

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 3 | September 2021

Editorial



Liebe Leser:innen,

insgesamt acht Querstellen verbinden im Tunnel Rastatt die West- und Oströhre. Sie sind Teil des Rettungs- und Sicherheitskonzepts: Im Ereignisfall können betroffene Personen so schnell in die sichere Tunnelröhre gelangen. Anfang August hatten wir den Durchschlag beim ersten Querstellen. Im Zeichen der Sicherheit stehen auch die Arbeiten oberhalb des Tunnels. Hier bereiten wir den Vortrieb der Weströhre vor. Zusätzlich zur bestehenden Stahlbetonplatte schütten wir gerade Erdmaterial auf. Dadurch erhalten wir den notwendigen Druck von oben für den Tunnelvortrieb.

Zwischen Appenweier und Hohberg planen wir den Ausbau der Rheintalbahn. Bis zum Frühjahr 2022 stehen hier Bohrungen zur Untersuchung des Bodens auf dem Programm. Im südlichsten Abschnitt – Basel – sind wir bereits einen Schritt weiter: Im Bereich der Grenze zu Weil am Rhein finden Gleis- und Brückenarbeiten statt.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Die Außenschale ist fast fertig.

Auflast und Querschläge: Aktuelles am Tunnel Rastatt

In Niederbühl bereitet die Bahn den Weiterbau des Tunnels Rastatt vor. Die Tunnelvortriebsmaschine (TVM) „Sibylla-Augusta“ wird die letzten 200 Meter der Weströhre auffahren. Ihren Vortrieb schützt eine Kombination aus Stahlbetonplatte und Erdaufschüttung: Dazu bringt die Bahn rund 15.000 Kubikmeter Erdmaterial über der Tunnelröhre ein. Gleichzeitig erweitert sie die bestehende Stahlbetonplatte um etwa 190 Meter nach Süden. Diese Kombination erzeugt Druck auf den Vortriebsbereich der TVM. Der Druck sorgt dafür, dass die Suspension, die zur Stützung und zum Abtransport des Bodens verwendet wird, nicht an der Oberfläche austritt. Diese vorbereitenden Arbeiten dauern voraussichtlich bis Ende Oktober 2021. Im Anschluss wird die TVM die Weströhre auffahren.

Auf die fertige Weströhre wird dann die Rheintalbahn temporär verlegt. Dieser Abschnitt ist rund 700 Meter lang. Der Grund: Um die Oströhre zu sanieren, wird im jetzigen Trassenbereich eine Baugrube entstehen. Darin baut die Bahn die Tunnelröhre in offener Bauweise neu.

Parallel zu den Vorbereitungen werden die Querstellen zwischen den Tunnelröhren erstellt. Aktuell baut die Bahn zwei der insgesamt acht Querschläge parallel. Sie sind Teil des Sicherheitskonzepts: Im Ereignisfall gelangen Betroffene durch die Querstellen in die jeweils nicht betroffene Röhre.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Aktuelles & Im Blickpunkt

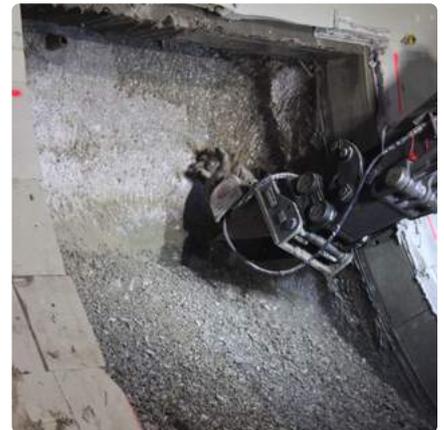
... weiter von Seite 1:

Auflast und Querschläge: Aktuelles am Tunnel Rastatt

Bei ihrem Bau wenden die Ingenieur:innen ein erprobtes Verfahren an: die Vereisung. Vereisungslanzen gefrieren den Bereich um den künftigen Querstollen. Im Anschluss brechen sie die Betonelemente (Tübbinge) mit mehreren Bohrungen heraus. Ein Fräsbagger kann das vereiste Erdreich dahinter abtragen. Um die Außenschale des Querstollens zu stabilisieren, werden die Stahlmatten an den ausgefrästen Wänden angebracht und mit Spritzbeton überzogen. ■



Die freigebohrten Tübbinge werden ausgehoben.



Die Fräse arbeitet sich durch das Erdreich.

Basel: Baubeginn im nördlichen Abschnitt

Auf rund 3,1 Kilometern baut die Deutsche Bahn die Rheintalbahn in Basel viergleisig aus. Seit April bereitet sie die Bauflächen an der Landesgrenze zwischen Deutschland und der Schweiz vor. Dort entstehen neue Gleise für die Zollabfertigung und eine Lokwechselstelle. Dazu baut die Bahn die bestehenden Gleise zurück und macht das Baufeld frei. Außerdem stellt sie Kabelquerungen für die neuen Gleise her. Anschließend entstehen abschnittsweise das Planum und die Anbindung der Zollabfertigungsgleise an die Strecke der Hafensbahn.

Der Oberbau mit Schotter, Schwellen und Schienen folgt bis August 2022. Im Bereich des Rheinhafens ist außerdem der Einbau von zwei Weichen notwendig.

Für den Ausbau der Rheintalbahn erneuert die Bahn auch die Eisenbahnbrücke über die Neuhausstrasse. Bevor sie die bestehende Brücke zurückbaut, verlegt sie zunächst die Trasse für die Fernmeldekabel der „Industriellen Werke Basel“. Anschließend demontiert die Bahn den Überbau und die Widerlager der Brücke. ■



Verlegung der Kabeltrasse in der Neuhausstrasse



Vorbereitungen für den Rückbau der Brücke



Die Zahlenhterin

In der Serie „Nachgefragt“ stellen wir Ihnen Mitarbeiterinnen aus dem Großprojekt Karlsruhe–Basel vor: Als kaufmännische Projektleiterin hat Elzbieta Lewandowska-Rier das Budget stets im Blick. Controlling, Budgetpläne und komplexe Finanzierungsfragen – da, wo viele nur noch Bahnhof verstehen, ist sie ganz in ihrem Element. Denn in ihrer Funktion als kaufmännische Projektleiterin ist sie dafür verantwortlich, dass im Streckenabschnitt 8 von Kenzingen nach Müllheim die Zahlen stimmen.

Doch bis hier in ein paar Jahren die Bagger rollen, gibt es noch viel zu tun. Während der Planungsphase kommen stets neue Herausforderungen auf. Ob neue Richtlinien oder neue Anforderungen aus den laufenden Planfeststellungsverfahren: Jede noch so kleine Änderung muss sorgfältig geprüft werden. Die studierte Betriebswirtin verantwortet mit ihrem zehnkpfigen Team an Projektkauffrauen und -männern sämtliche Finanzierungsfragen im Streckenabschnitt und gleicht sie mit den Finanzierungsvorgaben der Geldgeber – EU, Bund, Land und Deutsche Bahn – ab. Schließlich ist das Budget begrenzt. Zudem unterstützt sie die Projektingenieurinnen und -ingenieure aus dem technischen Team bei Ausschreibungen und Vergaben für die Neubaustrecke. Die soll 2031 in Betrieb gehen.

Elzbieta Lewandowska-Rier ist gebürtige Polin und überzeugte Europäerin. Daher ist sie stolz, am größten Infrastrukturprojekt Europas mitwirken zu dürfen und durch die neue Strecke die Verkehrsachse zwischen Rotterdam und Genua auszubauen. Dass es bei einem solchen Jahrhundertprojekt Geduld und einen langen Atem braucht, sieht sie als spannende Aufgabe: „Das ist wie die Planung eines neuen Hauses – nur mehrere 1000-mal größer und komplizierter.“ Aber das macht ihr große Freude. Schließlich darf sie an einem Bauvorhaben mitwirken, von dem künftige Generationen profitieren werden. ■

Fast 100 Meter tief

Im Streckenabschnitt 7 (Appenweiler–Kenzingen) führt die Bahn aktuell Erkundungsbohrungen durch. Im Raum Offenburg (Appenweiler, Hofweiler, Windschläg, Schutterwald, Niederschopfheim und Rammersweiler) untersucht sie damit den Untergrund. Die Ergebnisse liefern Erkenntnisse über die Bodenverhältnisse, zum Beispiel zum Grundwasserstand oder wie weich oder fest der Boden ist. Das ist wichtig für die weitere Planung der Trasse und der Bauwerke. Unter anderem finden Kleinrammbohrungen und Kernbohrungen statt. Sie reichen von fünf bis zu 99 Meter tief. Die Bohrungen dauern noch bis März 2022 an.



Ein Besuch im Info-Center...



... in Haltingen ist nun wieder möglich. Und zwar digital auf der Projektwebseite! Informationstafeln, Karten, Exponate und vieles mehr stehen für Besucher:innen bereit. Sie können sich durch den virtuellen Raum klicken und spannende Daten und Fakten zum Streckenabschnitt Haltingen–Weil am Rhein entdecken.



www.karlsruhe-basel.de/pfa-9-2-haltingenweil-am-rhein.html

Übrigens: Das Info-Center Tunnel Rastatt hat wieder geöffnet! Alle Infos zu den Besuchszeiten finden Sie hier: www.karlsruhe-basel.de/tunnel-rastatt.html

Schutz vor Grundwasser

Eine neue Vlog-Folge zum Tunnel Rastatt ist online. Dieses Mal erklärt Projektingenieur Sebastian Roedig, warum die Bahn Grundwasserwannen baut. Sie sorgen dafür, dass kein Grundwasser in den Tunnel gelangt. Am Tunnel Rastatt gibt es zwei davon: die Grundwasserwanne Nord und die Grundwasserwanne Süd. Sie liegen jeweils am Portal des Tunnels und führen die Bahnstrecke wieder an die Oberfläche.



Schauen Sie sich den neuen Beitrag an:

www.youtube.com/channel/UC5wbaRDL5HeyQdFuKcQ8s8w

Neue Eisenbahn- und Straßenüberführung in Haltingen



Die neue Eisenbahnbrücke über die Heldelinger Straße und die Straßenbrücke Kanderstraße sind fertiggestellt.

Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Heldelinger Straße und die Straßenüberführung (SÜ) Kanderstraße im Planfeststellungsabschnitt Haltingen–Weil am Rhein (PfA 9.2) sind fertig. Anfang Juni 2021 hat die Bahn die Arbeiten abgeschlossen. Nun finden noch kleinere Restarbeiten statt. Die Bahn hat die EÜ Heldelinger Straße bereits an die Stadt Weil am Rhein übergeben. Die Stadt beginnt dann Ende des Jahres mit dem Straßenbau. Daneben führt sie die Arbeiten in der Damm- und Burgunderstraße als Anschlüsse an die Brücke zur Kanderstraße aus. Die Arbeiten werden bis Sommer 2022 andauern. Die Bahn hat auch die Treppe von der SÜ Kanderstraße zur EÜ Helderlinger Straße fertiggestellt. Diese ist aber erst benutzbar, wenn der Straßenbau abgeschlossen ist. Dann wird der Gehweg in der Heldelinger Straße entsprechend erhöht und an die Treppe angeschlossen.

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

Jürgen Schmidt (Titel, S. 2 unten rechts,
S. 4 unten)
DB AG/Christian Nieger (S. 1 Mitte, S. 2 oben)
DB AG/Lucija Jukic (S. 2 unten links)
DB AG (S. 3 oben rechts)



Kofinanziert von der
Europäischen Union