–Müllheim geht in die nächste Phase. Das Regierungspräsidium Freiburg (RPF) richtet vom **12. bis 21. Juli einen gemeinsamen Erörterungstermin in Bad Krozingen** aus. In beiden Abschnitten verläuft die Neubaustrecke komplett oder zu großen Teilen in Tieflage. Die Vorteile: Die Tieflage verändert das



Landschaftsbild kaum und sie schützt die Anwohner:innen vor Lärm.

Die Planunterlagen für die beiden Abschnitte lagen 2020 öffentlich aus. Betroffene konnten hierzu Einwendungen und Stellungnahmen einreichen. Während des Erörterungstermins bespricht das RPF kritische Punkte mit der Bahn und den Einwendern.

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel
Vier Gleise für die Region, für Deutschland, für Europa

Die Mitte des 19. Jahrhunderts erbaute Eisenbahnstrecke Karlsruhe-Basel gehört zu den ältesten Routen in Europa. Mehr als 300 Züge des Nah-, Fern- und Güterverkehrs nutzen täglich die auch als Rheintalbahn bezeichnete Strecke. Sie ist Bestandteil des europäischen Güternetzes Rotterdam-Genua. Sie ist auch ein wichtiger Zubau zum Neuen Eisenbahn-Alpenroutenverbund (NEAT) mit ihren zentralen Projekten Cotbahn- und Lötschberg-Basistunnel. Die Bahn passt die Strecke an und baut zwei zusätzliche Gleise.

- Erhöhung der Streckenkapazität
- Erweiterung von Personen- und Güterverkehr
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf max. 200 km/h zur Verstärkung der Resilienz um 20 Minuten

Basel: Moderne Infrastruktur für einen starken, grenzübergreifenden Schienenverkehr

In Basel baut die Deutsche Bahn (DB) die Rheintalbahn vollständig aus. Dabei verfügt sie über mehr als 1000 Meter Gleise. Im südlichen Abschnitt zwischen der Taubengarten- und dem Fluss-Wiese baut die DB sechs neue Gleise (Zweiggruppe F).

Neue Brücken für die Rheintalbahn

- Eisenbahnbrücken über (EÜ) Neubaustrecke**
 - 36,1 Meter breit, 4,7 Meter hoch
 - Basen von Juni 2023 bis April 2023
- EÜ Wieselschenke**
 - 25,5 Meter breit, 3,2 Meter hoch
 - Basen von Juni 2023 bis April 2024

Basel: Moderne Infrastruktur für einen starken, grenzübergreifenden Schienenverkehr

- EÜ Fasanenstrasse**
 - 30,9 Meter breit, 5,1 Meter hoch
 - Basen von Juni 2022 bis April 2026
- Tafelberg-Gleise 2 und Neuluz-Gleise 1**
 - 1,0 Meter von schmalen Metern unter dem Schienen als Fachwerkstützbrücke
 - Neuluz-Bahnsteig-Gleise 2
 - Änderung Gleislage Rheintalbahn am Tafelberg
 - Rheinleut-Gleisgruppe

Manöverplan im Badischen Bahnhof

- Überprüfung der Anweisungen einer einheitlichen Anweisung und Schallschutz nach dem „Zonenkonzept“ (Die grundsätzlichen Anforderungen und Bedingungen für die Begrenzung von Lärmemissionen gemäß der Lärmrichtlinie der Schwed 85 Kapitel 3, Artikel 8).

Schutz vor Lärm

Durch den Aus- und Neubau der Rheintalbahn in Basel ändern die Deutsche Bahn (DB) die schalltechnische Anlage wesentlich.

Natur- und Artenschutz in Basel

Die Deutsche Bahn (DB) setzt vollständige Maßnahmen für den Natur- und Artenschutz um. Diese gliedert sie in den Aus- und Neubau der Rheintalbahn in Basel auf.

Aktiver und passiver Schallschutz

Was sind zwischen aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen. Aktiv nennt man Maßnahmen, die direkt an der Strecke schalltechnisch ansetzen. Dabei baut die DB in Basel zwei 1,3 Kilometer Schallschutzwälle.

Passiver Schallschutzmaßnahmen setzen sich aus der Einbau von Schallschutzelementen im Bahnhofsgebäude, wie Stanzbleche und -wände, ab. Die Stanzbleche werden hier funktionell als großformatige Trockenbauwände eingesetzt.

Ko-finanziert von der Europäischen Union

Neue Infowände am Badischen Bahnhof Basel

Das Großprojekt Karlsruhe-Basel informiert seit Anfang Mai auch in Basel. Infotafeln und Filme bieten Besucher:innen einen Überblick über die Arbeiten im südlichsten Abschnitt. Anfang Juli beginnen die Arbeiten an den Eisenbahnbrücken über den Fluss Wiese und die Fasanenstrasse. Damit sind alle drei geplanten Brücken im Abschnitt im Bau.

Infopunkt Basel
Basel Badischer Bahnhof
Schwarzwaldallee 200
4058 Basel

Das Infoangebot befindet sich in der Eingangshalle und im Eingangsbereich des südlichen Durchgangs.

Infopunkt im Badischen Bahnhof Basel

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

Ko-finanziert von der Europäischen Union

Fotos
Deutsche Bahn AG/Sebastian Roedig (Titel, S. 2 unten)
Markgräfler Museum Müllheim (S. 1 Mitte)
Jürgen Schmidt (S. 2 oben)
Deutsche Bahn AG/Oliver Toth (S. 3)
Deutsche Bahn AG/Jonas Häp (S. 4 unten)
Deutsche Bahn AG/Matthias Völkner (S. 5 unten)