

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 2 | 2015

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

schon seit sechs Jahren begleitet der Projektbeirat die Umsetzung der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel und unterstützt die Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Am 26. Juni 2015 hat er zum zehnten Mal getagt. Wie er zur Kernforderung 2, der alternativen Trassenführung zwischen Offenburg-Süd und Riegel, entschieden hat, erfahren Sie im nebenstehenden Artikel.



Seit Juli 2015 liegt die Zuständigkeit für Großprojekte nicht mehr bei der DB ProjektBau, sondern bei der DB Netz AG. Dies haben wir zum Anlass genommen, einmal auf die vergangenen vier Jahre im Großprojekt zurückzublicken. Was hat sich seither verändert und welche Meilensteine konnten bisher erreicht werden. Lesen Sie mehr dazu in der Reportage ab Seite 4.

Nach wie vor spielt der Schutz von Mensch, Natur und Umwelt eine zentrale Rolle im Projekt. Auf den Seiten 2 und 3 stellen wir Ihnen deshalb die aktuellen Naturschutzmaßnahmen im Streckenabschnitt 8 und den Erschütterungsschutz auf der gesamten Strecke vor.

Ich wünsche Ihnen eine unterhaltsame Lektüre!

Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Projektbeirat

Weichen für Zukunft gestellt

Der Projektbeirat hat in seiner vergangenen Sitzung weitreichende Beschlüsse für die Weiterführung des Großprojekts getroffen: So wurde beispielsweise zwischen Offenburg und Riegel die autobahnparallele Lage der Trasse entschieden (Kernforderung 2).



Die blau eingefärbte Variante B zeigt die autobahnparallele Lage der Gleise.

Am 26. Juni 2015 hat der Projektbeirat zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel getagt. Ein wichtiger Punkt auf der Agenda: die Entscheidung zur Kernforderung 2, der autobahnparallelen Trasse. Nun hat der Projektbeirat weitreichende Entscheidungen getroffen.

Die Planungen der Bahn sahen zuerst vor, die zwei neuen Gleise auf der rund 30 Kilometer langen Strecke zwischen Offenburg und Riegel westlich neben der bestehenden Rheintalbahn zu bauen. Anwohner in der Region fürchteten eine zu hohe Lärmbelastung durch den steigenden Zugverkehr und forderten deshalb einen Trassenausbau parallel zur Autobahn 5 (A5). Die beiden neuen Gleise werden zukünftig für den Güterverkehr vorgesehen sein, Personenzüge fahren weiterhin auf der bestehenden Rheintalbahn durch die Orte. Der Projekt-

beirat hat sich zudem für ergänzende Schallschutzmaßnahmen ausgesprochen, sodass auch die Anwohner nahe der Autobahn vollständig vor den Lärmbelastungen geschützt werden. Passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht nötig. Die zusätzlich entstehenden Kosten von voraussichtlich rund 480 Millionen Euro wollen Bund und Land jeweils zur Hälfte tragen.

Weitere Ergebnisse aus der Sitzung

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Hügelsheim und Auggen erhält die Antragstrasse Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Sinne eines Vollschutzes. Das bedeutet, dass keine zusätzlichen passiven Maßnahmen notwendig sind. Auch hier wollen sich Bund und Land die dadurch anfallenden Mehrkosten von

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | |
|--|---------------------|
| 02 Brückenschlag für die Natur | 06 Meldungen |
| 03 Mit innovativen Maßnahmen zum Erfolg | 06 Impressum |
| 04 Auf Zeitreise im Großprojekt Karlsruhe–Basel | |

... weiter von Seite 1:

Weichen für Zukunft gestellt

rund 23 Millionen Euro für den zusätzlichen Lärmschutz und knapp 10 Millionen Euro für gestalterische Maßnahmen wie beispielsweise transparente Schallschutzwände teilen. Außerdem hat sich der Projektbeirat für den rund sieben Kilometer langen Tunnel Offenburg ausgesprochen. Die Mehrkosten von

1,2 Milliarden Euro für das unterirdische Bauwerk trägt der Bund.

Das letzte Wort haben Land und Bund

Sämtliche kommunizierten Mehrkosten basieren auf ersten groben Kostenannahmen. Die

letzte und bindende Entscheidung und ob die vom Projektbeirat veranschlagten Haushaltsmittel für die Mehrkosten bereitgestellt werden können, treffen nun der baden-württembergische Landtag und der Bundestag. Aus der beschlossenen Entscheidung muss die Bahn dann eine wirtschaftlich vertretbare Planung entwickeln. ■

Umweltschutz

Brückenschlag für die Natur

Beim Neu- und Ausbau der Strecke von Karlsruhe bis Basel spielen Umwelt- und Naturschutz eine wichtige Rolle. Im sogenannten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB) sind die Naturschutzmaßnahmen festgelegt und somit rechtlich bindend umzusetzen. Viele neue Lebensräume, beispielsweise für Zauneidechsen und Fledermäuse, sind im Zuge der Bauarbeiten bereits entstanden. Aktuell werden im Streckenabschnitt 8 weitere Maßnahmen realisiert.

Ausgleichsmaßnahme an der Kinzig

An der Kinzig in Wolfach (Streckenabschnitt 8) werden in mehreren Bauabschnitten Verbesserungen zur Durchwanderbarkeit für Fische und andere Gewässerorganismen durchgeführt. Ursprünglich war die Kinzig ein bedeutender Lebensraum für Lachse. Um diesen und weiteren Fischarten wieder optimale Lebens-



Bald finden Lachse und weitere Fischarten wieder optimale Lebensraumstrukturen in der Kinzig.



Fakten, Hintergründe und Ziele zur Maßnahme direkt vor Ort: Am 21. Mai wurde die Informationstafel an der Kinzig in Wolfach eingeweiht.

raumstrukturen zu bieten, werden bis September 2015 vier Wehranlagen und eine Furt, die für Gewässerorganismen derzeit nicht passierbar sind, umgebaut sowie an verschiedenen Stellen Strukturverbesserungen in der Kinzig durchgeführt. Insbesondere die dabei vorgesehenen Aufweitungen des Gewässerbetts wirken sich positiv auf den Hochwasserschutz aus. Für die Ausgleichsmaßnahme investiert die Deutsche Bahn insgesamt rund 600.000 Euro. Dem Besucher vor Ort erläutern Informationstafeln die wichtigsten Daten und Fakten der Maßnahme.

Grünbrücke über die neuen Gleise und die Autobahn

Im südlichen Mooswald zwischen Opfinger See und Arlesheimer See (Streckenabschnitt 8) realisiert die Deutsche Bahn eine Grünbrücke, die zukünftig über die Neubaustrecke und die Bundesautobahn 5 führt. Grünbrücken verbinden Lebensräume, die durch Verkehrswege zerschnitten wurden. Wildschweine, die im Mooswald wieder lebenden Wildkatzen,

Bitte lesen Sie auf Seite 3 weiter ...

... weiter von Seite 2:

Brückenschlag für die Natur



Am 21. Mai 2015 besuchte Staatssekretärin Gisela Splett die Stelle an der Autobahn 5 westlich von Freiburg, an der später die Grünbrücke für Wildtiere entsteht. Die Grünbrücke ist eines von zwölf Projekten aus dem sogenannten „Bundesprogramm Wiedervernetzung“, das sich dafür einsetzt, Lebensräume, die durch Verkehrswege zerschnitten wurden, durch Ersatzmaßnahmen bestmöglich wieder miteinander zu vernetzen.

Fledermäuse und zahlreiche andere Tiere können zukünftig die Brücke nutzen. Bäume, Sträucher und artgerechte Strukturen fügen die Brücke in den natürlichen Lebensraum der Tiere ein. Um von den Tieren angenommen zu werden, wird die Grünbrücke eine Breite von 75 Metern haben. Zudem werden die Tiere mit Hilfe von Leitstrukturen – das können z. B. Bäume, Sträucher oder Zäune sein, zur Brücke gelenkt. Zusätzlich schützt ein seitlicher Blendschutz vor nächtlichen Störungen aus dem Zug- und Straßenverkehr.

Renaturierung der Dreisam

Die Renaturierungsmaßnahmen an der Dreisam in den Freiburger Kartauswiesen (Streckenabschnitt 8) sind bereits größtenteils abgeschlossen. Aktuell werden dort noch Restarbeiten wie Ansaaten und Bepflan-

zungen durchgeführt. Um Fischen und zahlreichen weiteren Gewässerorganismen einen durchgängigen, vielfältigen Lebensraum zu schaffen, wurden Sohlschwellen zurückgebaut und Ufer abgeflacht. Durch die natürliche Dynamik der Dreisam können so weitere typische Gewässerstrukturen wie Kiesinseln, sandige Stellen und kleine temporäre Gewässer entstehen. Dadurch wird die gesamte gewässertypische Flora und Fauna gestärkt. Künftig soll die Dreisam auch wieder Lachsen einen Lebensraum bieten. Die Aufweitung des Gewässerbettes dient wiederum auch dem Hochwasserschutz. Auch die Besucher des stadtnahen Naherholungsgebiets profitierten von der Maßnahme: Auf 900 Metern Länge ist eine ursprüngliche Flusslandschaft entstanden. Für die Maßnahmen an der Dreisam hat die Deutsche Bahn 900.000 Euro investiert. ■

Erschütterungsschutz

Mit innovativen Maßnahmen zum Erfolg

Fahrende Züge erzeugen mechanische Schwingungen. Diese werden als Körperschall über das Erdreich und als Luftschall übertragen. Der Körperschall breitet sich wellenförmig über das Erdreich bis in umliegende Gebäude aus. Dort können Erschütterungen auftreten, die zu einem leichten Vibrieren von Wänden und Decken führen. Der Mensch nimmt dies über den Tastsinn wahr. Der von den Wänden und Decken eines Raumes abgestrahlte Schall wird als sogenannter Sekundärschall bezeichnet.

Um die Anwohner von Verkehrswegen vor diesen Vibrationen zu schützen, ist der Erschütterungsschutz – wie auch der Schallschutz – im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert. Im Gegensatz zum Schallschutz wird der Erschütterungsschutz bislang aber nicht in Verordnungen zum BImSchG näher geregelt. Deshalb werden dafür gemäß Rechtsprechung sogenannte DIN-Normen herangezogen.

Entlang der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel wurde im Zuge der Planungen untersucht, wo Erschütterungsschutz notwendig ist. Nur in wenigen Bereichen wurden entsprechende Schutzmaßnahmen erforderlich:

■ **Bahnhof Baden-Baden:** Bereits in den Jahren 1996 und 1997 hat die Bahn am Nordkopf des Bahnhofs Baden-Baden den sogenannten „Beton-Schotterbau mit Masse-Körper“ (BSO/MK) erfolgreich realisiert. Die Basis dieses innovativen Systems bildet ein Betontrog, auf den eine Schotterschutzmatte aufgelegt wird. Über diese Matte werden Schwellen und Gleise in üblicher Weise an-

gebracht. Die Schutzmatte sorgt dafür, dass die für die Schallbelastung verantwortlichen Frequenzen reduziert werden. Zudem werden die Kosten für die Instandhaltung gesenkt, da der im Betontrog liegende Schotter nicht verschmutzen kann und somit nicht gereinigt werden muss. Auch auf der freien Strecke im Bereich Sinzheim wurde im Jahr 2002 dieses System eingebaut.

■ **Katzenbergtunnel:** Im Bereich unterhalb der Wohnbebauung von Bad Bellingen wurde die Feste Fahrbahn im Katzenbergtunnel mit einem Masse-Feder-System ausgestattet. Unterhalb und seitlich der Festen Fahrbahn sind Matten eingebaut, die die Fahrbahn von ihrem Untergrund entkoppeln. Die vom Rad-Schiene-Kontakt erzeugten Erschütterungen werden so gezielt reduziert.

Nach dem Einbau der Maßnahmen wurden umfangreiche Messungen durchgeführt. Das Ergebnis: Die Werte blieben an allen Stellen deutlich unter der definierten Schutzgrenze.

■ **Gemeinde Eimeldingen:** Auf der Neubaustrecke im Ortsbereich der Gemeinde Eimeldingen wurden als Erschütterungsschutzmaßnahmen besohlte Schwellen und ein Betontrog eingebaut. Auf der Sohle des Betontroges und an den Seitenwänden bis auf einer Höhe von 0,5 Metern wurden sogenannte Unterschottermatten eingebaut. Anschließend wurden auch hier im Beweisicherungsverfahren umfangreiche Messungen durchgeführt. Derzeit werden die Messungen von den beauftragten Gutachtern ausgewertet.

Auch beim Bau des Tunnels Rastatt ist wie beim Katzenbergtunnel das Masse-Feder-System vorgesehen. Der Einbau des Erschütterungsschutzes erfolgt im Jahr 2019. ■



Reportage

Auf Zeitreise im Großprojekt Karlsruhe-Basel

Seit Juli 2015 liegt die Zuständigkeit für Großprojekte nicht mehr bei der DB ProjektBau GmbH, sondern bei der DB Netz AG. Dies hat Matthias Hudaff, Leiter des Großprojekts, zum Anlass genommen, auf die letzten vier Jahre im Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel zurückzublicken.

Vor vier Jahren bin ich als Leiter Projektmanagement und Technik und Sprecher des Großprojektes Karlsruhe-Basel nach Baden gekommen. Ich bin freundlich, aber auch mit sehr hohen Erwartungen in allen Belangen aufgenommen worden.

Als ich in das Großprojekt Karlsruhe-Basel eintrat, waren wir gerade maßgeblich mit der Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels beschäftigt. Die Aufgabe, das Großprojekt in einer Phase höchster Anspannung neu zu strukturieren und aufzubauen, hat mich dann umso mehr motiviert, hier wirklich etwas zu bewegen und einen neuen Geist in unser Projektmanagement hineinzutragen.

Der Streckenabschnitt von Karlsruhe bis Rastatt

Wir haben im Sommer 2011 als erstes die Chance genutzt, den in einem gefühlten „Dornröschenschlaf“ liegenden Streckenabschnitt Karlsruhe-Rastatt auf den Weg in die Realisierung zu

bringen. Mit großer Anstrengung und dem parallelen Aufbau eines komplett neuen Teams erreichen wir seitdem einen Meilenstein nach dem anderen: im Sommer 2012 die Bewilligung der Finanzierung, im Sommer 2013 der erste Spatenstich, im September 2014 die Vergabe des über 300 Millionen Euro großen Hauptbaupvertrages. Nun arbeiten wir auf den Beginn des Tunnelvortriebs des Tunnels Rastatt hin.

Unser Ziel ist es, den Abschnitt Karlsruhe-Rastatt bis 2022 in Betrieb zu nehmen, sodass die Strecke dann von Karlsruhe bis Offenburg fertiggestellt ist und den zukünftigen Anforderungen sowohl im Korridor Rotterdam-Genua, als auch im Korridor Paris-Bratislava entsprechen kann.

Größter Meilenstein: Die Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels



In 2011 und 2012 lag der Fokus darauf, die große Herausforderung, die Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels, zu bewältigen sowie die zweite Rheinbrücke in Basel und die elektronischen Stellwerke Rheinweiler und

„Wir haben den Abschnitt aus dem Dornröschenschlaf geweckt.“

Matthias Hudaff

Efringen-Kirchen in Betrieb zu nehmen. Zu einem erfolgreichen Projekt gehört jedoch viel mehr. Zahlen, Daten, Fakten, Finanzierung, Verträge, Dokumente und so weiter. Vor diesem Hintergrund hat sich auch an unserem Standort Freiburg und in dem dortigen

Bitte lesen Sie auf Seite 5 weiter ...

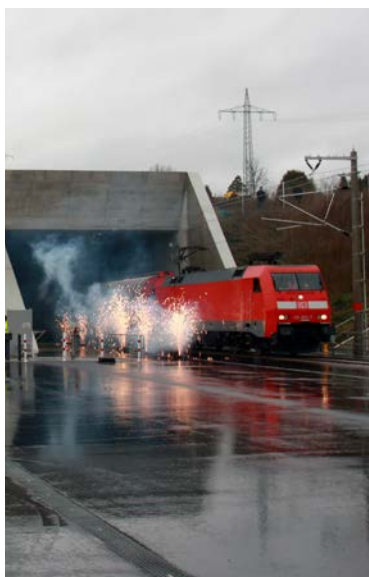
2012

Inbetriebnahme 2. Rheinbrücke



2012

Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels



2013

Erster Spatenstich Grundwasserwanne Nord Tunnel Rastatt



... weiter von Seite 4:

Auf Zeitreise im Großprojekt Karlsruhe-Basel

Streckenabschnitt in den vergangenen Jahren viel geändert. Wir können mittlerweile einen stabilisierten Projektverlauf und kontinuierliche Erfolge vorweisen. Mitte des nächsten Jahrzehnts wollen wir dann auch diesen Abschnitt fertiggestellt haben, sodass wir dann im Süden an die Neubau- und Ausbaumaßnahmen in der Schweiz nahtlos anschließen.

Frühe Beteiligung der Öffentlichkeit

An unserem Hauptstandort in Karlsruhe ist es uns gelungen, ein neues Team für die Projektbearbeitung des Streckenabschnitts 8 aufzubauen. Wir konnten die im März 2013 getroffene Projektbeiratsentscheidung zu den Kernforderungen 3 und 4 soweit umsetzen, dass wir wie zugesagt noch im Dezember 2014 die Planrechtsunterlage für den Planfeststellungsabschnitt Riegel-March einreichen konnten. Hier haben wir zum ersten Mal eine frühe Beteiligung der Öffentlichkeit vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens sehr erfolgreich mit großem Anklang durchführen können.

„Die frühe Beteiligung der Öffentlichkeit war sehr erfolgreich.“

Matthias Hudaff

Mit einem motivierten Team in die Zukunft

Die Vorplanungen für den Planfeststellungsabschnitt 8.2 laufen, sodass hier in 2016 das nächste Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.

Im Streckenabschnitt 7 sind nun im Projektbeirat weitreichende Entscheidungen getroffen. Unser Team steht bereit, sich den enormen Herausforderungen in vielen Belangen zu stellen und das Projekt unter Bewältigung der Risiken voranzutreiben.

Heute haben wir rund 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und damit mehr als doppelt so viele wie noch vor vier Jahren. Verschiedene Berufsgruppen haben mit neuen Perspektiven und Herangehensweisen auch festgefahrene Situationen zum Laufen gebracht. Es bringt sehr viel Spaß, in diesem in-

novativen, agilen und modernen Umfeld wirken zu können.

Wir haben eine große Anzahl neuer Führungskräfte, die gemeinsam mit den etablierten Mitarbeitern eine hervorragende Mischung aus Erfahrung, Fachwissen, Ideen, Methoden und Konzepten bilden und das Projekt voranbringen.

Wir sind, trotz langer Projektlaufzeit, jünger geworden. Unser Altersschnitt liegt jetzt bei 42 Jahren und entspricht damit ungefähr dem Projekalter. Wir haben eine größere Diversität, was sowohl die gute Mischung aus weiblichen und männlichen Mitar-

beitern betrifft als auch unsere Herkunft zwischen Alma-Ata und Rio de Janeiro, zwischen Hamburg und Thessaloniki.

Insgesamt sind wir gut aufgestellt, um die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen und freuen uns auf die kommenden Themen. ■

„Die Menschen im Projekt machen den Unterschied.“

Matthias Hudaff

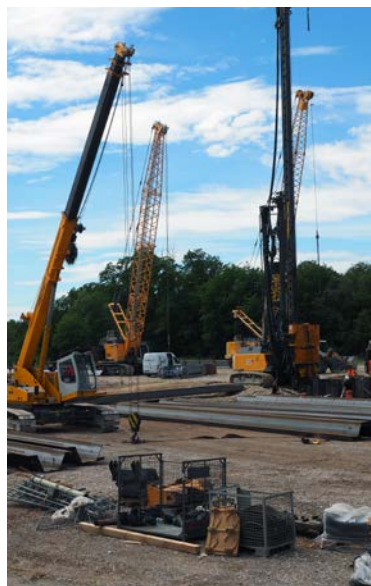
2014

Vergabe Rohbau Tunnel Rastatt



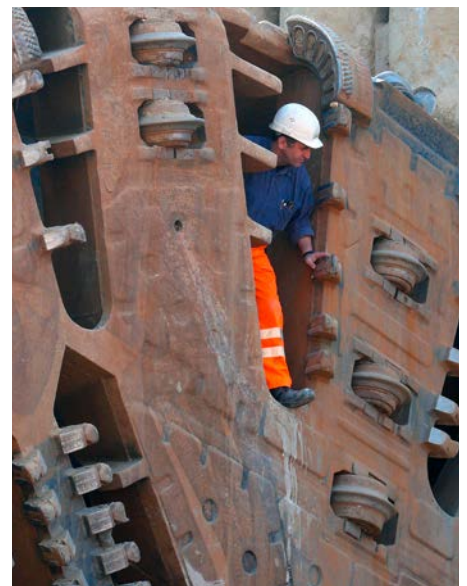
2015

Vorbereitung Bau Tunnel Rastatt



2016

Vortrieb Tunnel Rastatt



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

Baustellenbesichtigung in Ötigheim



Am 19. Juni besichtigten Andreas Schwarz und Thomas Marwein, beide Mitglieder des baden-württembergischen Landtags, gemeinsam mit Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter der DB

für das Land Baden-Württemberg, und einer Delegation der Bahn sowie Mitarbeitern der ARGE Tunnel Rastatt die Baustelle für den Tunnel Rastatt in Ötigheim. Sie machten sich direkt vor Ort ein Bild von den vorbereitenden Arbeiten für den bevorstehenden Tunnelvortrieb. Dieser startet im Frühjahr 2016.

Faszination Großbaustelle

Seit Anfang April 2015 ist die Ausbau- und Neubaubstrecke mit einem eigenen Account auf Instagram zu finden. Die Bilder bieten Blicke hinter die Kulissen, die sonst nur mit Sicherheitshelm und Warnweste möglich sind.

Außerdem kann der Baufortschritt bei aktuellen Maßnahmen verfolgt werden, wie im Streckenabschnitt zwischen Haltingen und Weil am Rhein. Neben aktuellen Bildern werden auch regelmäßig eindrucksvolle Fotos von vergangenen Bauarbeiten – zum Beispiel vom Bau des Katzenbergtunnels – hochgeladen. Den Account finden Sie unter www.instagram.com/karlsruhe_basel

Neue Webcam ist online

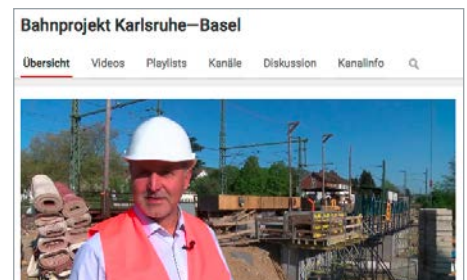
Eine neue Webcam in Niederbühl zeigt den zukünftigen Bereich des südlichen Portals des Tunnels Rastatt. Verfolgen Sie live, was aktuell vor Ort passiert: www.karlsruhe-basel.de/Webcams.html.

Trockengelegt



Das Wasser aus der zukünftigen Grundwasserwanne Nord für den Tunnel Rastatt wurde innerhalb von vier Wochen kontrolliert in den Federbach bei Ötigheim abgelassen – und zwar mithilfe einer Wasseraufbereitungsanlage. Bevor die Tunnelarbeiten starten können, muss nun die vorbereitete Grube vollständig trocknen. Dann beginnen die Betonarbeiten für die Grundwasserwanne und der Zusammenbau der Tunnelvortriebsmaschinen.

Film zu Maßnahmen im PfA 9.2 ist online



Zwischen Haltingen und Weil am Rhein (Planfeststellungsabschnitt 9.2) werden aktuell umfangreiche Baumaßnahmen durchgeführt. Unter anderem werden vier zusätzliche Gleise gebaut und Schallschutzwände realisiert. Was aktuell genau vor Ort passiert, zeigt ein dreiminütiger Film. Zu finden ist er im YouTube-Kanal des Projekts: www.karlsruhe-basel.de/youtube.html

+++ +++ +++ +++ +++ +++ +++ +++

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe-Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

Kontakt

Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: info@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Fotos

Judith Boehl (S. 1 links, S. 4 oben), Meike Schlitter (S. 2 links), RP Freiburg (S. 2 rechts), Michael Breßmer (S. 3 oben, S. 4 rechts, S. 6 oben), Calenberg Ingenieure GmbH (S. 3 unten), Roman Marti (S. 4 links), Lothar Mantel (S. 4 Mitte), DB Netz AG (S. 5 links und rechts), Oskar Baumann (S. 5 Mitte), Ron Oruszcak (S. 6 unten)

Dieses Projekt wird kofinanziert von der Europäischen Union – Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V).

