

# Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 2 | 2014

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

## Editorial

### Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die im Projektbeirat beschlossene Umsetzung der Kernforderungen 3 und 4 wirkt sich grundlegend auf die bisherigen Planungen im Streckenabschnitt 8 aus. Die Unterlagen für alle Planfeststellungsabschnitte müssen umfangreich überarbeitet bzw. neu erstellt werden. Was das für den Projektfortschritt bedeutet, lesen Sie bitte im Interview auf Seite 3.

Während in den Streckenabschnitten 7 und 8 intensiv an den geforderten alternativen Varianten geplant wird, gehen die Arbeiten auch in anderen Bereichen zügig voran: Im nördlichen Streckenabschnitt 1 haben wir mit der Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen begonnen. Ebenso sind wir mit den Arbeiten an der Grundwasserwanne Nord beim zukünftigen Rastatter Tunnel und der Grundwasserwanne unter der BAB 5 bei Rastatt-Niederbühl im Zeitplan.

Im Streckenabschnitt 9 bauen wir im Rahmen der Vollsperrung der Rheintalbahn in Eimeldingen neue Schallschutzwände ein, sanieren bei Schliengen auf einer Länge von rund 700 Metern den Damm der Rheintalbahn und führen zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen Signal- und Oberleitungsarbeiten durch. Wer die aktuellen Entwicklungen auf unseren Baustellen live verfolgen möchte, kann auf der Website des Projekts [www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de) die Bilder der Webcams aufrufen – in Haltingen-Weil am Rhein ist eine neue Webcam aktiv.

Matthias Hudaff  
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Lärminderung

## Passiver Schallschutz in Rastatt-Niederbühl und Offenburg



Schallschutzfenster reduzieren den Lärm in Schlaf- und Wohnräumen

Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel beginnt die Deutsche Bahn in Rastatt-Niederbühl und Offenburg mit der Umsetzung sogenannter passiver Schallschutzmaßnahmen. Dabei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenstern in Kombination mit schalldämmenden Lüftern.

Passive Schallschutzmaßnahmen werden dort eingesetzt, wo aktive Maßnahmen allein nicht ausreichen, um die vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte einzuhalten, oder wo sie aus wirt-

schaftlichen oder technischen Gründen nicht realisierbar sind. Aktiv nennt man Maßnahmen, die direkt an der Schallquelle wirken wie beispielsweise Schallschutzwände und -wälle. Der passive Schallschutz wird bei der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ergänzend zu den aktiven Maßnahmen durchgeführt.

In Rastatt-Niederbühl hat die Bahn das Ingenieurbüro Fritz GmbH aus Einhausen mit der schalltechnischen Untersuchung beauftragt. Das Büro hat sich bereits mit den betroffenen Eigentümern in Verbindung gesetzt und vor

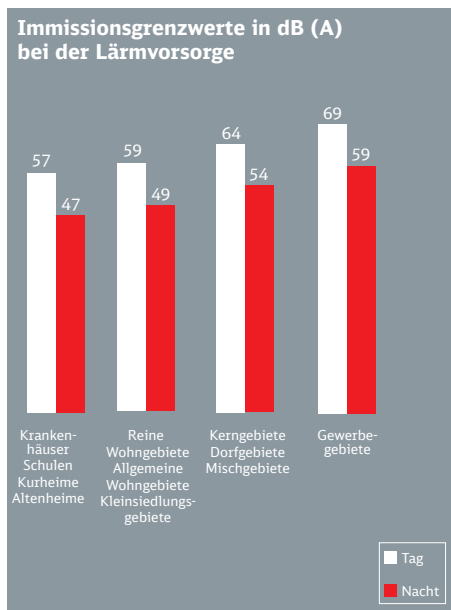
*Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...*

## Inhalt

- |                                                              |                                                        |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 02 <b>Bahn modernisiert Infrastruktur und Bahnhöfe</b>       | 05 <b>Bauarbeiten bei Ötigheim liegen vor Zeitplan</b> |
| 03 <b>Matthias Hudaff im Interview</b>                       | 06 <b>Fußgängersteg in Haltingen</b>                   |
| 05 <b>Erster Spatenstich in den Freiburger Kartauswiesen</b> | 06 <b>Meldungen</b>                                    |
|                                                              | 06 <b>Aktueller Projektstand</b>                       |
|                                                              | 06 <b>Impressum</b>                                    |

... weiter von Seite 1:

Passiver Schallschutz in Rastatt-Niederbühl und Offenburg



Ort geprüft, welche Maßnahmen erforderlich sind. Im Einzelnen sind an neun Gebäuden Schutzmaßnahmen notwendig. Nachdem der erste Eigentümer und die DB ProjektBau die Vereinbarung zur Übernahme der Kosten unterzeichnet haben, können die ersten Schallschutzfenster eingebaut werden.

Mensch & Schneider aus Estenfeld mit der Ermittlung der notwendigen Maßnahmen beauftragt. Dazu begutachten sie die betroffenen Gebäude vor Ort, um dann im Ergebnis mitzuteilen, wie hoch der Anspruch auf Maßnahmen tatsächlich ist und welche am besten geeignet sind.

Auch im Stadtgebiet von Offenburg wurde mit der Umsetzung der passiven Schutzvorkehrungen begonnen. Dort sind die Ingenieurbüros Fischer aus Karlsruhe und Kappler,

Die Details zur Umsetzung bekommen alle gegebenenfalls infrage kommenden Eigentümer von der Bahn per Post zugesandt. ■

Seit 1974 ist der Schutz vor Verkehrslärm im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert. Demnach ist die Bahn verpflichtet, beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen eines vorhandenen Verkehrsweges sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden. In der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung sind die Grundlagen des Rechtsanspruchs aller Anwohner von Ausbau- und Neubausrecken auf Schallschutz konkret formuliert. Die Kosten der passiven Maßnahmen werden deshalb zu 100 Prozent von der Bahn übernommen.

Streckenabschnitt 9: Großbaustelle zwischen Schliengen und Haltingen

# Bahn modernisiert Infrastruktur und Bahnhöfe

Die Deutsche Bahn modernisiert zwischen Schliengen und Haltingen in mehreren Bereichen die Infrastruktur und drei Bahnhöfe auf der Strecke der alten Rheintalbahn. Die Arbeiten starteten am 22. April dieses Jahres und sollen bis zum 28. September 2014 andauern. Für die umfangreichen Bauarbeiten muss der circa 21 Kilometer lange Streckenabschnitt im genannten Zeitraum gesperrt werden. Es werden Busse im Schienenersatzverkehr eingesetzt.

In den ersten drei Monaten werden zwischen Istein und Kleinkems 4,8 Kilometer Gleise erneuert. Parallel dazu werden in Rheinweiler Arbeiten an drei Weichen ausgeführt und zwei Kilometer Schienen gewechselt. Zusätzlich folgt in allen Umbauabschnitten die Instandsetzung der Entwässerungsanlagen.

Im Streckenabschnitt Rheinweiler-Efringen-Kirchen werden vier Durchlässe erneuert. Zusätzlich werden die Tunnelportale von Klotztunnel, Kirchbergtunnel und Hardtbergtunnel sowie Stützwände saniert. Zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen werden neue Signalanlagen sowie in Eimeldingen Schallschutzwände errichtet. Auf der Westseite der Rheintalbahn sind die Schallschutzwände bereits gebaut.



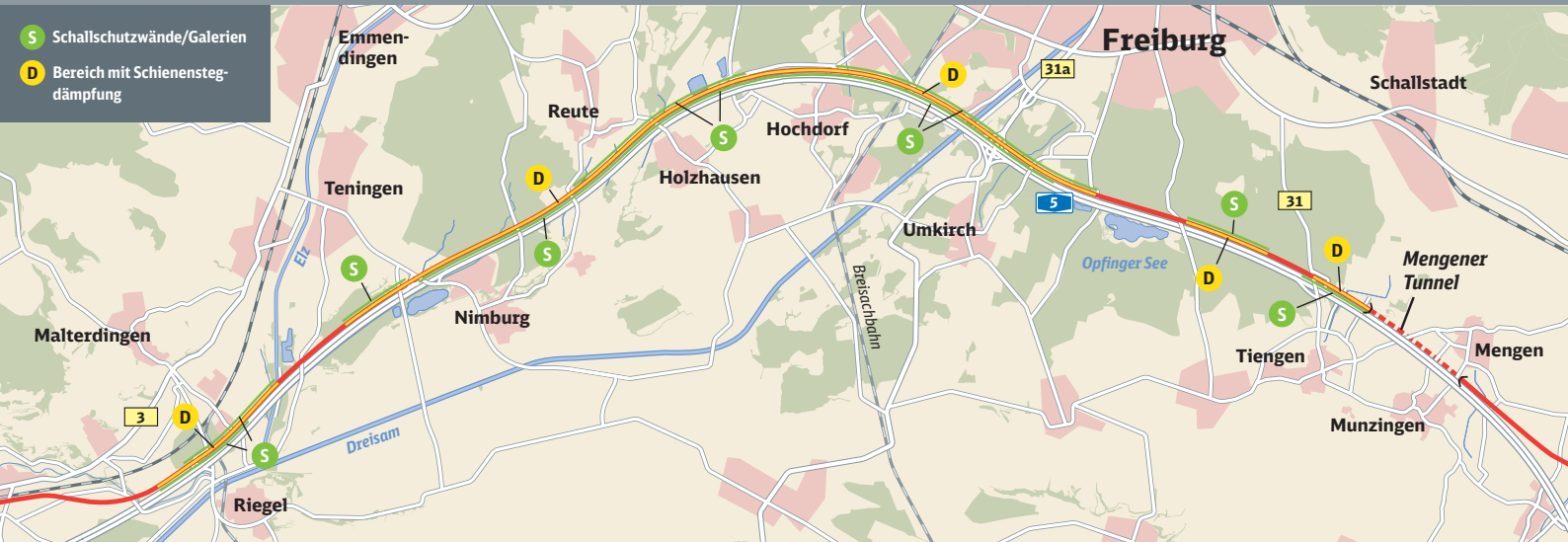
Zwischen Schliengen und Haltingen werden in mehreren Bereichen die Gleise saniert

Auf einer Länge von 800 Metern wird im Bereich zwischen dem Nordportal des Katzenbergtunnels und dem Pfliegerbach der alte Damm der Rheintalbahn entfernt und ein neuer Damm, leicht westlich verschoben, hergestellt.

und Müllheim. Für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Efringen-Kirchen werden unter anderem die Bahnsteige erhöht und mit taktilen Leitsystemen versehen sowie Aufzüge gebaut. Die Bahnhöfe Bad Bellingen und Müllheim werden modernisiert.

Außerdem erfolgt die Modernisierung der Bahnhöfe Efringen-Kirchen, Bad Bellingen

Die Bahn investiert insgesamt 16 Millionen Euro in die Baumaßnahmen. ■



Zusätzlicher Schallschutz im Bereich der Güterumfahrung Freiburg (Kernforderung 3)

Streckenabschnitt 8

# Matthias Hudaff im Interview

Aktuell wird in den Medien über den neu terminierten Baubeginn im Streckenabschnitt 8 berichtet. Wir sprachen mit Matthias Hudaff, Leiter des Großprojekts Karlsruhe–Basel, über den aktuellen Stand der Planungen und den Fahrplan für die nächsten Jahre.

## Warum musste der Baubeginn im Streckenabschnitt 8 neu terminiert werden?

Zwei der sechs Kernforderungen der Region betreffen den Streckenabschnitt 8, also den Bereich der Güterumfahrung Freiburg. Kernforderung 3 beschreibt die Forderung der Region für zusätzlichen Schallschutz, Kernforderung 4 sieht die Tieflage der Strecke von Mengen bis Hühelheim bei Umfahrung von Buggingen vor. Beide Forderungen wurden vom Projektbeirat genehmigt und ein zusätzlicher übergesetzlicher Finanzrahmen vom Deutschen Bundestag in 2013 beschlossen. Nun stehen hierzu intensive und vollständige Neuplanungen an.

## Inwiefern müssen die Planfeststellungsunterlagen für den Streckenabschnitt 8 neu vorbereitet werden?

Die Änderungen sind so umfangreich, dass eine neue Vorplanung und damit ein komplett neuer Planungsprozess erforderlich werden. Bei der Güterumfahrung wird der zusätzliche Schallschutz in Teilbereichen durch sogenannte Galeriebauwerke realisiert. Die Lärmschutzgalerien sind für unsere Mitarbeiter eine besondere Herausforderung, denn sie werden in Deutschland zum ersten Mal umgesetzt. Dies erfordert Neuplanungen sowie in-

tensive und umfangreiche Abstimmungen zwischen Fachplanern, Behörden und der Deutschen Bahn. Durch die Teiltieferlegung bei der „Bürgertrasse“ werden neue Baumaßnahmen generiert – das bedingt eine komplette Neuplanung der Planfeststellungsunterlagen unter Einbeziehung vieler Instanzen und Fachabteilungen.

## Wie wird das Projekt jetzt weiter vorangehen?

Ende 2014 wollen wir die Unterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 8.1 beim Eisenbahn-Bundesamt einreichen. Erfahrungsgemäß wird das Planfeststellungsverfahren dann im ersten Halbjahr 2015 eingeleitet. Das gesamte Verfahren wird voraussichtlich mindestens drei Jahre dauern, ein Planfeststellungsbeschluss wird also frühestens 2018 vorliegen. Anschließend arbeiten wir aus dem Beschluss resultierende Auflagen in die dann fertigzustellende Entwurfsplanung ein. Dies nimmt noch einmal voraussichtlich weitere sechs Monate Zeit in Anspruch.

## Und was folgt dann?

Danach erfolgen die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und die europaweiten Ausschreibungen sowie anschließend die Ausführ-

ungsplanungen durch die beauftragten Baufirmen. Bei optimal verlaufenden Prozessen und wenn alles ohne Komplikationen erfolgt, werden diese Schritte erfahrungsgemäß mindestens weitere zwei Jahre dauern. Immerhin handelt es sich ja allein im Planfeststellungsabschnitt 8.1 um ein Investitionsvolumen von mehr als hundert Millionen Euro.

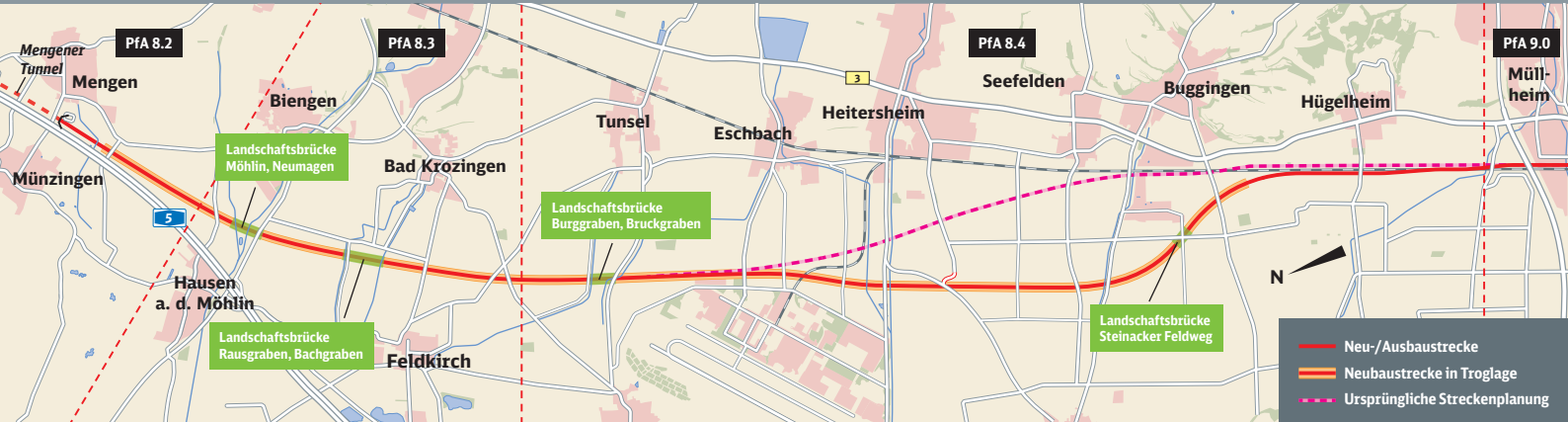
## In der Öffentlichkeit trifft dieses auf wenig Verständnis. Können Sie die Einwände verstehen?

Wir vom Großprojekt Karlsruhe–Basel wollen gerne viel und zeitnah bauen. Das ist es, was uns am meisten begeistert. Allerdings sind ja noch viele weitere Akteure beteiligt, die Einfluss auf den Prozess und den zeitlichen Ablauf haben. Es liegt also nicht nur in unserer Hand, wie schnell das Projekt voranschreitet. Insofern sind wir sehr daran interessiert, dass den umfangreichen Diskussionen der vergangenen Jahre nun möglichst konfliktfreie und diskussionsarme Abläufe folgen. Hierdurch könnte der beschriebene Prozess verstetigt

Bitte lesen Sie auf Seite 4 weiter ...



Matthias Hudaff



Alternative Trassenführung zwischen Bad Krozingen und Hügelheim (Kernforderung 4)

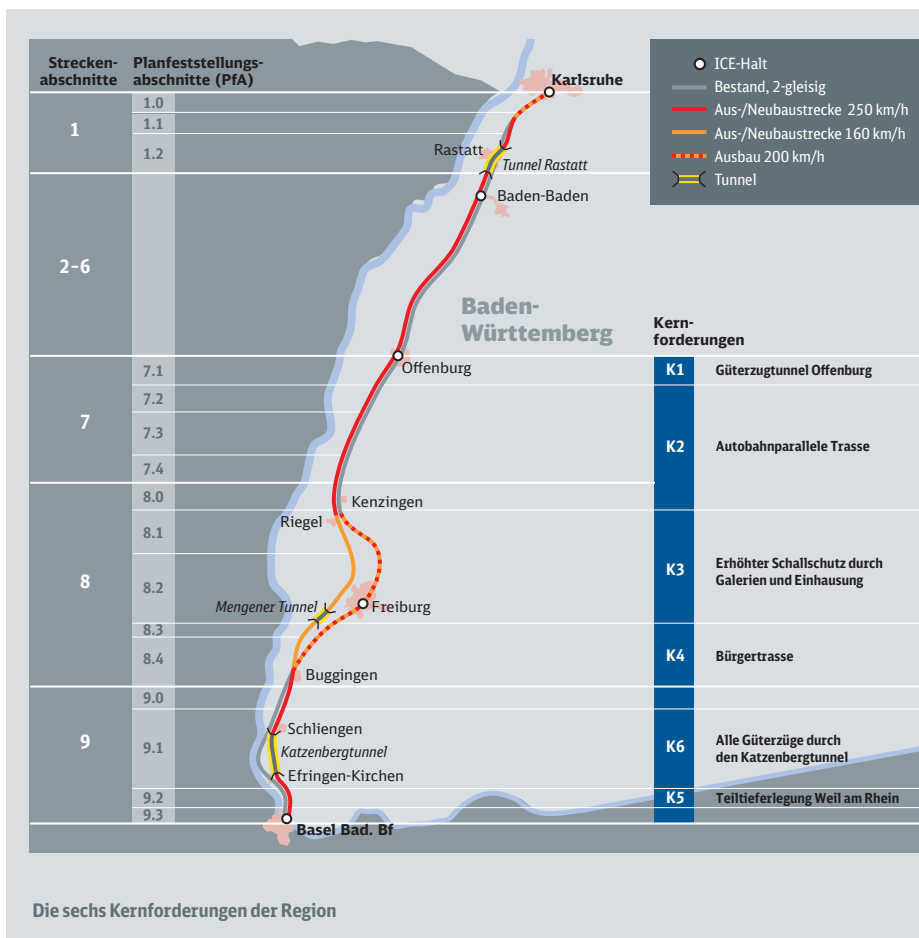
... weiter von Seite 3:  
 Projektleiter Matthias Hudaff im Interview

werden. Es ist natürlich sehr schade, dass unsere Mitarbeiter für zeitliche Abläufe kritisiert werden, die nicht in unserer Hand liegen. Wir versuchen Verständnis durch Transparenz zu erzielen. Diesen Weg werden wir auch weiter intensiv verfolgen und setzen auf einen insgesamt fairen Umgang.

**Wie hoch waren die EU-Förderungen für das Projekt bisher?**

Die aktuelle Förderperiode läuft noch bis 2015. Das Gesamtvolumen dafür wird voraussichtlich fast 90 Millionen Euro betragen – das entspricht etwa zehn Prozent der in der aktuellen Periode verausgabten Projektkosten. Und

auch in der nächsten Förderperiode werden wir für die im Projekt laufenden Baumaßnahmen das Optimum an möglichen Förderungen in Anspruch nehmen. ■



Streckenabschnitt 8  
**Hintergrund**

Im Streckenabschnitt Offenburg bis Weil am Rhein gab es zahlreiche Forderungen der Region, die zu sechs Kernforderungen (KF) zusammengefasst wurden (siehe nebenstehende Info-Grafik).

Für den Bereich der Güterumfahrung Freiburg beinhaltet die Kernforderung 3 zusätzlichen Schallschutz. Forderung 4 sieht die Tieflage der Strecke von Mengen bis Hügelheim bei Umfahrung von Buggingen vor. Beide Kernforderungen wurden durch den Projektbeirat genehmigt. Damit sind jedoch intensive Neuplanungen des gesamten Streckenabschnitts 8 verbunden, zudem müssen die Planfeststellungsunterlagen für alle Planfeststellungsabschnitte neu vorbereitet werden. In den Abschnitten 8.1 und 8.2 sind außerdem als Schallschutzmaßnahmen sogenannte Lärmschutzgalerien geplant. Die entstehenden Mehrkosten beider Kernforderungen in Höhe von 250 Millionen Euro werden zur Hälfte vom Bund und zur Hälfte vom Land Baden-Württemberg getragen.

Streckenabschnitt 8.2

# Renaturierung Dreisam: Erster Spatenstich in den Freiburger Kartauswiesen

Mit einem symbolischen ersten Spatenstich hat am 14. Mai 2014 die Renaturierung der Dreisam unterhalb der Kartause Freiburg offiziell begonnen. Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer und Sven Adam, Projektteamleiter der Deutschen Bahn, gaben gemeinsam den Startschuss für die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme.

Das Land Baden-Württemberg hat sich mit der Aufnahme der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) im Landesrecht dazu verpflichtet, den „guten ökologischen Zustand“ für alle Gewässer zu erreichen. Die Dreisam ist in den Maßnahmenplänen als sogenannte „Programmstrecke Durchgängigkeit, Mindestwasser und Gewässerstruktur“ eingetragen. Die Renaturierungsmaßnahme an der Dreisam verfolgt vielfältige Ziele: Die Strömungsvielfalt und Durchwanderbarkeit für Fische und andere Tiere soll deutlich verbessert werden. Dazu wird ein Rückbau der Sohlswellen durchgeführt. Außerdem soll die gewässertypische Flora und Fauna gestärkt und gleichzeitig die Artenvielfalt erhöht werden. Dazu zählt auch die Schaffung eines Lebensraums für Lachse. Eine großzügige Gewässerbettaufweitung soll für den Schutz vor Hochwasser sorgen.



Von links: Gisela Friederich vom Bürgerverein Oberwiehre-Waldsee, Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer, Sven Adam von der Deutschen Bahn, Stadtrat Helmut Thoma, Bürgermeisterin Gerda Stuchlik und Harry Meier von der Baufirma Keune

Auch das stadtnahe Naherholungsgebiet profitiert von der Maßnahme: Auf etwa 900 Meter Länge entsteht eine ursprüngliche Flusslandschaft. Tatkräftige Unterstützung bekam das Projekt vom Bürgerverein Oberwiehre-Waldsee, der sich aktiv und konstruktiv an

den Planungen beteiligte. Auch Schülerinnen und Schüler der Emil-Thoma-Realschule und des Berthold-Gymnasiums lieferten Ideen, die in der Bauphase noch einmal intensiv geprüft werden. Insgesamt investiert die Bahn für die Maßnahmen 900.000 Euro. ■

Streckenabschnitt 1

# Bauarbeiten bei Ötigheim liegen vor Zeitplan



Die Bauarbeiten im Streckenabschnitt nördlich von Rastatt gingen schneller voran als geplant. Durch die milde Witterung im Winter konnten die Erdarbeiten schon Ende März 2014 abgeschlossen werden.

Der Aushub für die geplante Grundwasserwanne im nördlichen Zufluss des Tunnels Rastatt ist bis zum nächsten Arbeitsschritt erfolgt: Im Juli 2014 beginnen dann die Rammarbeiten der Spundwände. Auf rund 700 Meter Länge wird ein Spundwandkasten eingebracht, in dessen Schutz dann der weitere Erdaushub auf die erforderliche Tiefe erfolgen kann. Aktuell werden die dafür benötigten Spundwände im Walzwerk produziert. ■

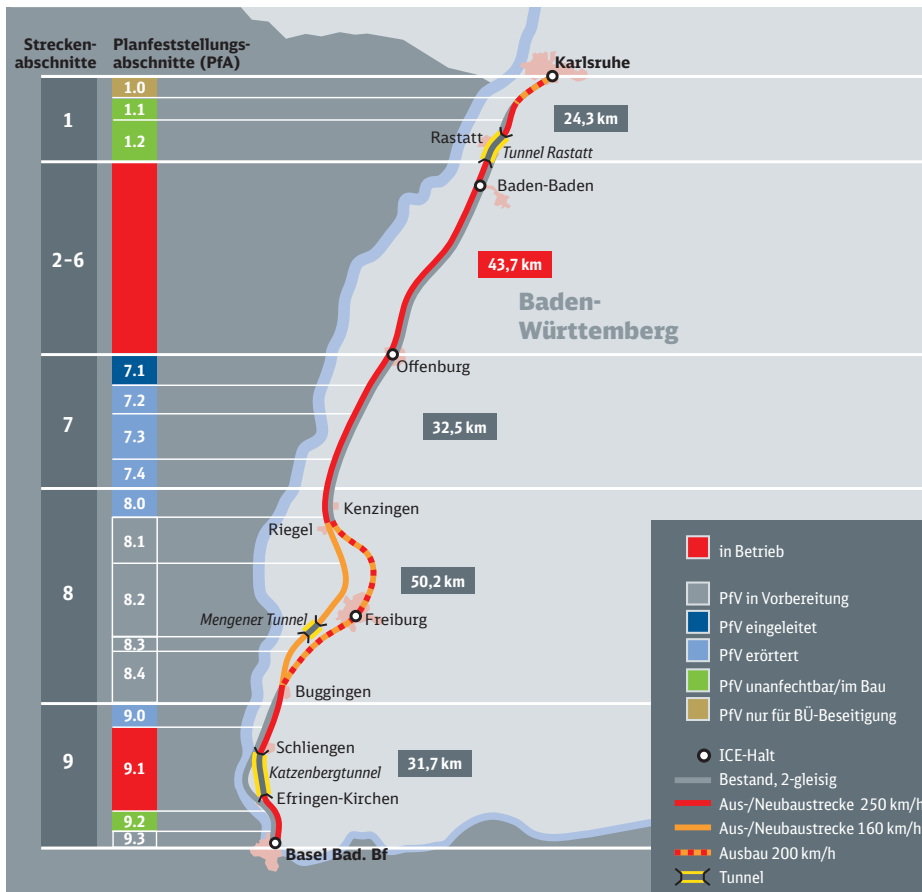
Streckenabschnitt 9

# Fußgängersteg in Haltingen

Im Zuge der Planungen zur Realisierung des Fußgängerstegs in Haltingen hat die Deutsche Bahn den Vertretern der Stadt Weil am Rhein Anfang Mai 2014 eine neue Brückenvariante vorgestellt, die sich von der favorisierten Stahltrogvariante unterscheidet. Der Steg soll als Ersatz für die Gehwegunterführung parallel zur Güterstrecke realisiert werden. Da der Fußgängersteg über die Bundesstraße 3 führt, hat die Bahn die Stadt Weil am Rhein

gebeten, das benötigte Baurecht für diesen Bereich mit einer Änderung des Bebauungsplanes herbeizuführen. Die Stadt prüft derzeit, welche Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplanes geändert werden müssen. Die offenen Fragen zur Brückenkonstruktion sowie zur Änderung des Bebauungsplanes sollen bis Ende Juni geklärt sein. Danach wird die Bahn mit der konkreten Planung des Fußgängerstegs beginnen. ■

## Aktueller Projektstand



Meldungen

## Weitere Vermessungsarbeiten in Müllheim

Auf der Gemarkung Müllheim hat die Deutsche Bahn Mitte Mai 2014 weitere Vermessungsarbeiten durchgeführt. Die Vermessungen waren notwendig, damit die Entwurfsplanungen für die Verkehrsanlagen der zukünftigen Neubaustrecke erstellt werden können. Ebenfalls vermessen wurden die neu zu errichtenden Straßen und Wege, die mit dem Neubau von Brückenbauwerken angepasst werden müssen. Im Zuge der Arbeiten mussten 26 Grundstücke betreten werden, darunter auch Privatgrundstücke. Im Vorfeld der Arbeiten hatte die Bahn sich deshalb von allen Grundstückseignern eine entsprechende Erlaubnis eingeholt. Die Firma Mailänder Consult GmbH führte die Vermessungsarbeiten durch. ■

## Neue Webcam in Haltingen



An der Heldelinger Straße in Haltingen-Weil am Rhein ist Anfang Mai 2014 eine neue Webcam installiert worden, die Live-Bilder von den Baumaßnahmen für die neue Eisenbahnüberführung zeigt. Die Webcam ist über die Homepage [www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de) in der Rubrik „Aktuelles“ abrufbar. Neben den aktuellen Bildern kann mithilfe eines Zeitraffers ebenfalls die Dokumentation des Baufortschritts verfolgt werden.

Für die zukünftig sechsgleisige Strecke werden die bestehende Eisenbahnüberführung und die Überführung der Kanderstraße über die Heldelinger Straße durch zwei neue Brückenbauwerke ersetzt. ■

### Herausgeber

DB ProjektBau GmbH  
Großprojekt Karlsruhe-Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe  
[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

### Kontakt

Telefon: 0761 212-4504  
E-Mail: [info@karlsruhe-basel.de](mailto:info@karlsruhe-basel.de)  
[www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de)

### Konzeption und Gestaltung

DB ProjektBau GmbH/  
Kommunikation  
PRpetuum GmbH, Frankfurt

### Fotos

Judith Boehl (S. 1 links, S. 3),  
Siegenia Werksfotos (S. 1 Mitte),  
Gustavo Alabiso (S. 2), Oskar Bau-  
mann (S. 5 unten), RP Freiburg  
(S. 5 oben)