

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 4 | Dezember 2023

Editorial



Liebe Leser:innen,
zum Jahresende haben wir noch einige Themen umgesetzt, von denen wir in dieser Ausgabe berichten wollen.

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben wir Ende November und Anfang Dezember die aktuellen Planungen für die Abschnitte 7.2 bis 7.4 vorgestellt. Zwischen Kenzingen und Müllheim sind diese schon weiter fortgeschritten. Hier liefern Untersuchungen des Bodens im Bereich des Mengener Tunnels und Bohrungen an der Ausbaustrecke zwischen Teningen und Buggingen wichtige Details für die weitere Planung.

Im Streckenabschnitt 1 in Niederbühl freuen wir uns, die Straßenbrücke Hans-Thoma-Straße zusammen mit den Anwohner:innen in Betrieb genommen zu haben. Weiterhin geben wir einen Ausblick auf die Arbeiten im neuen Jahr.

Insgesamt blicken wir zufrieden auf das Jahr 2023 zurück und freuen uns auf die anstehenden Meilensteine im nächsten Jahr. Ich wünsche Ihnen eine schöne und besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Start ins neue Jahr.

Philipp Langefeld

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Deutsche Bahn kommt mit rund 650 Besucher:innen ins Gespräch



Besucher:innen im Gespräch mit dem Projektteam

Die Deutsche Bahn (DB) plant zwischen Hohberg und Kenzingen zwei neue Gleise parallel zur Bundesautobahn 5. Die Neubaustrecke führt den Güterverkehr damit abseits bewohnter Gebiete in Richtung Freiburg. Anschließend baut die DB die Rheintalbahn aus. Das schafft mehr Kapazität und kürzere Reisezeiten im Personenverkehr.



Um die Öffentlichkeit über den aktuellen Stand der Planungen zur Ausbau- und Neubaustrecke zu informieren, hat die DB zu drei Infoveranstaltungen eingeladen. In Kenzingen, Friesenheim und Lahr hatten Interessierte die Möglichkeit, mit dem Projektteam ins Gespräch zu kommen. An Infoständen rund um die Themen Großprojekt Karlsruhe–Basel, die Ausbau- und Neubaustrecke Hohberg–Kenzingen sowie Schall- und Umweltschutz erkundigten sich rund 650 Besucher:innen. Ergänzt wurde das Programm durch Kurzvorträge von Abschnittsleiter Sven Adam. Er führte durch die geplanten Strecken und stand für Fragen aus dem Publikum zur Verfügung.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

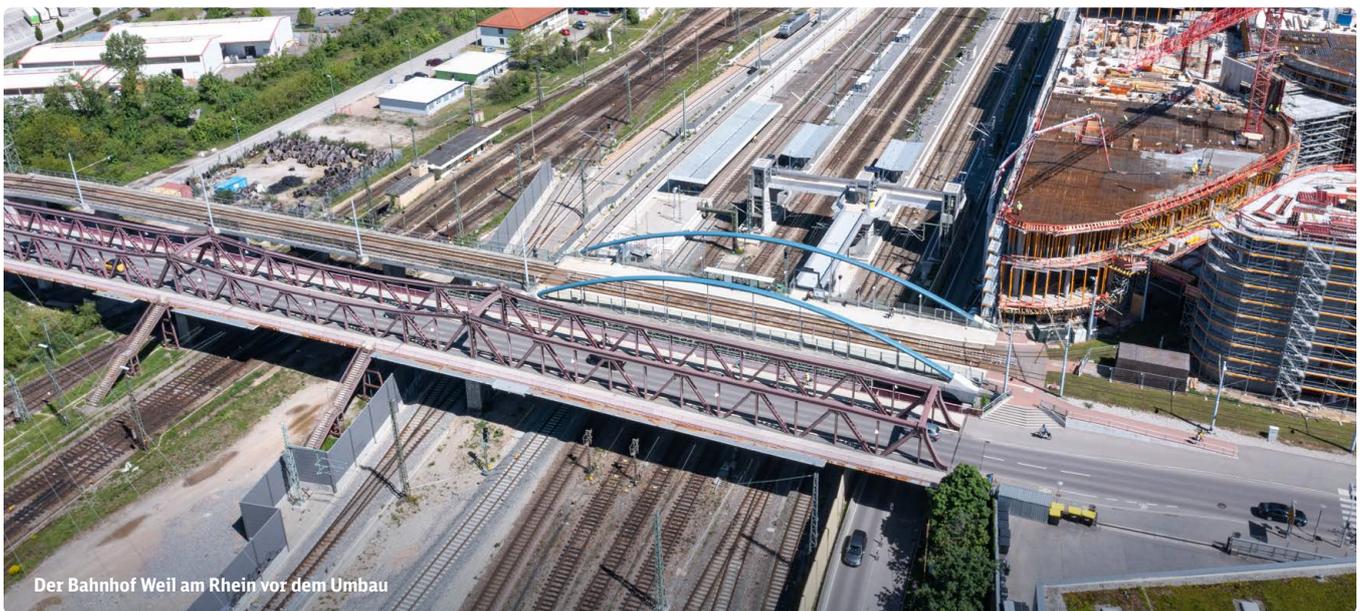
... weiter von Seite 1: Deutsche Bahn kommt mit rund 650 Besucher:innen ins Gespräch



Die Infostände im digitalen Marktplatz besuchen.

Zusätzlich hat die DB das Angebot auch als digitalen Infomarkt bereitgestellt. Auf der Webseite können sich Interessierte unter **dialog.karlsruhe-basel.de** per Mausclick durch den virtuellen Marktplatz bewegen. Alle Infoangebote, Präsentationen und Filme sind dort übersichtlich aufbereitet. ■

Neu sortierte Gleise am Bahnhof Weil am Rhein



Der Bahnhof Weil am Rhein vor dem Umbau

Die Bahnhöfe in Haltingen und Weil am Rhein sowie der Rangierbahnhof in Basel sind ein wichtiges Nadelöhr für einen reibungslosen Zugverkehr in der Grenzregion. Der sogenannte Knoten Basel ist an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt und wird daher im Rahmen des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn modernisiert und die Gleisanlagen werden neu sortiert.

Zwischen Haltingen und Weil am Rhein baut die Bahn sechs neue Gleise: zwei Gleise für den Güterverkehr, zwei Gleise für den Personenverkehr und zwei Gleise für den Nahverkehr. Der Aus- und Neubau der Gleise ermöglicht es, die unterschiedlich schnellen Züge voneinander zu trennen. Dadurch wird sich der Verkehrsfluss im Knoten Basel verbessern.



Was wird am Bahnhof Weil am Rhein gebaut?

Aktuell wird der Bahnhof in Weil am Rhein für haltende Nahverkehrszüge, durchfahrende Züge und das Abstellen von Güterzügen genutzt. Im Rahmen des Ausbaus der Rheintalbahn modernisiert die Deutsche Bahn (DB) den Bahnhof. Die DB baut den Bahnhof zu einem reinen Personen- und Durchgangsbahnhof aus. Güterzüge werden dann nicht mehr in Weil am Rhein abgestellt, sondern fahren weiter bis nach Basel in die neue, sechsgleisige Zugbehandlungs- und Rangieranlage hinter der Grenze zur Schweiz. Die eigenen Gleise für den Fernverkehr ermöglichen außerdem, dass die Züge mit erhöhter Geschwindigkeit durch Weil am Rhein direkt bis zum Badischen Bahnhof in Basel durchfahren können.



Welche Auswirkungen hat das für die Reisenden?

Die Arbeiten am Bahnhof in Weil am Rhein beginnen im Januar 2024 und dauern bis zum Sommer 2025. Dabei erneuert die Bahn die Gleise, modernisiert die Oberleitung und tauscht die Signalanlage aus. Für die Bauarbeiten, die während des laufenden Zugbetriebs stattfinden, sperrt sie immer wieder zwei Gleise. Dadurch ändert sich die Wegführung zu den Bahnsteigen wiederholt. ■

Weitere Infos zu den Arbeiten am Bahnhof Weil am Rhein gibt es im Sondernewsletter unter <https://t1p.de/titcj>



Tunnel Rastatt: Die Baugrube ist umschlossen



Meilenstein erreicht: Die Arbeiten für die Baugrubenumschließung sind abgeschlossen.

In Niederbühl baut die Deutsche Bahn (DB) die letzten 200 Meter der Oströhre in offener Bauweise. Um die Baugrube vor Grundwasser zu schützen, hat sie sogenannte Schlitzwände hergestellt. Ende Oktober beendete die DB nach über einem Jahr die Arbeiten dafür. Die künftige Baugrube ist nun komplett von Wandelementen umschlossen.

Bei den Arbeiten hat ein Schlitzwandgreifer das Erdreich für die Wände über 40 Meter tief ausgehoben. Anschließend wurde der entstandene Schlitz mit Stützflüssigkeit gefüllt und stabilisiert. Danach hat ein Seilbagger Bewehrungskörbe eingehoben, bevor der Schlitz mit Beton verfüllt wurde. Die Körbe sind bis zu 40 Meter lang, über 2 Meter breit und 1,5 Meter tief.



Die einzelnen Komponenten des Krans wurden vor Ort zusammengesweißt.

Nächster Schritt: Einsatz des Portalkrans

Nach Fertigstellung der Baugrubenumschließung hat die Bahn die Baustellengeräte wie Schlitzwandgreifer und Seilbagger von der Baustelle weggeräumt. Denn für die nächste Phase ist ein anderes Großgerät notwendig; der Portalkran. Er wird unter anderem zum Aushub der Baugrube und zum Rückbau der Tunnelvortriebsmaschine verwendet. Der Kran wurde in Einzelteilen geliefert und auf der Baustelle aufgebaut.

Damit der Aushub der Baugrube und die Herstellung des Tunnels in offener Bauweise durchgeführt werden können, muss vorab das Grundwasser innerhalb der Baugrube abgesenkt werden. Hierzu stellt die Bahn Bohrungen und Brunnen her. ■

Daten & Fakten



Die Baugrube wird von rund 100 Wandelementen umschlossen.



Für die Baugrubenumschließung wurden rund 25.000 Kubikmeter Beton verwendet.



Die Baugrube ist 200 Meter lang und 17 Meter breit.

Freiburger Bucht: Bohrungen ab Januar

Zwischen Teningen, Freiburg und Buggingen startet die Deutsche Bahn (DB) im Januar 2024 eine Kampagne zur Untersuchung des Untergrunds. Das Bohrprogramm setzt sich aus rund 2.500 Bohrungen, Schürfen und Sondierungen zusammen.

Geowissenschaftler Christian Dötschel (DB): „Überall dort, wo wir Bauwerke neu bauen oder bestehende erneuern, müssen wir den Baugrund untersuchen. Das betrifft beispielsweise Brücken, Tunnel, Unterführungen oder Durch-

lässe. Einen Teil der Bohrungen führen wir unmittelbar an der Bahnstrecke durch, der Rest findet im näheren Umfeld statt.“

Die Bohrungen im Gleisbereich kann die DB aufgrund des Zugverkehrs nur nachts durchführen. Über die genauen Termine der Nachtarbeiten informiert die DB Anwohner:innen per Posteinwurf. Alle anderen Arbeiten finden tagsüber statt. Die Baugrunduntersuchungen dauern bis Dezember 2024.



Die Bohrungen werden in Kisten gelagert und analysiert - Fachleute reden von „ansprechen“.

Zweistufiges Erkundungsprogramm



Bereits 2020/21 hatte die DB eine erste Bohrkampagne entlang der Strecke durchgeführt. Diese lieferte erste Erkenntnisse über den Untergrund und half zum Beispiel bei der Bewertung der verschiedenen Tunnelvarianten im Bereich Schallstadt. Das nun folgende zweite Bohrprogramm hat ein deutlich dichteres Erkundungsraster. Es schließt Lücken aus der ersten Kampagne und untersucht den Boden genau dort, wo zum Beispiel Stützbauelemente errichtet werden.

Niederbühl: Überführung der Hans-Thoma-Straße eröffnet

In Niederbühl ist ein wichtiger Verkehrsweg für die Bevölkerung freigegeben: Eine neue Straßenüberführung (SÜ) führt die Hans-Thoma-Straße über die Rheintalbahn. Rund 100 Gäste aus Projektbeteiligten und der Bevölkerung feierten am 17. November 2023 die Eröffnung des Bauwerks. Die Brücke ist ein wichtiger Zufahrtsweg unter anderem zur Turnhalle in Niederbühl sowie zum Grünschnittplatz.

Entsprechend erfreut zeigte sich Frank Roser, Leiter Streckenabschnitte 1 und 7.1, über die Eröffnung der Brücke: „Für die zwei zusätzlichen Gleise im Bereich Niederbühl haben wir die Brücke an der Hans-Thoma-Straße neu gebaut. Die Brücke ist für die Anwohner:innen in Niederbühl eine wichtige Verbindung. Für uns im Projekt ist sie ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum Abschluss unserer Arbeiten hier in Rastatt.“



Eröffneten symbolisch die SÜ Hans-Thoma-Straße: (v.l.) Raphael Knoth, Bürgermeister der Stadt Rastatt, Frank Roser, Leiter Streckenabschnitte 1 und 7.1, Maximilian Scholz, Projektgenieur, und Karl Kronenberger, Niederlassungsleiter Firma Schleith GmbH

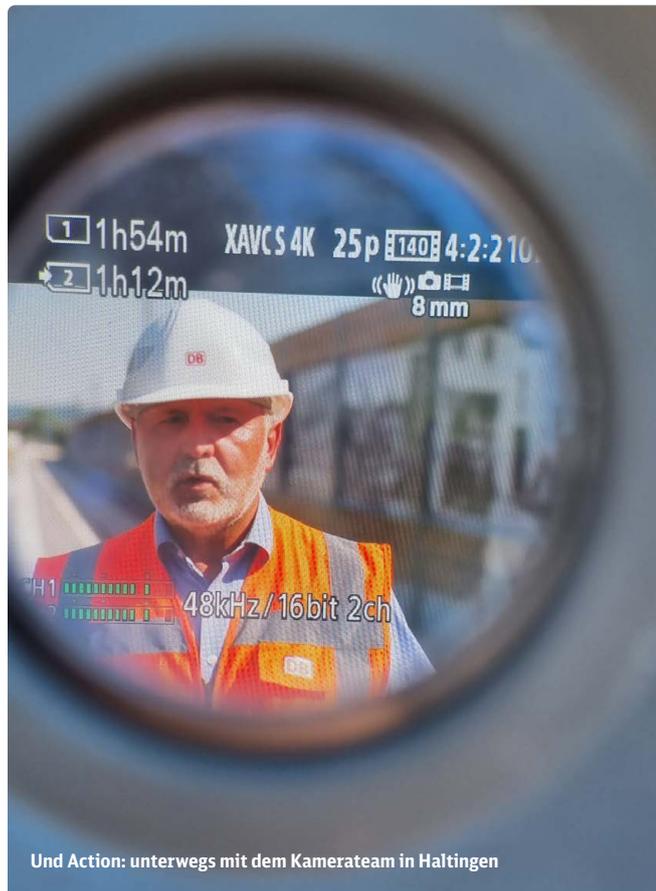


Mehr zur Eröffnung der SÜ Hans-Thoma-Straße sehen Sie in unserer neuen Vlog-Folge Blickpunkt Tunnel Rastatt!
Direkt zur Vlog-Folge: <https://youtu.be/LqSybTtBcvU>

DB untersucht Boden für Mengener Tunnel

Zwischen Kenzingen und Müllheim plant die Deutsche Bahn (DB) den Bau von zwei neuen Gleisen. Über sie wird künftig der Güterverkehr fahren. Teil dieser Neubaustrecke ist der Mengener Tunnel auf Höhe Schallstadt. Aktuell führt die DB hier vertiefte Untersuchungen des Bodens durch.

Hierzu werden zunächst Bohrungen durchgeführt. Anschließend wird mit Hilfe eines speziellen Versuchsaufbaus ermittelt, welchen Zugkräften der Boden standhält. Aus den Ergebnissen dieser sogenannten „Ankerzugversuche“ zieht die DB Rückschlüsse für den späteren Bau des Tunnels. Die Arbeiten finden auf Grundstücken der DB statt und dauern voraussichtlich bis Februar 2024 an.



Unterwegs zwischen Müllheim und Basel

Im neuen Videoblog (Vlog) „Unterwegs zwischen Müllheim und Basel“ nimmt das Projektteam rund um Streckenabschnittsleiter Michael Scheck die Zuschauer:innen mit auf die Baustellen zwischen Müllheim und Basel. Der neue Vlog aus dem Süden wird regelmäßig über die Baufortschritte im Streckenabschnitt 9 berichten. Außerdem gibt er Einblicke in die Themen rund um Bauen, Schall- und Umweltschutz.

In der ersten Folge stellt die Deutsche Bahn den gesamten Abschnitt zwischen Müllheim und Basel vor. Im Fokus steht: Was wird aktuell in den Planfeststellungsabschnitten gebaut und welche Besonderheiten haben diese.



Direkt zur Vlog-Folge:

<https://youtu.be/toZtWn56h3I>

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); DB AG/Marc Mosbacher (S. 1); Johann Söder (S. 2, S. 4 unten); DB AG/Robin Weber (S. 3 links); TakeItMedia/Udo Görisch (S. 3 rechts); Prof. Quick und Kollegen Ingenieure und Geologen GmbH (S. 4 oben); Inros Lackner SE/Valentin Höre (S. 5 oben); mp film (S. 5 unten)