

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 1 | 2013

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



Schritt für Schritt entwickelt sich das

Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel weiter. So hat der Projektbeirat in seiner letzten Sitzung die Realisierung der Güterumfahrung Freiburg (Kernforderungen 3) und der Bürgertrasse (Kernforderungen 4) weiter auf den Weg gebracht und die Bahn damit beauftragt, die Planungsunterlagen bis 2014 zu erstellen (siehe Artikel S. 2). Im Zusammenhang mit der Bürgertrasse wird der Abschnitt Buggingen–Müllheim komplett neu geplant (siehe Artikel S. 2). Für den Abschnitt zwischen Müllheim und Auggen rechnen wir im Sommer mit dem Planfeststellungsbeschluss.

Bauliche Schwerpunkte des Großprojekts liegen in den nächsten Jahren im Streckenabschnitt 9 (Haltingen–Basel) sowie im Abschnitt 1 (Karlsruhe–Rastatt), zwischen Abzweig Bashaide und Rastatt-Süd. Den Auftakt bildet zunächst der Bau einer Grundwasserwanne bei Niederbühl, bevor dann in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts der Tunnel Rastatt gebaut wird. Zuvor können sich Anwohner und interessierte Bürger in zahlreichen Informationsveranstaltungen über die anstehenden Bauphasen im Streckenabschnitt 1 informieren (siehe Artikel S. 3).

Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Aktuell

Staatssekretär Odenwald bereist Strecke zwischen Offenburg und Buggingen



Staatssekretär Odenwald (2. v. l.) im Gespräch mit OB Edith Schreiner (1. v. l.) und Vertretern von Bürgerinitiative und Bahn in Offenburg.

Im Januar 2013 hat sich Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Vorsitzender des Projektbeirats „Rheintalbahn“, im persönlichen Gespräch mit Vertretern von Kommunen und Bürgerinitiativen vor Ort über die Forderungen der Region informiert.

In Offenburg stellte die Stadt zunächst das Konzept für einen einröhrigen Güterverkehrstunnel als Gegenentwurf zur geplanten Erweiterung des vorhandenen Bahngrabens um

zwei Gleise vor. Die Bahn hat die Trassenalternative geprüft mit dem Ergebnis, dass ein Tunnel zwar anspruchsvoll, jedoch technisch machbar ist. Allerdings gilt es, mögliche kritische Auswirkungen auf Umwelt und Natur, unter anderem auf die Gewässerökologie, weiter zu untersuchen. Die letztendliche Entscheidung über die Realisierung eines Tunnels in Offenburg hängt von der Finanzierungszusage vom Bund und dem Land Baden-Württemberg ab.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 02 Projektbeirat entscheidet über Kernforderungen | 04 Naturschutzaspekte bei Großprojekten |
| 02 Realisierung des Abschnitts 9.0 | 05 Wasserbaumaßnahme am Blauloch |
| 03 Verstärkte Information der Bürger | 05 Ramsar-Ranger Michael Georgi |
| 03 Webcams ziehen um | 06 Kostenlose DVD für Besucher |
| 04 Katzenbergtunnel entlastet die Region erheblich | 06 Aktueller Projektstand |
| 04 Wettbewerb zur Querung des Wiesekorridors | 06 Neue Öffnungszeiten in Haltingen |
| | 06 Impressum |

... weiter von Seite 1:

Staatssekretär Odenwald bereist Strecke zwischen Offenburg und Buggingen

Auf den nächsten beiden Stationen der eintägigen Reise, in Lahr und Grafenhausen, erläuterten Vertreter der Gemeinden den Entwurf zum Bau zweier Gleise für den Güterverkehr parallel zur Autobahn A5 als Alternative zur geplanten Trasse. Aktuell prüft die Bahn sowohl die Machbarkeit einer Bündelungstrasse

als auch die Optimierung der Antragstrasse. In Freiburg-Lehen informierte sich Staatssekretär Odenwald über die dritte, vom Projektbeirat bereits positiv entschiedene, Kernforderung nach verbessertem Schallschutz und kleinräumigen Streckenverlegungen an der Güterumfahrung der Freiburger Bucht.

In Buggingen fand schließlich die Präsentation der Forderung nach einer „Bürgertrasse“ mit Tieflage von Mengen bis Hügellheim, der Umfahrung des Knotens Buggingen sowie weiteren Tunnel- und Brückenbauwerken statt. ■

Aktuell

Projektbeirat entscheidet über Kernforderungen

In seiner Sitzung am 4. März hat der Projektbeirat den Weg frei gemacht für weitere wichtige Schritte beim Ausbau der Rheintalbahn. Sowohl Landesverkehrsminister Winfried Hermann als auch der Beiratsvorsitzende, Staatssekretär im BMVBS Michael Odenwald, zeigten sich sehr zufrieden mit den Ergebnissen und der konstruktiven Zusammenarbeit des Gremiums. So gab der Beirat grünes Licht für die nächste Stufe bei der Realisierung der Kernforderungen 3 und 4. Diese sehen den Bau der sogenannten Bürgertrasse im Markgräflerland sowie zusätzlichen Lärmschutz bei der Güterzugumfahrung von Freiburg vor.

Die Bahn wurde damit beauftragt, die entsprechenden Planungsunterlagen bis 2014 zu erstellen.

Ferner hat das Gremium über die Kernforderung 1, einen Tunnel als Gegenentwurf zur geplanten Antragstrasse im Bahngraben Offenburg, beraten. Die Bahn wird weitere vertiefende Untersuchungen zur Machbarkeit eines Tunnelbauwerks durchführen. Weitere Planungen für den Bereich ruhen allerdings, bis die Finanzierung gesichert ist, über die sich Bund und Land jetzt einigen müssen. Zudem bedarf die Investition des Bundes der Zustimmung

durch den Bundestag. Die Finanzierung wird in einer Arbeitsgruppe geprüft und soll dann in einer weiteren Sitzung des Projektbeirats beraten werden.

Auch im Hinblick auf die Kernforderung 2 nach einer Trassenführung parallel zur Autobahn A5 zwischen Offenburg und Riegel wird die Bahn im Auftrag des Projektbeirats bis zum Herbst weitere Unterlagen erstellen. Im Fokus stehen hierbei weitere Untersuchungen zum Schallschutz. ■

Aktuell

Realisierung des Abschnitts 9.0

Aus den Entscheidungen des Projektbeirats im März letzten Jahres zur Güterumfahrung Freiburg (3. Kernforderung der Region) wie auch zur Bürgertrasse (4. Kernforderung) ergeben sich neue Anforderungen bezüglich des Planfeststellungsabschnitts (PFA) 9.0 (Buggingen-Auggen). Während der nördliche Abschnitt Buggingen-Müllheim komplett neu in der Planung zur Umsetzung der Bürgertrasse betrachtet wird, kann der südliche Abschnitt Müllheim-Auggen unabhängig davon realisiert werden.

Auf dem rund sechs Kilometer langen Abschnitt Müllheim-Auggen werden die neuen Gleise östlich der Rheintalbahn gebaut. Im Zuge des Streckenneubaus werden auch Brücken sowie Stütz- und Kreuzungsbauwerke neu erstellt beziehungsweise angepasst. Ferner werden im Bahnhof Müllheim das Stellwerk und das Empfangsgebäude zurückgebaut. Als weitere Maßnahme sehen die Planungen die Anpassung der Bahnsteiganlagen



an die künftigen Bedingungen und die Verlegung des Busbahnhofs sowie der Park-and-Ride-Plätze vor. Der Planfeststellungsbeschluss wird voraussichtlich im Sommer dieses Jahres vorliegen. ■

Finanzierungsvereinbarung für den Abschnitt Müllheim-Auggen

Im Januar haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die Deutsche Bahn die Finanzierungsvereinbarung für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn im Abschnitt Müllheim-Auggen unterzeichnet. Die Gesamtinvestition für dieses nördlich des Katzenbergtunnels verlaufende Teilstück beläuft sich in den kommenden Jahren auf rund 200 Millionen Euro. ■

PfA 1.1 und 1.2

Verstärkte Information der Bürger

Bevor im Abschnitt Karlsruhe-Rastatt die Bautätigkeiten beginnen, intensiviert die Deutsche Bahn den Dialog zu den Anwohnern. Dazu wird in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen das Informationsangebot erheblich erweitert.

So setzt die Projektleitung auf den direkten Kontakt zu den Anwohnern und erläutert in mehreren Bürgerinformationsveranstaltungen ausführlich die geplanten Baumaßnahmen.



Straßenüberführung über der Bundesstraße 36 und der Neubaustrecke bei Bietigheim

Zusätzlich macht eine „mobile Infobox“-Station in den Kommunen: In Rastatt und den anliegenden Gemeinden informiert sie über das Projekt und veranschaulicht die bevorstehenden Bauprozesse. Etwas umfangreichere Einblicke soll eine Ausstellung in Rastatt geben, indem sie nicht nur die geplanten Baumaßnahmen erläutert, sondern auch die Hintergründe und Ziele der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel vorstellt.

Mit Beginn der Hauptarbeiten am Tunnel Rastatt können sich interessierte Besucher dann vor Ort im geplanten Info-Center über das technisch anspruchsvolle Bauwerk informieren. ■



Parallellage der Neubaustrecke mit der Bundesstraße 36, Blick Richtung Süden



Neue Broschüre

Nachdem wichtige Planänderungen im November vergangenen Jahres genehmigt wurden, können die Bauarbeiten zwischen Abzweig Bashaide und Rastatt-Süd beginnen. Den Auftakt bildet der Bau einer Grundwasserwanne unter der Autobahn A5 am 30. Juli 2013.

Eine neue Broschüre informiert detailliert über den Projektabschnitt und die geplanten Baumaßnahmen: So wird die neue zweigleisige Strecke ab dem Abzweig Bashaide auf einer eigenen Trasse gebündelt mit der Ortsumge-

hung der Bundesstraße B36 verlaufen. Damit passieren Güter- und Fernverkehr künftig die anliegenden Ortschaften in deutlich größerem Abstand. Östlich von Ötigheim endet die Bündelung mit der B36, und die Neubaustrecke wird durch den zweiröhrigen Tunnel Rastatt geführt, der das gesamte Stadtgebiet unterquert.

Die Broschüre finden Sie ab Anfang April auch als PDF-Download auf der Website www.karlsruhe-basel.de. ■

Webcams ziehen um

Für alle, die sich live ein Bild von den Arbeiten entlang der Strecke machen möchten, gibt es bald neue Möglichkeiten: Nach erfolgreichem Einsatz am Katzenbergtunnel ziehen die Webcams an neue Einsatzorte. Seit kurzem sendet eine Kamera via Mobilfunk Bilder aus dem Planfeststellungsabschnitt 9.2 Haltingen-Weil am Rhein von

den Bauarbeiten am Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd. Eine zweite Webcam wird ab Baubeginn der Eisenbahnüberführung Helde-linger Straße die Projektentwicklung anzeigen. Mit Beginn der Bauarbeiten in Niederbühl im September 2013 ist auch der Einsatz von Webcams im Abschnitt 1 (Durmersheim-Rastatt-Süd) vorgesehen. Zusätzlich zu den

Livebildern wird der Baufortschritt der jeweils letzten Woche auch wieder in einem Zeitraffer angeboten.

Sie finden die Webcams in der Rubrik „Aktuelles“ auf der Website www.karlsruhe-basel.de. ■



Katzenbergtunnel entlastet die Region erheblich



Der reibungslose Betrieb des zum Fahrplanwechsel im Dezember eröffneten Katzenbergtunnels ist ein Zugewinn für die Gemeinden entlang der Strecke. So trägt der Tunnel in besonderem Maße zur Entspannung der Lärmsituation in Efringen-Kirchen, Istein und Kleinkems bei. ■

Aktuell

Wettbewerb zur Querung des Wiesekorridors

In dem vollständig auf Schweizer Gebiet liegenden Planfeststellungsabschnitt 9.3 ist eine weitere Querung des Gewässers Wiese geplant. Für das Brückenbauwerk wird der Kanton Basel-Stadt federführend zusammen mit der Deutschen Bahn einen Wettbewerb nach Schweizer Norm SIA 142 durchführen. Die zwei neuen Güterverkehrsgleise sollen vor der Einbindung in den Badischen Bahnhof (Basel), im Bereich Freiburgerstraße/Fasanenstraße, westlich der bestehenden Rheintalbahn verlegt werden. Dabei sollen sie sowohl über die beiden Straßen als auch über den Fluss Wiese führen. Die Bahn hat dem Kanton zwei



Entwurf zur Querung des Gewässers Wiese

mögliche Grundvarianten vorgelegt. Diese sind das Ergebnis einer eingehenden und breit angelegten Variantenstudie zum Wiesekorridor, deren stadträumliche, freiraumgestalterische sowie ingenieurbauliche Befunde auch als Grundlage des Wettbewerbs dienen.

Das neue Brückenbauwerk soll sich in die anspruchsvolle Topografie einfügen und die architektonische Einbettung in die vorhandene Brückenlandschaft gewährleisten. Der Bereich des Wiesekorridors ist zudem von großer Bedeutung für die Biotopvernetzung und die Naherholung der Region. ■

Hintergrund

Naturschutzaspekte bei Großprojekten

Bei der Planung großer Infrastrukturprojekte spielt der Schutz von Umwelt und Natur eine bedeutende Rolle. Dabei stellt zunächst die gesetzlich geregelte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sicher, dass die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt umfassend ermittelt, analysiert und bewertet werden. Auf Basis der Prüfungsergebnisse erarbeitet die Bahn in Abstimmung mit den zuständigen Landesbehörden den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP). Dieser enthält wirkungsvolle, orts- und Tierart-spezifische ökologische Ausgleichs- und

Ersatzmaßnahmen. Die wichtigste Planungsgrundlage sind umfangreiche, in der Regel auch zeitaufwendige Kartierungen von gesetzlich geschützten Tier- und Pflanzenarten. Damit sich die späteren Bauabläufe nicht verzögern, müssen die naturschutzfachlichen Aspekte bereits frühzeitig in die Planungen aufgenommen und abgestimmt werden.

Dies gilt insbesondere für spezielle Artenschutzmaßnahmen, die bereits vor Baubeginn umgesetzt und wirksam sein müssen. Hierzu zählen unter anderem die Einrichtung von

Ersatzbiotopen und Querungshilfen sowie die Umsiedlung gefährdeter Arten.

Bei den Planungen zum Ausbau der Rheintalbahn hat die Deutsche Bahn zusammen mit dem Regierungspräsidium Freiburg den „Arbeitskreis Grünkonzept“ gegründet. In diesem wurden rund 400 Vorschläge zu Ausgleichsmaßnahmen für den Bereich Offenburg bis Auggen geprüft, von denen die geeigneten entsprechend Eingang in den LBP der Planfeststellungsunterlagen gefunden haben. ■

Naturschutz

Wasserbaumaßnahme am Blauloch



Einst machte der Schlamm das Befahren des Taubergießens mit dem Nachen fast unmöglich. Nun fließt das Wasser wieder zügig rheinabwärts.

Im Streckenabschnitt 7 passiert die Rheintalbahn bei Kappel-Grafenhausen das Naturschutzgebiet Taubergießen. Dies erstreckt sich über rund zwölf Kilometer entlang der französischen und deutschen Seite des Rheins und ist Lebensraum zahlreicher, teilweise seltener, Tier- und Pflanzenarten. Ein dichtes Netz aus Altrheinarmen und Gießen – Grundwasseraustritte mit ihren Klarwasserquellen – durchzieht die westlich gelegene urwaldartige Auenlandschaft, die zum Überflutungsgebiet des Rheins gehört. Im östlichen Bereich jedoch, der sogenannten Altaue, ist das strömende Hochwasser mit seiner spülenden Kraft in Folge der bereits Anfang des 19. Jahrhunderts durchgeführten Korrektur des Oberrheins sowie des späteren Oberrheinausbaus (1960 bis 1970) vor allem durch die Errichtung von Hochwasserschutzdämmen verebbt.

Die „Revitalisierung Taubergießen“ ist ein 2005 aus der Taufe gehobenes gemeinsames Projekt von Naturschutz und Wasserwirtschaft, Kreis- und Landesverwaltung sowie von Partnergemeinden auf französischer und deutscher Seite und einer Vielzahl engagierter Bürger. Unter dem Motto „Vom alten Rein zu neuer Dynamik“ wurde die nötige Fließdynamik wieder hergestellt, die Abflusssituation optimiert und die kiesige Sohle freigelegt. Zu der Revitalisierung des Naturschutzgebiets leistet die Bahn einen wichtigen Beitrag:

Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Ausbau der Rheintalbahn errichtet die DB ProjektBau ein Durchlassbauwerk für das Blauloch. Dies sorgt dafür, dass die Gewässer östlich des Hochwasserdamms, die keine Verbindung mehr zum Rhein haben, kontrolliert „gespült“ werden können.

Kurzporträt

Ramsar-Ranger Michael Georgi

Das geplante Durchlassbauwerk am Blauloch trägt zur langfristigen Stabilisierung des Ökosystems Altaue bei. Jedoch stellt die Baumaßnahme zunächst einen Eingriff in den Naturhaushalt dar. Um den sensiblen Rahmenbedingungen gerecht zu werden, stimmt die Bahn ihre geplanten Maßnahmen mit einer ökologischen Baubegleitung ab. Verantwortlich hierfür ist Michael Georgi, der Ranger des Naturschutzgebiets Taubergießen. Er steht der Projektleitung mit seinem umfassenden Wissen über Flora und Fauna sowie die ökologischen Zusammenhänge des Naturraums zur Seite.



Ramsar-Ranger Michael Georgi

Der in Karlsruhe geborene studierte Forstwirtschaft sammelte Erfahrung unter anderem in Nationalparks in Afrika, Indien und Kanada. Seit knapp 17 Jahren widmet er sich nun mit großem Engagement und Erfolg dem nachhaltigen Naturschutz des Gebiets am Oberrhein. Sehr wichtig sind ihm dabei seine zahlreichen pädagogischen Aufgaben, allen voran die Betreuung des wissenschaftlichen und fachlichen Nachwuchses. Vor fünf Jah-

ren wurde dem etwa zu gleichen Teilen auf französischer und deutscher Seite liegenden Naturraum zudem das Prädikat eines Ramsar-Gebiets, also eines besonders bedeutsamen und schützenswerten Feuchtgebiets, verliehen. Seitdem ist der Ranger Georgi, der auch fließend Französisch spricht, in enger Zusammenarbeit mit Kollegen jenseits des Rheins für das gesamte, rund 47.500 Hektar große Gebiet zuständig. ■

Das geplante Bauwerk besteht aus einem Einlaufbauwerk auf der Rheinseite, westlich des Hochwasserdamms VI, einem rund 29 Meter langen Stahlbetonrohr mit einem Innendurchmesser von zwei Metern und einem Auslaufbauwerk auf Seiten des Blaulochs. Die benötigte Wasserdynamik wird durch einen

Höhenunterschied von 0,25 Metern zwischen Ein- und Auslauf bei einem Gefälle von circa 0,86 Prozent erreicht. Die Investitionssumme von rund 500.000 Euro trägt die Bahn, voraussichtlicher Baubeginn ist September dieses Jahres. ■

Kostenlose DVD für Besucher

Das Info-Center Katzenbergtunnel in Efringen-Kirchen ist noch bis 16. Juni 2013 geöffnet. Nach erfolgreicher Inbetriebnahme der beiden Tunnelröhren ist zwar keine Tunnelbesichtigung mehr möglich, das Info-Center bietet dennoch besondere Einblicke in das Innere des Katzenbergs:

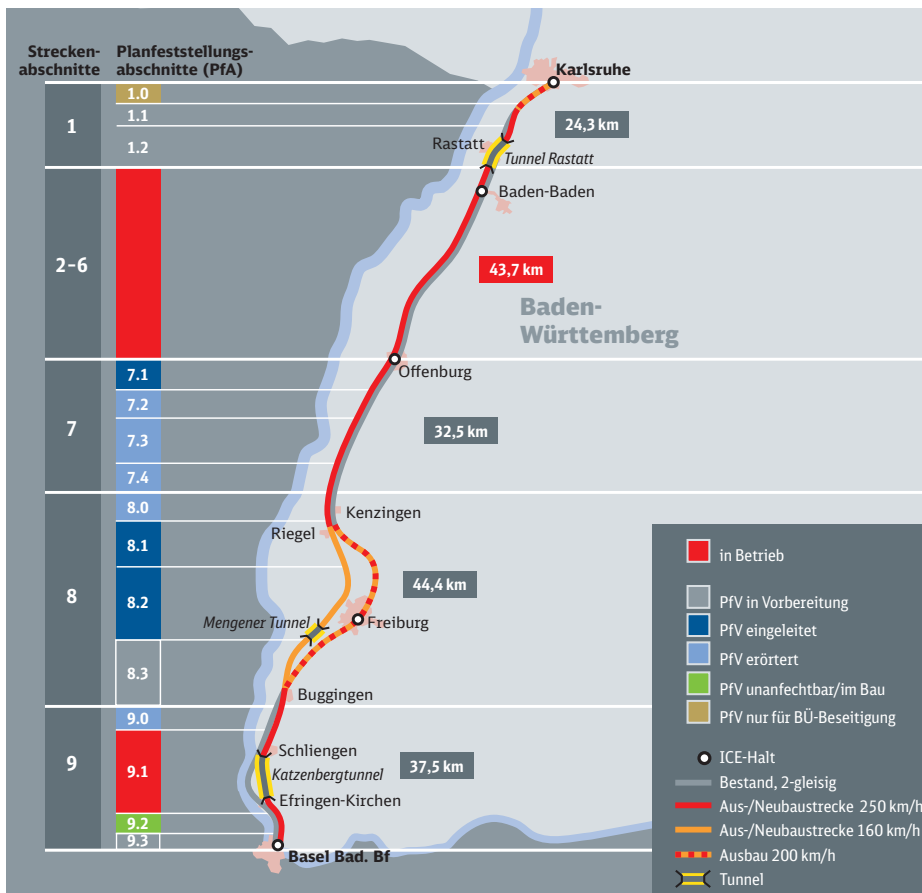
Neben der Besichtigung des Original Tübbingringes veranschaulichen rund 40 Informationstafeln sowie zahlreiche Modelle und Exponate die faszinierenden Aspekte des Tunnelbaus.

Neu im Info-Center ist eine DVD, die den Ausbau des Tunnels mit der modernen Ausrüs-

tungstechnik veranschaulicht. So lange der Vorrat reicht, erhält jeder Besucher ein kostenloses Exemplar des Films, der die eisenbahntechnische Ausrüstung des Bauwerks erläutert. ■

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Aktueller Projektstand



Info-Center Haltingen

Neue Öffnungszeiten



Seit 1. März 2013 können sich Besucher des Info-Centers Haltingen eine Stunde länger über die Maßnahmen im Streckenabschnitt 9.2 informieren. Mit einer neuen Computeranimation wird die Ausstellung ab Ende April zudem inhaltlich erweitert.

Künftig geben dreidimensionale Echtzeitmodelle der Einzelbauwerke sowie eine dreidimensionale Gesamtdarstellung des Streckenabschnitts lebendige und interaktive Einblicke in das Baugeschehen zwischen Haltingen und Weil am Rhein. Das Info-Center in der Güterstraße 3 ist jeden Mittwoch und Freitag zwischen 14 und 18 Uhr geöffnet.

Impressum

Herausgeber

DB ProjektBau GmbH
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

Konzeption und Gestaltung

DB ProjektBau GmbH/
Kommunikation
PRpetuum GmbH, Frankfurt

Fotos

Hudaff (S. 1 links), Helmut Seller (S. 1 rechts), Erhard Hehl (S. 3), Torsten Haas (S. 4), Hagen Späth (S. 5), Michael Breßmer (S. 6)