

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 1 | April 2019

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr werden sich unsere Bauaktivitäten auf weitere Planfeststellungsabschnitte ausdehnen: Neben Rastatt und Haltingen/Weil am Rhein werden wir auch umfangreiche Bauarbeiten in Müllheim–Auggen haben. Damit rückt in den kommenden Monaten unser Planfeststellungsabschnitt 9.0 (Müllheim–Auggen) zunehmend in den Fokus: Auf sechs Kilometern Länge entstehen dort in den nächsten Jahren fünf Eisenbahnüberführungen, fünf Straßenüberführungen sowie ein neuer Bahnhof in Müllheim und ein neuer Haltepunkt in Auggen. Rechtzeitig zum Baubeginn gehen wir dort auch mit neuen Informationsangeboten an den Start. Gleichzeitig wird zwischen Offenburg und Müllheim weiter an den Planungen gearbeitet, es werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt und die Bürgerinnen und Bürger informiert.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.



Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Für einen stabilen Untergrund: Bodenverbesserungsarbeiten an der Freien Strecke



Die Freie Strecke zwischen Bashaide und Ötigheim (Planfeststellungsabschnitt 1.1).

Entlang des Neubauabschnitts zwischen dem Abzweig Bashaide und Ötigheim (Freie Strecke) finden Bodenverbesserungen und Böschungssanierungen in Vorbereitung auf den Gleisbau der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke statt. Um den Belastungen des Zugverkehrs standzuhalten, muss der Untergrund tragfähig und stabil sein. Im Bereich der Neubaurasse bringt deswegen eine Bodenfräse Zement in den Boden ein – das Ergebnis ist ein einheitlicher und vor allem stabiler Baugrund. Gleichzeitig werden die Böschungen saniert: Die vorhandene Böschung wird abgetragen, neues Bodenmaterial eingebracht, verdichtet und schließlich mit Erosions-

schutzmatten gesichert. Dieser Aufbau garantiert eine dauerhafte Standsicherheit der Böschungen und verhindert beispielsweise, dass der Boden bei starken Regenfällen abrutscht.

Bereits 2.600 Meter Schallschutz errichtet

Von insgesamt 7.670 Meter Schallschutzwänden sind aktuell bereits rund 2.600 Meter errichtet. Schon seit November 2018 konnte von der Bundesstraße 36 das Stellen der Stahlpfosten beobachtet werden. Zwar werden die Fern-

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

Brückenbau in Müllheim und Auggen

und Güterverkehrszüge die angrenzende Gemeinde Durmersheim in einem Abstand von rund 300 Metern passieren, die Anwohner werden dennoch zusätzlich mit Schallschutzwänden vor Lärm geschützt. Nach aktuellem Stand werden die Bodenverbesserungsarbeiten im Sommer 2019 abgeschlossen sein. Danach beginnen die Gleisbauer mit ihrer Arbeit und verlegen in dem Abschnitt der Freien Strecke insgesamt rund 18 Kilometer Gleise. ■

Im Planfeststellungsabschnitt 9.0 haben in Müllheim und Auggen zum Jahresbeginn die ersten Baumaßnahmen begonnen. Aktuell werden Hilfsbrücken an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Hängelheimer Runs in Müllheim und der Straßenüberführung (SÜ) Fischerpfad in Auggen gebaut. Über diese temporären Brücken werden der Zug- bzw. der Straßenverkehr während der Bauzeit geführt.

Die neue Eisenbahnbrücke über den Fluss Hängelheimer Runs entsteht etwa 30 Meter nördlich des vorhandenen Bauwerks direkt neben der heutigen Strecke. Die neue EÜ wird anschließend mittels einer Verschanlage unter die Hilfsbrücke befördert. Die SÜ Fischerpfad wird etwa 270 Meter weiter südlich der bisherigen Brücke neu gebaut. Bis Ende 2019 soll die neue Brücke fertiggestellt sein und in Betrieb genommen werden. ■

Wussten Sie schon, ...

... dass Schallschutzwände (SSW) aus verschiedenen Materialien und in verschiedenen Formen hergestellt werden können? Das Material ist ausschlaggebend dafür, wie stark der Schall beim Durchgang durch die Wand gemindert wird und wie gut der Schall durch die Wand absorbiert wird. Zur Gleisseite hin sind die Wände hochabsorbierend gestaltet. So gelangt bei Wänden aus Aluminium der Schall durch kleine Öffnungen in der Oberfläche in das Wandinnere. Dort wird er durch ein schallschluckendes Material wie beispielsweise Mineralwolle aufgenommen. Je mehr Schallwellen im Inneren der Wand absorbiert werden, desto geringer ist die Reflektion der verbleibenden Schallwellen. Schallschutzwände aus Aluminium sind hierfür bestens geeignet, zudem sind sie wetterbeständig und gut in den Wertstoffkreislauf zurückzuführen – zwei weitere wichtige Aspekte bei der Auswahl des Materials.

Alternativ können Schallschutzwände aus Beton hergestellt werden. Sie sind zwar teurer im Bau, dafür aber langlebiger. Daneben sind

auch die räumlichen Gegebenheiten ausschlaggebend. Generell benötigen Schallschutzwände, im Gegensatz zu Erdwällen, weniger Platz.

Bei Planfeststellungsverfahren für eine Neubaustrecke werden zunächst nur Höhe und Länge der Schallschutzwände, nicht aber das Material festgelegt. Die Auswahl und Kombination der verschiedenen Materialien von

Schallschutzwänden erfolgt auch aus ästhetischen Gründen. So können beispielsweise einzelne Glaselemente in Beton- oder Aluminiumwände eingesetzt werden. Damit wird die Monotonie einer langen Schallschutzwand unterbrochen oder verhindert, dass Orte durch Schallschutzwände optisch getrennt werden. Auch können die Aluminiumwände in ihrer Farbauswahl variieren und so an das Streckenbild angepasst werden. ■



SSW aus Beton in Haltingen.



SSW aus Aluminium in Haltingen.



Karlsruhe-Basel online

Auf www.karlsruhe-basel.de können Sie sich umfangreich über das Großprojekt informieren. Auf der Internetseite finden Sie detaillierte Informationen zum Gesamtprojekt, zu den einzelnen Streckenabschnitten, zu Themen wie Technik und Umweltschutz sowie zu einzelnen Nachrichten und Baustellenupdates. Viele Dokumente stehen auch als Download zur Verfügung. Folgen Sie uns auch auf Facebook, Twitter, Instagram und YouTube. Hier erwartet Sie ein Blick hinter die Kulissen – mit kleinen Berichten, tollen Bildern und Videos. ■



WIR STELLEN VOR: MICHAEL SCHECK

„Wir bauen ein Stück Europa“

Michael Scheck, technischer Projektleiter für den Streckenabschnitt 9 (StA 9) zwischen Müllheim und Basel, steht mit seinem Team in diesem Jahr vor großen Aufgaben.

Herr Scheck, wie behalten Sie die vier Teilabschnitte im StA 9 im Blick?

Ganz einfach: Ich habe ein tolles Team und werde durch meine Abschnittsleiter, Ingenieure, Kaufleute aber auch Sachbearbeiter unterstützt. Diese Mannschaft ermöglicht es mir überhaupt erst, meine Arbeit auszuführen. Der Schlüssel für diese reibungslose Zusammenarbeit ist in meinen Augen eine gezielte Kommunikation innerhalb des Teams.

Im PfA 9.2 wird schon seit 2011 gebaut. Wo liegt momentan der Fokus?

Nach dem Einbau des Schall- und Vibrations-schutzes konzentrieren wir uns nun in Haltin-gen und Weil am Rhein auf die Oberbauarbeiten, sprich wir bereiten das Schotterbett vor und verlegen die neuen Gleise für die westliche Gleistrasse. Wir arbeiten ganz gezielt darauf hin, diese Strecke noch in 2019 in Betrieb zu nehmen. Ein Teil dieser Trasse verläuft in einem Betonrog, der rund 50 Meter südlich des Fußgängerstegs endet. Hier reduzieren Unter-schottermatten die in den Untergrund über-tragenen Schwingungen. Fährt man täglich mit dem Zug an unserer Baustelle vorbei, kann man den Baufortschritt tatsächlich Tag für Tag beobachten.

Was steht in diesem Jahr für den Abschnitt Müllheim–Auggen auf dem Plan?

Mit den ersten Maßnahmen im Brückenbau haben die Arbeiten im PfA 9.0 zwischen Müll-heim und Auggen begonnen. Im Jahr 2019 stehen der Ausbau der Rheintalbahn und des Haltepunkts in Auggen, für den die Bauvor-bereitungen im vierten Quartal 2019 begin-nen, an. Das sind für uns die großen Bau-blöcke, die wir in diesem Jahr angehen, aber natürlich noch nicht beenden können. Wichtig ist für uns außerdem die Gestaltung des Schallschutzes in Müllheim und Auggen.

Thema Schallschutz: Wie kann die Öffent-lichkeit aktiv daran beteiligt werden?

Das Thema Schallschutz begleitet uns nicht erst seit Kurzem, wir sind seit langer Zeit in Abstimmung mit den Kommunen. Einerseits, um festzustellen, welche Wünsche bestehen, andererseits, um unser Projekt so schnell

wie möglich voranzubringen. Und wie machen wir das? Mit einem regelmäßigen Dialog. In verschiedenen Arbeitskreisen führen wir in unterschiedlicher Häufigkeit Gespräche, an denen wir auch weiterhin festhalten wollen.

Die Baumaßnahmen reichen bis nach Basel. Was gilt es in Richtung der Schweizer Grenze zu beachten?

Das Genehmigungsverfahren für den PfA 9.3, der vollständig in Basel liegt, wird nicht von den deutschen, sondern von den Schweizer Behörden durchgeführt. Wenn man mit der Schweiz als Partner agiert, gibt es Unterschiede zum Beispiel in der Kommunikation. In Süd-deutschland ist diese im Vergleich zur Schweiz oftmals direkter. Unsere Mitarbeiter pflegen jedoch einen sehr nachbarschaftlichen Um-gang mit den Schweizer Kollegen. Man muss aufeinander zugehen, dann gelingt auch das Miteinander.

Ein Blick in die Zukunft: Welche Aufgaben stehen im StA 9 noch an?

Wir bauen ein Stück Europa – und damit ver-binden wir Menschen. Wir errichten Brücken, verlegen Gleise und beachten dabei den Schutz der Anwohner. Das Tolle daran ist, dass unsere Bauwerke für Jahrzehnte bestehen bleiben. Unsere Aufgabe ist also, diesen Ausbau weiter voranzutreiben.

Wie gehen Sie mit der Verantwortung als Projektleiter um?

Ein 45-köpfiges Team stärkt mir in Freiburg den Rücken. Dazu kommt Verstärkung von unseren Kollegen aus Karlsruhe. Zusammen ergibt das eine schlagkräftige Mannschaft im Projektmanagement. Ich habe das Glück, eine wirklich tolle Frau an meiner Seite zu haben, aber auch Freunde und Kollegen, die mir Rück-halt geben. Das alles gibt mir Kraft, meiner Verantwortung gerecht zu werden.

Eine abschließende Frage. Mit welchen Worten würden Sie sich selbst beschreiben?

Unternehmer mit der richtigen Mischung aus Teamplayer und Führungskraft. Empathisch, humorvoll, reflektiert und bereit, Fehler ein-zugestehen, um es dann besser zu machen. ■

Die Planfeststellungsabschnitte (PfA):

- **PfA 9.0** Müllheim–Auggen: im Bau
- **PfA 9.1** Schliengen–Eimeldingen: fertiggestellt
- **PfA 9.2** Haltingen–Weil am Rhein: im Bau
- **PfA 9.3** Basel: Baurecht Mitte 2019



STECKBRIEF

Michael Scheck hat an den Technischen Universitäten in Karlsruhe und in Graz (Österreich) studiert und im Baumittel-stand und der Bauindustrie gearbeitet. Im Jahr 2012 ist er bei der Deutschen Bahn im Großprojekt Karlsruhe–Basel als Team- und Abschnittsleiter für die PfA 9.2 und 9.3 eingestiegen. Seit mehr als vier Jahren ist Michael Scheck Streckenabschnittsleiter.

Michael Scheck persönlich – drei Entweder-oder-Fragen

Nordseestrand oder Alpenpanorama?

Ich bin am liebsten im Wasser. Ich tauche gerne und war früher Leistungssport-schwimmer. Also der Nordseestrand.

Großstadt-Flair oder Dorfidylle?

Großstadt-Flair. Die Großstadt ist für mich lebendiger, hat mehr Puls und bietet einem viele Möglichkeiten. Gleichzeitig gibt es auch dort Rückzugsorte.

Sommormorgen oder Winterabend?

Ein Winterabend kann sehr schön sein, aber ein Sommormorgen ist wunderschön und bringt viel Helligkeit in den Tag.

Westliche Gleistrasse ab August 2019 in Betrieb

In Haltingen und Weil am Rhein entsteht westlich der bestehenden Rheintalbahn eine neue Strecke: die westliche Gleistrasse. Diese zweigleisige Strecke soll ab 2025 überwiegend dem Güterverkehr zur Verfügung stehen, bis dahin aber vom gesamten Zugverkehr in diesem Abschnitt befahren werden. So können nach Inbetriebnahme der neuen westlichen Gleise die Bauarbeiten auf der Ostseite für die beiden Fernverkehrsgleise beginnen. Damit das erste Gleis in Richtung Basel Mitte August 2019 pünktlich in Betrieb gehen kann, wird mit Hochdruck der Oberbau, also das Schotterbett und die darauf liegenden Gleise, hergestellt. Rund 12.750 Tonnen Schotter wer-

den im etwa fünf Kilometer langen Streckenbereich für ein stabiles Gleisbett benötigt. Auf elf Kilometer Schienenlänge werden 9.000 Schwellen verbaut. Parallel zu den Gleisbauarbeiten werden die Schallschutzwände entlang der westlichen Gleistrasse noch in diesem Jahr fertiggestellt sowie eine neue Oberleitungsanlage installiert. Ab Anfang November 2019 können Züge auch das neue Gleis in Richtung Freiburg nutzen.



Detaillierte Informationen erhalten Sie in unserem Sondernewsletter. ■



Im südlichen Betontrog in Haltingen liegt schon der Grundsotter.



Eingebaute Steinriegel für die naturnah gestaltete Aufstiegsanlage im Flussbett der alten Schutter.

Für mehr Artenvielfalt: Fischeaufstiegsanlage an der Schutterzeller Mühle

Die Schutterzeller Mühle in Neuried soll Fischen und anderen Wasserlebewesen nicht länger ein Hindernis bei der Wanderung sein. Deswegen wird dort eine Aufstiegsanlage gebaut, die es den Fischen ermöglicht, an der Mühle vorbeizuwandern. Diese Maßnahme ist Teil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Streckenabschnitt Appenweier bis Kenzingen (StA 7).

- Baubeginn: Oktober 2018
- Geplante Fertigstellung: Ende Juni 2019
- Länge Fischeaufstiegsanlage: 330 Meter
- Investitionskosten: 1,6 Millionen Euro

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

DB AG/Sebastian Roedig (S. 1),
Elmar Kiefer (S. 2, S. 4 Mitte),
INROS LACKNER SE (S. 4 oben),
DB AG/Charlotte Petrik (S. 4 unten)

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union

Das Bild des Tages



Girls' Day

Einen Tag als Projektingenieurin erlebten 14 Mädchen am 28. März 2019 beim Girls' Day auf der Baustelle Tunnel Rastatt. Mit den Ingenieurinnen Maria Spahn und Miriam Puls besuchten die Schülerinnen bei einer Rundfahrt die Baustelle, lernten das Info-Center Tunnel Rastatt kennen und bewiesen ihr eigenes fachliches Geschick.