

Karlsruhe-Basel im Fokus

Nr. 1 | 2015

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

in dieser Ausgabe von Karlsruhe-Basel im Fokus beschäftigen wir uns schwerpunktmäßig mit dem Streckenabschnitt 1 (Karlsruhe-Rastatt Süd). Denn mit dem Bau des Tunnels Rastatt steht hier eine große bauliche Herausforderung an. Aktuell werden in Niederbühl und Ötigheim Baustelleneinrichtungsflächen hergerichtet, damit anschließend die ersten Arbeiten für den Bau des Tunnels beginnen können. Welche Maßnahmen in den nächsten Monaten in Niederbühl umgesetzt werden, lesen Sie im nebenstehenden Artikel.

Rund um die Großbaustelle hat zudem die Beweissicherung begonnen. Dabei wird der Zustand der umliegenden Gebäude und Bauwerke untersucht und dokumentiert. Wir haben die wichtigsten Fakten zu diesem Verfahren auf Seite 3 für Sie zusammengestellt. Den Überblick über alle Planungen, Maßnahmen und Termine für die freie Strecke im Streckenabschnitt 1 hat unsere Teamleiterin Maria Spahn. Im Interview auf Seite 5 erzählt sie, wie sie diese Herausforderung täglich meistert.

Natürlich gehen auch in den anderen Streckenabschnitten die Baumaßnahmen und Planungen weiter. So haben in Haltingen-Weil am Rhein (Streckenabschnitt 9) Mitte Februar unter anderem die Bauarbeiten für die Errichtung einer Baustraße, einer Stütz- und einer Schutzwand begonnen. Lesen Sie mehr zu diesem Thema auf Seite 4.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe-Basel



Tunnel Rastatt

Bauarbeiten in Niederbühl gehen weiter

Nach den Arbeiten an der südlichen Grundwasserwanne startet die Deutsche Bahn in Rastatt-Niederbühl nun auch mit den ersten Arbeiten für den Bau des Tunnels Rastatt. Für eine solche Großbaustelle muss jedoch zuvor eine eigene Baustelleninfrastruktur geschaffen werden. Der öffentliche Verkehr und die Anwohner werden durch die dafür notwendigen Maßnahmen kaum beeinträchtigt.



Südlich der Sporthalle Niederbühl wird aktuell die Baustelleneinrichtungsfläche für die Tunnelbaustelle angelegt. Dafür muss der Wiesenweg, der die Sporthalle mit dem Bahnübergang an der Hans-Thoma-Straße verbindet, gesperrt werden. Jedoch können Anwohner den Reisigplatz über eine Ersatzzufahrt erreichen.

Weiterhin wurde der Parkplatz an der Sporthalle Niederbühl verlegt. Die Ersatzparkplätze sind nun auf der westlichen Seite der Sporthalle. Der Parkplatz hat die gleiche Größe wie die ursprüngliche Parkfläche, ist befestigt und beleuchtet.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- 02 Tübbing für den Tunnel Rastatt
- 03 Beweissicherung am Tunnel Rastatt
- 04 Baumaßnahmen in Haltingen-Weil am Rhein gestartet
- 04 Schallschutz für Offenburg?
- 05 Alles im Blick – Teamleiterin Maria Spahn im Interview
- 06 Meldungen
- 06 Aktueller Projektstand
- 06 Impressum

... weiter von Seite 1:

Bauarbeiten in Niederbühl gehen weiter

Damit der öffentliche Verkehr während der Bauarbeiten am Tunnel Rastatt so wenig wie möglich beeinträchtigt wird, errichtet die Deutsche Bahn ein eigenes Baustraßennetz. Erst wenn die Baustraßen, die Baustelleneinrichtungsfäche und die Ersatzzufahrt zum Reitsigplatz im April 2015 eingerichtet sind, werden der Bahnübergang an der Hans-Thoma-Straße und der 600 Meter weiter südlich liegende Bahnübergang eines Wirtschaftsweges gesperrt.

Für Fußgänger wird zudem der rund 30 Meter lange Fußgängersteg Ringstraße noch in diesem Jahr fertiggestellt. Die Stahlkonstruktion wird in diesem Sommer auf der Baustelleneinrichtungsfäche zusammengebaut. Der fertige Steg wird in einer Nachsperrpause am 25. Oktober 2015 eingehoben. Er überquert zukünftig die gesamte Baustelleneinrichtungsfäche und verbindet die Ringstraße mit dem Wiesenberg. Bis zu seiner Fertigstellung bleibt die Unterführung für Fußgänger bestehen.

Unterquerung der Rheintalbahn

Für den Bau des Tunnels Rastatt werden auf Höhe der Sporthalle Niederbühl vier Zwischen-

Steckbrief Tunnel Rastatt

Länge	4.270 m
Verlauf	östlich von Ötigheim bis Niederbühl, unterquert Stadtgebiet von Rastatt
Bauweise	geschlossen mit Tunnelvortriebsmaschinen
Bauzeit Rohbau	2013-2018
Innendurchmesser	9,6 m
Ausbruchsdurchmesser	11 m
Ausbruchsmassen beim Tunnelvortrieb	710.000 m ³
Überdeckung der Tunnelröhren	4-20 m
Mögliche Höchstgeschwindigkeit der Züge	250 km/h
Geplante Inbetriebnahme	2022

schächte auf östlicher und westlicher Seite der Rheintalbahn errichtet. Aus diesen Schächten werden zu einem späteren Zeitpunkt Vereisungsbohrungen durchgeführt. Mithilfe dieses Gefrierverfahrens wird der um- und überliegende Erdboden gefestigt und stabilisiert. Durch diese Sicherung können die beiden Tunnelröh-

ren unterhalb der Rheintalbahn auch während des Bahnbetriebs vorangetrieben werden.

Die Arbeiten an den rund 12 Meter langen, 15 Meter breiten und 20 Meter tiefen Zwischenschächten werden tagsüber durchgeführt und voraussichtlich bis Ende 2015 andauern. ■



Tübbinge für den Tunnel Rastatt

Die Firmengruppe Max Bögl produziert **28.000** Stahlbetonfertigteile – sogenannte Tübbinge – für den Bau des Tunnels Rastatt. Zusammen wiegen die Tübbinge rund **315.000** Tonnen. **7** Tübbinge bilden einen Tunnel- beziehungsweise Tübbingring von **2** Metern Länge. Die Produktion beginnt im August **2015** und dauert **18** Monate. Der Innendurchmesser eines Tübbingrings beträgt **9,6** Meter, der Außendurchmesser **10,6** Meter.

Beweissicherung am Tunnel Rastatt

Rund um die Großbaustelle des Tunnels Rastatt hat Anfang Februar die Beweissicherung an den umliegenden Bauwerken begonnen. Doch was bedeutet das eigentlich genau? Wir haben die wichtigsten Fakten zum Thema zusammengefasst.

Was passiert bei der Beweissicherung?

Bevor die Arbeiten am Tunnel Rastatt starten, wird der Zustand der umliegenden Gebäude und Bauwerke untersucht und dokumentiert. Dabei wird kontrolliert, ob vor Beginn der Baumaßnahmen bestehende innere oder äußere Schäden vorliegen.

Warum wird das gemacht?

Mithilfe der Beweissicherung kann zwischen bestehenden und gegebenenfalls durch die Baumaßnahmen verursachten Schäden differenziert werden. Sollte es später zu Beeinträchtigungen an Gebäuden und Bauwerken kommen, wird die Schadensabwicklung aufgrund der klaren Beweislage erheblich vereinfacht.

Wie wird bei der Beweissicherung vorgegangen?

Die Beweissicherung läuft in mehreren Schritten ab: Zunächst wird das Bauwerk von einem Sachverständigen – hier vom Ingenieurbüro Jörg Kramer GmbH & Co. KG – besichtigt und dabei innen wie außen auf bestehende Schäden untersucht. Betroffene Eigentümer werden vorher benachrichtigt, damit ein Termin zur Gebäudebegehung vereinbart werden kann. Die Überprüfung wird mittels Fotos protokol-

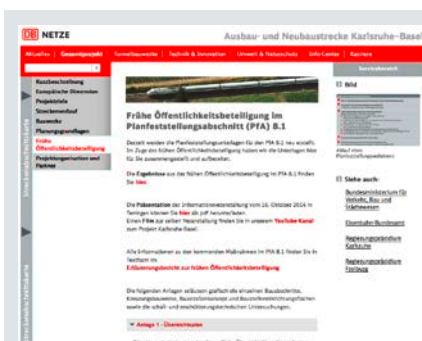


Bei der Beweissicherung wird mithilfe eines Tachymeters die genaue Lage eines Gebäudes bestimmt. So wird erkannt, ob sich das Haus durch die Bauarbeiten „bewegt“.

liert. An einigen Gebäuden werden Instrumente für Messungen angebracht, um eventuell eintretende Bauwerksbewegungen nachzuweisen. Darüber hinaus werden an Gebäuden Erschütterungsmessungen durchgeführt, um zu kontrollieren, ob die Vorgaben während der Arbeiten eingehalten werden.

Wer trägt die Kosten?

Die anfallenden Kosten liegen beim Bauherrn des Projekts und somit bei der Deutschen Bahn AG. Auf die Eigentümer der Bauwerke kommen keine Kosten zu. ■

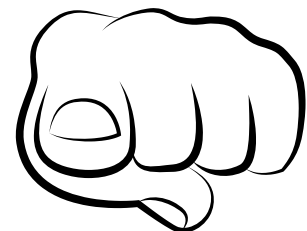


Planfeststellungsabschnitt 8.1

Ergebnisse zur frühen Beteiligung der Öffentlichkeit und neue Broschüre sind online

Im Rahmen der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit im Planfeststellungsabschnitt 8.1 zwischen Riegel und March sind verschiedene Fragestellungen, Anregungen und Forderungen an die Deutsche Bahn herangetragen worden.

Jetzt sind Sie gefragt!



Wir möchten unseren Projekt-Newsletter noch interessanter für unsere Leser gestalten. Deshalb wollen wir wissen, über welche Themen Sie gerne in den kommenden Ausgaben lesen würden. Schicken Sie uns einfach eine E-Mail mit Ihren Vorschlägen an kontakt@karlsruhe-basel.de. Wir freuen uns über Ihre Anregungen!

Die meisten Themenpunkte wurden entweder bei der Informationsveranstaltung am 16. Oktober 2014 in Teningen oder innerhalb von Unterarbeitsgruppen eingereicht. Aber auch schriftlich formulierte Forderungen wurden im Rahmen der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit abgegeben. All diese Fragestellungen und Anregungen wurden nun gebündelt und beantwortet. Sie finden diese als Download unter www.karlsruhe-basel.de/planfeststellungsunterlagen.html. In diesem Zusammenhang wurde auch die Broschüre zum PFA 8.1 aktualisiert. Die Neuauflage fasst nun alle Neuerungen auf zwölf Seiten zusammen und steht unter www.karlsruhe-basel.de/downloads.html als Download zur Verfügung.

Planfeststellungsabschnitt 9.2

Baumaßnahmen in Haltingen-Weil am Rhein gestartet

Im Abschnitt Haltingen-Weil am Rhein hat die Bahn umfangreiche Baumaßnahmen an die Firma Früh Ingenieurbau GmbH und Co. KG aus Achern vergeben. Mitte Februar 2015 wurde mit den Bauarbeiten begonnen.



Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Heldelinger Straße ist ebenfalls Teil der Baumaßnahmen in Haltingen. Mitte März wurden bereits die Stahlträger eingebaut, die das Bauwerk zukünftig tragen. Die dafür notwendige Vollsperrung der Heldelinger Straße ist bereits wieder aufgehoben.

Westlich der Bahngleise wird eine Baustraße parallel zu den bestehenden Gleisen angelegt. Zukünftig wird dadurch der gesamte Bereich vom Baustellenverkehr weitgehend entlastet, da die Baustraße über eine Querspange an das öffentliche Straßennetz angeschlossen wird. Um die Bevölkerung vor dem Baulärm zu schützen, wird im Bereich Märktweg eine rund 120 Meter lange und bis zu drei Meter hohe Schutzwand aus Holz errichtet. Außerdem werden 24 Garagen verlegt. Westlich der Bahnanlagen wird eine Stützwand errichtet, die die neuen Gleise in Tieflage künftig vor Erdbeben schützen soll.

Auf diese rund 800 Meter lange Stützwand wird später eine Schallschutzwand gesetzt. Ab Anfang 2016 werden sukzessive die Wandelemente der Schallschutzwand eingehängt. Der Bau einer zweiten Stützwand beginnt im September 2015. Die Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich bis August 2016 abgeschlossen sein. Ausführliche Informationen zu den Maßnahmen erhalten Anwohner in Haltingen-Weil am Rhein durch eine Hauswurfsendung, die Anfang April an die Haushalte verteilt wird. Diese Informationen stehen auch als Download auf der Projektwebseite www.karlsruhe-basel.de zur Verfügung. ■

Schallschutz für Offenburg?

Anfang Februar informierte die Deutsche Bahn bei einer Bürgerinformationsveranstaltung in Offenburg über das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Nach den Richtlinien ist eine drei Meter hohe Schallschutzwand und zusätzlich passiver Schallschutz – wie beispielsweise schalldämmende Fenster und Lüfter – vorgesehen. Das Lärmsanierungsprogramm ist jedoch unabhängig vom Ausbau der Rheintalbahn. Bei dieser Erweiterung der Strecke um zwei Gleise tritt die Lärmvorsorge in Kraft. In folgender Grafik

werden die Unterschiede zwischen Lärmsanierung und Lärmvorsorge dargestellt. Weitere Informationen zum Thema finden Sie auf www.deutschebahn.com/laermschutz. ■

werden die Unterschiede zwischen Lärmsanierung und Lärmvorsorge dargestellt.

Weitere Informationen zum Thema finden Sie auf www.deutschebahn.com/laermschutz. ■

Lärmsanierung	Lärmvorsorge
<p>Gesetzlicher Hintergrund</p> <p>Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) trat 1974 in Kraft Für alle Strecken, die davor gebaut wurden, kommt Lärmsanierung gemäß der Förderrichtlinie infrage Nicht gesetzlich verankert</p>	<p>Lärmvorsorge ist seit 1974 im BImSchG verankert Die Bahn ist bei Ausbau- und Neubaustrecken dazu verpflichtet, Anwohner an der Strecke vor Lärmbelastungen zu schützen</p>
<p>Definition</p> <p>Freiwilliges Programm des Bundes, 1999 eingeführt Lärmtechnische Sanierung bestehender Schienenstrecken</p>	<p>Vorsorglicher Schallschutz bei Neu- und Ausbaustrecken Gesetzlich vorgeschriebene Immissionsgrenzwerte müssen mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden, soweit deren Kosten im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen</p>
<p>Finanzierung</p> <p>Bund investiert jährlich 130 Millionen Euro (seit 2014)</p> <p>Maßnahmen werden nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel umgesetzt</p>	<p>Es werden so viele Mittel in ein Projekt investiert, wie für die gemäß der Kosten-Nutzen-Analyse notwendigen Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind Kein jährlicher oder projektbezogener Festbetrag</p>

Streckenabschnitt 1

Alles im Blick – Teamleiterin Maria Spahn im Interview

Frau Spahn, Sie waren bis jetzt Terminsteuerin im Streckenabschnitt (StA) 1. Was bedeutet das genau?

Als Terminsteuerin muss ich die Planungs- und Baumaßnahmen im Überblick behalten und alle Schnittstellen und Projektbeteiligte unter einen Hut bringen. So kann sich jeder auf seinen Aufgabenbereich und die damit verbundenen Termine konzentrieren. Meine Aufgabe ist es, das Große und Ganze im Blick zu behalten.

Und wie schafft man das?

Man muss auf jeden Fall gut organisiert sein! Wenn man zu chaotisch ist, ist der Job nicht das richtige. Ich bin aber vor allem darauf angewiesen, Feedback zum aktuellen Stand von den Kollegen zu bekommen. Das funktioniert in unserem Projekt sehr gut.



Die Kommunikation mit den Kollegen ist das A und O.

Welche Voraussetzungen muss man als Terminsteuerin sonst noch mitbringen?

Fingerspitzengefühl ist besonders wichtig. Ich muss die Mitarbeiter gut einschätzen können, zum Beispiel, wie viel Vorlaufzeit jemand braucht. Manche können Aufgaben ad hoc und spontan erledigen, andere brauchen etwas mehr Zeit. Außerdem ist die Kommunikation das A und O – ich habe täglich mit vielen verschiedenen Menschen zu tun. Man sollte also auch Lust auf die Arbeit im Team haben.

Wie stellen Sie sicher, dass alle Maßnahmen im StA 1 noch im Zeitplan sind?

Indem ich täglich mit den Kollegen kommuniziere, so kann ich am schnellsten die Abwei-

chungen im Terminplan erkennen. Außerdem haben wir regelmäßig Teamsitzungen und alle zwei Wochen bin ich bei den Baubesprechungen auf den Baustellen dabei.

Was würde passieren, wenn der Zeitplan nicht eingehalten werden könnte?

Es gibt eigentlich immer Vorgänge, die nicht im Zeitplan sind. Das ist aber auch nicht schlimm, da das von vornherein mit einkalkuliert wird. Wenn ich merke, dass ein Termin nicht eingehalten werden kann, schaue ich zuerst, ob es sich um einen unkritischen Zwischenschritt handelt oder ob das große Ganze in Gefahr ist. Außerdem muss ich überprüfen, welche Mitarbeiter davon betroffen sind. Meistens kann der Termin nach hinten verschoben werden, da wir in Frühstlage planen. Eine Aufgabe kann aber auch auf mehrere Kollegen verteilt werden oder es werden Externe miteinbezogen.

Wie viele Kollegen/Kolleginnen unterstützen Sie bei Ihrer Arbeit?

Es gibt im Streckenabschnitt 1 zwei Terminsteuerer. Ich bin für die freie Strecke zuständig, mein Kollege kümmert sich um die Terminsteuerung beim Bau des Tunnels Rastatt. Insgesamt sind wir 15 Kollegen im StA 1.

Was ist Ihre größte Herausforderung im Projekt?

Das Unvorhergesehene! Ein Projekt läuft ja eigentlich nie wie geplant, das ist aber auch das Spannende dabei, sonst wäre die Arbeit ziemlich stupide. Ich treffe jeden Tag auf neue Herausforderungen und neue Menschen, die alle an einem Ziel arbeiten. Das gefällt mir besonders gut an meiner Arbeit.

Was ist Ihr wichtigstes Handwerkszeug?

Der Kopf, der an alles denken muss. Der Mund, um zu kommunizieren und die Ohren, um alles mitzukriegen. Außerdem meine Notizzettel und unsere Planungs-Software. Aber eigentlich habe ich auch alle Termine im Kopf, da ich den Terminplan aufgestellt habe, mit dem das Team aktuell arbeitet.

Vielen Dank für das Gespräch.

STECKBRIEF

Maria Spahn hat ihr Studium des Bauingenieurwesens an der Hochschule Darmstadt 2011 abgeschlossen. Seit Februar 2012 arbeitet sie im Projekt Karlsruhe-Basel, zuerst als Terminsteuerin, seit Mitte Februar 2015 als Teamleiterin für die freie Strecke im StA 1. Sie lebt mit ihrem Mann in Karlsruhe. In ihrer Freizeit vertreibt sie sich die Zeit gerne beim Skifahren, Wandern oder Kochen.

Maria Spahn persönlich – fünf Entweder-oder-Fragen:

Skiurlaub oder Strandidylle?

Skiurlaub. Die Aktivität an der frischen Luft liegt mir mehr als das Faulenzen am Strand.

Madonna oder Mozart?

Wenn ich mich entscheiden muss, dann eher Mozart.

Krimi oder Kitsch-Roman?

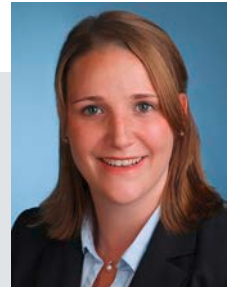
Der Kitsch-Roman zum Abschalten vom stressigen Alltag.

Fitness oder Faulenzen?

Nach einem stressigen Arbeitstag faulenze ich lieber, auch wenn sich dann mein schlechtes Gewissen meldet.

Kino oder Konzert?

Kino. Die Menschenmassen auf Konzerten sind mir zu groß. Außerdem kann ich ein Konzert auch auf meiner guten Anlage zu Hause hören.



+++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNG

Kernforderung 6 wieder auf der Agenda

Im zurückliegenden Gespräch zwischen Bund, Land, Region Südbaden und DB Netz über den Planfeststellungsabschnitt Müllheim-Auggen wurde vereinbart, dass dieser noch einmal in der nächsten Projektbeiratssitzung diskutiert wird. Bis dahin werden noch offene Punkte

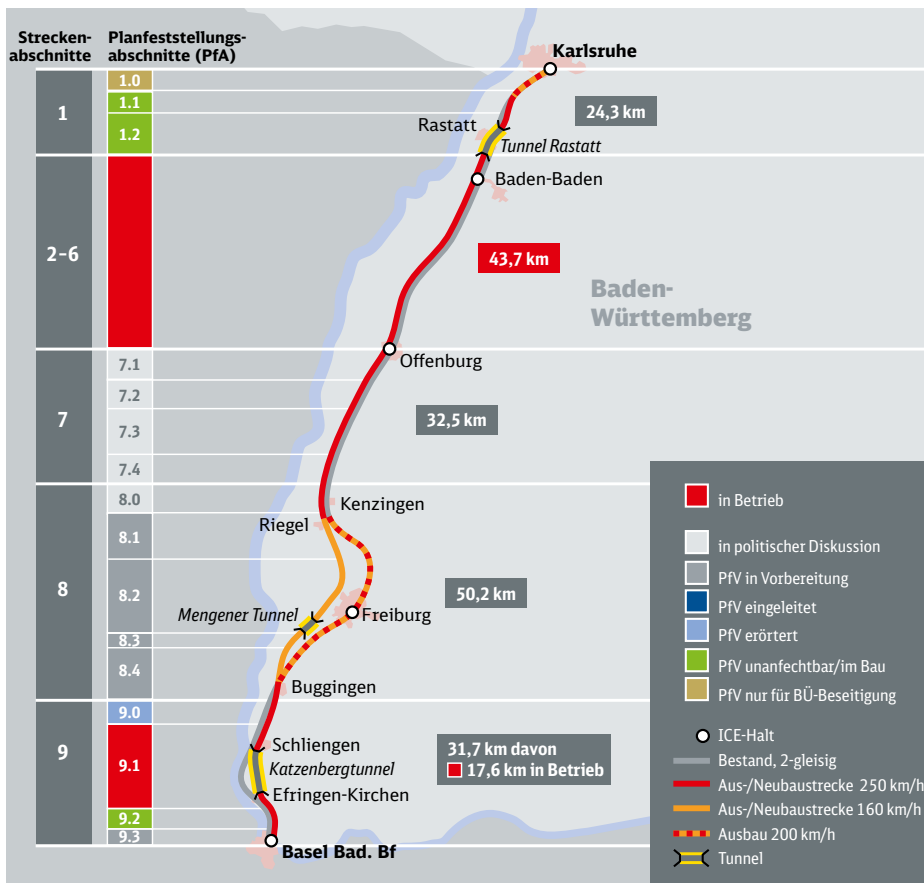
wie Mehrkosten, die Auswirkungen auf die Kapazitäten des Katzenbergtunnels, die Lärmsituation sowie Vor- und Nachteile in einer Arbeitsgruppe geklärt.

Anschließend soll die optimierte Kernforderung 6 im nächsten Projektbeirat abschließend beraten werden.

Umleitung in Ötigheim

Die Straßenüberführung der Kreisstraße 3717 zwischen der Bundesstraße 3 und der Bundesstraße 36 bei Ötigheim ist noch bis zum 30. August 2015 gesperrt. Grund sind die Bauarbeiten an der Grundwasserwanne Nord des Tunnels Rastatt und der Straßenüberführung. Umleitungen sind entsprechend ausgeschildert. Für entstehende Beeinträchtigungen bittet die Deutsche Bahn um Verständnis.

Aktueller Projektstand



Haltingen: Fuß- und Radweg gesperrt

Der westlich der Rheintalbahn gelegene Fuß- und Radweg zwischen Eimeldingen und Haltingen ist seit dem 9. März 2015 für mehrere Jahre gesperrt. In dem Bereich des Weges wird zukünftig die Baustraße eingerichtet, auf der die anfallenden Baumassen abtransportiert werden. Durch die Baustraße wird der Pkw-Verkehr in Haltingen-Weil am Rhein nicht eingeschränkt. Die Stadt Weil am Rhein bereitet für diese Zeit Ersatzstrecken für Fußgänger und Radfahrer vor.

Neuer Konzernbevollmächtigter für Baden-Württemberg

Ab dem 1. Mai 2015 wird Sven Hantel, derzeit Leiter des Regionalbereichs Südwest von DB Station&Service, neuer Konzernbevollmächtigter für Baden-Württemberg. Eckart Fricke, der aktuell dieses Amt bekleidet, wechselt nach Leipzig und übernimmt dort die Aufgabe des Konzernbevollmächtigten für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

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

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
 Judith Boehl (S. 1 links), DB ProjektBau (S. 2), Ingenieur- und Sachverständigenbüro Kramer GmbH & Co. KG (S. 3 oben), valarti - fotolia (S. 3 unten rechts), Elmar Kiefer (S. 4), Fotostudio Hirsch Darmstadt (S. 5 rechts), Michael Breßmer (S. 5 links)

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

