

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 1 | 2016

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

mit dem Beschluss des Bundestages über die Mehrkosten von 1,5 Milliarden Euro für die optimierte Planung ist unser Projekt einen wichtigen Schritt weiter gekommen. Nun können wir die Planungen für den Tunnel Offenburg, die autobahnparallele Trasse zwischen Offenburg und Riegel und den zusätzlichen Schallschutz vorantreiben. Lesen Sie im Artikel auf Seite 2, wie es in dem Abschnitt weitergeht.

Im Streckenabschnitt 1 wirft ein großes Ereignis seine Schatten voraus: Ende Mai beginnt der Vortrieb für den Tunnel Rastatt. Aktuell wird die erste Tunnelvortriebsmaschine im Startschacht in Ötigheim montiert. Lesen Sie im nebenstehenden Artikel, wie es aktuell vor Ort aussieht.

Auch am anderen Ende unserer Ausbau- und Neubaustrecke in Haltingen im Streckenabschnitt 9 rollen die Bagger. Bald ist dort die Stützwand fertig und die bis zu fünf Meter hohe Schallschutzwand kann aufgesetzt werden. Mehr über die Baumaßnahmen in Haltingen finden Sie auf Seite 3.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Ihr

Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Tunnel Rastatt

Der Countdown läuft

Nur noch zwei Monate, dann startet der Vortrieb des rund vier Kilometer langen Tunnels Rastatt. Die erste der beiden Tunnelvortriebsmaschinen (TVM) wird dafür aktuell im Startschacht in Ötigheim aufgebaut. Der rund 90 Meter lange und knapp 1.750 Tonnen schwere Koloss musste in Einzelteilen zur Baustelle transportiert werden.



Die erste TVM in der Startbaugrube: Das Schneidrad wird eingesetzt.

Langsam fährt Bauteil für Bauteil über die Kranbahn in die Startbaugrube in Ötigheim ein. Von dem kompletten Schneidrad über die Bauteile für die Personenschleuse bis zum Vortriebszylinder: Die einzelnen Teile der TVM werden hier wieder zusammengesetzt, damit die Maschine Ende Mai 2016 mit dem Vortrieb für die Oströhre beginnen kann.

Im Dezember 2015 wurde die auf dem Werkgelände der Firma Herrenknecht in Schwanau zusammengesetzte Maschine von der ARGE Tunnel Rastatt unter Beisein der Deutschen Bahn abgenommen. Daraufhin wurde die TVM wieder auseinandergesetzt und für den Transport zur Tunnelbaustelle vorbereitet. Die Einzelteile wurden mit Schwerlasttransportern

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- 02 1,5 Milliarden Euro für optimierte Planung
- 03 Bürger frühzeitig informieren
- 03 In Haltingen rollen die Bagger

- 04 200 Tage im Amt: 5 Fragen an Philipp Langefeld
- 04 Mitten im Geschehen
- 04 Impressum

... weiter von Seite 1: Der Countdown läuft

nach Ötigheim gefahren. Der Aufbau vor Ort dauert insgesamt etwa drei Monate. Die zweite TVM wird den Vortrieb der Weströhre mit



einem zeitlichen Versatz von vier Monaten im September starten.

Ausblick

Der Tunnelvortrieb endet im Herbst 2017 mit dem Durchschlag der Weströhre am südlichen Ende des Tunnels in Rastatt-Niederbühl. Mit dem anschließenden Bau der Verbindungsbauelemente ist der Rohbau Mitte 2018 abgeschlossen. Im Anschluss erfolgt bis 2021 die Ausrüstung des Tunnels mit Fester Fahrbahn, Kabeltrassen und Oberleitung sowie Beleuchtung und Sicherheitstechnik. Nach einer Prüfungsphase und einem Probebetrieb fahren die Züge ab Ende 2022 durch den neuen Tunnel. ■



Weitere Infos online

Weitere Informationen zum Tunnel Rastatt finden Sie auch online unter www.karlsruhe-basel.de in der Rubrik Tunnelbauwerke.

Eine Webcam direkt an der Startbaugrube des Tunnels liefert alle zehn Minuten aktuelle Bilder: www.karlsruhe-basel.de/Webcams.html

Bundestagsbeschluss

1,5 Milliarden Euro für optimierte Planung

Der Bundestag hat Ende Januar die Mehrkosten für die Ausbau- und Neubaustrecke in Höhe von 1,5 Milliarden Euro bewilligt. Das Land Baden-Württemberg steuert hierzu 280 Millionen Euro bei. Durch die zusätzlichen Finanzmittel sollen der Trassenverlauf zwischen Offenburg und Riegel neu geplant und zwischen Müllheim-Auggen optimiert werden.

Der Tunnel Offenburg

Durch den Beschluss können die ersten Planungen für den rund sieben Kilometer langen Tunnel Offenburg beginnen. Die Bahn stellt die Unterlagen für die europaweite Ausschreibung der Vorplanung bis Herbst 2016 zusammen; der Planungsauftrag soll bis Ende 2016 vergeben werden. Die Planungen sind von Grund auf neu zu erarbeiten, deshalb wird das neue Planfeststellungsverfahren frühestens 2021 eingeleitet.

Autobahnparallele Trasse zwischen Offenburg und Riegel

Von Offenburg bis Riegel verläuft die neue Trasse künftig parallel zur Autobahn 5. Die

beiden neuen Gleise sind für den Güterverkehr vorgesehen, Personenzüge fahren weiterhin auf der bestehenden Rheintalbahn durch die Orte. Die Vergabe des Planungsauftrages ist für Mitte 2017 anvisiert. Das erste Planfeststellungsverfahren für diesen Streckenabschnitt wird voraussichtlich frühestens 2021 eingeleitet. Auf dem Streckenabschnitt ist zudem zusätzlicher Lärmschutz vorgesehen.

250 Stundenkilometer auf der Rheintalbahn

Mit den zusätzlichen Finanzmitteln werden auch auf der Rheintalbahn Überholgleise verlegt und der Ausbau auf 250 Stundenkilometer erfolgen.

Optimierter Lärmschutz

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Hügelsheim und Auggen wird Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Sinne eines Vollschutzes realisiert. Das bedeutet, dass keine zusätzlichen passiven Maßnahmen notwendig sind.

Projektförderkreis und Projektbegleitgremien

Mit dem Beschluss des Bundestages endet die Arbeit des Projektbeirats. Um alle Beteiligten weiterhin in die Planungen einzubinden, wird es neue Gesprächskreise geben. In einem **Projektförderkreis** werden die übergeordneten Fachthemen behandelt. Die DB Netz AG informiert die öffentlichen Projektpartner und die Vertreter der Regionen bei halbjährlichen Treffen. Der erste Termin ist vor den Sommerferien vorgesehen. Zusätzlich werden für die Streckenabschnitte 7 und 8 (Offenburg bis Hügelsheim) sowie im Streckenabschnitt 9 (Hügelsheim bis Auggen) regionale **Projektbegleitgremien** gebildet, die die lokale Planung und Realisierung der einzelnen Abschnitte unterstützen. Erste Sitzungen sind nach Ostern und für Herbst 2016 vorgesehen. ■



Zwischen Hügelsheim und Auggen gibt es Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus.



Öffentlichkeitsarbeit

Bürger frühzeitig informieren

Wie bereits im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.1 führt die Deutsche Bahn im Rahmen der „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ für die weiteren Planfeststellungsabschnitte jeweils eine öffentliche Informationsveranstaltung durch. Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger werden dort von den Planern der Bahn frühzeitig über Ziele, Planungen, Kosten und Finanzierung sowie voraussichtliche Auswirkungen des Vorhabens informiert. Dabei besteht auch die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Anmerkungen zu äußern sowie Anregungen in den Planungsprozess einzubringen. Die Veranstaltung zum PfA 8.3 (Bad Krozingen) findet am 10. Mai 2016 von 19 bis 22 Uhr in der Quellenhalle Schlatt, Mehrzweckhalle, Biengener Straße 33, in 79189 Bad Krozingen statt. Weitere Veranstaltungstermine werden rechtzeitig auf der projekteigenen Webseite www.karlsruhe-basel.de und über die Lokalpresse bekannt gegeben.

Derzeit erstellt die Bahn die notwendigen Unterlagen für die Genehmigungsplanung. Anschließend können die Unterlagen (wie beispielsweise Übersichts- und Lagepläne oder schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen) auf der projekteigenen Webseite heruntergeladen werden: www.karlsruhe-basel.de/planfeststellungsunterlagen.html. Die Unterlagen zum PfA 8.3 sind dort ab dem 4. April zu finden.

Darüber hinaus können die Unterlagen im Vorfeld der Informationsveranstaltungen jeweils für vier Wochen eingesehen werden. Die Unterlagen zum PfA 8.3 liegen vom 4. April bis zum 29. April 2016 bei der Stadt Bad Krozingen, Dezernat IV Bauverwaltung/FB Tiefbau, Basler Straße 30 in 79189 Bad Krozingen, aus. Die Unterlagen liegen jeweils von Montag bis Mittwoch sowie am Freitag von 8 bis 12 Uhr, am Donnerstag zwischen 12 und 16 Uhr im zweiten Obergeschoss in Zimmer 205 aus. ■



Aktuelles Baugeschehen

In Haltingen rollen die Bagger

In Haltingen (Planfeststellungsabschnitt 9.2: Haltingen-Weil am Rhein) laufen die Bauarbeiten auf Hochtouren. Deutliche Fortschritte sind beim Bau der Stützwand, den Hilfsbrücken sowie bei der Verlegung der Gleise erkennbar. Auch beim passiven Schallschutz geht es voran.

Mit dem Baufortschritt der rund 800 Meter langen Stützwand zwischen Heldelinger Straße und der ehemaligen Festhallenbrücke liegt die Bahn im Zeitplan: Die Stützwand wird voraussichtlich Ende Mai 2016 fertiggestellt. Sie sichert die neuen Schienen in Tieflage gegen das angrenzende Gelände ab. Anschließend wird eine bis zu fünf Meter hohe Schallschutzwand auf die Stützwand montiert. Der Bau der Schallschutzwand soll bis Ende August 2016 abgeschlossen sein.

Auch der passive Schallschutz wird zügig umgesetzt: Von 685 der angeschriebenen Eigentümer hat die Bahn bisher Rückmeldungen erhalten. Nach aktuellem Stand wurden bereits 657 Wohnungen begutachtet, 448 Lärmgutachten versendet und 115 Vereinbarungen zwischen der Bahn und Eigentümern unterschrieben. In 22 Wohnungen wurden bereits Schallschutzfenster eingebaut.

Für den Bau der Hilfsbrücken der Nordwestumfahrung konnten sämtliche Gründungsarbeiten abgeschlossen werden, für die keine Vollsperrung der Gleise notwendig war. Mitte März 2016 wurde die Kabelhilfsbrücke fertiggestellt. Die erste Hilfsbrücke wurde am 3. März 2016 eingebaut. Die zweite Hilfsbrücke wird im Mai 2016 eingesetzt.

Die Verlegung der Gleise der Rheintalbahn nördlich des Bahnhofs Haltingen verläuft ebenfalls nach Plan: Über Ostern wurde das verlegte Gleis Richtung Karlsruhe an die Bestandsstrecke angeschlossen. Für den Anschluss des gegenüberliegenden Gleises am Pfingstweekenende werden beide Gleise während der Bauarbeiten gesperrt. Damit ist die Baufeldfreimachung für den Neubau der westlichen Neubaugleise abgeschlossen. ■

200 Tage im Amt: 5 Fragen an Philipp Langefeld

Seit August 2015 ist Philipp Langefeld Gesamtprojektleiter der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Seitdem sind die Baumaßnahmen und Planungen in allen Streckenabschnitten zügig vorangekommen. Im Interview erzählt Langefeld von den ereignisreichen ersten 200 Tagen im Projekt.

1 Herr Langefeld, seit gut 200 Tagen sind Sie Projektleiter der Ausbau- und Neubaustrecke. Was hat sich seitdem im Projekt getan?

Im nördlichen und südlichen Streckenabschnitt sind die Baustellen weiter vorangekommen. Zudem hat der Bundestag die Mehrkosten für die geänderten Planungen zwischen Offenburg und Riegel beschlossen.

2 Was werden aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen für das Projekt im Jahr 2016 sein?

Das werden auf jeden Fall der Beginn der Tunnelbauarbeiten für den Tunnel Rastatt Ende Mai und der Neuaufsatz der

Projektabschnitte nach den Projektbeirats- und Bundestagsbeschlüssen sein.



3 Der Bau des Tunnels Rastatt ist eine logistische und bauliche Herausforderung. Wie erleben Sie die Realisierung eines so mächtigen Bauwerks?

Der Bau eines Tunnels ist für einen Ingenieur immer faszinierend. Und hier beim Tunnel Rastatt machen die besonderen Herausforderungen mit zwei Vereisungsbereichen das Projekt besonders spannend.

4 Mit dem Beschluss des Bundestages zur Mehrfinanzierung ergeben sich nun einige Änderungen und vieles muss von Grund auf neu geplant werden, wie zum Beispiel der Tunnel Offenburg. Was bedeutet das für Sie als Leiter des Projekts?

Zur Umsetzung der Beschlüsse sind viele Detailfragen zu klären, die bei den bisherigen Grundsatzentscheidungen keine Berücksichtigung finden konnten. Hier muss noch viel Detailarbeit geleistet werden. Außerdem muss eine entsprechende Mannschaft aufgebaut werden.

5 Was war in den vergangenen 200 Tagen Ihr größtes Highlight als Projektleiter?

Der Bundestagsbeschluss – denn der bedeutet große Fortschritte für das Projekt. ■

... und zum Schluss

Mitten im Geschehen

Wie Sie im Artikel auf Seite 3 nachlesen können, laufen die Bauarbeiten in Haltingen aktuell auf Hochtouren. Interessierte können sich bei einer Baustellenführung mit einem Mitarbeiter aus dem DB-Team ein Bild vom aktuellen Baugeschehen machen. Die nächste Führung ist am 22. April geplant, sie beginnt um 16 Uhr nach der Bürgersprechstunde im Info-Center Haltingen. Treffpunkt ist die Baustelleneinrichtungsfläche für die Eisenbahnüberführung Heldelinger Straße.

Eine telefonische Anmeldung ist vorab erforderlich: Michael Breßmer, Tel. 0761 212-4504. Auch auf der Tunnelbaustelle in Rastatt gibt es viel zu sehen. Bei einer Führung durch das Info-Center und über die Großbaustelle können sich Gruppen über die Bauarbeiten informieren: Aktuell wird die erste Tunnelvortriebsmaschine in der Startbaugrube aufgebaut. Möglich sind Gruppenführungen dienstags bis samstags, frühzeitige Anmeldungen richten Sie bitte an infocenter@karlsruhe-basel.de. ■



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, S. 4 oben), Jörg Steppuhn - ARGE Tunnel Rastatt (S. 1 Mitte), Jo Fichtner (S. 2 oben), Michael Neuhaus (S. 2 unten), kasto - Fotolia (S. 3 links), Elmar Kiefer (S. 3 rechts), Gerhard Dinger (S. 4 unten)

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

