

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 2 | Juli 2017

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



an zwei Baustellen unseres Großprojekts werden wichtige Etappenziele erreicht: In Rastatt-Niederbühl steht die erste der beiden Tunnelvortriebsmaschinen kurz vor dem Durchschlag und der Fußgängersteg in Haltingen wird bald in Betrieb genommen. Nicht nur während, auch vor den Bauarbeiten nimmt das Thema Umwelt weiterhin eine zentrale Rolle ein. So wurden rund um Rastatt bereits viele Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt, wie zum Beispiel die Umsiedlung streng geschützter Zauneidechsen. In den nächsten Wochen werden wir in Ötigheim, Bietigheim und Durmersheim sieben Informationstafeln aufstellen, die über die Umweltmaßnahmen informieren. Ein Spaziergang rund um die Tunnelbauarbeiten in Rastatt lohnt sich also. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre!

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Inhalt

Technische Planung

- 02 **Bahn untersucht Untergrund im Pfa 8.0**

Umwelt

- 03 **Ausgleichsmaßnahmen an der Elz abgeschlossen**

Tunnel Rastatt

- 03 **Wilhelmine und Sibylla-Augusta auf dem Weg nach Niederbühl**

Info-Center

- 04 **Aktionstage im Info-Center**

Building Information Modeling

- 04 **Dürfen wir vorstellen?**

Baumaßnahmen in Haltingen laufen auf Hochtouren

Die Bauwerke in Haltingen im Planfeststellungsabschnitt 9.2 (Haltingen–Weil am Rhein) nehmen zunehmend Formen an: Stütz- und Schallschutzwände werden errichtet, die neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer wird im August und die Nordwestumfahrung Ende des Jahres fertig.



Bauarbeiten an der Nordwestumfahrung in Haltingen.

Die Bauarbeiten für den Fußgängersteg in Haltingen werden weitestgehend Ende August 2017 abgeschlossen. Nach der Inbetriebnahme für den Fußgängerverkehr folgen letzte Arbeiten an den drei Aufzügen. Im vergangenen April wurde der Oberbau des Bauwerks in drei Teilen eingehoben. Zudem wurde bereits der Treppenaufgang mit Podest errichtet. Beton- und Elektroarbeiten schließen die Bauarbeiten ab. Insgesamt werden rund 2,8 Millionen Euro in den Bau der Fußgängerbrücke investiert. Die 67 Meter lange und

drei Meter breite Brücke führt künftig Fußgänger und Radfahrer über die sechs Bahngleise sowie über die B3 und ersetzt die bestehende Personenunterführung. Zudem dient der Fußgängersteg bis zum Abschluss der Bauarbeiten in Haltingen als provisorischer Bahnsteigzugang zum Bahnhof.

An der Nordwestumfahrung wird die neue Brücke neben der vorhandenen Hilfsbrücke errichtet. Dazu werden aktuell die Bewehrungen

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

eingesetzt. Voraussichtlich Ende 2017 soll die neue Brücke der Nordwestumfahrung fertig sein. Im Anschluss folgt dann die notwendige Straßenanbindung durch die Stadt.

Am Bahnhof Haltingen wird ein Bahnsteigprovisorium mit einer Länge von 210 Metern realisiert. Der Ersatzbahnsteig wird südlich des bestehenden Bahnsteigs angelegt, um Platz für den Bau der westlichen Gleistrasse zu schaffen. Die Baumaßnahmen werden von

September bis Oktober 2017 umgesetzt und bleiben ohne Einschränkungen für die Reisenden.

Zudem werden in Haltingen für vier Schallschutzwände die Gründungsarbeiten ausgeführt. Zwei Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 622 Metern werden vollständig errichtet. Die Bauarbeiten für alle Wände werden voraussichtlich im Dezember dieses Jahres abgeschlossen sein.

Um die Anwohnerinnen und Anwohner künftig nicht nur vor Lärm, sondern auch vor den Erschütterungen der vorbeifahrenden Züge zu schützen, werden entsprechende Erschütterungsschutzmaßnahmen umgesetzt. Zuerst wird dazu ein Betontrog gebaut. Auf diesen Trog wird anschließend eine Unterschottermatte aufgelegt. Darüber werden Schotter, Schwellen und Gleise verbaut. Die Arbeiten für den Trog beginnen im September 2017 und dauern bis Mai 2018 an. ■

Bahn untersucht Untergrund im PfA 8.0



Im PfA 8.0 liefern Bohrergebnisse Erkenntnisse zu den Bodenverhältnissen.

Zwischen Kenzingen und Riegel wird eine zweigleisige, autobahnparallele Güterzugtrasse östlich der Bundesautobahn (BAB) 5 realisiert. Damit wird der Transitgüterverkehr künftig nicht mehr durch Ortschaften hindurchgeführt und mehr Anwohner werden vom Lärm vorbeifahrender Züge entlastet. Zudem soll die bestehende Rheintalbahn ertüchtigt werden, sodass künftig Zuggeschwindigkeiten von bis zu 200 Kilometer pro Stunde möglich sind. Die heutige Trassierung in diesem Bereich der Rheintalbahn lässt Geschwindigkeiten von bis zu 160 Kilometer pro Stunde zu. Ein Provisorium führt die Züge während der Bauarbeiten von der Rheintalbahn auf die

Neubaustrecke, sodass der Zugverkehr auch während der Bauarbeiten uneingeschränkt weiterlaufen kann. Die geplante Verbindungskurve kurz vor dem Bahnhof Riegel-Malterdingen ermöglicht den Zügen den Wechsel von der autobahnparallelen Güterzugtrasse auf die Rheintalbahn, zum Beispiel für Güterzüge aus und in Richtung Freiburg.

Erkundungsbohrungen von Mai bis Ende Juni

Bis Ende Juni 2017 wurden zwischen Kenzingen und Riegel 54 Kernbohrungen, 40 Kleinrammbohrungen, 94 Rammkernsondierungen sowie Kampfmittelerkundung und Leitungsrecher-



Bernd Dassler (r.), Projektabschnittsleiter für den Streckenabschnitt 8, und Stefan Fehrer (l.), Arbeitsgebietsleiter Teilabschnitt PfA 8.0-8.2, informierten bei einem Pressetermin am 23. Mai 2017 über das Bohrprogramm und die geplanten Maßnahmen im PfA 8.0.

chen durchgeführt. Die Bohrungen starteten rund 2,5 Kilometer südwestlich von Kenzingen, führten dann circa 1,5 Kilometer westlich Richtung BAB 5, wendeten sich dort Richtung Osten und erreichten schließlich die bestehende Rheintalbahn. Mit den Bohrungen hat die technische Planung im PfA 8.0 begonnen. Diese Phase wird noch bis Anfang 2018 andauern. Ab 2018 beginnt dann die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Voraussichtlich 2019 können die Planfeststellungsunterlagen eingereicht werden. Mit dem Baurecht wird ab 2022 gerechnet. ■

Ausgleichsmaßnahmen an der Elz abgeschlossen

Im Vorfeld des Ausbaus der Rheintalbahn hat das Regierungspräsidium Freiburg im Auftrag der Deutschen Bahn von 2015 bis 2017 vorgezogene Ersatzmaßnahmen an der Elz bei Riegel und Teningen-Köndringen realisiert (Planfeststellungsabschnitt 8.1). Projektleiter Philipp Langefeld, Bärbel Schäfer, Regierungspräsidentin des Regierungsbezirks Freiburg, Hanno Hurth, Landrat des Landkreises Emmendingen, Heinz-Rudolf Hagenacker, Bürgermeister der Gemeinde Teningen und Markus Jablonski, Bürgermeister der Gemeinde Riegel, weihten am 27. April 2017 gemeinsam mit rund 85 Gästen die Umweltmaßnahmen ein.

Maßnahmen verbessern Lebensraum in der Elz

Bei Teningen-Köndringen wurde der linke Damm der Elz um rund 200 Meter verlegt, um Platz für die naturnahe Entwicklung des Gewässers und seiner Flussaue zu schaffen. Durch den kurvenreichen Flussverlauf entstehen unterschiedliche Strömungsverhält-



Mit der Enthüllung der Infotafel in Teningen-Köndringen wurden die Maßnahmen symbolisch eingeweiht.

nisse, Wassertiefen und Fließgeschwindigkeiten. Dadurch entwickeln sich natürliche Strukturen, die neuen Lebensraum für selten gewordene Tierarten bieten. Zudem wurden Maßnahmen zum Hochwasserschutz umgesetzt. Bei Riegel wurde die Elz durch flache Kiesbänke und Tiefwasserbereiche naturnah und kurvenreich umgestaltet. Auch hier bieten sich neue Lebensräume für selten

gewordene Tierarten wie beispielsweise den Atlantischen Lachs. Zusätzlich wurden Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser umgesetzt. Insgesamt hat die Deutsche Bahn für die Ersatzmaßnahmen rund 6,8 Millionen Euro investiert. Das Land Baden-Württemberg steuerte für den Hochwasserschutz weitere rund 4,8 Millionen Euro bei. ■

Wilhelmine und Sibylla-Augusta auf dem Weg nach Niederbühl

Nach über einem Jahr nähert sich Tunnelvortriebsmaschine (TVM) Wilhelmine dem südlichen Portal des Tunnels Rastatt in Niederbühl. Die Oströhre hat rund 3.640 Meter (Stand: 3. Juli 2017) aufgeföhren und dabei rund 1.823 Tübbinge verbaut. Zum Vergleich: Seit September 2016 hat sich Sibylla-Augusta in der Weströhre 2.536 Meter (Stand: 3. Juli 2017) durch den Untergrund gegraben. Der rund vier Kilometer lange Weg von Ötigheim nach Niederbühl stellt außergewöhnliche Anforderungen an die beiden TVM.

Die Rheintalbahn ist stark befahren, eine tagelange Sperrung wäre für den Zugverkehr auf der dicht getakteten Trasse nicht realisierbar. Dennoch wird die erste TVM in ein bis zwei Monaten die Gleise der Eisenbahnstrecke unterfahren – bei einer Bodenüberdeckung von unter fünf Metern eine große Herausforderung für die Ingenieure. Die Lösung: Der Boden wird auf einer Länge von 356 Metern vereist und damit die nötige Stabilität und Sicherheit hergestellt. Dadurch kann der Zug-

verkehr auf der wichtigen Rheintalstrecke aufrecht erhalten werden. Rund 200 Vereisungsbohrungen aus Zwischenschächten auf beiden Seiten der Bahntrasse auf einer Fläche von 20.000 Quadratmetern wurden in Vorbereitung auf die Vereisungsmaßnahme bereits im Mai 2017 abgeschlossen. Zurzeit wird über ein in Gefrierrohren zirkulierendes Kältemittel der Frostkörper im Untergrund hergestellt.

Ab Juli/August 2017 unterfährt Wilhelmine die Rheintalbahn und fährt damit die letzten 200 Meter der Oströhre im Schutze des Eises auf. In der Weströhre folgt Sibylla-Augusta im Oktober/November 2017 – der Vortrieb des Tunnels Rastatt steht damit kurz vor dem Abschluss. ■



Die Tunnelbaustelle in Rastatt-Niederbühl.

Aktionstage im Info-Center

Passend zu bundesweit stattfindenden Aktionstagen veranstaltet das Info-Center neben der großen Tunnelbaustelle in Rastatt besondere Aktionen. So fand am Internationalen Kinderbuchtag ein Vorlesetag mit dem heimischen Kinderbuchautor Hans Peter Falter statt, an dem er seine Geschichten rund um „Ludwig, die Stadtmaus“ für die kleinen Zuhörer mitbrachte. Am Girls' Day beteiligte sich auch das Info-Center und begrüßte 15 Mädchen auf der Baustelle. Die Schülerinnen trafen eine Projektingenieurin des Tunnels Rastatt und erhielten nicht nur einen Einblick in ihren Arbeitsalltag, sondern konnten selbst ihr technisches Geschick unter Beweis stellen. Einen weiteren Anlass, um in das Info-Center



einzuladen, bot der Internationale Tag der Feuerwehrleute am 4. Mai 2017. Dabei drehte sich alles um das Thema Sicherheit. Feuerwehrleute aus der Region informierten sich bei einer Führung zu den Tunnelportalen über die Sicherheitsvorkehrungen wie den Baustellen-Rettungszug. Ein Jubiläum gab es zudem Anfang April: Der 10.000ste Besucher betrat das Info-Center Tunnel Rastatt. Das Info-Center freut sich auf die nächsten 10.000! ■



Dürfen wir vorstellen?

Das BIM-Team (v.l.n.r.): Sascha Björn Klar, Sahra Kerschke, Dominik Schliesing, Tanja Jakovljevic, Alexander Conrad, Katarina Roth, Bastian Schütt

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

Roland Kimmich (S. 1 rechts)
Oskar Baumann (S. 2)
Marc Uhlmann (S. 3 oben)
Frank Giesen (S. 3 unten)
Joanna Szuba (S. 4 oben)
Katarina Roth (S. 4 unten)



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

Im Großprojekt Karlsruhe–Basel werden vier Pilotprojekte mithilfe der digitalen Arbeitsmethode Building Information Modeling (BIM) realisiert: Der Rohbau des Tunnels Rastatt, die Baulose freie Strecke und Tunnelausbau im Streckenabschnitt 1 sowie die Planungen in den Streckenabschnitten 7 und 8. Für die Betreuung der BIM-Projekte wurde ein eigenes Arbeitsgebiet gegründet. Innerhalb des Arbeitsgebiets betreut ein Team die BIM-Aktivitäten beim Tunnel Rastatt und im Streckenabschnitt 1. Hier liegt der Fokus auf der Ausführungsplanung und der Realisie-

rungsphase. Im zweiten Team in den Streckenabschnitten 7 und 8 wird der Einsatz von BIM in den frühen Leistungsphasen erprobt. Grundlage für die Erstellung von 3D-Modellen bilden hier digitale Vermessungsdaten, die mit Helikopter, Drohnen und stationären Laserscans gewonnen werden. „Wenn wir die Projekte erst virtuell am Computer simulieren, können wir mögliche Fehler beim realen Bauen früher erkennen“, erklärt Sascha Björn Klar, Leiter BIM. „Dadurch steuern wir Änderungen in der Ausführungsphase und kostenintensiven Nachträgen entgegen.“ ■

Tunnel Rastatt hautnah erleben

Eine neue App zum Tunnel Rastatt bietet die Möglichkeit, mithilfe einer Virtual Reality (VR)-Brille das künftige über vier Kilometer lange Bauwerk zu erleben. Acht verschiedene Bereiche des Tunnels werden in der App thematisiert, darunter der Trog Nord, das Südportal oder die Sonic Boom-Bauwerke. Durch jeweils drei verschiedene Positionen erhält der Betrachter einen umfassenden Überblick über den zukünftigen Zustand des Tunnels. Dazu liefert die App Infotafeln mit Details zu den jeweiligen Hotspots. Und so geht's: Einfach im App-Store oder im Google-Play-Store die App „Tunnel Rastatt“ herunterladen und entweder mit der VR-Brille oder manuell über das Touch-Display oder den Lagesensor des Smartphones bedienen.