

Karlsruhe – Basel

Die Strecke Karlsruhe – Basel wird um zwei zusätzliche Gleise erweitert. Die Freiburger Bucht erhält eine Güterumfahrung, Bahnhöfe und Haltepunkte werden modernisiert und Tunnel gebaut. Damit werden die Voraussetzungen für höhere Kapazitäten und kürzere Reisezeiten geschaffen. Spitzengeschwindigkeiten von 250 km/h sind dann auf der Strecke möglich. Die Neubauarbeiten werden bis 2035 abgeschlossen. Anschließend wird die bestehende Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg – Hülgelheim bis 2041 für Geschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut.



Die neue westliche Gleistrasse zwischen Haltingen und Weil am Rhein, Blick in Richtung Basel (September 2019) [Quelle: Elmar Kiefer]

Projekt

Die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel – auch Rheintalbahn genannt – gehört zu den ältesten und am stärksten befahrenen Eisenbahnstrecken in Südwestdeutschland. Mehr als 300 Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzüge nutzen täglich die Strecke – eine weitere Zunahme des Verkehrs in den folgenden Jahren ist zu erwarten. Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel ist ein wichtiger Teil des Güterverkehrskorridors Rotterdam – Genua: Diese Handelsachse von der Nordsee bis zum Mittelmeer ermöglicht den länderüberschreitenden Verkehr zwischen den Benelux-Staaten, Frankreich, Deutschland und der Schweiz. In ihrer jetzigen Form kann die Rheintalbahn den heutigen Anforderungen des modernen Bahnverkehrs nicht mehr gerecht werden.

Mit dem viergleisigen Aus- und teilweisen Neubau kann zukünftig mehr Verkehr über die Verbindung geführt werden. Zudem wird dadurch eine Entmischung des langsamen und schnellen Bahnverkehrs ermöglicht. Die schnellen Züge des Fernverkehrs können getrennt von den langsameren Zügen des Nah- und Güterverkehrs fahren – Spitzengeschwindigkeiten von 250 km/h sind so im Fernverkehr möglich.

Einige Teilbereiche des insgesamt neun Streckenabschnitte umfassenden Bauprojekts sind bereits fertiggestellt. So ist der Streckenabschnitt von Rastatt-Süd nach Offenburg seit Dezember 2004 in Betrieb. 2012 wurde zudem der Abschnitt zwischen Schliengen und Eimeldingen mit der Eröffnung des Katzenbergtunnels in Betrieb genommen.

In anderen Abschnitten laufen die Bauarbeiten auf Hochtouren: Der Bau des Tunnels Rastatt hat begonnen. Ebenso werden zwischen Müllheim und Weil am Rhein bereits umfangreiche Bauarbeiten durchgeführt. Andere Abschnitte durchlaufen gerade die Planungs- und Genehmigungsphase. In Offenburg wird ein Tunnel geplant, die Strecke zwischen Offenburg und Hülgelheim wird parallel zur Autobahn A 5 verlaufen. Zudem werden im Rahmen des viergleisigen Ausbaus bestehende Bahnhöfe, Haltepunkte sowie Brücken neu gebaut bzw. angepasst.

Für die Entlastung der Anwohner:innen vom Schienenverkehrslärm sind im Rahmen des Projekts aktive Schallschutzvorkehrungen, zum Beispiel in Form von Lärmschutzwänden, geplant. Dort, wo aktiver Schallschutz nicht ausreicht, werden zusätzlich passive Schallschutzvorkehrungen umgesetzt. Dazu gehört beispielsweise der Einbau von Schallschutzfenstern oder speziell konstruierten Schallschutzlüftern.

Zusätzlich steckt das Projekt voller technischer Innovationen: die sogenannte Feste Fahrbahn und eine neuartige Befestigung der Oberleitung kommen in den Tunneln zum Einsatz. Ergänzt wird der Streckenausbau und -neubau durch eine moderne Leit- und Sicherungstechnik. Auf der Strecke Karlsruhe – Basel wird das Europäische Zugbeeinflussungssystem „European Train Control System (ETCS)“ integriert, das langfristig alle unterschiedlichen, bisher in Europa genutzten nationalen Systeme ablösen soll. Damit bildet das ETCS den ersten einheitlichen europäischen Standard eines Zugbeeinflussungssystems und erleichtert den grenzüberschreitenden Zugverkehr. Weitere Informationen in der [Broschüre „Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel“](#) unter „Downloads“.

Pilotprojekt für „Building Information Modeling“ (BIM)

Bei dem Großprojekt „Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel“ wurden vier von 13 durch den Bund geförderte Pilotprojekte realisiert. „Building Information Modeling“ (BIM) ist ein Instrument zur digitalen Abwicklung von Infrastrukturprojekten, um unter anderem bessere Planungsqualität sowie höhere Termin- und Kostensicherheit zu erzielen. Mit BIM werden Planung, Ablauf und Nutzung von Bauwerken dreidimensional simuliert. Neben den geometrischen Informationen fließen auch Terminplan- und Kostenwerte in das Modell mit ein. Dadurch können Bau- und Kostenverläufe vorab simuliert, gesteuert und bei drohenden Mehrkosten frühzeitig korrigiert werden. Inzwischen werden mehrere Streckenabschnitte der Ausbau- und Neubaustrecke mit der BIM-Methodik geplant. Um die digitalen Arbeitsprozesse optimal zu unterstützen, wurde in Karlsruhe außerdem ein BIM-Lab errichtet. Auf rund 600 Quadratmetern Fläche fördert es mithilfe innovativer Technik und kreativer Raumkonzepte die kollaborative Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten.

Umwelt- und Naturschutz

Große Infrastrukturprojekte sind ohne Eingriffe in den Naturhaushalt nicht realisierbar. Um diese Eingriffe auszugleichen werden im Rahmen des Großprojektes „Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel“ Umwelt- und Naturschutzarbeiten ausgeführt. Beispielsweise werden Fließgewässer renaturiert, ökologisch aufgewertet und für Fische durchgängig gestaltet. Auch bestehende Lebensräume wildlebender Tiere und

Pflanzen werden aufgewertet oder neu hergestellt. Dazu zählen Arbeiten zur Biotopvernetzung ebenso wie die Anlage artenreicher, blühender Wiesen, Streuobstwiesen, Hecken und Saumstrukturen sowie von Steinriegeln, Nass- oder Trockenstellen, Totholzhaufen und das Anbringen von Nist- und Ruhestätten für Vögel und Fledermäuse.

Weitere Informationen unter www.karlsruhe-basel.de

Zeitplan

In neun Bauabschnitte gliedert sich das Bauprojekt zum Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe – Basel. Umfangreiche Bauarbeiten wurden bereits abgeschlossen, weitere sind im Gange. Einzelne Bauabschnitte befinden sich in der Planungsphase.

Es ist vorgesehen, die durchgehende Viergleisigkeit bis 2035 herzustellen. Der vollständige Ausbau der Strecke ist bis 2041 geplant.

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Bauabschnitten unter www.karlsruhe-basel.de

Streckenabschnitt 1 (Karlsruhe – Rastatt) – im Bau

Juli 2013 – vsl. 2026

Ab dem Abzweig Bashaide wird die Strecke in Richtung Basel viergleisig ausgebaut. Dabei werden zwei neue Gleise verlegt. Von Februar bis Oktober 2018 wurde zudem das Elektronische Stellwerk Bashaide gebaut. Dieses ersetzt das mechanische Stellwerk in Forchheim.

Seit 2019 wurde unter anderem die neue Trasse zwischen dem Abzweig Bashaide (südöstlich von Rheinstetten) und Ötigheim gebaut. Von Juli 2019 bis Mai 2020 wurden auf der Neubaustrecke, die parallel zur Bundesstraße B 36 verläuft, die Gleise verlegt. Die Arbeiten zur Anbindung der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke im Bereich Bashaide wurden im November 2021 abgeschlossen.

Das zentrale Bauwerk des Streckenabschnitts 1 ist der 4.270 Meter lange Tunnel Rastatt. Die Vortriebarbeiten für die erste Röhre haben am 25. Mai 2016 begonnen.

Im August 2017 kam es bei den Vortriebsarbeiten im Rastatter Tunnel zu einem Schadensereignis. Dieses hat auf die Fertigstellung des Gesamtprojekts keine Auswirkungen. Allerdings wird es bei der Fertigstellung des Tunnels zu Verzögerungen kommen. Die Schadensursachen wurden in einem Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zwischen der Deutschen Bahn und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt untersucht. Ein Konzept zum Weiterbau der Tunnelröhren wurde am 7. August 2019 vorgestellt. Anschließend wurden detaillierte Analysen und Bodenuntersuchungen durchgeführt. Diese waren Voraussetzung dafür, dass die Tunnelvortriebsmaschine die letzten 200 Meter des Bauwerks bis zum höher gelegenen Zielschacht durchfahren kann. Bis Februar 2021 wurden die Analysen vollständig ausgewertet. Im Rahmen der Bodenanalysen wurden in einem circa 50 Meter langen Teilbereich aufgelockerte Bodenstrukturen gefunden. Dieser Teilbereich wurde durch die Injektion einer sogenannten Zementsuspension verbessert. Da die umfangreichen Auswertungen länger andauerten als geplant, verzögerte sich der Beginn des weiteren Vortriebs. Dieser war ursprünglich für November 2020 vorgesehen. Ende Oktober 2021 wurde der Vortrieb fortgesetzt. Im Dezember 2021 erreichte die Tunnelvortriebsmaschine „Sibylla-Augusta“ ihr Ziel im Tunnel Rastatt. Damit ist der Rohbau der Weströhre des Tunnels fertiggestellt.

Nach Abschluss der Vortriebsarbeiten begann die zeitweise Verlegung der bestehenden Rheintalbahn auf den Rohbau der Weströhre. Dafür wurden auf einer Länge von 700 Metern Gleise verlegt. Der verlegte Bereich der Rheintalbahn wurde im April 2022 an die Bestandsstrecke angebunden. Durch das Verlegen der Rheintalbahn wurde Platz für eine Baugrube über der Oströhre geschaffen. Diese wird benötigt, um die Oströhre in offener Bauweise zu sanieren. Die Grube wurde mit sogenannten Schlitzwänden ausgestattet. Sie sichern die Baugrube und sorgen dafür, dass kein Grundwasser eindringt. Die Arbeiten für die Wände um die Baugrube wurden im Oktober 2023 abgeschlossen. Die Baugrube selbst wurde im Juni 2024 fertiggestellt und ist circa 200 Meter lang, 17 Meter breit und 16 Meter tief. Seit der Fertigstellung legen wir die Tunnelvortriebsmaschine „Wilhelmine“ und die mit Beton verfüllte Röhre schrittweise frei. Voraussichtlich bis Frühjahr 2025 bauen wir die Tunnelvortriebsmaschine zurück. Nach dem Entfernen der Maschine und des Betons kann die Grube bis zum Niveau der zukünftigen Tunnelsohle weiter ausgehoben und der Tunnelrohbau erstellt werden.

Nördlich und südlich des Tunnels wurden von 2013 bis 2021 die rund 800 bzw. rund 900 Meter langen Grundwasserwannen hergestellt. An den Tunnelportalen in Niederbühl und Ötigheim wurde jeweils ein Teil des Tunnelbauwerks in offener Bauweise realisiert. Außerdem wurden sogenannte Sonic Boom Bauwerke (zum Vermeiden des „Tunnelknalls“) gebaut. Diese Arbeiten wurden 2020 abgeschlossen.

Zudem wurden von Dezember 2019 bis Dezember 2022 die Querstellen zwischen der Ost- und der Weströhre erstellt. Als Teil des Sicherheitskonzeptes für den Betrieb des Tunnels verbinden diese neun Querstellen die beiden Fahrtunnel-Röhren alle 500 Meter. So ist im Havariefall eine Rettung in die jeweils andere Röhre möglich

Mit der Fertigstellung der Verbindungsbauwerke zwischen den Tunnelröhren wurden die Voraussetzungen für den Innenausbau des Tunnels geschaffen. Von März bis August 2023 haben wir die Tunnelsohle für die „Feste Fahrbahn“ betoniert. Bis Juni 2024 haben wir bereits rund vier von insgesamt zwölf Kilometern der Festen Fahrbahn hergestellt. Die sogenannte Feste Fahrbahn ist ein innovatives Fahrwegsystem. Bei diesem liegen die Gleise nicht auf Schotter, sondern direkt in einer Tragplatte aus Stahlbeton. Durch eine besonders stabile Gleislage werden sehr hohe Geschwindigkeiten ermöglicht. Zudem ist ein niedrigerer Aufwand für die Instandhaltung notwendig. Seit dem Abschluss der Betonierarbeiten bauen wir die Randwege der Festen Fahrbahn. In diesen Wegen verlaufen künftig unter anderem die Kabel für die elektrische Ausrüstung des Tunnels sowie die Löschwasserleitungen.

Im Juni 2019 begannen südlich von Rastatt außerdem die Arbeiten für den Anschluss des bereits fertiggestellten viergleisigen Abschnitts zwischen Rastatt-Süd und Offenburg (Streckenabschnitt 2 – 6) an den Rastatter Tunnel.

Im Vorfeld wurden in enger Abstimmung mit der Naturschutzbehörde Baden-Baden streng geschützte Reptilienarten wie Mauer- und Zauneidechsen in bereits angelegte Habitats in der Umgebung umgesiedelt. Im August 2019 wurde mit der Herstellung von Fundamenten für neue Oberleitungsmasten und Signale begonnen. Diese Arbeiten wurden bis zum Frühjahr 2020 abgeschlossen. Anschließend wurden die Masten aufgestellt und die Kettenwerke aufgehängt sowie weitere vorbereitende Arbeiten durchgeführt.

Wir haben im August 2024 das südliche Ende des Tunnels Rastatt an das Streckennetz angebunden.

Die Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels ist für Ende 2026 vorgesehen.

Streckenabschnitt 2 – 6 (Rastatt-Süd – Offenburg) fertiggestellt

bis 2004

Die Strecke Rastatt-Süd – Offenburg wurde für Tempo 250 km/h ausgebaut. Die ersten Bauarbeiten begannen 1987 mit dem Bahnhof Achern. Der rund 42 Kilometer lange Streckenabschnitt wurde im Dezember 2004 in

Betrieb genommen.

Der Bahnhof Baden-Baden wurde in mehreren Etappen modernisiert und umgebaut.

Streckenabschnitt 7 (Neubaustrecke Appenweier – Kenzingen) – in Vorplanung

bis Dezember 2035

Der Projektbeirat hat sich für die Umsetzung des Tunnels Offenburg (Kernforderung 1) und die autobahnparallele Trassenführung (Kernforderung 2) für den Güterverkehr ausgesprochen. Im Januar 2016 stellte ein Beschluss des Deutschen Bundestages die Weichen, um die Planung im Bereich zwischen Appenweier und Riegel sowie Hügelsheim und Auggen entsprechend der regionalen Forderungen beginnen zu können. Die Planungen werden nun von Grund auf neu erarbeitet.

Im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 7.1 Appenweier – Hohberg (Tunnel Offenburg) wurde von Juli bis Ende November 2017 ein Bohrprogramm zur Bodenerkundung durchgeführt. In den PFA 7.2 (Hohberg – Friesenheim), 7.3 (Lahr – Mahlberg) und 7.4 (Ettenheim – Kenzingen) wurden diese Bohrungen bis Ende März 2018 durchgeführt. Aus den Untersuchungsergebnissen gewinnen die Ingenieure wichtige Erkenntnisse über die geologischen und hydrologischen Verhältnisse des Untergrundes. Besonders relevant sind diese Ergebnisse für die Planung des Tunnels Offenburg, da sie zum Beispiel dessen genaue Lage oder Bauweise beeinflussen können. In der zweiten Stufe des Bohrprogramms werden die Schichtenlagerung und die Grundwasserverhältnisse im Hinblick auf die zukünftigen Bauverfahren erkundet.

Bis August 2019 fanden sogenannte Kartierungsarbeiten statt. Dabei wurden über einen längeren Zeitraum verschiedene Tier- und Pflanzenarten im gesamten Streckenabschnitt erfasst. So lässt sich erkennen, in welche Lebensräume die künftigen Bauarbeiten eingreifen. Daraus leitet sich unter anderem die weitere Planung für Ausgleichsarbeiten ab, die bereits vor dem Bau umgesetzt werden. Zudem wird in Erfahrung gebracht, ob bestimmte Tiere umgesiedelt werden müssen.

Ende 2019 wurde mit den schalltechnischen Untersuchungen begonnen. Im Rahmen des regionalen Begleitgremiums im November 2019 wurden erste Ergebnisse vorgestellt. Diese werden derzeit überprüft und in die Planung eingearbeitet. Zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Juli 2020 konnten diesbezüglich erste belastbare Aussagen getroffen werden.

Am 1. Juli 2022 wurden die Planunterlagen für den Tunnel Offenburg beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Damit begann das Planfeststellungsverfahren für dieses Teilprojekt. Auf Wunsch des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr werden die Planungs- und Genehmigungsunterlagen überarbeitet. Grund hierfür ist eine neue Zugzahlenprognose. Die Offenlage der Unterlagen ist für 2024 vorgesehen.

Im Herbst 2023 begann die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für die PFA 7.2 (Hohberg – Friesenheim), 7.3 (Lahr – Mahlberg) und 7.4 (Ettenheim – Kenzingen).

Streckenabschnitt 7 (Ausbaustrecke Appenweier – Kenzingen)

bis Dezember 2041

Im Nachgang zur Realisierung der Neubaustrecke (Tunnel Offenburg und autobahnparallele Gütertrasse) wird die bestehende Rheintalbahn für Geschwindigkeiten bis 250 km/h ertüchtigt und abschnittsweise viergleisig ausgebaut. Zur Sicherstellung des Eisenbahnbetriebs ist ein zeitversetztes Bauen zwingend erforderlich.

Streckenabschnitt 8 (Kenzingen – Müllheim) – in Planung

bis Dezember 2031

Im Bereich um Freiburg ist eine Güterumfahrung entlang der Autobahn A 5 geplant. Im Teilabschnitt Freiburg – Schallstadt ist der Bau des Mengener Tunnels als Durchquerung des Alemannenbuck vorgesehen.

Die Planungen umfassen auch den Neu- und Ausbau bzw. die Anpassung zahlreicher Eisenbahn- und Straßenüberquerungen, Brücken, Bahnhöfe und Haltepunkte sowie Schallschutzvorhaben.

Bis zum 4. Quartal 2020 wurden alle Planfeststellungsunterlagen für die Abschnitte des Streckenabschnitts 8 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Voraussichtlich 2024 werden wir den Planfeststellungsbeschluss und damit die Baugenehmigung erhalten.

2022 wurden entlang der geplanten neuen Güterzugstrecke Bodenuntersuchungen durchgeführt. Diese lieferten wichtige Erkenntnisse für den Bau der Strecke. Im Abschnitt zwischen Bad Krozingen und Müllheim setzen wir zudem seit November 2022 über 20 Projekte zum Schutz der Umwelt um. Im Fokus der Arbeiten stehen neue Lebensräume für seltene Vogelarten sowie Reptilien und Amphibien. Gearbeitet wird über einen Zeitraum von drei Jahren, hauptsächlich von Oktober bis März, also außerhalb der Brut- und Nistzeiten.

Mithilfe von Tachymetern und Nivelliergeräten führten wir im gesamten Jahr 2023 Vermessungsarbeiten durch. Mit dem Tachymeter stellen wir den Abstand zwischen den Gleisen und den Objekten fest. Den Höhenunterschied zwischen dem Gleis und den Objekten messen wir mit dem Nivelliergerät.

Planfeststellungsabschnitte 8.5 bis 8.9 (Teningen – Buggingen) – Vorplanung

bis 2038

Es ist vorgesehen, die bestehende Rheintalbahn zwischen Teningen und Buggingen für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zu ertüchtigen und auszubauen. Bisher sind Geschwindigkeiten bis 160 km/h auf dem Streckenabschnitt möglich. Die Arbeiten auf der rund 45 Kilometer langen Strecke können jedoch erst nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke für den Güterverkehr (Planfeststellungsabschnitte 8.0 bis 8.4) durchgeführt werden.

Im Rahmen der Ausbauarbeiten müssen die bestehenden Bauwerke teilweise angepasst oder neu gebaut werden. Daher sind Untersuchungen für den Um- oder Neubau von Stützwänden, Schallschutzwänden, Durchlässen und sonstigen Kreuzungsbauwerken erforderlich.

Im Bereich südlich von Freiburg (Planfeststellungsabschnitt 8.7) muss außerdem die Trassierung angepasst werden, um die Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h zu ermöglichen. Hierzu werden verschiedene Tunnelvarianten untersucht.

2019 begannen die Planungen zum Ausbau der Rheintalbahn zwischen Teningen und Buggingen. Von Oktober 2020 bis Juli 2021 wurden Vermessungsarbeiten und Bodenanalysen entlang der Strecke durchgeführt. Zwischen Freiburg und Ehrenkirchen fanden auch abseits der Gleise Bohrungen statt. Dort ist ein Tunnel geplant, um die kurvenreiche Strecke zu verbessern.

Am 17. November 2022 fand das erste Regionalforum zum Bahnausbau in der Freiburger Bucht statt. Im Rahmen des Regionalforums informieren wir zukünftig ein bis zwei Mal jährlich über den Planungsfortschritt. Parallel dazu fanden im Frühjahr 2023 unter anderem in Eschbach Informationsveranstaltungen für die Öffentlichkeit statt. 2024 werden im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Informationsveranstaltungen durchgeführt, bei denen die Planungen allen interessierten Anwohner:innen entlang der Strecke vorgestellt und erläutert werden.

2027 ist das Einreichen der Planfeststellungsunterlagen vorgesehen. Voraussichtlich ab 2030 finden bauvorbereitende Arbeiten statt. 2032 ist der Beginn der Hauptarbeiten geplant. Dieser ist abhängig von der

Inbetriebnahme der Neubaustrecke für den Güterverkehr an der A 5. Voraussichtlich 2038 wird die Strecke in Betrieb genommen.

Streckenabschnitt 9 (Müllheim – Basel)

bis 2029

Der Streckenabschnitt 9 besteht aus vier Planfeststellungsabschnitten:

Planfeststellungsabschnitt 9.0 (Müllheim – Auggen) – im Bau

Der Planfeststellungsbeschluss für diesen Abschnitt liegt seit August 2015 vor. Im Januar 2019 begannen die vorbereitenden Arbeiten. Voraussichtlich Mitte 2025 werden die Arbeiten in diesem Streckenabschnitt abgeschlossen.

Im Rahmen der Bauarbeiten entstehen zwei neue Gleise östlich der bestehenden Rheintalbahn. Im Bereich Auggen werden zudem die Gleise der Rheintalbahn komplett erneuert. Alle bahnquerenden Brücken, unter anderem auch für Wege und Gewässer, sowie Stützbauwerke werden im Rahmen der Bauarbeiten neu errichtet. Außerdem werden der Bahnhof Müllheim und der Haltepunkt Auggen umgebaut.

Von 2019 bis 2021 wurden bereits die neuen Brückenbauwerke Straßenüberführung (SÜ) „Kleinfeldle“, Eisenbahnüberführung (EÜ) „Zienkener Weg“, SÜ „Fischerpfad“ und EÜ „Hügelheimer Runs“ sowie die Fledermausüberführung realisiert.

Die Arbeiten an den Bahnsteigen des **Haltepunkts Auggen** haben Mitte November 2019 begonnen. Dabei wurden unter anderem archäologische Grabungen durchgeführt und der Unterbau für die neue Trasse vorbereitet. Die temporären Behelfsbahnsteige für den Ein- und Ausstieg in die Nahverkehrszüge wurden im Juli 2020 in Betrieb genommen. Ende 2020 haben die Arbeiten für die neue Personenunterführung (PU) und die Verlegung der Rheintalbahn begonnen.

Am 25. Mai 2021 wurde das umverlegte Gleis in Richtung Basel in Betrieb genommen. Am 7. Juni 2021 folgte das umverlegte Gleis in Richtung Freiburg. Außerdem wurden bis 25. Mai 2021 der westliche Teil der neuen PU und der neue westliche Bahnsteig fertiggestellt. Der neue östliche Bahnsteig in Richtung Freiburg wurde am 7. Juni 2021 in Betrieb genommen. Der Bau des östlichen Teils der PU und der östlichen Zugangsrampe wurde seit Ende 2021 realisiert. Im August 2022 wurde dieser Teil der PU in Betrieb genommen. Zudem wurden die Rampen zu den Bahnsteigen errichtet. Diese sind nun barrierefrei erreichbar.

Rund um den **Bahnhof Müllheim** haben im März 2020 die bauvorbereitenden Arbeiten begonnen. Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für die Inbetriebnahme des neuen Elektronischen Stellwerks (ESTW) wurden Kabelarbeiten durchgeführt und neue Signale aufgestellt. Das ESTW wurde Mitte November 2021 in Betrieb genommen.

Im 1. Quartal 2022 begannen die Hauptbauarbeiten im Bahnhof. Anfang August 2022 wurde der westliche Teil der Unterführung unter die Gleise geschoben. Dieser wurde zuvor neben der Bahnstrecke errichtet. Das zweite Element wurde ebenfalls neben den Gleisen hergestellt und Ende November 2022 in seine finale Lage geschoben.

Der Mittelbahnsteig an den Gleisen 4 und 6, der Bahnsteig am Gleis 3 sowie die Treppe zur PU auf der Westseite und die Treppen und Rampen zu den Bahnsteigen wurden bereits baulich fertiggestellt. Seit Juli 2023 erstellen wir die neuen Bahnsteigdächer. Die neue PU ist bereits teilweise nutzbar. Reisende gelangen von der Ostseite des Bahnhofs zu den neuen Bahnsteigen für die Gleise 3, 4 und 6. Vorerst ist der Zugang nur über Treppen möglich. Der Baubeginn der Rampe auf der westlichen Seite ist für 2024 vorgesehen.

2022 haben wir zudem das Bahnhofsgebäude zurückgebaut. Der Neubau wird künftig barrierefrei sein. Bis zu dessen Fertigstellung übernimmt ein Provisorium alle wichtigen Bahnhofsfunktionen. Ab Mitte 2024 bereiten wir den Bau des neuen Bahnhofsgebäudes vor.

Im nördlichen Bereich des Bahnhofs haben 2023 die Arbeiten an der EÜ über den Klemmbach begonnen. Die EÜ über die künftige Parkplatzzufahrt und die Straßenbrücke „Klosterrunsstraße“ sind fertiggestellt. Es folgt der Straßenbau für die Parkplatzzufahrt.

Auf der westlichen Seite des Bahnhofs entsteht voraussichtlich 2024 ein neuer Parkplatz. Der Parkplatz West ist künftig über die neue Parkplatzzufahrt erreichbar, die unter der Klosterrunsstraße und den Gleisen hindurchführt. Auf der östlichen Seite des Bahnhofs bereiten wir 2024 außerdem den Bau der neuen Fahrradabstellanlage und des neuen Busbahnhofs vor.

Weiterhin werden im Rahmen der Arbeiten unter anderem Gleise und Weichen zurückgebaut sowie Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 3,6 Kilometern errichtet.

Planfeststellungsabschnitt 9.1 (Schliengen – Eimeldingen) – fertiggestellt

Mit der Eröffnung des 9,4 Kilometer langen Katzenbergtunnels im Dezember 2012 ist der 17,6 Kilometer lange Abschnitt zwischen Schliengen und Eimeldingen in Betrieb gegangen.

Planfeststellungsabschnitt 9.2 (Haltingen – Weil am Rhein) – im Bau

Es werden zwei neue Fernverkehrsgleise gebaut. Zusätzlich zu den Güterverkehrsgleisen sind für den Haltepunkt Haltingen und den Bahnhof Weil am Rhein neue Nahverkehrsgleise vorgesehen.

Der Haltepunkt Haltingen und der Bahnhof Weil am Rhein werden modernisiert und umgebaut. Schallschutzarbeiten werden realisiert und sieben Eisenbahn- und Straßenüberführungen werden neu-, um- und ausgebaut. Zudem errichten wir neue Oberleitungsmasten und spannen eine neue Oberleitung.

Unter anderem wurde im Dezember 2017 die Eisenbahnüberführung (EÜ) „Nordwestumfahrung“ in Haltingen eingeschoben. Ende Mai 2018 wurden die Arbeiten an der Brücke abgeschlossen. Seitdem kann die Stadt Weil am Rhein die Straßenbauarbeiten fortsetzen. Im Herbst 2019 wurden die neuen Gleise auf der EÜ „Nordwestumfahrung“ eingebaut.

Am 13. April 2018 wurde der neue Fußgängersteg in Haltingen in Betrieb genommen. Dieser verbindet zwei Stadtteile barrierefrei miteinander und dient Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zur Überquerung der Bahngleise sowie der Bundesstraße 3. Das Brückenbauwerk wurde mit drei Aufzügen ausgestattet, die zukünftig den barrierefreien Zugang zum fertiggestellten Haltepunkt in Haltingen ermöglichen. Derzeit dient die Brücke als direkter Zugang zum Behelfsbahnsteig am Bahnhof Haltingen.

Zudem wird in Haltingen ein rund 1,3 Kilometer langer Betontrog mit Unterschottermatten errichtet. Dieser sorgt künftig für weniger Vibrationen im Untergrund und somit für weniger Erschütterungen in Gleisnähe. Der Bau des Erschütterungsschutzes ist in drei Bauabschnitte aufgeteilt. Der seit Dezember 2017 im Bau befindliche erste Abschnitt des Betontrogs auf Höhe der EÜ „Nordwestumfahrung“ bis nördlich der Heldelinger Straße wurde im August 2018 fertiggestellt. Von Juli bis Ende November 2018 folgte der dritte Bauabschnitt südlich der Heldelinger Straße bis südlich des neuen Fußgängerstegs in Haltingen. Nach Fertigstellung der Betonträge werden jeweils die Unterschottermatten eingebracht und anschließend die Gleise verlegt. Der zweite Abschnitt im Bereich der Heldelinger Straße kann erst im Jahr 2024 hergestellt werden, da zunächst die darunter liegende Straße und damit auch die Personenunterführung neu gebaut werden müssen.

Die neue westliche Gleistrasse, die im Betontrog mit Erschütterungsschutz verläuft, wurde an Ostern 2020 vollständig in Betrieb genommen. Das erste Gleis war bereits im November 2019 an das Netz angeschlossen

worden. Damit verläuft seit dem 13. April 2020 der gesamte Zugverkehr über die beiden neuen Gleise, die später hauptsächlich vom Güterverkehr genutzt werden. Die Anwohner:innen hören durch den eingebauten Erschütterungsschutz und weitere umgesetzte Schallschutzvorkehrungen deutlich weniger vom Zugverkehr. Nach der Inbetriebnahme der westlichen Gleistrasse wurde mit den Arbeiten für die beiden neuen Fernverkehrsgleise auf der Ostseite begonnen. Seit Frühjahr 2020 wurden die bestehende Trasse und das Bahnhofsgebäude in Haltingen zurückgebaut. Zudem wurden mehrere Brückenbauwerke erneuert.

Seit Februar 2021 wurde die Fußgängerunterführung am Bahnhof zurückgebaut. Es ist vorgesehen, entlang der Heldelinger Straße einen neuen Geh- und Radweg zu realisieren.

Das Überwerfungsbauwerk „Haltingen Nord“ ist seit August 2023 fertiggestellt. Mithilfe dieses Bauwerks unterqueren später die Züge des Nahverkehrs in Richtung Freiburg in einem Tunnel die künftigen Fernverkehrsgleise auf der Ostseite. Im August 2023 haben außerdem die Arbeiten am Nahverkehrsgleis in Richtung Freiburg begonnen. Unter anderem finden Kabeltiefbauarbeiten statt, das Gleisbett wird hergestellt und die Gleise werden verlegt.

Seit Oktober 2023 wird im Bereich der Nordwest-Umfahrung die neue östliche Gleistrasse realisiert. Außerdem wird die Weiche eingebaut, die das neue Nahverkehrsgleis an die bestehende Strecke anschließt.

Der Umbau des Bahnhofs Weil am Rhein begann im Januar 2024 und dauert bis zum Sommer 2025 an. Für einen besseren Betriebsfluss innerhalb des Knotens Basel – einem Nadelöhr für den Zugverkehr in der Region – modernisieren wir den Bahnhof. Eine neue Sortierung der Gleise sorgt zukünftig für eine Entmischung des Güter- und des Personenverkehrs und schafft mehr Kapazitäten. Unter laufendem Zugbetrieb werden in verschiedenen Bauschritten die Gleise größtenteils vollständig erneuert.

Planfeststellungsabschnitt 9.3 (Basel) – im Bau

Der gesamte Abschnitt liegt vollständig auf Schweizer Hoheitsgebiet. Die zwei neuen Güterverkehrsgleise werden im Bereich Freiburgerstraße/Fasanenstraße sowohl über die beiden Straßen als auch über den Fluss Wiese geführt und anschließend in die Station Basel Badischer Bahnhof eingebunden. Das Genehmigungsverfahren wurde von den Schweizer Behörden durchgeführt und im Oktober 2020 abgeschlossen.

Im Oktober 2021 begannen die Hauptbauarbeiten für den 3,1 Kilometer langen Abschnitt. Insgesamt werden 46 Weichen verlegt und drei Brücken neu gebaut. Zudem werden circa 1.500 Meter lange Schallschutzwände errichtet.

Seit April 2021 wurden die Bauflächen im Bereich der Grenze zu Deutschland vorbereitet. Dort entstehen neue Gleisanlagen und eine Lokwechselstelle. Dafür wurden die bestehenden Gleise zurückgebaut. Anschließend wurden Baustraßen, Betriebswege und Logistikgleise gebaut, bevor die Fundamente für die Beleuchtung der Baufläche sowie die Oberleitung hergestellt wurden.

Bis Ende 2022 wurden die sechs neuen Gleise der „Gruppe F“ verlegt. Anschließend fand die technische Ausstattung mit Oberleitung, Beleuchtungsanlage und Leit- und Sicherheitstechnik statt. Ende April 2024 haben wir die neue Gleisanlage in Betrieb genommen.

Im westlichen Abschnitt, beim Rheinhafen, werden Weichen eingebaut. Dadurch werden die Gleise der Zollabfertigung an die Strecke der Hafenbahn angebunden.

Für die Brücke über die Wiese hat der Kanton Basel-Stadt zusammen mit der Deutschen Bahn 2012 einen Gestaltungswettbewerb durchgeführt. Die ersten bauvorbereitenden Arbeiten begannen am 18. Juli 2022. Zunächst wurden die Baustellenfläche hergestellt und das Baufeld freigemacht. Zudem wurden Kabel verlegt und das Plateau für die Bohrpfehlgründung hergestellt. Im Rahmen der Hauptbauarbeiten für die Eisenbahnbrücke „Wiesekorridor“ führen wir seit September 2023 Bohrungen für die Tiefgründungen durch.

2024 beginnen die Arbeiten für den Überbau der Brücke. Zudem werden wir auf der westlichen Seite der Brücke auch eine rund 161 Meter lange Schallschutzwand errichten. Die Fertigstellung der Brücke ist für 2025 vorgesehen.

Im nördlichen Abschnitt, zwischen der Grenze zu Deutschland und dem Fluss Wiese, haben wir bis Mai 2023 Arbeiten für die neue Eisenbahnbrücke „Neuhausstrasse“ durchgeführt. Die Brücke wurde auf 36 Meter erweitert und bietet nun Platz für sechs Gleise.

Auch im „Badischen Bahnhof“ in Basel werden neue Weichen eingebaut und zwei Gleise modernisiert. Am Südkopf des Bahnhofs werden zudem die Gleise der Rheintalbahn angepasst.

Außerdem wurde der Projektumfang um das vollständige Erneuern des Innen- und Außenbereichs des Stellwerks „Basel Badischer Bahnhof“ erweitert. Das umfasst die Bedienplätze, Steuerrechner, Stromversorgung, Verkabelung und Signale.

Voraussichtlich 2029 werden alle Arbeiten in diesem Planfeststellungsabschnitt abgeschlossen.

Anwohnerinfo

Führungen durch das „BIM-Lab Karlsruhe“ im September 2024

Zum Tag der Schiene laden wir alle Interessierten in das BIM-Lab nach Karlsruhe ein. Sie haben bei zwei Terminen die Gelegenheit, sich über die digitale Planungsmethode „Building Information Modeling“ (BIM) zu informieren.

Die Führungen finden **am Samstag, 21. September 2024, um 11 Uhr und um 14 Uhr** statt und dauern jeweils circa zwei Stunden.

Da die Teilnehmendenzahl begrenzt ist, ist eine **vorherige Anmeldung** notwendig.

Weitere Informationen zu den Führungen sowie zur Anmeldung erhalten Sie unter www.karlsruhe-basel.de.

Beeinträchtigungen durch Lärm in Basel im August und September 2024

In Basel bauen wir die Rheintalbahn viergleisig aus. Das schafft die Voraussetzungen für eine leistungsfähige Infrastruktur. Zwischen der Landesgrenze zu Deutschland und der Freiburgerstrasse sind Oberleitungs-, Ramm- und Stopfarbeiten notwendig. Diese führen wir durchgehend **von Freitag, 16. August (21 Uhr), bis Montag, 19. August 2024 (5 Uhr)**, durch. Weitere Arbeiten finden **in den Nächten von Montag/Dienstag, 19./20. August, bis Montag/Dienstag, 9./10. September 2024, jeweils von 22 bis 6 Uhr**, statt.

Außerdem wird im Bereich der Eisenbahnbrücke Wiesekorridor im August und September 2024 Baumaterial angeliefert. Dabei kann es in folgenden Nächten Beeinträchtigungen durch Lärm geben:

- **in der Nacht Donnerstag/Freitag, 8./9. August 2024, von 21 bis 5 Uhr**
- **in den Nächten Samstag/Sonntag, 10./11., und Sonntag/Montag, 11./12. August 2024, jeweils von 22 bis 5 Uhr**
- **in den Nächten Samstag/Sonntag, 17./18., und Sonntag/Montag, 18./19. August 2024, jeweils von 22 bis 5 Uhr**
- **in der Nacht Donnerstag/Freitag, 5./6. September 2024, von 21 bis 5 Uhr**
- **in der Nacht Dienstag/Mittwoch, 17./18. September 2024, von 21 bis 5 Uhr**

Parallel führen wir im August und September 2024 im nördlichen Bereich des Rangierbahnhofs Basel Badischer Bahnhof weitere Kabeltiefbauarbeiten durch. Diese finden werktags zwischen 11.30 und 19.30 Uhr sowie in folgenden Zeiträumen statt:

- **von Samstag, 24. August, bis Montag, 16. September 2024, jeweils in den Nächten Samstag/Sonntag und Sonntag/Montag von 22 bis 6 Uhr**
- **in den Nächten von Montag/Dienstag, 9./10., bis Freitag/Samstag, 13./14. September 2024, jeweils von 23.30 bis 4.30 Uhr**
- **von Samstag, 21., bis Montag, 30. September 2024, jeweils in den Nächten Samstag/Sonntag und Sonntag/Montag von 22 bis 6 Uhr**

Da im Gleisbereich gearbeitet wird, müssen die Arbeiten teilweise in Sperrpausen für den Zugverkehr durchgeführt werden. Aufgrund des hohen Zugsaufkommens ist das in der Regel nur nachts und am Wochenende möglich. Durch den Einsatz eines Zweiwegebaggers und weiterer Großgeräte sind die Arbeiten mit Baulärm verbunden.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Weitere Informationen können Sie dem folgenden Handzettel entnehmen.



Handzettel Beeinträchtigungen durch Lärm in Basel im August und September 2024 (Stand August 2024)

Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten an der Oströhre des Tunnels Rastatt seit März 2024

Wir teilen die Baugrube für die Wiederherstellung der Oströhre des Tunnels Rastatt in drei Bereiche ein: den bereits fertigen Tunnel, den Bereich mit der einbetonierten Tunnelvortriebsmaschine (TVM) und den Teil mit bislang unbearbeitetem Boden.

Ende März 2024 haben wir mit dem Aushub der Baugrube im Bereich des bislang unbearbeiteten Bodens begonnen. Der Aushub der Baugrube im Bereich des Schneidrads der TVM begann nach Ostern 2024.

Die Arbeiten finden **überwiegend tagsüber zwischen 7 und 20 Uhr** statt. Eingesetzt werden dabei Bagger und Kleingeräte. Sobald wir das Schneidrad freigelegt haben, werden wir unter anderem Schneidbrenner einsetzen. Mit ihrer Hilfe zerlegen wir das Schneidrad der TVM von oben in mehrere Teile und heben diese mit dem weithin sichtbaren Portalkran aus. Die Arbeiten begannen im April 2024.

Die Arbeiten am bereits fertig gebauten Tunnelbereich schließen im Juni 2024 an. Erste Rohbauarbeiten für die neue Tunnelröhre in offener Bauweise beginnen ebenfalls noch 2024.

Durch den Einsatz verschiedener Maschinen lässt sich Baulärm nicht immer vermeiden.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Weitere Informationen können Sie dem folgenden Handzettel entnehmen.



Handzettel Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten an der Oströhre des Tunnels Rastatt seit März 2024 (Stand April 2024)

Beeinträchtigungen durch Bodenerkundungen bis Oktober 2024

Noch bis Oktober 2024 führen wir entlang der Bahnstrecke zwischen Gundelfingen und Eschbach Bodenerkundungen durch. Diese umfassen mehrere Bohrungen entlang der Bahnstrecke, im Bereich des geplanten Tunnels sowie an kreuzenden Bauwerken wie Brücken. Die meisten Bohrungen finden tagsüber statt. Einige Bohrungen liegen jedoch im Gleisbereich. Diese können wir aufgrund des Zugverkehrs nur nachts durchführen.

Durch den Einsatz von Bohrgeräten sind die Arbeiten mit Baulärm und leichten Erschütterungen verbunden. Die Bohrtrupps halten sich in der Regel ein bis drei Nächte an einer Stelle auf und ziehen dann weiter. Mit einer andauernden Lärmbeeinträchtigung ist daher nicht zu rechnen. Die Bohrungen, die tagsüber stattfinden, dauern pro Bohrpunkt etwa vier bis sechs Tage.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Weitere Informationen und die Zeiträume der Nachtarbeiten können Sie den folgenden Handzetteln entnehmen.



Handzettel Beeinträchtigungen durch Bodenerkundungen in Ehrenkirchen bis Oktober 2024 (Stand Februar 2024)



Handzettel Beeinträchtigungen durch Bodenerkundungen in Schallstadt und Ebringen bis Oktober 2024 (Stand Februar 2024)

Sperrung der Ringstraße in Niederbühl bis Ende 2025

Im Rahmen der Bauarbeiten am Tunnel Rastatt ist die Ringstraße in Niederbühl **noch bis voraussichtlich Ende 2025** gesperrt. Die Sperrung verläuft **von der Hausnummer 18 bis zur ehemaligen Personenunterführung**

Zudem gilt in der Ringstraße zeitweise ein **halbseitiges, absolutes Halteverbot. Von 17 bis 6 Uhr** wird das an der Kreuzung Hildastraße beginnende **Halteverbot aufgehoben**.

Dadurch schaffen wir mehr **nächtliche Parkflächen**. Bitte beachten Sie jedoch, dass die Fahrzeuge der Müllentsorgung die Häuser problemlos anfahren können müssen.

Eine **Umleitung** über die Schubert- und Hildastraße ist vor Ort ausgeschildert. Diese gilt sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

Anwohner:innen haben jederzeit Zugang zu ihren Grundstücken.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte den folgenden Handzetteln.



Handzettel Sperrung der Ringstraße in Niederbühl bis Ende 2025 (Stand September 2021)



Handzettel Einseitiges Halteverbot auf der Ringstraße teilweise aufgehoben (Stand August 2022)

Sperrung der Bahnhofstraße in Müllheim (Baden) bis 2025

Seit **November 2021** ist die Bahnhofstraße nur noch für den **Linien- und Baustellenverkehr** sowie für **Anlieger:innen passierbar**. Die Zufahrt zu den Parkplätzen an der Bahnhofstraße ist weiter über den Kreisell der Bundesstraße 3 oder die Haltinger Straße möglich. Eine Durchfahrt in Richtung Eisenbahn-

/Klosterrunsstraße ist gesperrt. Die **Sperrung** dauert **bis voraussichtlich 2025** an.

Weitere Informationen dazu entnehmen Sie bitte dem folgenden Handzettel.



Handzettel Sperrung der Bahnhofstraße in Müllheim (Baden) bis 2025 (Stand Februar 2022)

Info-Center Tunnel Rastatt

Das Info-Center ist jeweils von Mittwoch bis Samstag, in der Zeit von 13 bis 18 Uhr, geöffnet.

Im Fokus der Ausstellung stehen der Innenausbau des Tunnels, der Weiterbau der Weströhre und die Sanierung der Oströhre.

Adresse:

Info-Center Tunnel Rastatt
Baustelleneinrichtungsfläche
K3717
76470 Ötigheim

Bei der Nutzung von Navigationsgeräten geben Sie bitte als Zielort „K3717 Rastatt“ (48°52'38.1"N 8°14'36.6"E) ein.

Darüber hinaus haben Sie die Möglichkeit, unter www.karlsruhe-basel.de die Besucherbereiche und Inhalte des Info-Centers virtuell zu erkunden.

Weitere Informationen zum Info-Center Tunnel Rastatt können Sie dem folgenden Handzettel entnehmen.



Faltblatt Herzlich Willkommen im Info-Center Tunnel Rastatt! (Stand August 2023)

Infopunkte in Müllheim (Baden) und in Auggen

An unseren Infopunkten können Sie sich über den viergleisigen Ausbau des rund sechs Kilometer langen Abschnitts Müllheim (Baden) – Auggen informieren. Darüber hinaus bieten wir zahlreiche Informationen zu den geplanten Bauarbeiten an den Verkehrsstationen und Brücken in diesem Abschnitt sowie zum Gesamtprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel.

Beide Infopunkte sind unbesetzt und jeden Tag rund um die Uhr geöffnet. Tagsüber ist das elektronische Infoangebot jeweils eingeschaltet. Sie können die Infopunkte alternativ auch online unter www.karlsruhe-basel.de besichtigen.

Der **Infopunkt in Müllheim (Baden)** befindet sich im Provisorium gegenüber des Bahnhofs, auf der Parkfläche des ehemaligen Hotels Bauer (Eisenbahnstraße 2, 79379 Müllheim). Der **Infopunkt in Auggen** befindet sich an der Baustellenfläche gegenüber des Haltepunkts Auggen (Bahnhofstraße, 79424 Auggen).

Infopunkt Haltingen

Der Infopunkt Haltingen ermöglicht einen Überblick über das Großprojekt Karlsruhe – Basel und die Bauarbeiten im Abschnitt Haltingen – Weil am Rhein. Der **rote Infocontainer** steht **westlich der Unterführung „Heldelinger Straße“** und **ist rund um die Uhr frei zugänglich**.

Auch **virtuell** können Sie die Ausstellung unter www.karlsruhe-basel.de erkunden.

Informationsangebote in Offenburg und Basel

Zusätzlich zum Info-Center Tunnel Rastatt und den Infopunkten in Müllheim (Baden), Auggen und Haltingen bietet das Großprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel an weiteren Standorten Informationen für Interessierte vor Ort an. An Infowänden mit Karten, Grafiken, Bildern und teilweise auch mit integrierten Monitoren, erhalten Sie Wissenswertes zum Großprojekt sowie konkrete Informationen zum jeweiligen Bauprojekt. Die Angebote sind frei zugänglich:

Bahnhof Offenburg: in der Schalterhalle und der Unterführung, Hauptstraße 1, 77652 Offenburg

Basel Badischer Bahnhof: in der Empfangshalle und im Eingangsbereich des Süddurchgangs zu den Gleisen, Schwarzwaldallee 200, 4058 Basel, Schweiz

Basel, Eisenbahnüberführung „Wiesekorridor“: auf der Grünfläche zwischen dem Fluss Wiese und der Freiburgerstrasse (nördlich der Geh- und Radwegbrücke über die Wiese)

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 7.1 (Appenweier – Hohberg)

Von 24. Juni bis 29. Juli 2020 fand die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ (FrÖb) für den Planfeststellungsabschnitt (PfA) 7.1 Appenweier – Hohberg statt.

Über die Vorhaben im PfA 7.1 können Sie sich weiterhin digital unter www.karlsruhe-basel.de informieren.

Wie bei anderen Veranstaltungen zuvor, waren die Pläne auch dieses Mal über die Projektwebseite einsehbar. Zudem wurden die Planunterlagen bis zum 29. Juli 2020 in den Rathäusern öffentlich ausgelegt. Anwohner:innen im betroffenen Planungsbereich erhielten separat weitere Informationen mit Handzetteln.

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt 8.3 (Bad Krozingen)

Von 22. September bis 21. Oktober 2020 lagen die Planunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.3 (Bad Krozingen) in den Rathäusern der Kommunen Bad Krozingen (Basler Straße 30, 79189 Bad Krozingen) und Hartheim am Rhein (Feldkircher Straße 17, 79258 Hartheim am Rhein) zur öffentlichen Einsicht aus. Bis einschließlich 21. Dezember 2020 hatten Sie die Möglichkeit, Einwendungen zu erheben.

Über die Vorhaben im PfA 8.3 können Sie sich auch digital unter www.karlsruhe-basel.de informieren.

Offenlage der Planunterlagen zu den Planfeststellungsabschnitten (PfA) 8.2 und 8.4

Bis 10. Juli 2020 lagen die Planunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.2 (Freiburg – Schallstadt) sowie **bis 31. Juli 2020** für den PfA 8.4 (Bad Krozingen – Müllheim (Baden)) öffentlich zu Einsicht aus.

Auf der Projektwebseite können Sie sich weiterhin über die Vorhaben im [PfA 8.2](#) bzw. im [PfA 8.4](#) informieren.

Weitere Anwohnerinformationen zum Projekt unter www.karlsruhe-basel.de

Downloads

 Broschüre Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel (Stand August 2023) [PDF | 1.5 MB]

- Downloadbereich unter www.karlsruhe-basel.de

Fahrplanänderungen

Einschränkungen im Bahnhofsgebäude in Müllheim (Baden) seit Juli 2022

Der Bahnhof Müllheim (Baden) wird erneuert. Fahrgäste profitieren zukünftig von einem barrierefreien Neubau. Bis das neue Bahnhofsgebäude fertiggestellt ist, übernimmt ein **Provisorium** alle wichtigen Bahnhofsfunktionen. Es beherbergt das Reisezentrum, die Bäckerei, den Warteraum und die sanitären Anlagen. Das Provisorium befindet sich gegenüber dem Bahnhof, auf der Parkfläche vor dem ehemaligen Hotel Bauer.

Veränderte Parksituation am Bahnhof Müllheim (Baden) seit Ende 2020

Im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn wird der Bahnhof Müllheim (Baden) umgestaltet. Seit Ende 2020 fanden vorbereitende Arbeiten an der Westseite des Bahnhofs statt. Seitdem kann die Fläche **zwischen dem Güterweg und den Gleisen auf der Rückseite des Bahnhofs nicht mehr zum Parken genutzt** werden.

Aufgrund des Neubaus von zwei Gleisen wird das bestehende Empfangsgebäude des Bahnhofs durch einen Neubau weiter östlich ersetzt. Dafür begann am **21. Oktober 2021** die **Einrichtung der Baustelle** östlich des Empfangsgebäudes. Die Parkplatzfläche entlang der Bahnhofstraße wird teilweise für die Baucontainer und als Materiallager genutzt. Deshalb **entfällt ein Teil der Pkw-Stellplätze**. Etwa 100 Parkplätze stehen hier und weitere 60 am Stellwerk zur Verfügung.

Seit **15. November 2021** ist die Baustellenfläche vollständig eingerichtet. In diesem Zusammenhang sind **80 Parkplätze in der Klosterrunsstraße/Ecke Eisenbahnstraße gesperrt** Seit **21. März 2022 entfallen** auch die **restlichen 50 Parkplätze** an dieser Stelle. Seit 30. März 2022 ist die Klosterrunsstraße für den Kfz-Verkehr nicht mehr aus Richtung Eisenbahn-/Bahnhofstraße befahrbar und wurde somit zur Sackgasse. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen können die Straße uneingeschränkt passieren. Die untere, westliche Eisenbahnstraße wurde in eine Einbahnstraße umgewandelt.

Südöstlich des Bahnhofs wurde eine **provisorische Parkfläche** für rund 60 Fahrzeuge hinter der Bauüberwachungszentrale in der Lörracher Straße hergerichtet. Zudem steht seit Mai 2022 östlich des Bahnhofs eine **neue Parkfläche** mit etwa 120 Stellplätzen zur Verfügung.

Die bestehenden Park- und Kiss&Ride-Plätze sind bis auf weiteres nur über die Bahnhofstraße erreichbar. Bitte vermeiden Sie Fahrten über die Eisenbahnstraße Richtung Bahnhof und beachten Sie die Sperrung für den Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße. Die Durchfahrt ist nur für den Linien- und Baustellenverkehr sowie für Anlieger:innen frei.

Seit Mitte April 2024 ist eine neue **provisorische Fahrradabstellanlage** in Betrieb.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Eine Übersicht über die Park- und Verkehrssituation am Bahnhof erhalten Sie in der nachfolgenden Grafik.



Einschränkungen an der Personenunterführung am Bahnhof Müllheim (Baden)

Am Bahnhof wird eine **neue Personenunterführung** (PU) errichtet. Diese verbindet zukünftig die Bahnsteige mit den Parkplätzen und dem Eingangsbereich des Bahnhofs. Rampen und ein Aufzug sorgen für einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen.

Seit 1. März 2024 kann die neue PU am Bahnhof genutzt werden. Reisende gelangen von der Ostseite des Bahnhofs zu den neuen Bahnsteigen für die Gleise 3, 4 und 6. Vorerst ist der Zugang nur über Treppen möglich. In weiteren Schritten stellen wir die Barrierefreiheit und eine durchgehende Verbindung auf die Westseite her.

Von der bestehenden nördlichen PU ist seit 4. März 2024 kein Zugang mehr zu den Bahnsteigen möglich. Seit 30. April 2024 kann die künftige Parkplatzzufahrt auf Höhe der Klosterrunsstraße als Querung unter den Gleisen genutzt werden.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Veränderte Wegeführung an den Bahnhöfen Haltingen und Weil am Rhein

In Haltingen und Weil am Rhein ging am 5. November 2019 die neue westliche Gleistrasse in Betrieb – zunächst das Gleis in Richtung Basel, seit April 2020 auch das Gleis in Richtung Freiburg. Mit der Inbetriebnahme ändern sich die Bahnsteigzugänge in Haltingen. In Weil am Rhein sind die Wegeführungen für den Zu- und Ausstieg bereits geändert.

In **Haltingen** ist seit 5. November 2019 der barrierefreie Zu- und Ausstieg in Fahrtrichtung Basel über den neuen westlichen Behelfsbahnsteig wieder möglich. In Fahrtrichtung Freiburg ist seit 13. April 2020 der östliche Bestandsbahnsteig gesperrt. Seitdem muss der Behelfsbahnsteig auf der Ostseite über den provisorischen Treppenaufgang am Fußgängersteg genutzt werden. Der Behelfsbahnsteig ist nicht barrierefrei zugänglich. Wegen der Umbauarbeiten und der beengten Platzverhältnisse lässt sich hier leider keine temporäre Aufzugsanlage installieren.

In **Weil am Rhein** müssen Fahrgäste in Richtung Basel weiterhin den Bahnsteig 4 nutzen. Die Züge halten dort an Gleis 8. Der Zu- und Ausstieg ist nicht barrierefrei, da der Bahnsteig nur über die provisorische Treppe des Fußgängerstegs erreichbar ist und keine Anbindung an die Aufzüge hat. Die Montage einer temporären Aufzugsanlage ist hier leider ebenfalls nicht möglich.

Während des Umbaus der Gleise 3, 4 und 7 müssen Reisende in Richtung Freiburg an Gleis 5 aus- und einsteigen. Der Aufzug zum Bahnsteig an den Gleisen 5 und 7 ist wieder in Betrieb und ermöglicht einen barrierefreien Zugang. Von Freitag, 17. Mai, bis Donnerstag, 31. Oktober 2024, ist der Aufzug zum Bahnsteig am Gleis 2 außer Betrieb. Ein barrierefreier Zugang zu diesem Bahnsteig ist im genannten Zeitraum somit nicht möglich.

Ursprünglich war die Inbetriebnahme der westlichen Gleistrasse für den 15. August (Gleis Richtung Basel) und 3. November 2019 (Gleis Richtung Freiburg) vorgesehen. Jedoch wurde im Rahmen der vertieften Ausführungsplanung ein Bedarf an zusätzlichen Sperrpausen für den Zugverkehr festgestellt. Diese Sperrpausen für den Zugverkehr mussten mit weitem Vorlauf angemeldet und geplant werden. Daher wurde das erste Gleis der westlichen Gleistrasse im November 2019 in Betrieb genommen. Im April 2020 folgte das zweite Gleis.



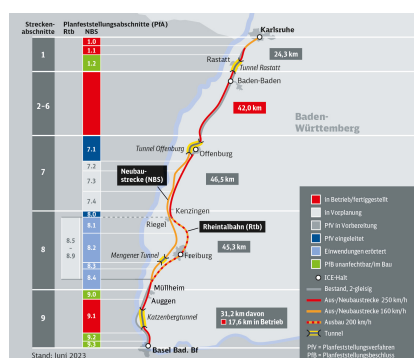
Handzettel Veränderte Wegführung an den Bahnhöfen Haltingen und Weil am Rhein (Stand Oktober 2019) [140.7 kB]

Einschränkungen im Zugverkehr

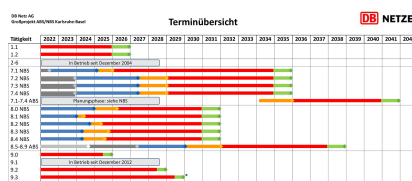
Während der Arbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr notwendig.

Detaillierte Informationen für die Züge der Deutschen Bahn unter baufinfos.deutschebahn.com, weitere Informationen unter www.kvv.de, www.ortenaulinie.de, www.rvf.de und unter www.rvl-online.de

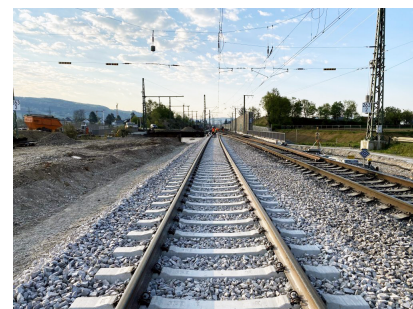
Mediagalerie



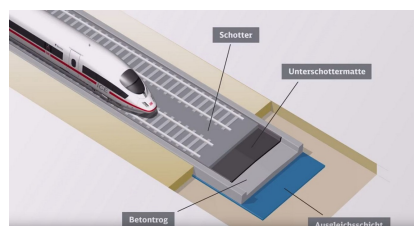
Grafik: Planungs- und Realisierungsstand (Juni 2023) [Quelle: DB Netz AG/Großprojekt Karlsruhe – Basel]



Grafik: Terminübersicht (Oktober 2022) [Quelle: DB Netz AG/Großprojekt Karlsruhe – Basel]



Am 13. April 2020 wurde die westlichen Gleistrasse in Haltingen in Betrieb genommen (April 2020) [Quelle: DB Netz AG]



Video: Bau des Erschütterungsschutzes in Haltingen [Quelle: YouTube/Bahnprojekt Karlsruhe–Basel]



Alexander Dobrindt (Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, ganz links), Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG, 2.v.r.) und Sven Hantel (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, rechts) beim offiziellen Baubeginn am Tunnel Rastatt (25. Mai 2016) [Quelle: Sebastian Roedig]



Der offizielle Baubeginn am Tunnel Rastatt fand am 25. Mai 2016 statt [Quelle: Erhard Hehl]



Alexander Dobrindt (Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur) und Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG) (v.l.n.r.) beim offiziellen Baustart am Tunnel Rastatt (25. Mai 2016) [Quelle: Erhard Hehl]



Zahlreiche Besucher informierten sich am Tag der offenen Baustelle (26. Mai 2015) am Tunnel Rastatt über das Projekt [Quelle: Erhard Hehl]



Experten der DB Netz AG standen den Besuchern am Tag der offenen Baustelle Rede und Antwort (26. Mai 2016) [Quelle: Erhard Hehl]



Visualisierung: Das Nordportal des Tunnels Rastatt in Richtung Süden [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Visualisierung: Das Nordportal des Tunnels Rastatt [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Visualisierung: Das Südportal des Tunnels Rastatt in Richtung Norden [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Visualisierung: Streckenverlauf des Tunnels Rastatt [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Wie in diesem Beispiel soll sich auch die zukünftige Rastatt-Tunnelröhre aus zahlreichen jeweils zwei Meter langen Tübbingringen zusammensetzen [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Der Bahnhof in Baden-Baden [Quelle: Deutsche Bahn AG]



links: Istzustand nahe Schallstadt, rechts: Visualisierung des Nordportals des Mengener Tunnels bei Schallstadt [Quelle: Deutsche Bahn AG]



links: Westlich von Mengen entsteht das Südportal des Mengener Tunnels, rechts: Visualisierung des Mengener Tunnels, der nach 1.956 Metern an dieser Stelle wieder ans Tageslicht kommt [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Der Katzenbergtunnel, Deutschlands drittgrößter Bahntunnel, wurde im Dezember 2012 in Betrieb genommen [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Neben dem fertiggestellten Nordportal des Katzenbergtunnels verläuft die bestehende Rheintalbahn [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Luftaufnahme vom Nordportal des Katzenbergtunnels [Quelle: Deutsche Bahn AG]



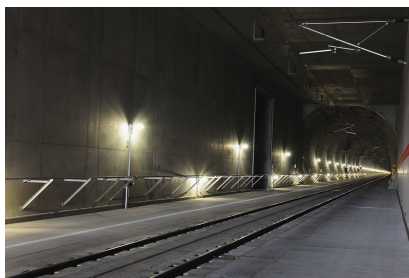
Luftaufnahme der Trasse, die ins Südportal des Katzenbergtunnels mündet [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Das Südportal des Katzenbergtunnels [Quelle: Deutsche Bahn AG]



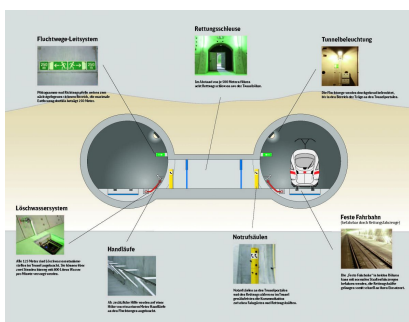
Tunnelvortriebsmaschine für den Katzenbergtunnel
 [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Blick in den Katzenbergtunnel mit fester Fahrbahn, Oberleitung und Sicherheitsbeleuchtung [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Rettungsschleusen wie diese verbinden die benachbarten Tunnelröhren miteinander [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Grafik: Querschnitt des Katzenbergtunnels [Quelle: Deutsche Bahn AG]



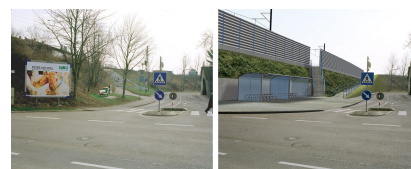
Transport der „Tübbinge“ – die Innenschalen der Röhren für den Katzenbergtunnel [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Für den Neubau des Katzenbergtunnels wurden abgetragene Gesteinsmassen direkt in den Steinbruch „Kapf“ befördert [Quelle: Deutsche Bahn AG]



links: Heutige Situation im Bereich Heldelinger Straße in Weil am Rhein, rechts: Visualisierung der neuen Eisenbahnüberführung über die Heldelinger Straße mit Schallschutzwänden [Quelle: Deutsche Bahn AG]



links: Bahnsteigzugang am Haltepunkt Haltingen vor dem Ausbau, rechts: Visualisierung des zukünftigen Zugangs zum Bahnsteig in Haltingen [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Visualisierung: Der Siegerentwurf des Planerteams Bauingenieure ACS-Partner AG, Zürich/Architekturbüro Eduard Imhof, Luzern/SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen für die Brücke über den Fluss „Wiese“ in Basel [Quelle: Deutsche Bahn AG]