

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 2 | 2016

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



mit dem offiziellen Baubeginn der ersten Röhre des Tunnels Rastatt am 25. Mai ist ein wichtiges Etappenziel bei der Realisierung der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel erreicht worden. Wir alle haben diesem Termin entgegen gefiebert und freuen uns, dass wir auch die Öffentlichkeit an diesem bedeutenden Meilenstein teilhaben lassen konnten. Beim Tag der offenen Baustelle waren mehr als 6.000 Menschen auf die Tunnelbaustelle nach Ötigheim gekommen, um sich selbst ein Bild von dem riesigen Tunnelbohrer zu machen.

Auch in Zukunft möchten wir Sie über alle aktuellen Baumaßnahmen auf dem Laufenden halten, zum Beispiel durch unsere Info-Center in Rastatt und Haltingen oder durch unsere neuen Social-Media-Kanäle.

Daneben möchten wir auch weiterhin mit Ihnen im Dialog bleiben. In den vergangenen Wochen haben bereits viele Informationsveranstaltungen stattgefunden, in Rastatt-Niederbühl zum Thema Erschütterungsmessungen, in Basel zum Thema grenzübergreifender Aus- und Neubau und in Bad Krozingen im Zuge der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit. Ähnliche Veranstaltungen werden folgen, immer dann, wenn es notwendig ist. Wir hoffen, dass Sie diese Angebote auch in Zukunft nutzen werden und davon profitieren können.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Ihr

Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Wilhelmine legt los

„Mit dem offiziellen Baubeginn des Tunnels Rastatt feiern wir heute einen wichtigen Meilenstein im Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel“, sagte Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, anlässlich des Anstichs der Oströhre am 25. Mai 2016.



Dr. Rüdiger Grube, Alexander Dobrindt, Winfried Hermann, Kersten Pütsch, Sven Hantel und Edgar Schömig (von links nach rechts) gemeinsam mit den Mineuren, Pfarrerin Tina Blumenkamp und Pfarrer Klaus Dörner.

Gemeinsam mit Alexander Dobrindt, Bundesverkehrsminister, Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Edgar Schömig, Vorstandsmitglied der Ed. Züblin AG, Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Baden-Württemberg und Tunnelpatin Kersten Pütsch startete Dr. Grube die erste der beiden Tunnelvortriebsmaschinen (TVM) auf der Baustelle in Ötigheim. Zuvor wurde die TVM auf den Namen „Wilhelmine“ getauft. Rund 500 Gäste

waren gekommen, um gemeinsam den offiziellen Baubeginn des Tunnels zu feiern.

Durch den Tunnel Rastatt werden künftig Güterzüge und die schnellen Personenzüge mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometer pro Stunde fahren. „Wir freuen uns, die Anwohner von Rastatt mit der Untertunnelung des gesamten Stadtgebiets künftig vom Lärm der vorbeifahrenden Züge zu entlasten“,

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- 02 **6.000 Besucher auf der Baustelle**
- 03 **Großprojekt goes Social Media**
- 03 **30.000 Tübbing für 2 Röhren**
- 03 **Arbeiten in Rastatt-Niederbühl**

- 04 **Grenzenloser Schienenverkehr**
- 04 **Die Bahn im Dialog**
- 04 **Impressum**

... weiter von Seite 1: *Wilhelmine legt los*

sagte Dr. Grube. Bundesverkehrsminister Dobrindt betonte, dass durch die Nutzung des digitalen Datenmodells „Building Information Modeling“ – kurz BIM – beim Bau des Tunnels Pionierarbeit geleistet werde. Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten BIM werden Planung, Ablauf und Nutzung des Tunnels simuliert. Beteiligte und Betroffene erhalten so frühzeitig ein realistisches Bild der Planungen. Neben den geometrischen Informationen

fließen auch Terminplan- und Kostenwerte in das Modell mit ein. Dadurch können Bau- und Kostenverläufe vorab simuliert, gesteuert und bei Abweichungen frühzeitig reagiert werden.

Die zweite Tunnelvortriebsmaschine startet mit einem zeitlichen Versatz von vier Monaten im September. Nach der Rohbauphase folgt 2019 der Innenausbau mit Fester Fahrbahn sowie Leit- und Sicherungstechnik. Die Inbetriebnahme ist für 2022 geplant. ■



Sven Hantel, Dr. Rüdiger Grube, Alexander Dobrindt und Winfried Hermann (von links nach rechts)

Tunnel Rastatt

6.000 Besucher auf der Baustelle

Spazieren, Staunen, Spielen – damit lässt sich der Tag der offenen Baustelle am Tunnel Rastatt in Ötigheim am 26. Mai 2016 gut zusammenfassen. Bei strahlendem Sonnenschein kamen über 6.000 Besucher zur Tunnelbaustelle, um nur einen Tag nach dem offiziellen Baubeginn die 90 Meter lange Tunnelvortriebsmaschine noch einmal hautnah zu erleben, bevor sie ins Erdreich verschwindet. Spazieren, das mussten die Besucher, und zwar schon fast einen Kilometer in die Grundwasserwanne hinein, um bis zum Tunnelbohrer zu gelangen.

Außerdem führte ein Rundweg einmal um die Grundwasserwanne herum. Staunen konnten die Gäste, als sie vor der 1.750 Tonnen schweren Tunnelvortriebsmaschine standen. Experten aus dem Bahn-Team freuten sich über das große Interesse innerhalb der Bevölkerung und standen gerne für Fragen rund um den Tunnelvortrieb zur Verfügung. Spielen, das war vor allem für die vielen kleinen Besucher ein Muss. So konnten sie unter anderem einen Baggerführerschein machen oder beim Spiel mit dem Glücksrad gewinnen. Außerdem sorgten Comedy-Auftritte, Musikgruppen und weitere Programmpunkte für eine Menge Unterhaltung. ■

Filme zu den beiden Veranstaltungen finden Sie hier:
www.karlsruhe-basel.de/youtube.html





Großprojekt goes Social Media

Was passiert aktuell auf der Baustelle in Haltingen? Wird die zweite Tunnelvortriebsmaschine in Ötigheim schon aufgebaut? Wie weit sind die Arbeiten an der Grundwasserwanne in Rastatt-Niederbühl vorangeschritten? Die Baustellen entlang der Ausbau- und Neubaustrecke stehen nie still, deshalb halten wir Sie mit Videos und aktuellen Fotos auf dem Laufenden. Das Großprojekt Karlsruhe-Basel nutzt nun neben YouTube und Instagram auch Facebook und Twitter. Folgen Sie dem Projekt unter www.karlsruhe-basel.de/socialmedia.html. Live-Bilder von den Baustellen liefern zusätzlich mehrere Webcams: www.karlsruhe-basel.de/Webcams.html. ■

Logistik

30.000 Tübbinge für 2 Röhren

Die Innenschale des Tunnels Rastatt wird schon während des Vortriebs eingebaut. Dafür setzt die Tunnelvortriebsmaschine Stahlbetonfertigelemente – sogenannte Tübbinge – ein. Je sieben solcher Einzelsegmente bilden einen Tübbingring. Für den Bau des Tunnels produziert die Firma Max Bögl insgesamt knapp 30.000 Tübbinge im Fertigteilwerk bei Neumarkt in der Oberpfalz.



Die Tübbinge warten auf der Baustelle in Ötigheim auf ihren Einsatz.

Von Mai 2016 bis August 2017 transportieren Güterzüge die Stahlbetonelemente dann aus der Oberpfalz zum Bahnhof Rastatt. Jeweils 154 Tübbinge passen auf einen solchen Zug. LKW bringen sie sukzessive vom Bahnhof Rastatt zur Baustelle am Nordportal bei Ötigheim. Dabei kann ein LKW zwei Tübbinge laden. Auf dem Hinweg fahren die Transporter die Baustelle von der B 36 aus an, den Rückweg nehmen sie über die K 3717 und B 3 Richtung Rastatt. Im Schnitt verkehren rund vier LKW pro Stunde, wobei der Transport montags bis samstags jeweils von 6 bis 22 Uhr erfolgt. ■

Aktuelles

Arbeiten in Rastatt-Niederbühl

Vereisungsmaßnahmen

Im Bereich Rastatt-Niederbühl unterqueren die beiden Tunnelvortriebsmaschinen (TVM) die alte Rheintalbahn. Da die Überdeckung an



Vorbereitungen für die Vereisungsbohrungen (hier im Bereich Federbach)

dieser Stelle sehr gering ist und der Betrieb nicht gefährdet werden darf, muss der umliegende Erdboden für den Vortrieb stabilisiert werden. Hierzu wird ein Frostkörper erstellt. Im ersten Schritt wurden östlich und westlich der Rheintalbahn jeweils zwei Schächte ausgehoben, aus denen die Vereisungsbohrungen durchgeführt werden. Diese Bohrungen treffen sich mittig unterhalb der Gleise. Anschließend wird eine minus 35 Grad kalte Salzwasserlösung (Sole) durch eingebrachte Vereisungsanlagen gepumpt. Die kalte Sole lässt den umliegenden Boden gefrieren. Schritt für Schritt ergibt sich so ein geschlossener Eisring.

Erschütterungsmessungen

Die Baumaßnahmen für den Tunnel Rastatt bringen leider auch Lärm und Erschütterungen mit sich. Die Deutsche Bahn hat alle Bürgerinnen und Bürger deshalb am 9. Juni 2016 zu einer Veranstaltung in die Sporthalle Niederbühl eingeladen und über die aktuellen Baumaßnahmen und kommenden Schritte



Die interaktive Karte zu den Messungen finden Sie auf der projekteigenen Webseite.

informiert. Um die Einwirkungsintensität auf Bauwerke zu dokumentieren, werden kontinuierlich an 13 Standorten in Rastatt-Niederbühl und Rastatt-Siedlung Erschütterungsmessungen durchgeführt. Die Daten werden im Zuge der Beweissicherung erhoben: Durch die Bauarbeiten entstandene Schäden lassen sich so eindeutig zuordnen. Unter www.karlsruhe-basel.de/erschuetterungsmessungen.html ist eine interaktive Grafik mit allen Messwerten der einzelnen Messgeräte zu finden. ■

Grenzenloser Schienenverkehr

Menschen und Güter grenzenlos verbinden, das war das Thema des zweitägigen Trinationalen Bahn-Kongresses Ende April in Basel. Die grenzüberschreitende Infrastruktur in der Region, wo Deutschland, Frankreich und die Schweiz aneinandergrenzen, war dabei eines der Schwerpunktthemen.

Neben Fachvorträgen und Podiumsdiskussionen mit Teilnehmern aus Wirtschaft, Fachwelt und Politik – zum Beispiel auch Winfried Hermann, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, und Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Baden-Württemberg – gab es Ausstellungen

und Informationsangebote zu verschiedenen Projekten und Themen.

Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel spielt beim grenzübergreifenden Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz und als Teilstück der Güterzugstrecke von Rotterdam nach Genua eine zentrale Rolle. Deshalb war das Großprojekt auch mit einem Infostand beim Kongress vertreten. Informationstafeln und Roll-Ups lieferten den Besuchern Informationen zur Strecke sowie zum aktuellen Projektstatus in den einzelnen Abschnitten. Für vertiefende Fachfragen standen zwei Mitarbeiter aus dem Projekt zur Verfügung.



Infosäule zum Projekt beim Kongress in Basel

Nach den beiden offiziellen Veranstaltungstagen wurden verschiedene Fachexkursionen angeboten. Eine dieser Exkursionen ging zum DB Info-Center des Großprojekts in Haltingen. ■

Aktuelles

Die Bahn im Dialog

Im Rahmen der sogenannten „Frühen Beteiligung der Öffentlichkeit“ hat die Deutsche Bahn Anfang Mai zu einer Informationsveranstaltung nach Bad Krozingen eingeladen, um den Betroffenen und Interessierten die Planungen im dortigen Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.3 zu erläutern. Zuvor konnten die Planungsunterlagen vier Wochen bei der Bauverwaltung der Stadt Bad Krozingen sowie auf der projekteigenen Webseite eingesehen werden. Hierdurch sollte die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die geplante Umsetzung und die voraussichtlichen Auswirkungen informiert werden. Gleichzeitig wurde am Öffentlichkeitstermin Raum geboten, um Fragen an das Projektteam zu richten. Der vier Kilometer lange PFA 8.3 wird aufgrund der im Projektbeirat vereinbarten Festlegungen überarbeitet, nachdem das erforderliche Planfeststellungsverfahren bereits im Dezember 2003 eingeleitet wurde. Die Trasse verlässt die Bundesungelung mit der Bundesautobahn 5 und wird

in Tieflage in Richtung Süden entlang der Gemeinden Hausen, Biengen, Schlatt und Feldkirch geführt.

Auch in anderen Abschnitten hält die Bahn die Öffentlichkeit auf dem Laufenden: Anfang April lud sie alle Baseler und Weiler Bürger zu einer Informationsveranstaltung in Basel ein. Thema war die Offenlage des sogenannten ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens der geplanten Baumaßnahmen im PFA 9.3 (Basel). Der PFA liegt auf seiner Gesamtlänge von rund drei Kilometern auf Schweizer Gebiet und ver-

läuft von der Staatsgrenze zwischen Deutschland und der Schweiz durch den Badischen Bahnhof in Basel bis zum nördlichen Rheinufer und schließt dort an das Schweizer Streckennetz an. Das Genehmigungsverfahren erfolgt nach Schweizer Recht und wird von den Schweizer Behörden durchgeführt. Der Beginn der Bauarbeiten ist im Jahr 2019 geplant. Gegenstand der Planungen sind unter anderem der Vierspuranschluss Basel Bad Bf, neue Gleisanlagen für den Güterverkehr, Schallschutzmaßnahmen sowie neue Eisenbahnüberführungen. ■



Der PFA 9.3 liegt mit seiner Gesamtlänge von rund drei Kilometern auf Schweizer Gebiet.

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

Philipp Langefeld (S. 1 links), Erhard Hehl (S. 1 rechts, S. 2), Oskar Baumann (S. 3 oben), Michael Breßmer (S. 3 unten), Eberhard Busch (S. 4)

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

