

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 3 | Oktober 2017

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



fünf Tage früher als ursprünglich geplant wurde die Rheintalbahn am 2. Oktober wieder in Betrieb genommen. Viele Mitarbeiter haben rund um die Uhr geholfen, dieses Ziel zu erreichen. Die Zeit ab dem 12. August, als der Schaden am Tunnel Rastatt eintrat, war für unsere Fahrgäste und die Anwohner gewiss nicht einfach.

Bei allen Helfern, Mitarbeitern der Bahn und Baufirmen sowie bei den Kollegen aus dem Projekt möchte ich mich ganz herzlich für den außergewöhnlichen Einsatz bedanken.

Ihr

Philipp Langefeld

Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Inhalt

Aktuelles Baugeschehen

02 **Einblick in die Arbeiten an der Rheintalbahn**

03 **Neues aus dem Streckenabschnitt 7**

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

04 **Modernisierung der Oberleitungen im nördlichsten Streckenabschnitt**

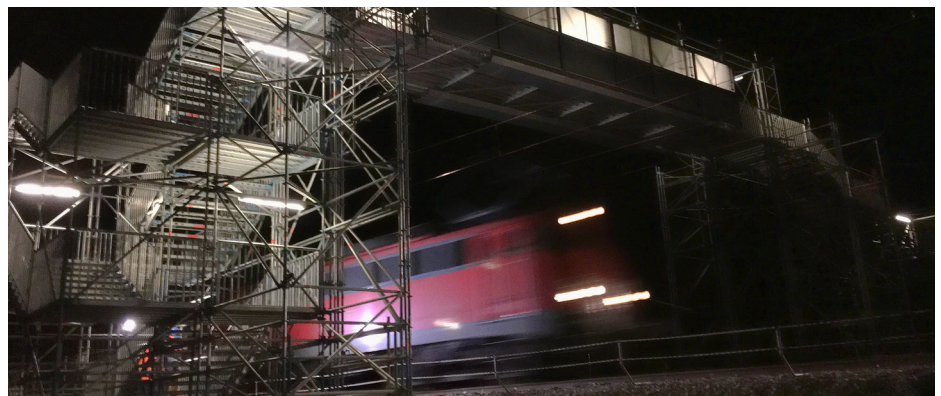
04 **Meldungen**

04 **Impressum**

Rheintalbahn

Züge rollen wieder

Fünf Tage früher als geplant ist die Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden am 2. Oktober 2017 wieder in Betrieb gegangen: Um 0.01 Uhr rollte der EuroNight von Zürich nach Hamburg als erster Zug wieder über die Gleise. Dank der vielen Helfer und Mitarbeiter konnte der Schaden an der Rheintalbahn schnellstmöglich behoben werden.



Am 2. Oktober 2017 um 0.01 Uhr rollte der erste Zug wieder über die Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden.

Ereignisreiche Wochen liegen hinter den Bahnreisenden, den Mitarbeitern der Deutschen Bahn und den Baufirmen sowie den Anwohnerinnen und Anwohnern an der Tunnelbaustelle in Rastatt-Niederbühl. Am 12. August 2017 musste der Streckenabschnitt zwischen Rastatt und Baden-Baden gesperrt werden, da es im Rahmen der Vortriebsarbeiten an der östlichen Tunnelröhre zu Gleisabsenkungen auf der darüberliegenden Rheintalbahn gekommen war. Sofort waren Experten vor Ort, die den Schaden sichteten und das weitere Vorgehen festlegten: Die beschädigte Tunnelröhre wurde auf rund 150 Metern mit Beton verfüllt, um so die nötige Stabilität für den Wiederaufbau der Rheintalbahn zu schaffen. Der unbeschädigte Bereich der Tunnelröhre wurde mit einem Betonpfropfen gesichert.

Die abgesenkten Gleise und die bestehende Oberleitung der Rheintalbahn mussten im betroffenen Bereich entfernt werden. Als Grundlage für die Erneuerung des Streckenabschnitts wurden Betonplatten über den beiden Tunnelröhren errichtet. Darauf konnten die Gleise und Oberleitungen der Rheintalbahn wieder aufgebaut werden. Seit dem 2. Oktober 2017 rollen die Züge im betroffenen Abschnitt wieder. Auch die Fußgängerbrücke zwischen Ringstraße und Wiesenweg in Rastatt-Niederbühl ist wieder im Betrieb.

Schienenersatzverkehr lief stabil

Zwischen Rastatt und Baden-Baden wurde ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Dieser lief auch nach dem Ende der Sommerferien in Baden-Württemberg stabil.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

... weiter von Seite 1: Züge rollen wieder

Am Bahnhof Rastatt waren Mitarbeiter der Bahn im Einsatz, die den Fahrgästen für Fragen zur Verfügung standen und den Weg zum Ersatzverkehr wiesen.

Großer Dank an Helfer und Anwohner

Die Anwohnerinnen und Anwohner an der Tunnelbaustelle in Rastatt-Niederbühl

mussten während der Reparaturarbeiten mit erhöhtem LKW-Verkehr und durchgehenden Bauarbeiten leben. Zwischenzeitlich wurden als prophylaktische Maßnahme die Bewohner der Häuser, die direkt an der Schadensstelle liegen, für einige Tage in Hotels untergebracht. Die Deutsche Bahn und die beteiligten Bauunternehmen möchten sich ganz herzlich für das Verständnis und die Geduld der Anwohner

bedanken. Dass die Rheintalbahn fünf Tage früher als geplant wieder in Betrieb gehen konnte, ist dem Einsatz zahlreicher Helfer zu verdanken, die von Beginn an im Einsatz waren: die Mitarbeiter von Bahn und Bauunternehmen sowie die Helfer des Technischen Hilfswerks und der Freiwilligen Feuerwehr. ■

Einblick in die Arbeiten an der Rheintalbahn

In einem Bautagebuch wurden die aktuellen Entwicklungen und Bauarbeiten auf der Rheintalbahn zwischen dem 12. August und dem 2. Oktober 2017 mit Bildern, Videos und kurzen Texten dokumentiert.

Das gesamte Bautagebuch finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de/tagebuch-reparatur-rheintalbahn.html. Hier ein kleiner Einblick in das Bautagebuch.



Am 12. August sinken die Gleise der Rheintalbahn ab, die Strecke wird gesperrt.



Zur Absicherung wird die östliche Röhre mit Beton verfüllt.



Um den Streckenabschnitt zu erneuern, soll eine Betonplatte errichtet werden. Dafür wird zuerst Erde ausgehoben.



Die Bewehrungsarbeiten werden durchgeführt.



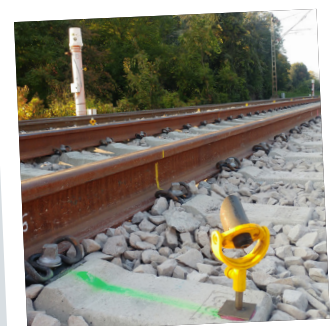
Der Schienenersatzverkehr mit Bussen läuft über den gesamten Zeitraum stabil.



Auf der fertigen Betonplatte werden die neuen Gleise errichtet.



Auch die Oberleitungen werden neu gebaut.



Am 2. Oktober, fünf Tage früher als geplant, geht der Streckenabschnitt wieder in Betrieb.

Neues aus dem Streckenabschnitt 7

Zwischen Appenweier und Kenzingen (Streckenabschnitt 7) verläuft zukünftig die rund 47 Kilometer lange Eisenbahnstrecke im Tunnel Offenburg und anschließend in autobahnparalleler Lage. Neben dem Bau zusätzlicher Gleise umfasst die verkehrliche Gesamtkonzeption den Ausbau der Rheintalbahn von heute 160 auf künftig 250 Kilometer pro Stunde. In allen vier Planfeststellungsabschnitten laufen derzeit die Neuplanungen.

Jedes Bauprojekt durchläuft einen mehrstufigen Planungsprozess, zu dessen Beginn immer die Grundlagenermittlung steht. Dazu zählen die Erarbeitung der künftigen verkehrlichen Anforderungen an die Infrastruktur und deren eisenbahntechnische Gestaltung. Berücksichtigt werden außerdem die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien, die für den Projektbeirat erarbeitet wurden. Erste Arbeiten wie Vermessungen, Kartierungen und Umweltprüfungen sind ebenfalls Teil der Grundlagenermittlung. Auf Basis der gesammelten Daten werden im nächsten Schritt verschiedene Varianten erstellt, um daraus am Ende der Vorplanung eine wirtschaftliche und fachplanerische Vorzugsvariante abzuleiten. Das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderte Building Information

Modeling (BIM) leistet in dieser Planungsphase einen wichtigen Beitrag – mithilfe dieser digitalen Arbeitsmethode können aus den Vermessungsdaten Visualisierungen erzeugt und damit die Planungen transparent dargestellt werden.

Bodenerkundung im Pfa 7.1

Im Planfeststellungsabschnitt (Pfa) 7.1 Appenweier-Hohberg (Tunnel Offenburg) wird seit Juli 2017 ein Bohrprogramm zur Bodenerkundung 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. Insgesamt 67 Kernbohrungen mit Bohrtiefen zwischen 10 und 80 Metern werden derzeit zwischen Appenweier und Hohberg durchgeführt. Das Bohrprogramm dauert bis November 2017 an.

Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Erste Maßnahmen zum Schutz und Erhalt von Natur und Umwelt wurden bereits umgesetzt: Sogenannte ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensieren frühzeitig unvermeidbare Eingriffe in die Natur. Dabei können die Maßnahmen auch abseits der geplanten Bautätigkeiten in einem anderen ökologischen Kontext umgesetzt werden. In diesem Fall bot sich die Gelegenheit einer Gewässerrenaturierung auf der Grundlage der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Ein neues Durchlasswerk im Naturschutzgebiet Taubergießen, eine Fischtreppe



Bohrerkundungen liefern Erkenntnisse über den Boden im Streckenabschnitt 7.

an der Elz bei Kappel-Grafenhausen und die Schutterzeller Mühle in Neuried zählen unter anderem zu den umgesetzten Maßnahmen. Im Rahmen einer Pressereise mit regionalen Medienvertretern wurden diese im August 2017 vorgestellt. Rund zehn Millionen Euro investiert die Bahn in insgesamt 14 dieser WRRL-Maßnahmen im Streckenabschnitt 7. ■



Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Planungsschritte und Hintergrundwissen zum Streckenabschnitt 7 liefert die neue Broschüre „Frühe Planungsphase im Bereich Appenweier-Kenzingen“.



Ablauf der bisherigen Planungen im Streckenabschnitt 7

28. Januar 2016: Bundestagsbeschluss zur Finanzierung der Mehrkosten der optimierten Planung

Ende 2016: Vergabe Planungsleistung Pfa 7.1 (Tunnel Offenburg)

Erstellung verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung

April 2017: Vergabe Planungsleistung Pfa 7.2-7.4

Eine Broschüre zum Thema finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de/sta-1.html.



Modernisierung der Oberleitungen im nördlichsten Streckenabschnitt

Die Neubaustrecke des Großprojekts Karlsruhe–Basel beginnt am Abzweig Bashaide in Höhe Durmersheim in enger Bündelung zur Bundesstraße 36. Zukünftig sollen Züge die neue Trasse ab diesem Punkt mit 250 Kilometer pro Stunde befahren. Die dafür benötigte Energie kann die rund 60 Jahre alte Oberleitungsanlage der Bestandsstrecke nicht zur Verfügung stellen. Deswegen werden im Abschnitt Karlsruhe Hbf bis Abzweig Bashaide (Planfeststellungsabschnitt 1.0) die Oberleitungsmasten ersetzt und eine neue Oberleitungsanlage sowie zwei neue Bahnenergieleitungen installiert. Mit dieser Modernisierung wird ein einheitliches System als Voraussetzung für ein durchgehendes transeuropäisches Verkehrsnetz geschaffen.

Bauvorhaben frühzeitig kommunizieren

Bei einer Informationsveranstaltung im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung stellten Vertreter des Projekts Ende Juli 2017 am Bahnhof Forchheim die Planungen für die Modernisierung der Oberleitungsanlage vor.

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

Fotos

Armin Skierlo/Deutsche Bahn AG (Titel, S. 2 drittes Bild oben, erstes Bild unten links), Stefan Anderer (S. 2 erste zwei Bilder oben links), Michael Heim/Deutsche Bahn AG (S. 2 oben rechts, drittes und viertes Bild unten), Michael Baufeld/Deutsche Bahn AG (S. 2 zweites Bild unten links), Miriam Friedrich (S. 3), Frank Giesen (S. 4)



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
Fazilität „Connecting Europe“

Ziel der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, Bürgerinnen und Bürger von Anfang an in die Planungen einzubeziehen und umfassend zu informieren.

Maßnahmen im Überblick

Für die neue Anlage werden 212 neue Oberleitungsmasten benötigt, die im Abstand von maximal 73 Metern aufgestellt werden. Zum Vergleich: Aktuell befinden sich 186 Masten mit einem Abstand von 80 Metern entlang der Strecke. Aufgrund der derzeit geltenden Sicherheitsvorgaben erweitert sich der Abstand zwischen Bahnenergieleitung und Oberleitungsanlage über weite Strecken von 8,5 Meter auf

Bf Forchheim: Rückbau des Reisendenüberwegs

Am Bahnhof Forchheim wurde der Fußgängerüberweg mit Schiebeschranke über die Gleise aus Sicherheitsgründen zurückgebaut. Im Zeitraum vom 13. bis 26. September 2017 fanden die Bauarbeiten nachts statt, um den Zugverkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Die Bahnsteige 1 und 2 erreichen Reisende über die Unterführung am Bahnhof. Die neue Wegführung ist vor Ort ausgeschildert. ■

14,5 Meter. Damit Natur und Umwelt beim Bau der neuen Anlage geschützt werden, legt die Bahn verschiedene Umweltprüfungen vor. Diese werden beim Planfeststellungsverfahren, in dessen Rahmen das Bauvorhaben geprüft wird, berücksichtigt. ■

Meldungen

Aktueller Stand im PfA 8.3

Die Bahn hat Ende Juni 2017 die Planfeststellungsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.3 im Bereich der Gemeinde Bad Krozingen beim zuständigen Eisenbahnbundesamt (EBA) in Karlsruhe eingereicht. Die Unterlagen werden aktuell vom EBA geprüft und anschließend an das Regierungspräsidium Freiburg weitergeleitet. Zeitlich versetzt erfolgt in einem ersten Schritt die Anhörung der von der Maßnahme betroffenen Kommunen, Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange. Die Beteiligung der Bürger erfolgt im zweiten Schritt: Hierzu werden die Unterlagen einen Monat zur Einsicht bei den entsprechenden Kommunen ausgelegt. Die Möglichkeit der Einwendungen zum geplanten Bauvorhaben besteht bis zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist.

Die Bahn wird die Region rechtzeitig vor der geplanten Offenlage informieren.

Das Regierungspräsidium Freiburg führt anschließend im Rahmen des Anhörungsverfahrens einen öffentlichen Termin durch, in dem die Einwendungen beziehungsweise die unterschiedlichen Interessen erörtert werden. Es formuliert zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine abschließende Stellungnahme und sendet diese an das EBA. Anhand der Unterlagen des Regierungspräsidiums und der Bahn prüft das EBA die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens. Wenn das EBA diese feststellt, erlässt es einen Planfeststellungsbeschluss, in welchem die Entscheidungen über die Einwendungen enthalten sind. ■

Zweites Treffen der Projektbegleitgremien

Die Projektbegleitgremien zum Tunnel Ofenbühl und zur autobahnparallelen Trasse haben sich am 12. Juli 2017 zu ihrer zweiten Sitzung in diesem Jahr im Info-Center

Tunnel Rastatt getroffen. Neben einer Besichtigung der Ausstellung stand auch eine Führung über die Tunnelbaustelle auf dem Programm. ■

