

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 1 | März 2017

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr stehen einige wichtige Schritte im Projekt an: Wilhelmine, die Tunnelvortriebsmaschine für die Oströhre des Tunnels Rastatt, wird voraussichtlich im Spätsommer in Niederbühl wieder an die Erdoberfläche kommen. Sibylla-Augusta, unsere Maschine für die Weströhre, folgt drei Monate später. Mit dem Tunneldurchschlag erreichen wir einen wichtigen Meilenstein beim Bau des Tunnels Rastatt.

Auch im Süden der Strecke in Haltingen schreiten die Bauarbeiten voran: Ende August 2017 wird der Fußgängersteg in Betrieb genommen, an der Nordwestumfahrung gehen die Arbeiten voran und am Haltepunkt in Haltingen werden die ersten Arbeiten aufgenommen. Über unsere Informationskanäle halten wir Sie auf dem Laufenden.

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Transparente Planung

Im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.1 (Riegel–March) lagen die Planfeststellungsunterlagen vom 30. Januar bis zum 13. März 2017 öffentlich zur Einsicht aus. Betroffene Anwohnerinnen und Anwohner hatten in den Rathäusern sowie digital die Möglichkeit, die Unterlagen zu sichten und im Anschluss Einwendungen zur Planung beim Regierungspräsidium Freiburg einzureichen. Im nächsten Schritt wird die Deutsche Bahn ihre Erwidierungen dazu erstellen.



Galeriebauwerke mindern den Lärm direkt an der Quelle. Im PfA 8.1 werden sie auf insgesamt 2,6 Kilometer Länge errichtet.

Inhalt

Aktuelles Baugeschehen

02 **Bauarbeiten für Querungen in Haltingen**

Im Dialog

03 **Austausch mit politischen Vertretern**

Tunnel Offenburg

03 **Vorplanung gestartet**

04 **Meldungen**

04 **Impressum**

Der PfA 8.1 ist rund 11,4 Kilometer lang und führt von Riegel über Teningen, Reute und Vörstetten bis nach March. Er ist Bestandteil der neuen Güterstrecke zur Umfahrung der Freiburger Bucht und umfasst den nördlichen Bündelungsbereich mit der Autobahn 5. In der Kernforderung 3 der Region wurde ein erhöhter Schallschutz zwischen Riegel und Tiengen formuliert. Der Projektbeirat hat sich dafür ausgesprochen, zusätzliche Mittel für einen übergesetzlichen Lärmschutz bis zu einer Höhe von 84 Millionen Euro einzusetzen. Damit werden zusätzliche Schallschutzwände und Galeriebauwerke realisiert. So wird ein Vollschutz erzielt: Zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht mehr nötig. Be-

reits 2013 wurden die Mehrkosten für die Umsetzung vom Deutschen Bundestag und vom Landtag von Baden-Württemberg bewilligt.

Einordnung in das Gesamtverfahren

Gemeinsam luden die Bahn und das Regierungspräsidium Freiburg am 1. Februar 2017 zu einer Informationsveranstaltung ein, um über die Planungen zu informieren sowie den Umgang mit den Planungsordnern zum Planfeststellungsverfahren zu erläutern. Die Planungsunterlagen lagen vom 30. Januar bis zum 13. März 2017 öffentlich aus. Danach haben Betroffene rund zwei Wochen Zeit,

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

... weiter von Seite 1: Transparente Planung

Daten & Fakten



Gesamtlänge
11,4 km



Brückenbauwerke
12 Eisenbahn-
überführungen,
10 Straßenüberführungen



Schallschutzwände
12.148 m östlich und
westlich der Trasse,
2 bis 6,5 m Höhe



Galeriebauwerke
2.600 m östlich und
westlich der Trasse



Schienenstegdämpfung
11,4 km
(gesamter Abschnitt)

ihre Einwendungen und Anregungen einzu-
reichen. Anschließend erstellt die Deutsche
Bahn ihre Erwidernungen dazu. Im Anschluss
setzt das Regierungspräsidium Freiburg einen
Erörterungstermin an, bei dem alle relevanten
Punkte mit den Betroffenen und der Deutschen
Bahn diskutiert werden. Der Termin wird vor-
aussichtlich Anfang 2018 stattfinden. Dieser
Verfahrensschritt schließt mit einer Stellung-
nahme des Regierungspräsidiums ab. Das
Eisenbahn-Bundesamt prüft danach abschlie-
ßend alle Sachverhalte, wägt ab und erlässt
den Planfeststellungsbeschluss. Dieser wird
in 2019 erwartet. ■



Bei einer Informationsveranstaltung in Teningen informierten die Bahn und das Regierungspräsidium Freiburg über die Offenlage der Planungsunterlagen.

Bauarbeiten für Querungen in Haltingen



Die Fußgängerbrücke in Haltingen nimmt Formen an.

Im Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein (PfA 9.2) schreiten die Arbeiten zum Ausbau der Rheintalbahn um zwei neue Fernverkehrsgleise voran. Damit Fußgänger und Radfahrer die Bahnstrecke in Haltingen künftig bequem und sicher überqueren können, wird ein neuer, barrierefreier Fußgängersteg gebaut. Das geplante Stahlbauwerk auf Höhe des Hotels Axion ersetzt die bestehende rund 50 Meter weiter südlich liegende Fußgängerunterführung. Mit rund 70 Metern Länge und drei Metern Breite überspannt der Steg parallel zur Bahntrasse auch die Bundesstraße 3 (Freiburger Straße).

Aufgrund der niedrigen Temperaturen Anfang des Jahres verzögerten sich die Erd- und Betonierarbeiten für die Stützen der Stahlkonstruktion, die sich derzeit in Arbeit befinden. Sobald Mitte April der Brückenüberbau eingehoben wird, schließen Beton- und Elektroarbeiten bis Ende August 2017 den Bau des Fußgängerstegs ab.

EÜ Nordwestumfahrung

Am nördlichen Ortsrand Haltingens wird an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Nordwest-

umfahrung gearbeitet. Die Stadt Weil am Rhein baut hier eine zweispurige Straße mit Radweg, die den Verkehr zukünftig unter der Eisenbahnstrecke hindurchführt und den Ortskern sowie die Unterführung an der Heldelinger Straße entlasten soll. Von Osten ist die Straße der Nordwestumfahrung seit über einem Jahr hergestellt, der Anschluss von Westen ist derzeit noch in Arbeit.

Seit Anfang März 2017 erfolgt der Erdaushub seitlich der bestehenden Bahnstrecke für das Rahmenbauwerk der neuen Brücke EÜ Nordwestumfahrung. Zuvor wurden Spundwände zur Absicherung der Baugrube verbaut. Während der Bauarbeiten verläuft der Schienenverkehr über zwei Hilfsbrücken, die nach der Inbetriebnahme der neuen Überführung zurückgebaut werden.

Der Abschluss der Bauarbeiten an der neuen Eisenbahnüberführung ist zum Frühjahr 2018 geplant. Vonseiten der Bahn ist die Maßnahme an der Nordwestumfahrung damit umgesetzt, die Stadt wird anschließend noch eine Wirtschaftswegbrücke realisieren. ■

Austausch mit politischen Vertretern

Einem aktuellen Überblick über die Baumaßnahmen und Entwicklungen im Großprojekt geben – das möchten die Vertreter der Ausbau- und Neubaustrecke nun regelmäßig im Dialog mit den Abgeordneten des Bundestages und des Landtages Baden-Württemberg. Die Auftaktveranstaltung dazu fand am 6. Februar 2017 in Offenburg statt. Mit dem neuen Dialogangebot sollen die Planungen und kommenden Schritte im Projekt Karlsruhe–Basel noch transparenter dargestellt werden. Neben den Abgeordneten entlang der Strecke von Karlsruhe bis Basel nahmen Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Baden-Württemberg, Philipp Langefeld, Gesamtprojektleiter sowie die Leiter der einzelnen Streckenabschnitte an der Auftaktveranstaltung teil.



Die politischen Vertreter gemeinsam mit den Projektverantwortlichen bei der Auftaktveranstaltung in Offenburg.

Der aktuelle Planungsstand wurde erläutert und das digitale Arbeitsmodell Building Information Modeling (BIM) vorgestellt. Der Tunnel Rastatt ist eines von 13 Pilotprojekten bei den Großprojekten der DB Netz AG, das mit

hilfe von BIM realisiert wird. Zudem hatten alle Teilnehmer die Möglichkeit, sich in Diskussionen einzubringen oder Fragen zum Projekt zu stellen. Die nächste Dialogveranstaltung wird Ende des Jahres stattfinden. ■

Vorplanung gestartet

Die Deutsche Bahn hat das Planungsbüro Obermeyer Planen + Beraten GmbH aus München mit der Vorplanung des Tunnels Offenburg beauftragt. In der Vorplanung erarbei-

ten die Planer verschiedene Varianten für die konkrete Lage des Tunnels und seine Anbindung an die bestehende Rheintalbahn im Norden sowie südlich an die neue Güterzugstrecke. Als Basis für die verschiedenen Varianten dienen die vorliegenden Machbarkeitsstudien aus dem Projektbeirat. Neben dem Tunnelbauwerk gehören auch die Umweltplanung sowie Schall- und Erschütterungsschutzuntersuchungen dazu. Die Vorplanungen für den Tunnel Offenburg haben im Januar 2017 begonnen und werden voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2019 vorliegen.

Der Tunnel Offenburg

Der Tunnel liegt im Streckenabschnitt 7 (Apenweier–Hohberg) und wird als zweiröhriges Bauwerk realisiert. Er untertunnelt künftig, weitgehend außerhalb der Wohnbebauung, das Stadtgebiet von Offenburg. Der Tunnel wird für eine Geschwindigkeit von 120 Kilometer pro Stunde ausgelegt. In der Regel werden die überregionalen Güterverkehre durch das Bauwerk fahren. Im Norden schließt er an die bestehende Ausbau- und Neubaustrecke an, im Süden wird er an die neue Gütertrasse entlang der Autobahn 5 angebunden. ■



Die Zukunft in Offenburg: Ein neuer Bahntunnel (Beispielbild).

Neuer Film zum Thema BIM



Für die Planung der Streckenabschnitte 7 und 8 (Offenburg bis Hügelsheim) wird die digitale Arbeitsmethode Building Information Modeling (BIM) genutzt. Ein neuer Film zeigt, wie der Abschnitt mit Drohnen, Helikoptern und Laserscannern vermessen wird. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse sollen zukünftig als Grundlage für die digitale Planung genutzt werden. 3D-Modelle sollen für die Visualisierungen von Trassen- und Ausführungsvarianten entwickelt werden und so die Planungen transparent darstellen. Auch der Tunnel Rastatt wird mithilfe von BIM realisiert. Digitale Modelle verknüpfen hier die geometrische 3D-Planung mit der Termin- und Kostenplanung. Dadurch können Termin- und Kostenabweichungen frühzeitig erkannt und Lösungen zur Gegensteuerung entwickelt werden. Grundsätzlich verspricht BIM mehr Transparenz und vereinfacht die Kooperation in allen Bereichen von der Planung, über die Genehmigungsphase und die Ausführung bis zur Inbetriebnahme und dem eigentlichen Betrieb der Anlage.

Alle Filme zum Einsatz von BIM im Großprojekt ABS/NBS Karlsruhe–Basel sowie weitere Infos zu BIM gibt es hier: www.karlsruhe-basel.de/building-information-modeling-bim.html. ■

Neues vom Tunnel Rastatt

Der Bau des Tunnels Rastatt ist in vollem Gange und die Großbaustelle ist ständig in Bewegung. Damit Sie immer auf dem neuesten Stand zum Fortschritt des Vortriebs und zum aktuellen Geschehen auf der Baustelle bleiben, bietet das Großprojekt folgende Informationsangebote an:

- Damit alle Interessierten die Bauarbeiten live mitverfolgen können, wurde eine neue Webcam auf der Baustelle installiert, die Live-Bilder vom Startschacht in Ötigheim liefert. Alle Webcams finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de/webcams.html.
- Bergfest beim Tunnel Rastatt: Über die Hälfte des Vortriebs ist bereits geschafft. Wilhelmine, die Tunnelvortriebsmaschine (TVM) für die Oströhre, steht aktuell bei knapp 2.500 Metern. Sibylla-Augusta, die TVM der Weströhre, hat gerade 1.735 Meter hinter sich gebracht. Immer auf dem neuesten Stand sind Sie mit der Grafik zum Tunnelfortschritt unter www.karlsruhe-basel.de/stand-tunnelvortrieb.html.

- Und falls Sie lieber hautnah dabei sein möchten: Führungen durch das Info-Center Tunnel Rastatt sind nun bei Bedarf – beispielsweise für Schulklassen – schon ab 10 Uhr möglich. Bei Interesse können

Viel Spaß beim Entdecken der neuen Seite unter www.karlsruhe-basel.de! Einen neuen Facebook-Auftritt zum Projekt finden Sie hier: www.facebook.com/karlsruhebasel. ■



Der Blick der neuen Webcam direkt auf das Tunnelportal in Ötigheim.

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

Aleksej Pisarenko (S. 2 oben),
Elmar Kiefer, (S. 2 unten), Albarus (S. 3
oben), Sebastian Roedig (S. 3 unten)



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

Sie sich per E-Mail anmelden:
infocenter@karlsruhe-basel.de.

- Natürlich können Sie auch über unsere sozialen Netzwerke mit uns kommunizieren. Sie erreichen uns unter:

Facebook www.facebook.com/tunnelrastatt
und www.facebook.com/karlsruhebasel
Twitter twitter.com/karlsruhebasel
(@KarlsruheBasel) und
Instagram www.instagram.com/tunnelrastatt
(@tunnelrastatt) oder
www.instagram.com/karlsruhebasel
(@karlsruhebasel) ■

Neugestaltung der Webseite

In überarbeitetem Design und mit einer benutzerfreundlicheren Navigation ist die neue Webseite des Großprojekts Karlsruhe–Basel online gegangen. Die wichtigsten Themen sind übersichtlich auf der Startseite angeordnet und führen über einen Klick direkt auf den vollständigen Beitrag.

Neue Dachbroschüre

Aktuelle Informationen rund um das Projektgeschehen bietet die neu aufgelegte Dachbroschüre. Daten und Fakten werden anschaulich mit Grafiken dargestellt und durch O-Töne von Projektverantwortlichen wie auch beteiligten ergänzt. Die Broschüre blickt auf bereits durchgeführte Meilensteine zurück, erläutert die aktuellen Bauarbeiten in den einzelnen Abschnitten und gibt einen Überblick über die in Zukunft bevorstehenden Aufgaben. Einzelne Fachthemen werden näher in den Fokus gerückt, so zum Beispiel die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Themen Schall- und Naturschutz. Eine Karte zeigt die bereits realisierten Maßnahmen zum Arten- und Umweltschutz entlang der Strecke auf. ■

