

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 1 | April 2018

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

spannende Aufgaben erwarten uns in diesem Jahr in unserem Großprojekt: Das Bohrprogramm zur Bodenuntersuchung im Streckenabschnitt zwischen Appenweier und Kenzingen haben wir Ende März abgeschlossen, im Abschnitt zwischen Kenzingen und Müllheim bereiten wir derzeit die Unterlagen für die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vor und im Tunnel Rastatt haben wir die Arbeiten wieder aufgenommen. Auch in Haltingen oder zwischen Karlsruhe und Rastatt laufen unsere Bauarbeiten weiter auf Hochtouren. Informieren Sie sich selbst in der ersten Ausgabe unseres Newsletters im Jahr 2018!

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

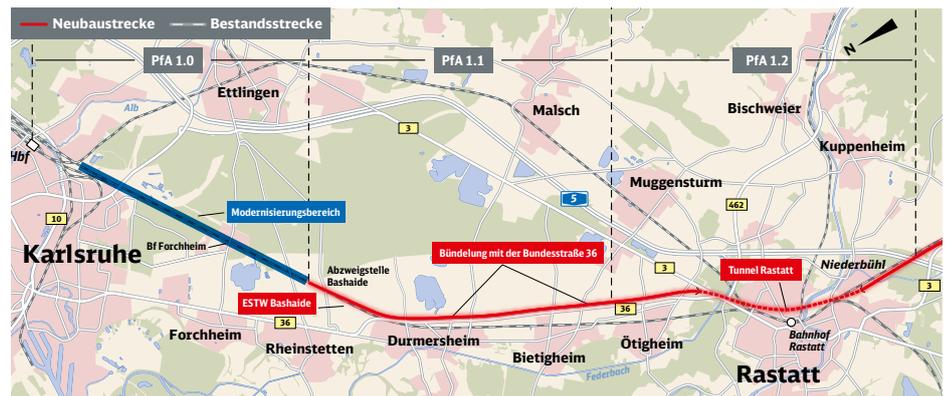


Inhalt

- Tunnel Rastatt**
- 02 **Wiederaufnahme der Arbeiten im Tunnel Rastatt**
- 03 **Prof. Dr. Dirk Rompf zum Stand des Schlichtungsverfahrens**
- Interview**
- 04 **Bernd Dassler: „Achterbahn statt Hamsterrad“**
- Steckbrief**
- 05 **Bauarbeiten am Bahnhof Haltingen (Weil am Rhein)**

Bestandsstrecke ab Karlsruhe wird modernisiert

Auf der bestehenden Bahntrasse vom Karlsruher Hauptbahnhof bis Rastatt Süd teilen sich der Nah-, Fern- und Güterverkehr zwei Gleise. Damit die schnelleren Züge des Fernverkehrs künftig mit bis zu 250 Kilometern pro Stunde auf eigenen Gleisen fahren können, wird östlich von Durmersheim eine neue zweigleisige Strecke gebaut. Auch die Bestandsstrecke muss dafür modernisiert werden.



Streckenabschnitt 1: Karlsruhe–Rastatt Süd

Die Neubaustrecke beginnt beim Abzweig Bashaide und verläuft künftig parallel zur Bundesstraße 36 (B36) und damit in deutlich größerem Abstand zu den Ortschaften. Vor Ort sind die vorbereitenden Arbeiten bereits gut zu erkennen: Neue Oberleitungsmasten wurden aufgestellt, Signalfundamente gegründet, der Kabeltiefbau erstellt, Kabel verlegt, Erdarbeiten durchgeführt und das Modulgebäude für das zukünftige elektronische Stell-

werk (ESTW) aufgestellt. In den nächsten Schritten erfolgt unter anderem das Aufstellen der Signale.

Da für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der neuen Strecke deutlich mehr Energie benötigt wird, muss auch die bereits vorhandene Oberleitungsanlage angepasst werden. Für den Betrieb der neuen Strecke kann die rund

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

60 Jahre alte Anlage die notwendige Energie nicht ausreichend zur Verfügung stellen. Auf dem gesamten Abschnitt von Karlsruhe bis Bashaide wird daher eine neue Oberleitungsanlage mit neuen Bahnenergieleitungen gebaut. Diese Arbeiten werden – nach Abschluss des eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens – voraussichtlich im Jahr 2021 durchgeführt.



Oberleitungsarbeiten im Bereich Abzweig Bashaide

Zwischen dem Bahnübergang Mörsch und Durmersheim wurden auf Grundlage der bestehenden Planfeststellung bereits die neuen Oberleitungsmasten gegründet, aufgestellt und die Kettenwerke auf die neuen Ausleger übernommen.

Aus Sicherheitsgründen finden Arbeiten an der Oberleitung und im Gleisbereich nur statt, wenn die Oberleitungsanlage abgeschaltet und geerdet ist. Da der Bahnbetrieb in der Nacht relativ gering ist, kann die Strecke für mehrere Stunden gesperrt und die Stromversorgung für die Zeit der Bauarbeiten abgestellt werden: Seit Juli 2017 werden daher regelmäßig nächtliche Sperrpausen eingerichtet, um im Gleisbereich und an der Oberleitung arbeiten zu können.

Neue Stellwerkstechnik für die Neubaustrecke

Ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt am Abzweig Bashaide künftig die mechanische Stellwerkstechnik im Bahnhof Forchheim und ermöglicht im Endzustand die Einfahrt in die Neubaustrecke. Im Februar 2018 wurden dafür sechs aneinandergereihte Fertigungsmodule aufgestellt, die zusammen ein

Gebäude bilden. Dieses beherbergt die Rechereinheiten zur elektronischen Steuerung von Weichen und Signalen entlang der Strecke. Der technische Innenausbau erfolgt in den kommenden Monaten.

Das ESTW regelt nach der Inbetriebnahme ab Oktober 2018 den gesamten Bahnbetrieb auf der Strecke von Karlsruhe bis zum Bahnhof Durmersheim. In diesem Zusammenhang werden entlang der bestehenden Trasse die alten mechanischen Formsignale gegen neue Lichtsignalanlagen ausgetauscht.

Die ersten Gleisabschnitte der Neubaustrecke entlang der B 36 werden voraussichtlich im nächsten Jahr verlegt. Auch der Auftrag für den Bau der Oberleitungsanlage für die 17 Kilometer lange Neubaustrecke wurde im vergangenen Monat vergeben. Die Gründungsarbeiten für die Oberleitungsmasten werden nach aktuellem Stand im Sommer 2018 beginnen. ■



Nacharbeiten auf der freien Strecke im Streckenabschnitt 1 (Karlsruhe-Rastatt Süd)



Wiederaufnahme der Arbeiten im Tunnel Rastatt seit Anfang Februar

Der erste Schritt zum Weiterbau des Tunnels Rastatt ist getan: Am 5. Februar 2018 begann die Tunnelmannschaft mit den vorbereitenden Arbeiten, um den 2.000 Kubikmeter großen Betonpfropfen in der Oströhre abzutragen. Er wurde als Schutzmaßnahme unter den Gleisen der Rheintalbahn in den Tunnel eingebracht, als sich im August 2017 im Rahmen der Tunnelarbeiten in Niederbühl die Gleise abgesenkt hatten.

Der Betonpfropfen trennte den intakten Tunnel vom Schadensbereich ab. Bis voraussichtlich Mai 2018 dauern die Abbrucharbeiten an. Anschließend wird eine Öffnung durch die Tunneldecke zur Erdoberfläche hergestellt: Diese dient als Rettungsweg aus der Tunnelröhre sowie zur logistischen Versorgung der weiteren Bauarbeiten, zum Beispiel für den Bau der Querschläge im unbeschädigten Tunnelbereich.



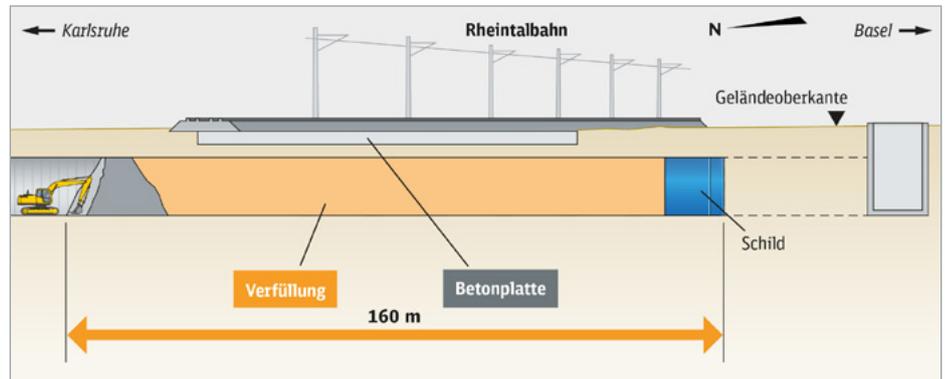
Bauarbeiten in Niederbühl: Das Sonic Boom-Bauwerk entsteht.

Niederbühl: Arbeiten an Grundwasserwanne und offene Bauweise

Außerhalb des Tunnels in Niederbühl werden die Arbeiten an der Grundwasserwanne und an der Weströhre weitergeführt. Ein Teilstück des Tunnels von 250 Metern Länge wird dort in offener Bauweise hergestellt. Auch das Sonic Boom-Bauwerk der Oströhre ist bereits gut erkennbar. Das Bauwerk verhindert den sogenannten „Tunnelknall“, der bei der Ausfahrt eines Zuges aus dem Tunnel entsteht. In Ötigheim laufen die vorbereitenden Arbeiten zur Anbindung der Grundwasserwanne Nord an das Tunnelportal.

Schlichtungsverfahren voraussichtlich bis Ende 2018

Seit September 2017 läuft das zwischen der Deutschen Bahn und der ARGE Tunnel Rastatt (Arbeitsgemeinschaft aus Ed. Züblin



Ein Bagger trägt den Pfropfen Stück für Stück ab. In diesem Bereich entsteht im Anschluss ein Versorgungsschacht.

AG und Hochtief AG) vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Schadensursache der Havarie. Dafür sind vertiefende Erkundungen des Baugrunds nötig. Im Mai und Juni werden Bohrungen im Bereich der Rheintalbahn durchgeführt und anschließend ausgewertet. Dadurch wird sich das Schlich-

tungsverfahren voraussichtlich bis Ende 2018 verlängern.

Die Erkenntnisse zu den Ursachen der Havarie fließen in die Planungen zum Weiterbau der Ost- und Weströhre unter den Gleisen der Rheintalbahn ein. ■

Prof. Dr. Dirk Rompf zum Stand des Schlichtungsverfahrens

Fragen an Prof. Dr. Dirk Rompf

Vorstand Netzplanung und Großprojekte, DB Netz AG

1. Vor sechs Monaten ereignete sich die Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt. Zur Untersuchung und Bewertung der Havarie vereinbarten DB und ARGE Tunnel Rastatt ein Schlichtungsverfahren. Wie ist der aktuelle Stand in diesem Verfahren?

Die technische Beurteilung zur Schadensursache durch die benannten Gutachter nimmt mehr Zeit in Anspruch als ursprünglich von allen Beteiligten veranschlagt. So müssen zum Beispiel im Frühjahr und Sommer Erkundungsbohrungen im Rahmen der Ursachenaufklärung zur Havarie vorgenommen werden.

2. Wie ist der weitere Ablauf des Verfahrens?

Nach den Bohrungen in den nächsten Monaten werden von technischen und juristischen Gutachtern die gewonnenen Erkenntnisse in weiteren Workshops bewertet. Mit dem Ende des Schlichtungsverfahrens ist nicht vor Ende 2018 zu rechnen.

3. Welche Auswirkungen auf die Projekttermine werden die Havarie und ihre Folgen für den Rastatter Tunnel nach Ihrer Einschätzung haben?



Wie bekannt, wird sich die Inbetriebnahme des neuen Tunnels und damit auch der Anbindungsstrecken durch das Schadensereignis um voraussichtlich zwei Jahre auf das Jahr 2024 verschieben. Dennoch laufen intensive Arbeiten für den Innenausbau des Tunnels. Aktuell wird zum Beispiel der Rückbau der Betonplombe in der Oströhre des Tunnels Rastatt durchgeführt. Mit der Beseitigung des rund 2.000 Kubikmeter mächtigen Betonpfropfens bereitet die ARGE Tunnel

Rastatt die Weiterführung der Tunnelarbeiten in der beschädigten Oströhre vor. Weiterhin wurden Oberleitungsarbeiten für die Neubaustrecke vergeben, die auch den Rastatter Tunnel beinhalten.

4. Welche Schlussfolgerungen hat die DB aus der Havarie und der damit verbundenen Streckensperrung gezogen?

Es hat sich gezeigt, dass sich Störfälle in dieser Größenordnung mit internationalen Auswirkungen nur gemeinsam effektiv managen lassen. Deswegen setzen sich die Deutsche Bahn, die Schweizerische Bundesbahn (SBB) und der Korridor Rhein-Alpen für ein besseres und international abgestimmtes Störfallmanagement ein. Basierend auf einem umfangreichen Feedback aller Beteiligten zu der Streckensperrung werden konkrete Maßnahmen erarbeitet, beispielsweise vorabgestimmte Umleitungskonzepte zur schnellen Wiederaufnahme des Bahnbetriebs nach einem Störfall. Wir wollen künftig noch enger mit den Beteiligten der Branche zusammenarbeiten, auch mit dem Ziel, das Vertrauen in ein verlässliches System Schiene zu stärken.

Herr Prof. Rompf, vielen Dank für das Gespräch. ■

WIR STELLEN VOR: BERND DASSLER

„Achterbahn statt Hamsterrad“

Bernd Dassler ist technischer Projektleiter für den Streckenabschnitt 8 (StA 8) zwischen Kenzingen und Müllheim. Neben der Planung für die 45 Kilometer lange Neubaustrecke der Güterumfahrung gilt es, die bestehende Rheintalbahn zu ertüchtigen. Welche Herausforderungen sich dabei stellen, schildert er im Interview.

Im Streckenabschnitt 8 laufen die Planungen auf Hochtouren. Welche Aufgaben hat die Projektleitung?

Als Projektleiter verantworte ich die operative technische Planung, Realisierung und Steuerung des Streckenabschnitts 8. Hierbei stütze ich mich auf das gesamte technische und kaufmännische Team. Unsere Kernaufgabe ist die wirtschaftliche und effiziente Durchführung des Projektes im Rahmen der geplanten Kosten, Finanzierung, Termine, Qualitäten und Ergebnisse über alle Leistungsphasen der Planung und Realisierung. Zudem muss ich als Projektleiter die internen und externen Schnittstellen kennen und mit entsprechenden Informationen, insbesondere über den aktuellen Stand im Projekt, bedienen. Ich muss aber auch die Wahrnehmung der Geschäftsinteressen unseres Konzerns und der DB Netz AG gegenüber Kunden und Partnern vertreten. Daher arbeite ich sehr eng mit meinen Arbeitsgebietsleitern, zuständigen Ingenieurinnen und Ingenieuren und der kaufmännischen Projektleitung zusammen, um immer die aktuellsten Stände zu Zahlen, Daten und Fakten im Projekt zu haben. Meinen Fokus lege ich dann auf die anstehenden Vorgehensweisen in strategischer sowie technischer und kaufmännischer Sicht und treffe dazu die notwendigen Entscheidungen. Das hört sich erst einmal recht statisch und theoretisch an, ist es aber ganz und gar nicht.

Worauf legen Sie bei Ihrer Arbeit Wert?

Wichtig ist mir die offene und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Team. Meine Bürotür steht immer offen und die Kolleginnen und Kollegen nutzen bei Bedarf jederzeit die Gelegenheit für den direkten Austausch, das freut mich.

Wie beginnen Sie Ihren Arbeitstag?

Morgens gilt der erste Blick meinem Terminkalender, da die Arbeitstage eng getaktet sind. Die Durchsicht und Priorisierung der vielen E-Mails ist auch zu erledigen und dazwischen finden Besprechungen statt, intern und oft

extern. Die Kommunikation und Information über das Projekt erfolgt in internen Regelbesprechungen und Sitzungen in Arbeitskreisen oder durch Abstimmungsgespräche mit den Planern von Ingenieurbüros, Ministerien, Behörden, Verbänden und Bürgerinitiativen.

Auf welchem Teilabschnitt liegt momentan der Fokus?

Unser Schwerpunkt und die nächsten Meilensteine sind die Planfeststellungsverfahren in allen Abschnitten anzustoßen und natürlich dafür das Baurecht zu erlangen. Die zu planenden Projektinhalte hierfür sind die vom Projektbeirat und Deutschen Bundestag getroffenen Festlegungen in den Jahren 2012 und 2013.

In den PfA 8.1 (Riegel-March) und 8.3 (Bad Krozingen) fanden die Termine zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bereits statt. Was sind hier die nächsten Schritte?

Die Einwendungen aus dem Planfeststellungsverfahren 8.1 werden derzeit bearbeitet. Als nächsten Schritt soll der Erörterungstermin durch das Regierungspräsidium noch im Jahr 2018 durchgeführt werden. Hierfür erwarten wir kurzfristig die abschließende Bestätigung der Verkehrsprognose durch das Bundesverkehrsministerium, die unsere Basis für die Schalluntersuchungen und Schallschutzmaßnahmen bildet. Ein Fokusthema im Projekt, der Region und im politischen Raum. Das gleiche Thema beherrscht die PfA 8.0 (Kenzingen-Riegel) und 8.2 (Freiburg-Schallstadt). Hier laufen die Planungsvorbereitungen für die Veranstaltungen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, die im Sommer stattfinden sollen. Für den PfA 8.3 steht als nächster Verfahrensschritt die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen an. Einflüsse auf unsere Planungen haben hier ebenso die zu verwendende Verkehrsprognose, aber auch die abschließende Lösung zur Finanzierung von Hochwasserschutzmaßnahmen, da wir im Bereich dieses



STECKBRIEF

Bernd Dassler ist seit 1990 bei der Deutschen Bahn. Beim Großprojekt Karlsruhe-Basel ist er seit zwölf Jahren tätig. Bevor er die Projektleitung im StA 8 übernahm, war er Leiter der Bauherrenvertretung und Leiter des Projektpartnermanagements.

Bernd Dassler persönlich - drei Entweder-oder-Fragen

Frankreich oder Finnland?

Finnland, weil ich noch nie dort war und ich auf jeden Fall das Land sehen und kennenlernen möchte. Die in Filmen gesehene Landschaft, die Ruhe und Weite sind faszinierend.

Sushi oder Schnitzel?

Klassisch, natürlich Schnitzel! Sushi, ab und zu, mit Überzeugungskraft meiner Tochter.

Schwimmen oder Skifahren?

Skifahren, jedes Jahr um Ostern nach Obertauern mit Familie und Freunden ist schon Kult! Schwimmen ist mir zu langweilig... Immer gerade Bahnen zu ziehen, das ist nicht mein Ding.

Abschnittes unsere Trasse in Tieflage, gemäß den Festlegungen des Projektbeirates, geplant haben und umsetzen wollen. Im PFA 8.4 (Bad Krozingen–Müllheim) steht ebenfalls der Termin der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung an. Auch hier ist kurzfristig eine Entscheidung zur Anwendung der Verkehrsprognose und die Finanzierungslösung zum Hochwasserschutz notwendig.

Ein weiterer Bestandteil der Planungen ist die Ertüchtigung der bestehenden Strecke. Wie sieht der aktuelle Stand aus?

Die Planfeststellungsabschnitte von Riegel bis Heitersheim (Freiburger Bucht), die eine Streckenertüchtigung von 160 auf 200 Kilometer pro Stunde der bestehenden Rheintalbahn über Freiburg vorsehen, stecken noch in den Kinderschuhen. Hier bereiten wir die Ausschreibung für die technische Planung vor, die wir Anfang 2019 vergeben wollen, um auch in diesen Abschnitten in die vertiefte Planung einzusteigen.

Welche inhaltlichen Themen fordern Sie und Ihr Team derzeit am meisten heraus?

Ganz klar liegt aktuell besonderes Augenmerk auf dem Schallschutz entlang unseres Abschnittes. Es ist uns sehr wichtig, dass wir die Betroffenen und Anwohner bei unseren Planungsfortschritten „mitnehmen“ und uns den

Anforderungen und Wünschen aus der Region stellen, aber gleichzeitig die Festlegungen des Projektbeirates einhalten. Oftmals stehen wir in einem Spannungsfeld, für dessen Auflösung teilweise viele Gespräche und Abstimmungen mit den Beteiligten notwendig sind. Aber bis jetzt haben wir immer eine Lösung im Sinne aller Beteiligten gefunden.

Wie sieht ein gelungener Arbeitstag für Sie aus?

Für mich sind es die „kleinen“ Dinge und Erlebnisse, hier im Büro oder in Besprechungen außer Haus, die einen gelungenen Arbeitstag ausmachen. Es freut mich zum Beispiel, neue Seiten von Kollegen kennenzulernen. Es beeindruckt mich, wenn Kollegen Gestaltungsspielräume erkannt haben und diese nutzen, wenn sie sich gegenseitig unterstützen und helfen, fragen und austauschen. Dann wächst ein Team zusammen und über sich hinaus.

Die Arbeit und Aufgaben in einem solch herausragenden und –fordernden, interessanten und komplexen Großprojekt ist etwas Besonderes und trägt zusätzlich dazu bei, mit Elan die gestellten Aufgaben anzugehen.

Wir gehen hier nicht jeden Morgen ins „Hamsterrad“, sondern wir fahren die hochspannende Achterbahn!

Herr Dassler, vielen Dank für das Gespräch. ■

Bohrprogramm im Streckenabschnitt 7



Im Streckenabschnitt 7 (Appenweier–Kenzingen) wurde von Juli 2017 bis März 2018 ein Bohrprogramm zur Untersuchung des Untergrunds durchgeführt, das umfangreiche Erkenntnisse über die Bodenverhältnisse liefert. Auf Grundlage der Bodenproben werden geotechnische Gutachten erstellt, die als Voraussetzung für die weitere Planung dienen. Abhängig von der Bodenbeschaffenheit wird zum Beispiel festgelegt, welche Bauweise angewendet wird.

Die Arbeit und Aufgaben in einem solch herausragenden und –fordernden, interessanten und komplexen Großprojekt ist etwas Besonderes und trägt zusätzlich dazu bei, mit Elan die gestellten Aufgaben anzugehen.

YouTube Neuer Film!
Bohrprogramm im Streckenabschnitt 7 (Appenweier–Kenzingen)

In den Abschnitten sind der Ausbau der Rheintalbahn auf 250 Kilometer pro Stunde inklusive zusätzlicher Überholgleise und eine neue Trassenführung parallel zur Autobahn 5 geplant.

STECKBRIEF

Bauarbeiten am Bahnhof Haltingen (Weil am Rhein)

Was?
 Bau eines Behelfsbahnsteigs und Rückbau des bestehenden Bahnsteigs West (Gleis 2)

Wann?
 Ende Februar bis Anfang April 2018

Wie?
 Der Ersatzbahnsteig mit einer Länge von 210 Metern wird neu gebaut. Nach seiner Inbetriebnahme am 8. April wird der bestehende Bahnsteig zurückgebaut.

Warum?
 Für den Bau der westlichen Gleistrasse ist aktuell nicht genügend Platz vorhanden, deswegen muss der Bahnsteig übergangsweise verlegt werden.

Auswirkungen?
 Der Treppenaufgang West ist gesperrt, die Personenunterführung am Bahnhof ist weiterhin nutzbar. Den Behelfsbahnsteig erreichen Reisende über den neuen Fußgängersteg Haltingen.

Immer einen Besuch wert

Info-Center Tunnel Rastatt

Wie schon im vergangenen Jahr, veranstaltet das Info-Center Tunnel Rastatt auch 2018 wieder zahlreiche Aktionstage.



Der „Tag des europäischen Notrufs 112“ am 16. Februar war ein willkommener Anlass Feuerwehren, Rettungsdienste und Polizeidienststellen aus der Region ins Info-Center nach Ötigheim einzuladen. Sicherheitsexperten der Bahn stellten den über 50 Besuchern das Rettungs- und Sicherheitskonzept auf der Baustelle sowie im späteren Betrieb des Tunnels vor. Auf der Baustelle konnte unter anderem der Rettungszug besichtigt werden.

Das Thema Sicherheit spielt eine große Rolle, nicht weniger wichtig ist das Thema Umwelt.



Am 10. März, dem „Tag des Artenschutzes“, kamen Groß und Klein zum Info-Center, wo sich alles um das Thema Umwelt drehte. Unter der Anleitung von Bahnmitarbeitern lernten Kinder unter anderem, wie man ein Insektenhotel baut. Ebenfalls zu Gast: das Ökomobil Karlsruhe mit einem „rollenden Naturschutzlabor“. Eine geführte Rundfahrt zu den umgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Form von Streuobstwiesen oder Räumen für geschützte Insektenarten vervollständigte das Programm. Passend dazu gab es regional hergestellte Fruchtsäfte zum Probieren.

Naturschutz an der Neubaustrecke

Ötigheim

Wo künftig die Neubaustrecke verläuft, trafen sich Ende Januar 2018 freiwillige Helfer, um besonders geschützte und seltene Pflanzenarten an einen neuen Standort zu versetzen.



Der Verein für Umweltschutz und Landschaftspflege Ötigheim (VUL) gab den Anstoß zu dieser Aktion. Im Abschnitt der Bahntrasse zwischen Ötigheim und Bietigheim pflanzten die Helfer unter anderem die Gewöhnliche Grasnelke, Heide-Nelke oder Steppen-Thymian um. Einen neuen Lebensraum fanden die teilweise vom Aussterben bedrohten Arten entlang der Böschungen der Neubaustrecke. Mit dieser Aktion soll die einzigartige Pflanzenvielfalt vor Ort geschützt werden.



Das Bild des Tages



Auch außerhalb des Büros ein Team!

Unter den 500 Teilnehmern für den 10-km-Lauf beim 28. Internationalen Volkslauf in Rastatt lief auch das Team Info-Center Tunnel Rastatt Anfang März mit. Auch wenn die Laufbedingungen nicht ideal waren, Spaß hatten die Teilnehmer trotzdem.

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

Joanna Szuba (S. 1 o.)
Anne Siefermann (S. 2 o.)
DB Netz AG (S. 2 u.)
Axel Stephan Fotogdesign (S. 3)
Manuela Kneissler/DB AG (S. 4)
Elmar Kiefer (S. 5 u.)
Charlotte Petrik/DB AG (S. 5 o., S. 6)
Joachim Kalmbach/DB AG (S. 6 r.)

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



13. April 2018

Inbetriebnahme des Fußgängerstegs Haltingen & Bürgerfest am Info-Center Haltingen

15. April 2018

Vorlesestag für Kinder mit Autor Hans Peter Fallner
Anmeldung bitte an infocenter@karlsruhe-basel.de

Weitere Informationen für beide Termine unter
[www.karlsruhe-basel.de!](http://www.karlsruhe-basel.de)