

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 3 | 2016

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

**Sehr geehrte
Leserinnen
und Leser,**



nur vier Monate nach dem offiziellen Baubeginn des Tunnels Rastatt können wir nun auch mit dem Vortrieb der zweiten Röhre beginnen. Rund 300 Gäste feierten am 27. September 2016 den symbolischen Anstich der Weströhre. Im Jahr 2018 werden die Rohbauarbeiten für den Tunnel abgeschlossen sein. Auf unserer projekteigenen Webseite www.karlsruhe-basel.de können Sie den Fortschritt des Vortriebs mitverfolgen.

Südlich von Offenburg sind Berichte über Bautätigkeiten noch Zukunftsmusik. Trotzdem finden dort bereits wegweisende Ereignisse statt: Im Bereich der autobahnparallelen Trasse von Offenburg bis Kenzingen hat sich das neue Projektbegleitgremium bereits zweimal getroffen. Das Gremium soll die Realisierung der autobahnparallelen Streckenführung fachlich begleiten und unterstützen. Auch in anderen Streckenabschnitten wird es Projektbegleitgremien geben, zum Beispiel zum Tunnel Offenburg. Wir sind froh über diese Unterstützung und möchten damit die transparente Kommunikation unserer Planungen nach außen weiter stärken. Außerdem ist es uns ein großes Anliegen, die betroffenen Städte, Gemeinden und Anwohner so früh wie möglich in das Vorhaben einzubinden. Schon die Arbeit des Projektbeirats in der Vergangenheit hat gezeigt, dass dies sehr gut funktioniert hat.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Ihr

Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Tunnel Rastatt

Zweiter Tunnelbohrer geht an den Start

Rund 300 Gäste erschienen am 27. September 2016 zum symbolischen Anstich der Weströhre des Tunnels Rastatt. Vier Monate nach der ersten Tunnelvortriebsmaschine (TVM) „Wilhelmine“ begann nun auch „Sibylla-Augusta“ am Nordportal mit der Untertunnelung des Rastatter Stadtgebiets.



Gemeinsam starteten Sven Hantel, Hans Jürgen Pütsch, Erwin Scherer, Nicolette Kressl, Beate Schuler und Andreas Boschen (v.l.n.r.) die 2. Tunnelvortriebsmaschine.

Die Deutsche Bahn lud zum zweiten Mal auf die Tunnelbaustelle in Ötigheim ein, dieses Mal, um den Anschlag der Weströhre des 4.270 Meter langen Bauwerks zu feiern. Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, Andreas Boschen, Abteilungsleiter CEF der Exekutivagentur für Innovationen

und Netze, Europäische Kommission, Beate Schuler, stellvertretende Leiterin Abteilung Verkehr, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Hans Jürgen Pütsch, Oberbürgermeister der Stadt Rastatt, Erwin Scherer, Bereichsleiter Tunnelbau, Ed. Züblin AG und Nicolette Kressl, Tunnelpatin und

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | |
|--|--|
| 02 Frostdach sichert Vortrieb | 04 Erste Schallschutzwand in Haltingen steht |
| 03 Projektbegleitgremien nehmen Arbeit auf | 04 Meldungen |
| 03 Ergebnisse wurden veröffentlicht | 04 Impressum |

... weiter von Seite 1: Zweiter Tunnelbohrer geht an den Start



Die Tunnelpatin setzt die Heilige Barbara in den Schrein.

Regierungspräsidentin des Regierungsbezirks Karlsruhe, starteten gemeinsam die rund 90 Meter lange Maschine. Die Tunnelpatin taufte diese auf den Namen Sibylla-Augusta, in Anlehnung an die Frau des Markgrafen Ludwig Wilhelm von Baden-Baden. Bevor das Schneidrad der TVM Fahrt aufnahm, erhielt die Heilige Barbara, die Schutzpatronin der Mineure, einen ökumenischen Segen durch die beiden anwesenden Geistlichen.

Mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von 13 Metern bewegen sich die tonnenschweren Tunnelbohrer durch das Erdreich unter

dem Stadtgebiet der Barockstadt. Teilweise beträgt die Überdeckung des Tunnels nur vier Meter, etwa im Bereich der Federbachniederung. Maximal beläuft sich der Abstand zur Erdoberfläche auf 20 Meter.

Beide TVM haben nun erfolgreich ihre Arbeit, die rund 15 Monate andauern wird, aufgenommen. Der nächste Schritt nach Fertigstellung der Rohbauphase ist der Innenausbau. Noch 2018 soll mit dem Bau der Festen Fahrbahn und der Einrichtung der Leit- und Sicherungstechnik begonnen werden. ■

Tunnel Rastatt

Frostdach sichert Vortrieb

Dicke schwarze Rohre säumen den Weg neben dem Federbach in Ötigheim. Was hier aussieht wie etwas zu groß geratene Gleise, die auf Holzbrettern liegen, sind tatsächlich Vereisungsrohre. Der Grund hierfür: Die beiden Tunnelvortriebsmaschinen (TVM) untertunneln den Bereich Federbach bei einer Überdeckung von nur knapp vier Metern. Das umliegende Erdreich wird daher mit einem sogenannten Frostdach gesichert. Dieses wird mithilfe der Vereisungsrohre hergestellt.

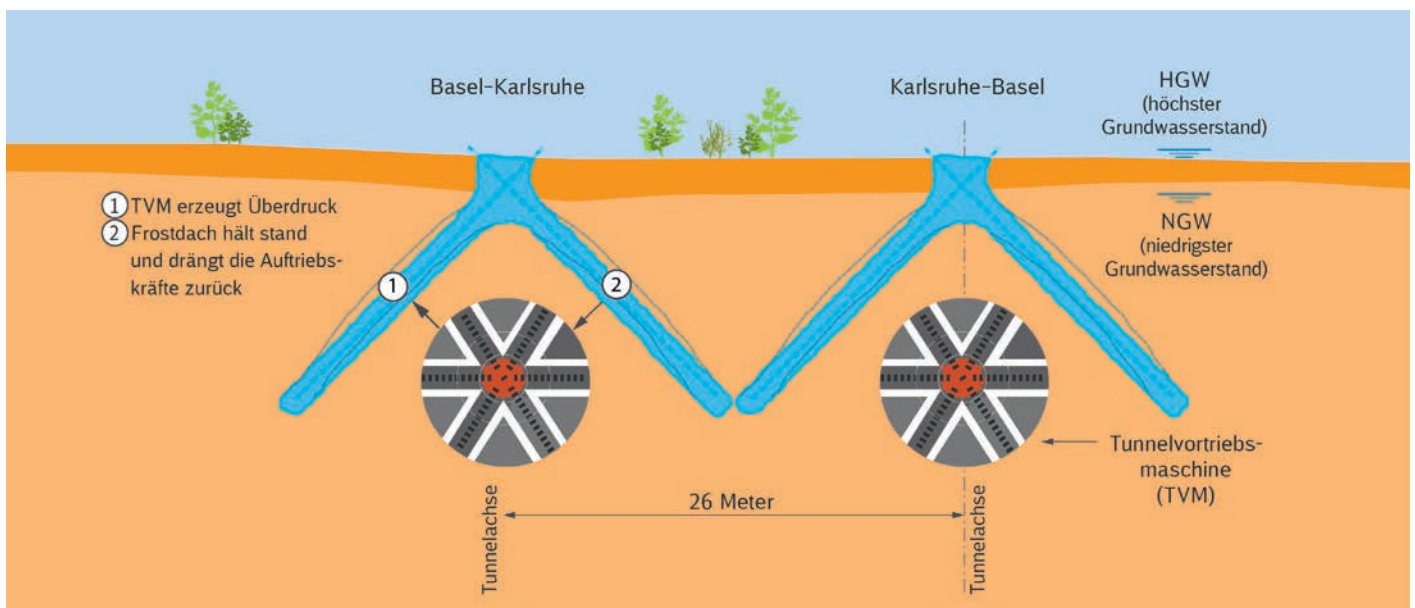
Das Frostdach erstreckt sich knapp 190 Meter über die Ost- und rund 290 Meter über die

Weströhre und damit über den gesamten Bereich der Federbachniederung. Von der Geländeoberfläche aus wird es als geschlossene Abdeckung oberhalb der Tunnelfirste durch Schrägbohrungen hergestellt. Die Vereisungsrohre werden unter einem Winkel von etwa 30 bis 50 Grad bis auf die Tiefe der künftigen Schienenoberkante gebohrt. Als Kühlmedium wird Sole in einem geschlossenen Kreislauf verwendet. So entsteht ein dachförmiger Gefrierschirm. Die TVM erzeugt bei ihrer Arbeit einen großen Druck. Das Frostdach bildet das Gegengewicht zu den unter dem Dach entstehenden Auftriebskräften. Dadurch werden Geländeaufbrüche und eine durch Überdruck erzeugte Anhebung des Bodens verhindert. Zugleich sind in regelmäßigen Abständen

Ventile angebracht, sodass das Dach kontrolliert entlüftet werden kann und keine Luftblasen entstehen.

Die Umwelt wird geschützt

Die Federbachniederung ist ein Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet). Nach einer von der Europäischen Union beschlossenen Regelung zum Schutz von Natur und Umwelt gehört sie damit zu einem besonders geschützten Naturraum. Durch den Vortrieb im Schutze des Frostdachs werden die Eingriffe in die Natur auf ein Minimum reduziert, denn die Frostkörper tauen wieder rückstandslos ab. ■



Kommunikation

Projektbegleitgremien nehmen Arbeit auf

Mit der letzten Sitzung des Projektbeirates im Juni 2015 und der Entscheidung des Deutschen Bundestages im Januar 2016 zur Umsetzung der Kernforderungen 1 und 2 – Tunnel in Offenburg sowie autobahnparallele Gütertrasse und der Ausbau der bestehenden Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel – ist die Arbeit des Projektbeirates erfolgreich abgeschlossen. Der Projektbeirat wurde 2009 aufgrund der vielen Einwendungen zu den eingereichten Planfeststellungen unter anderem im Streckenabschnitt 7 (Offenburg-Kenzingen) und den Forderungen der Region zum übergesetzlichen Schallschutz gegründet. Oberstes Ziel war die Konsensfindung zwischen den Finanzierungsgebern Bund und Land, der DB und der Region: den Landräten, dem Regierungspräsidium, den politischen Vertretern der Kommunen und den Bürgerinitiativen.

Zur Fortführung der Einbindung und Information der Projektpartner in die neuen Planungen der DB wurden regionale Projektbegleitgremien in Abstimmung mit der Region gebildet. In den Gremien stellt die DB Netz AG die aktuellen Planungen transparent und

verständlich vor, anschließend werden die Planungen diskutiert. Die erörterte Planung dient den regionalen Vertretern zur Information und gleichzeitig zur Kommunikation nach außen. Durch die kontinuierliche Kommunikation soll die Akzeptanz des Projektes – insbesondere für die anstehenden Planfeststellungsverfahren und die Realisierung – weiter gesteigert und abgesichert werden.

In den Gremien zum Tunnel Offenburg sowie zur autobahnparallelen Trassenführung und dem Ausbau der Rheintalbahn sind neben der DB Netz AG das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, das Regierungs-

präsidium Freiburg, der Regionalverband Südllicher Oberrhein, die von der Planung betroffenen Städte und Gemeinden sowie die Bürgerinitiativen vertreten. Die Leitung des Gremiums für den Tunnel in Offenburg obliegt der Stadt Offenburg, vertreten durch die Oberbürgermeisterin. Für das Gremium der autobahnparallelen Trassenführung und des Ausbaus der Rheintalbahn haben die Ersten Landesbeamten des Ortenaukreises und des Landkreises Emmendingen die Leitung übernommen. Im Streckenabschnitt 8 liegt die Federführung bei der Stadt Freiburg. Die Gremien kommen regelmäßig in einem Abstand von rund vier Monaten zusammen. Die letzte Sitzung fand Ende September statt. ■



Zuletzt kam das Gremium „Autobahnparallele Trassenführung“ Ende September zu einer Sitzung zusammen.

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Ergebnisse wurden veröffentlicht

Anwohner und Betroffene konnten im Rahmen der „Frühen Beteiligung der Öffentlichkeit“ die Planungen für den Planfeststellungsbereich Bad Krozingen (PfA 8.3) einsehen und Stellungnahmen dazu einreichen. Der Abschlussbericht der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung fasst die schriftlichen und mündlichen Rückfragen sowie Anregungen zusammen.

Zu den wesentlichen Themenschwerpunkten, die sich aus den Fragestellungen, Anregungen und Forderungen der Öffentlichkeit ergeben haben, nahm die DB Netz AG Stellung. Besonders im Fokus standen - um nur ein paar Punkte zu nennen - der sorgsame Umgang mit den landwirtschaftlichen Betroffenheiten, die Aufrechterhaltung der Wege-/Querungsbeziehungen während und nach der Bauzeit, die Sicherstellung bzw. Aufrechterhaltung des Beregnungsnetzes für die landwirtschaftliche Nutzung sowie das Baustraßen- und Aushubmassenkonzept mit geringst möglichen Eingriffen auf Mensch und Landwirtschaft.

Berücksichtigung finden die gesammelten Ergebnisse soweit möglich bei der Ausarbeitung

der Planfeststellungsunterlagen, die im Anschluss bei der zuständigen Behörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, eingereicht werden. Der Abschlussbericht wird den Planfeststellungsunterlagen als Anlage beigelegt. Grundsätzlich müssen Einwendungen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens eingebracht werden. Die frühe Beteiligung der Öffentlichkeit ersetzt nicht das offizielle Verfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG).

Unter www.karlsruhe-basel.de/fruehe-oeffentlichkeitsbeteiligung-pfa-83.html sowie beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald gibt es den vollständigen Abschlussbericht.

Was ist frühe Öffentlichkeitsbeteiligung? Eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt nach § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) im Zuge der Planungen und dient der umfangreichen Information von Betroffenen über Ziele, Umsetzung und Auswirkungen des Bauvorhabens. Dies soll zu einem besseren Verständnis für das Vorhaben beitragen. Vier Wochen lang stehen die Planungsunterlagen öffentlich zur Einsicht bereit, woraufhin Stellungnahmen sowie Forderungen formuliert werden können. Diese Vorgehensweise stellt allerdings kein behördliches Verfahren dar und ersetzt dieses auch nicht. Neben dem PfA 8.3 wurde im Jahr 2014 für den PfA 8.1 (Riegel-March) eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. ■

Aktuelles

Erste Schallschutzwand in Haltingen steht

Zwischen der Eisenbahnüberführung Helde-linger Straße und der neuen Nordwestumfah- rung in Haltingen–Weil am Rhein (Planfest- stellungsabschnitt 9.2) hat die Bahn eine 880 Meter lange und vier bis sechs Meter hohe Schallschutzwand errichtet. Der Bau begann Mitte August 2016 und dauerte rund sechs Wochen bis Ende September. Die Bahn investierte dafür 1,5 Millionen Euro. Bis 2024 wer- den wenige Meter südlich der Nordwestum- fahrung auf beiden Seiten der Gleise weitere



Noch im Bau: die 880 Meter lange Schallschutzwand

Schallschutzwände realisiert. Zusätzlich kom- men auch passive Maßnahmen zum Einsatz, um die gesetzlich vorgeschriebenen Immis- sionsgrenzwerte einzuhalten. Seit Ende 2015 werden die passiven Maßnahmen, wie zum Beispiel der Einbau schalldämmender Fenster und Lüfter, umgesetzt. Insgesamt investiert die Bahn für die Schallschutzmaßnahmen im Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein rund 30 Millionen Euro. ■

+++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++

Lärmschutzwall in Rastatt-Niederbühl

In Rastatt-Niederbühl wurde im Anschluss an die südliche Raumgitterwand nun ein 275 Meter langer Lärmschutzwall errichtet. Wäh- rend der einmonatigen Bauarbeiten, vom 15. August bis zum 16. September, fuhren LKW dazu 4.000 Tonnen Bodenmaterial zur Bau-



stelle. Bis zu 15 Fahrten täglich waren hierfür notwendig. Zusammen mit den nördlich und südlich gelegenen Raumgitterwänden und zusätzlichen Schallschutzwänden bildet der Erdwall ein Element zum Schutz der Anwoh- ner vor vorbeifahrenden Zügen in Niederbühl.

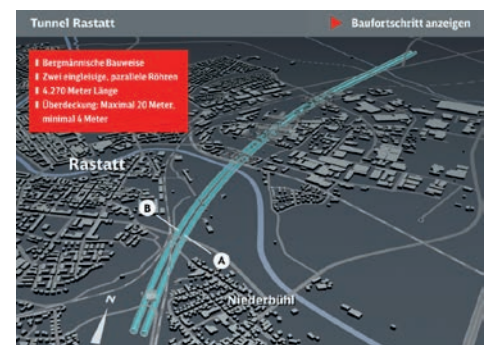
Durch die spezielle Bauweise und die Möglich- keit, die Schallschutzbauwerke zu bepflanzen, fügen sich diese optimal in die Landschaft ein. Bis Oktober finden weitere Arbeiten in die- sem Bereich statt, wie beispielsweise der Bau eines neuen Wirtschaftsweges parallel zum Lärmschutzwall. ■

B36 drei Wochen gesperrt

Die Bundesstraße 36 (B36) ist zwischen der Gabelung mit der Bundesstraße 3 (B3) und der Kreisstraße 3717 (K3717) vom 26. September bis zum 17. Oktober 2016 gesperrt. In diesem Bereich unterquert der Tunnel Rastatt die Straße, die Überdeckung beträgt nur knapp sechs Meter. Um eine sichere Untertunnelung zu gewährleisten, wird die Bundesstraße temporär aufgeschüttet. Bereits Ende Juni musste die B36 für die Untertunnelung der ersten Tunnelvortriebsmaschine für rund eine Woche gesperrt werden. Nun unterquert auch die zweite Maschine die Bundesstraße. Über die K3718 und die B3 wird eine Umlei- tung eingerichtet und entsprechend ausge- schildert. Die Befahrbarkeit der K3717 ist ebenfalls sichergestellt. ■

Interaktive Grafik zum Tunnelvortrieb

Eine interaktive Grafik auf der projekteigenen Webseite www.karlsruhe-basel.de zeigt seit Juli 2016 den Baufortschritt der Tunnelvor- triebsmaschine in der Oströhre des Tunnels Rastatt. Wöchentlich wird der Vortriebsstand aktualisiert. Die metergenaue Vortriebslei- stung, die Anzahl der verbauten Tübbing- ringe sowie der jeweilige Tagesrekord können so mitverfolgt werden. Mit dem Anstich der westlichen Tunnelröhre wird dieser Service nun auch für die Leistung der zweiten Tunnel- vortriebsmaschine angezeigt. ■



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

Philipp Langefeld (S. 1 links), Erhard Hehl (S. 1 rechts, S. 2 oben), Landratsamt Ortenaukreis (S. 3), DB AG (S. 4)

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

