

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 2 | Juli 2019

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

den Alltag eines Projektmitarbeiters dominieren Planung und Bau. Vor-Ort-Besuche unserer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind deshalb eine willkommene Abwechslung. So wie aktuell an der Elz: Zwei Jahre nach Abschluss der Revitalisierung fließt das Gewässer nun durch ein naturnah gestaltetes Flussbett, zahlreiche Tierarten und Pflanzen haben hier ihr Refugium gefunden. Die Basis dafür wurde vor 17 Jahren mit der Gründung des Arbeitskreises Grünkonzept gelegt. Die Idee: Für den Bereich von Offenburg bis Auggen sollten wirkungsvolle ökologische und ortsspezifische Maßnahmen für die landschaftspflegerischen Begleitpläne der Planfeststellungsunterlagen gefunden werden. Die Renaturierung der Elz war eine der ausgewählten Gewässerentwicklungsmaßnahmen. Lange vor dem Bau dieses Streckenabschnitts profitiert nun die Natur von der weitsichtigen Arbeit des Gremiums. An dieser Stelle möchte ich mich bei allen damals Beteiligten herzlich bedanken.



Philipp Langefeld

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Tunnel Rastatt: Nördliches Portal und Sonic-Boom-Bauwerke fertiggestellt



Die fertigen Sonic-Boom-Bauwerke am nördlichen Tunnelportal.

Ein weiterer Schritt beim Bau des Tunnels Rastatt ist geschafft: Die Deutsche Bahn konnte im Mai 2019 das nördliche Tunnelportal in Ötigheim fertigstellen. Die ersten 45 Meter des Tunnels wurden hier in offener Bauweise errichtet.

Direkt an dem Tunnelportal beendete die Bahn außerdem den Bau der Sonic-Boom-Bauwerke, welche dem Tunnelknall-Effekt entgegenwirken. Der Hintergrund: Der Tunnel Rastatt bekommt zwei eingleisige Tunnelröhren mit einer festen Fahrbahn, die einen deutlich kleineren Querschnitt aufweisen als eine zweigleisige Röhre. Bei Ein- und Ausfahrten der Züge können lautstarke Geräusche entstehen,

die durch Mikrodruckwellen hervorgerufen werden. Im Tunnel schiebt ein Zug diese Druckwellen vor sich her, die sich in einem lauten Knall entladen, wenn der Zug den Tunnel verlässt. Dieses Phänomen bezeichnet man als Tunnelknall-Effekt oder Sonic Boom.

Das Bauwerk besteht aus jeweils sieben Öffnungen unterschiedlicher Größe, die am Ende der beiden Tunnelröhren mittig über den Gleisen in der Tunneldecke eingebaut sind. Die Druckwellen entladen sich dadurch nicht plötzlich, sondern können gleichmäßig durch die Öffnungen entweichen.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

... weiter von Seite 1: Tunnel Rastatt: Nördliches Portal und Sonic-Boom-Bauwerk fertiggestellt

Lückenschluss der Schallschutzwände

Südlich des Tunnels Rastatt hat die Deutsche Bahn im April 2019 die Bauleistungen für den Bau weiterer Schallschutzwände in Niederbühl vergeben. Der bestehende Lärmschutzwand und die Raumgitterwände sind dort auf Höhe des südlichen Tunnelportals sowie im Bereich der Hans-Thoma-Straße und am Ooser

Landgraben auf mehreren Metern unterbrochen. Das beauftragte Unternehmen beginnt nun mit den Planungen und startet voraussichtlich im September 2019 mit dem Bau der neuen Wände, um die letzten Lücken im Schallschutz zu schließen.

In Niederbühl wurde außerdem Mitte Juni 2019 das letzte große Dock der Grundwasserwanne

Süd innerhalb von 30 Stunden betoniert. Mit rund 3.800 Kubikmetern Beton versiegelt speziell ausgebildete Industrietaucher die Baugrubensohle des Trogbauwerks, das den Bau der neuen Strecke auch unterhalb des Grundwasserspiegels ermöglicht. Sobald der Ooser Landgraben verlegt ist, kann auch hier die letzte Lücke geschlossen werden. ■

Erfolgsmodell Elz: Zwei Jahre Gewässerrenaturierung bei Riegel und Teningen

Zwischen 2015 und 2017 hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Freiburg die Elz bei Riegel und Teningen wieder in einen naturnahen Gewässerzustand zurückversetzt. Die Revitalisierung der Elz war eine vorgezogene Ersatzmaßnahme für den Bau der neuen Güterstrecke im Abschnitt zwischen Riegel und March.

Bei Teningen-Köndringen wurde der linke Damm der Elz um rund 200 Meter verlegt, um

Platz für die naturnahe Entwicklung des Gewässers und seiner Flussaue zu schaffen. Seit zwei Jahren fließt das ehemals gradlinig verlaufende Gewässer nun durch ein strukturreiches Flussbett: Flache Kiesbänke, Vertiefungen (auch Kolke genannt), steile und niedrige Uferbereiche säumen den Weg des Wassers.

In dieser Zeit hat sich entlang des Flusses eine artenreiche Fauna entwickelt. Rund 120 verschiedene Vogelarten wurden

gesichtet, 30 davon stehen auf der roten Liste. Für die Vögel ist die Elz ein wichtiger Rastplatz und Lebensraum geworden. Auch die Flora blüht entlang des Gewässerlaufs in einem breiteren Artenspektrum auf.

Mit der Revitalisierung der Elz konnte die Bahn den Umwelt- und Naturschutz in der Region fördern und die Artenvielfalt steigern. Zudem wurden Maßnahmen zum Hochwasserschutz in beiden Ortsteilen umgesetzt. ■



„Die Elz konnte sich in den letzten zwei Jahren frei entfalten. Ihre Entwicklung ist enorm und erstaunt die Fachwelt.“

Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe-Basel

Film „2 Jahre Renaturierung der Elz zwischen Riegel und Teningen“



Momentaufnahmen: Die westliche Gleistrasse auf dem Weg zur Inbetriebnahme

Ab 15. August 2019 geht die westliche Gleistrasse in Haltingen und Weil am Rhein in Betrieb, zunächst für Züge in Fahrtrichtung Basel. Ab November 2019 können die neuen Gleise auch von Zügen in Richtung Freiburg genutzt werden.

Bis der erste Zug über die neuen Gleise rollt, wird Anfang August die Neubaustrecke Richtung Basel an die Rheintalbahn angeschlossen. Im Bereich der Eisenbahnüberführung Nordwestumfahrung werden im ersten Schritt die

vorhandene Hilfsbrücke sowie die Bestandsgleise ausgebaut. Anschließend erfolgen die Erdbauarbeiten an der bereits fertiggestellten Brücke. Im letzten Arbeitsschritt wird das neue Gleis verlegt und an das Bestandsgleis angeschlossen.

Im Bahnhofsbereich in Haltingen wurde Anfang Juli der offene Bereich der Fußgängerunterführung mit einer Hilfsbrücke geschlossen, sodass dort das neue Gleis in Richtung Freiburg gebaut werden kann.

Entlang der Gleistrasse wurden abschnittsweise 269 neue Oberleitungsmasten aufgestellt, die noch bis zur Inbetriebnahme ausgerüstet werden. Weiterhin finden Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik statt. So werden über 200 Kilometer verlegter Kabel angeschlossen, damit insgesamt 30 neue Signale vom Fahrdienstleiter in Basel gesteuert werden können.

Sobald die Strecke in Betrieb geht, ändert sich auch die Wegeführung am Bahnhof Haltingen. Diese wird umfangreich ausgeschildert. ■

Bahnhof Haltingen



Ende September 2018: Der Verlauf der neuen Gleise parallel zur Rheintalbahn ist in Haltingen schon zu erahnen.

Im Mai 2019 ist die westliche Gleistrasse im Bahnhofsbereich fertiggestellt und die temporären Behelfsbahnsteige im Aufbau.

Bahnbetriebswerk Haltingen



Blick auf das Bahnbetriebswerk Haltingen im August 2018.

Ende Mai 2019 sind die Gleise verlegt und von Schallschutzwänden umrahmt.

Wasserturm Weil am Rhein



Anfang August 2018 lag das Baufeld in Weil am Rhein noch brach.

Kein Jahr später wurden die Gleisarbeiten für die neue Strecke überwiegend abgeschlossen.

TVM „Sibylla-Augusta“ in der Wartung

Prüfen, schmieren, Teile wechseln: Im April 2019 fanden die Wartungsarbeiten an der Tunnelvortriebsmaschine (TVM) „Sibylla-Augusta“ statt, die am Tunnel Rastatt die westliche Tunnelröhre bohrt. Seit Dezember 2017 stand die TVM in ihrer Halteposition kurz vor der Rheintalbahn. Für die Wartung fuhr die Maschine vier Meter nach vorne in den Vereisungsschacht 1 und wurde dort einer umfangreichen Prüfung unterzogen. Damit die Techniker das Hauptlager schmieren konnten, mussten sie das Schneidrad drehen. Ebenso wurden die Schneidwerkzeuge überprüft und gewechselt. Auch die gesamte Hydraulikanlage musste gründlich kontrolliert werden. Die Wartung der TVM war notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Maschine für den Weiterbau der Weströhre weiterhin aufrechtzuerhalten und beispielsweise Korrosion zu vermeiden. ■



Bohrerkundungsprogramm in Basel seit März 2019

Als südlichster Planabschnitt ist der rund 3,1 Kilometer lange Bereich von der Staatsgrenze zur Schweiz bis zum Rheinufer Bestandteil der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel. Der Badische Bahnhof in Basel befindet sich zwar auf Schweizer Hoheitsgebiet, wird aber durch die Deutsche Bahn betrieben. Rund um den Bahnhof sind der Neubau einer Rangier- und Abstellanlage sowie die Herstellung



Die Bohrungen finden überwiegend im Gleisbereich statt.

durchgehender Güterverkehrsgleise von Deutschland in die Schweiz geplant. Dafür werden neue Brückenbauwerke, Entwässerungseinrichtungen und Oberleitungsanlagen errichtet. Für die Untersuchung des Baugrunds vor Ort finden noch bis Mitte August 2019 im Bereich des Bahnhofs insgesamt 50 Bohrungen und Rammsondierungen statt. Die Ergebnisse fließen anschließend in die weitere Planung und in die Ausschreibung für die Umsetzung der Gleisanlagen und Bauwerke ein. ■



Ein Sandkasten im Großformat

Auf der Freien Strecke zwischen dem Abzweig Bashaide und Ötigheim herrscht Hochbetrieb. Die Fläche entlang der zukünftigen Strecke wird für den Einbau der Gleise vorbereitet. Dafür wurde der Untergrund mit einer speziellen Schicht gesichert. Diese Planumsschutzschicht besteht aus einem Sand-Kies-Gemisch, von dem die Bahn insgesamt mehr als 60.000 Tonnen verteilt – ein Sandkasten im Großformat. Dabei kommt schweres Gerät zum Einsatz: Ein Planierer verteilt das Gemisch und ebnet so die Fläche. Mit einer rund 15 Tonnen schweren Walze wird die Schicht verdichtet, damit der Oberbau beginnen kann. Seit Mitte Juni bringt die Bahn auf der fertigen Planumsschutzschicht den Grundsotter ein. Noch im Juli beginnt der Gleisbau. ■



Dialogveranstaltung mit Planungswerkstatt in Auggen

20. Juli 2019, 10 bis 18 Uhr und

21. Juli 2019, 10 bis 17 Uhr

An themenorientierten Informationsständen erhalten Bürgerinnen und Bürger Antworten auf ihre Fragen rund um die ABS/NBS Karlsruhe-Basel und die geplanten Maßnahmen im Abschnitt Müllheim-Auggen.

Besonderer Schwerpunkt der Veranstaltung liegt auf der Gestaltung des Schallschutzes in Auggen: Eigene Gestaltungsideen können in einer Planungswerkstatt eingebracht werden.

Mehr Informationen auf der Projektwebseite unter: www.karlsruhe-basel.de/planungswerkstatt-auggen

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

DB AG/Sebastian Roedig (S. 1), Sven Nendzynski/RP Freiburg (S. 2 1+2), DB AG/Charlotte Petrik (Titel, S. 2 3+4, S. 4 u.), Ruf (S. 2 u.), Privat (S. 2 u.r.), Elmar Kiefer (S. 3 o.), Ursula Wegener (S. 3 u.), Gruner AG/Yves Schachenmann (S. 4 o.l.)

 Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union

Das Bild des Tages



Von links nach rechts: Stefan Lauber, Fritz Deutschmann, Astrid Siemes-Knoblich, Philipp Langefeld, Karl Kronberger

Baubeginn in Müllheim und Auggen

„In den kommenden Jahren haben wir viel vor zwischen Müllheim und Auggen. Wir machen die Strecke fit für die Zukunft“, kündigt Philipp Langefeld, Gesamtprojektleiter der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel beim symbolischen Baubeginn für den Abschnitt Anfang Juli an. An den ersten Brückenbauwerken wird bereits gebaut. Noch im Sommer beginnt bei Auggen der Umbau der Rheintalbahn.