

# Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 01 | 2011

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

## Editorial

### Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Arbeit des Projektbeirats trägt Früchte – das ist die einhellige Meinung aller Beteiligten aus Bund, Land, Region und Bahn. Bei seinem aktuellen Besuch in Südbaden konnte Dr. Grube auf ein Paket von konkreten Maßnahmen verweisen, bei dem insbesondere die Verbesserungswünsche der Region berücksichtigt wurden.



Auf kommunaler Ebene wollen wir künftig noch stärker den Dialog zu den Gemeinden suchen sowie Bürgerinnen und Bürger über vorstehende Baumaßnahmen informieren. Dabei wird es wichtig sein, die lokalen Rahmenbedingungen und die sich daraus ergebenden Bauabläufe und -prozesse zu vermitteln. In Haltingen haben wir zum Auftakt der Arbeiten eine Informationsveranstaltung durchgeführt, lesen Sie dazu mehr auf Seite 3.

2010 war aus Projektsicht ein ereignisreiches Jahr – den Rückblick finden Sie auf Seite 4. Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesem Newsletter auch 2011 spannende Themen und damit eine interessante Lektüre bieten können!



Stefan Penn  
DB ProjektBau GmbH  
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

## Inhalt

- 02 **Probepbohrungen in Offenburg**
- 02 **AlpTransit besichtigt Tunnel**
- 03 **Informationsveranstaltung**
- 03 **Bauarbeiten für Südanbindung**
- 04 **Meilensteine 2010**
- 04 **Schallschutz für Eimeldingen**
- 04 **Infocenter Katzenbergtunnel**

## Rheintalbahn: Bahnchef Grube im Dialog mit der Region

In Begleitung von Stefan Mappus, Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg, und Tanja Gönner, Umwelt- und Verkehrsministerin des Landes, bereiste Dr. Rüdiger Grube am 18. Februar 2011 erneut den südlichen Abschnitt der Rheintalbahn. Bei seinem zweiten Besuch in Südbaden konnte er diesmal auf ein Paket von Maßnahmen verweisen, mit dem auf Forderungen der Region eingegangen wird. Dieses wurde maßgeblich Anfang Februar in Stuttgart im Rahmen der fünften Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn abgestimmt.



Starten gemeinsam die Probebohrung in Offenburg (v. l.): Technikvorstand Dr. Volker Kefer, Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube, Wirtschaftsminister Ernst Pfister, Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner, Ministerpräsident Stefan Mappus, Oberbürgermeisterin Edith Schreiner und die Bundestagsabgeordneten Peter Weiß und Elvira Drobinski-Weiß

Der viergleisige Ausbau der Bahnstrecke Karlsruhe–Basel stellt die Planer der DB ProjektBau zwischen Offenburg und Weil am Rhein wegen der Topografie und der betroffenen Ortslagen vor zahlreiche Herausforderungen. Politische Vertreter und Initiativen fordern hier für einzelne Streckenabschnitte alternative Lösungen. Im Herbst 2010 hatte sich Bahnvorstand Dr. Rüdiger Grube deshalb selbst einen Eindruck vor Ort verschafft und in den Gesprächen mit politischen Vertretern vereinbart, nach Optimierungsmöglichkeiten zu suchen.

Bei seinem aktuellen Besuch in Südbaden konnte er über die inzwischen erreichten Fortschritte informieren. Stationen der Bereisung waren Offenburg, Kappel-Grafenhausen, Herbolzheim, Buggingen und Bad Bellingen. „Ich bin sehr froh darüber, dass Bund, Land, die Vertreter der Region und die Bahn in der fünften Projektbeiratssitzung konkrete Maßnahmen vereinbaren konnten“, sagte Dr. Grube.

In Offenburg konnten Bahnchef Grube und Ministerpräsident Mappus eine dieser Maß-

*Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...*

## Erste Probebohrungen für mögliche Tunneltrasse in Offenburg

Bahnchef Grube und Baden-Württembergs Ministerpräsident Mappus legten selbst Hand an, um die erste Bohrung für eine mögliche Tunneltrasse in Offenburg zu starten. Die Probebohrungen bilden den Auftakt für ein umfangreiches hydrogeologisches Untersuchungsprogramm. Ziel dieses Programms aus drei aufeinander aufbauenden Stufen ist es, möglichst viele Informationen über die Beschaffenheit des Grundwassers und der Bodenverhältnisse in Offenburg zu erhalten.

Die aktuell begonnenen Probebohrungen sind Teil der hydrogeologischen Vorerkundung. In Abstimmung mit der Stadt Offenburg wurden dazu sechs Bohrpunkte im westlichen Stadtgebiet festgelegt. Diese liegen im Bereich der Englerstraße, Burdastraße, Edekastraße, im Drachenacker, der Max-Planck-Straße und im Stadtwald von

Offenburg im Gewinn Kreuzschlag. Durchgeführt werden zwei Bohrkampagnen mit jeweils drei Bohrungen. Jede Bohrung wird rund fünf Tage in Anspruch nehmen. Das von der Bahn beauftragte Unternehmen wird bis zu einer maximalen Tiefe von 40 Metern bohren und jeden Meter eine Probe entnehmen. Diese Arbeiten werden voraussichtlich Ende März abgeschlossen sein.

Aufbauend auf den Ergebnissen der hydrogeologischen Vorerkundung kann dann die Linienführung eines Tunnels eingegrenzt und bestimmt werden. Nachdem anschließend im Projektbeirat mit der Stadt Offenburg und mit den Bürgerinitiativen eine Einigung über die Linienführung eines Tunnels erzielt wurde, können die beiden weiteren Erkundungsstufen folgen.

Die zweite Erkundungsstufe beinhaltet die geotechnische Vorerkundung. Sie liefert detaillierte Informationen über die Beschaffenheit und Zusammensetzung des Offenburger Untergrunds. Bei diesem Programm werden Bohrungen in einem Abstand von 500 Meter durchgeführt. In der dritten Erkundungsstufe, der geotechnischen Hauptuntersuchung, werden die Bohrungen schließlich noch weiter verdichtet. Der Abstand der Bohrungen beträgt in dieser Phase lediglich 50 bis 200 Meter. Dabei können Bohrtiefen von bis zu 60 Meter erreicht werden.

Erste Ergebnisse aus dem Erkundungsprogramm werden bis Ende 2011 vorliegen. Die Kosten dieser Untersuchung betragen rund 750.000 Euro. Die Finanzierung teilen sich Bund und das Land Baden-Württemberg. ■

... weiter von Seite 1:

Rheintalbahn: Bahnchef Grube im Dialog mit der Region



Dr. Rüdiger Grube im Gespräch mit Adalbert Häge, Sprecher der IG BOHR

nahmen gleich persönlich in die Tat umsetzen: Mit einem symbolischen Akt starteten sie die erste Probebohrung für die vertiefenden Untersuchungen einer möglichen Tunneltrasse. Die Standorte für die Bohrungen waren zuvor mit Vertretern der Stadt Offenburg festgelegt worden. Die Ergebnisse sollen noch in diesem Jahr vorliegen.

Im Rathaus Grafenhausen und in Herbolzheim sicherte Dr. Grube zu, dass die optimierte autobahnparallele Trassenführung vertiefend untersucht wird. Die ersten Ergebnisse zum Lärmschutz in diesem Bereich wurden dem Projektbeirat schon vorgestellt. Auch für die Güterumfahrung Freiburg und die Bürgertrasse wurden Verbesserungen erarbeitet.

Ebenso wurde eine Bewertungsmatrix erstellt, die es ermöglicht, die verschiedenen Varianten mit der Antragstrasse besser zu vergleichen. Auch die Forderung, alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel zu fahren, hat die Bahn noch einmal aufgegriffen. „Aus unserer Sicht können wir die dazu notwendigen Kapazitätserhöhungen durch Optimierungen im Betriebsablauf erreichen“, erläuterte Dr. Grube in Bad Bellingen. Eine erneute Untersuchung hatte dies bestätigt – auch auf der Basis der prognostizierten Zugzahlen für 2025.

InfoCenter Katzenbergtunnel

## AlpTransit besucht Katzenbergtunnel

Eine 15-köpfige Besuchergruppe der schweizerischen AlpTransit Gotthard AG wird am 25. Februar 2011 den Katzenbergtunnel besuchen. Auf dem Programm stehen die Besichtigung des Nordportals, der Oberleitungs-Versuchsstrecke von Balfour Beatty, des Querschlags 19 und des Voreinschnitts.

Sehr positiv bewertete er die Finanzierungszusage von Bund und Land über insgesamt 15 Millionen Euro, mit denen die Bahn Einzelmaßnahmen für Verbesserungen beim Lärmschutz und im Bahnhofsumfeld umsetzen wird. In Eimeldingen sind die Vorbereitungen inzwischen schon einen Schritt weiter: Die Zulassung für die Schallschutzwände wurde bereits erteilt, die ersten Wände werden Ende März eingebaut.

Die Gespräche im Rahmen der Bereisung haben noch einmal deutlich gemacht, dass sich Großprojekte nicht ohne Eingriffe und Belastungen realisieren lassen. Sie haben auch gezeigt, dass es in vielen Fällen möglich ist, im konstruktiven Dialog Verbesserungen zu finden. ■

Baubeginn in Haltingen

# Bahn informiert über bevorstehende Arbeiten

Ende Januar 2011 fand in der Festhalle Haltingen eine Informationsveranstaltung statt, bei der sich rund 350 Bürgerinnen und Bürger über den Bauablauf im Streckenabschnitt 9.2 informierten. Die Mitarbeiter der Deutschen Bahn erläuterten, welche Arbeiten konkret in den nächsten drei Jahren durchgeführt werden und welche Maßnahmen dabei zum Schutz der Anwohner vorgesehen sind.

Bis Ende 2014 konzentriert sich das Baugeschehen auf die westliche Hälfte der Gleise, danach liegt der Schwerpunkt auf der östlichen Seite. Bis 2017 sollen sämtliche Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Bereits begonnen haben die Vorarbeiten für den ersten Bauabschnitt der neuen Eisenbahnüberführung der Strecke 4411 (Gütergleis von Weil am Rhein bis Basel Badischer Rangierbahnhof). Ende 2012 soll dieser Bereich ebenso fertiggestellt sein wie das Überwerfungsbauwerk Haltingen-Süd. Danach startet die 15-monatige Bauzeit der neuen Gütergleisanlage von der Heldelinger Straße bis Weil am Rhein.

Baugeschehen

# Komplex: Südanbindung des Katzenbergtunnels



Trassenbaustelle im Bereich der Landesstraße L 137

Im Bereich der südlichen Anbindung des Katzenbergtunnels an die bestehende Rheintalbahn laufen die Arbeiten seit Oktober auf Hochtouren. Der lediglich ein Kilometer lange Bauabschnitt erfordert großen Aufwand, denn hier kreuzen gleich zwei wichtige Straßenverbindungen und der Feuerbach die neue Bahntrasse.



Gut besucht: Informationsveranstaltung in der Festhalle Haltingen

Ab Ende 2013 beginnen der Bau der Gütergleise nördlich der Heldelinger Straße sowie der Bau der Eisenbahnüberführung über die Heldelinger Straße. Dabei bleibt die Verkehrsverbindung zwischen den westlichen und östlichen Stadtteilen sichergestellt. So soll die Unterführung während des Baus zumindest für PKWs befahrbar bleiben.

Bei den Arbeiten überwacht die Bahn im Besonderen, dass die bauausführenden Firmen die geltenden Normen einhalten, um die An-

wohner möglichst vor Beeinträchtigungen zu schützen. Gänzlich vermeiden lassen sich diese jedoch nicht, weswegen die Bahn schon im Vorfeld um Verständnis bei den Bürgerinnen und Bürgern bittet. Die Deutsche Bahn wird regelmäßig über die bevorstehenden Arbeiten informieren, unter anderem ist ein Infocenter auf dem ehemaligen Raiffeisengelände geplant. Vor Baumaßnahmen, bei denen besonders starke Beeinträchtigungen zu erwarten sind, werden die Anwohner schriftlich informiert. ■

kann im Bereich der ursprünglichen Straßenstrasse der Bau der neuen Brücke über die Südanbindung beginnen.

Auch die Landesstraße L 137 verläuft für die Zeit der Bauarbeiten über eine Behelfsstraße. Um die Arbeiten an der durchgehenden Bahnstrecke zu ermöglichen, die in diesem Bereich in einem bis zu zehn Meter tiefen Einschnitt verläuft, wurde eine spezielle Lösung gefunden: Der Baustellenverkehr rollt hier durch eine Stahlröhre, die Umleitungsstrecke verläuft darüber. Die L 137 erhält ebenfalls ein neues Brückenbauwerk, das wie die Brücke über die B 3 im Herbst 2011 in Betrieb genommen werden soll.

Für die Brücke über den Feuerbach wurde mit dem Bau der Fundamente begonnen. Der Bachlauf wird in diesem Bereich um einige Meter in ein neues Bett verlegt. ■

Gesamtprojekt

## Meilensteine des Projekts in 2010

<b>25. Januar</b>	■ Gleis Freiburg–Basel am Haltepunkt Schliengen geht in Betrieb
<b>Februar</b>	■ Beschluss für Planfeststellungsabschnitt (Pfa) 9.2 (Haltingen–Weil am Rhein) wird erteilt
<b>März</b>	■ Erster Newsletter „Karlsruhe – Basel im Fokus“ erscheint
<b>Juli</b>	■ Start des neuen Internetauftritts
<b>14. Juli</b>	■ Staatssekretär Enak Ferlemann besucht die südlichen Abschnitte des Projekts
<b>15. Juli</b>	■ 4. Sitzung des Projektbeirats
<b>9. August</b>	■ Gleis Basel–Freiburg am Haltepunkt Schliengen geht in Betrieb; alle Züge verkehren nun auf der neuen Rheintalbahn
<b>September</b>	■ Finanzierungsvereinbarung für Pfa 9.2 wird unterzeichnet
<b>10. September</b>	■ 1. Besuch von Bahn-Chef Dr. Grube in Bad Krozingen
<b>Oktober</b>	■ Offizieller Baubeginn der Maßnahme Südportal bis L 137 (Rodungsarbeiten beginnen im November)
<b>30./31. Oktober</b>	■ Streckenbereisung der Rheintalbahn von Dr. Grube
<b>November</b>	■ Bau der Neubaustrecke zwischen Schliengen und Nordportal Katzenbergtunnel beginnt
<b>Dezember</b>	■ Wiederaufnahme der Bauarbeiten in Eimeldingen an der Eisenbahnüberführung über die Kander/Kreisstraße K 6326
<b>Dezember</b>	■ Rohbau des Katzenbergtunnels wird fertiggestellt
<b>Dezember</b>	■ Erste Baumaßnahmen im Pfa 9.2 (Eisenbahnüberführung auf der Strecke 4411)

Schallschutz

## Lärmschutzwände für Eimeldingen

Voraussichtlich Ende März soll der Einbau der Lärmschutzwände in Eimeldingen fortgesetzt werden. Wegen fehlender Genehmigungen hatten die Arbeiten auf der Ostseite der Bahngleise geruht, nachdem die Pfosten bereits errichtet waren. Der Grund für den Stopp im September 2008: Die technische Zulassung der Wände verzögerte sich, nach-

dem an einer anderen Hochgeschwindigkeitsstrecke Schäden aufgetreten waren. Das Eisenbahn-Bundesamt hatte daraufhin eine erneute Prüfung verlangt. Nachdem die technische Freigabe nun vorliegt, kann der Hersteller nun mit der Produktion beginnen. Der Einbau der Wände kann dann unmittelbar nach der Lieferung beginnen. ■

## Infocenter Katzenbergtunnel

Sie möchten einen der modernsten Eisenbahntunnel Europas vor Ort kennenlernen? Wir heißen Sie herzlich willkommen im Infocenter am Katzenbergtunnel. Hier erwartet Sie eine Ausstellung, die neben den Informationen zum Tunnelbau auch Hintergründe über das gesamte Projekt der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel bereithält. Auch Besichtigungen und Führungen sind nach Absprache möglich. ■



Infocenter am Katzenbergtunnel  
Baustelleneinrichtungsfläche  
am Südportal  
Beim Eckfeld 1  
79588 Efringen-Kirchen

Öffnungszeiten: Di.–Fr. 14–18 Uhr,  
Sa. u. So. 12–19 Uhr, Montag geschlossen

## Impressum

### Herausgeber

DB ProjektBau GmbH  
Großprojekt Karlsruhe–Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe  
Telefon: 0761 212-4504  
E-Mail: dbprojektbau-suedwest@  
deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com

### Konzeption und Gestaltung

DB ProjektBau GmbH/Kommunikation  
PRpetuum GmbH, Frankfurt

### Fotos

DB AG/ Karl-Heinz Zurbonsen (S. 1 rechts,  
S. 2); DB ProjektBau/Sebastian Roedig  
(S. 1 links, S. 3 oben); Badische Zeitung/  
Victoria Langelott (S. 3 unten); Erhard  
Hehl (S. 4)