

# Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 3 | 2014

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

## Editorial

### Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



mit den Vorbereitungen für den Bau des Tunnels Rastatt sind wir einen großen Schritt weitergekommen: Für den Rohbau des 4.270 Meter langen Bauwerks haben wir eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE) beauftragt. Wer in der „ARGE Tunnel Rastatt“ vertreten ist, lesen Sie im nebenstehenden Artikel. Damit der Bau des Tunnels reibungslos verläuft, wurden in Niederbühl rund 210 Zauneidechsen umgesiedelt. Außerdem sind in Wolfach die Renaturierungsmaßnahmen an der Kinzig gestartet. Weitere Neuigkeiten und Informationen zum Thema Umweltschutz finden Sie auf Seite 3.

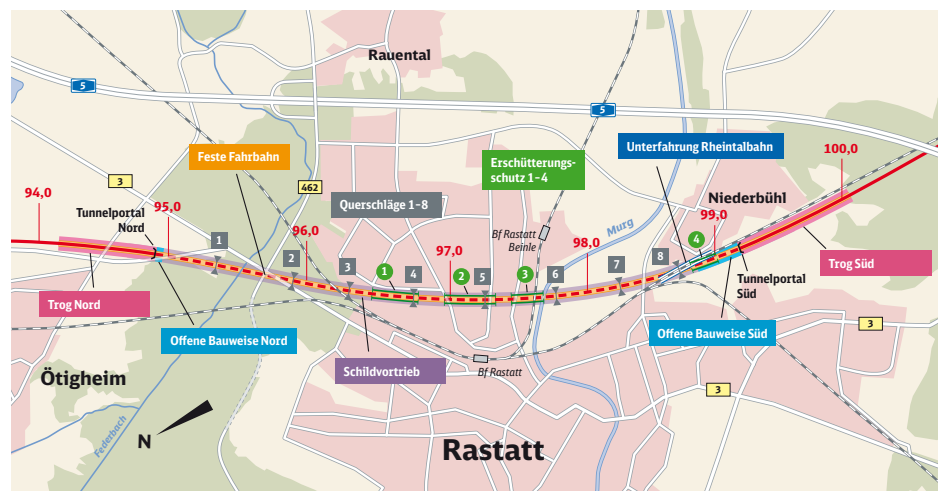
Ein weiteres Tunnelbauwerk auf der Strecke ist der Tunnel Offenburg. Hier ist nun die Entscheidung im Projektbeirat gefallen, einen zweiröhren Tunnel zu bauen. Welche Vorteile diese Variante mit sich bringt, wird im Artikel auf Seite 2 erläutert.

Um den Dialog mit der Öffentlichkeit weiterhin zu stärken, informieren wir im Rahmen der „Frühen Beteiligung der Öffentlichkeit“ über die geplanten Maßnahmen im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.1 zwischen Riegel und March. Die Planungsunterlagen liegen im Freiburger Büro zur Einsicht aus und können auch über unsere Website abgerufen werden. Details dazu lesen Sie bitte auf Seite 2. Ergänzt wird unser Informationsangebot durch Baustellenbesichtigungen und Informationsveranstaltungen für interessierte Bürger und Medienvertreter. Dass dieses Angebot angenommen wird, belegen die Meldungen auf Seite 4.

Matthias Hudaff  
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Tunnel Rastatt

## ARGE für Rohbau beauftragt



Maßnahmen zum Bau des Tunnels Rastatt

Der Vertrag für den europaweit ausgeschriebenen Rohbau des Tunnels Rastatt wurde Anfang August 2014 in Berlin unterzeichnet. Die Bahn beauftragte eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE) mit der Ausführung der Arbeiten für das 4.270 Meter lange Bauwerk. In der ARGE Tunnel Rastatt übernimmt die Firma Ed. Züblin AG die technische und die Firma Hochtief AG die kaufmännische Federführung.

„Das Auftragsvolumen für das zweitgrößte Einzelbauwerk im Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel beträgt rund 312 Millionen Euro“, erklärt Frank Roser, Projektabschnittsleiter im Streckenabschnitt 1. „Das ist das größte Volumen für einen Tunnel, das seit Bestehen des Projektes vergeben wurde.“ Nach den Planungen beginnen die

Arbeiten im November 2014 mit der Herstellung einer Baustelleneinrichtungsfläche in Ötigheim. Aktuell wird in diesem Bereich bereits die Grundwasserwanne Nord errichtet, die den Zulauf zum Nordportal des Tunnels Rastatt bildet. Die Vorbereitungen für den Tunnelbau erfolgen dann im April 2015 mit der Montage der beiden Tunnelvortriebsmaschinen. Der Vortriebsbeginn selbst ist für Oktober 2015 geplant. Ende des ersten Quartals 2018 soll der Rohbau des Tunnels fertiggestellt sein. Der Einbau der Festen Fahrbahn sowie die Tunnelausrüstung waren nicht Teil der aktuellen Vergabe; die Ausschreibung dieser Arbeiten erfolgt voraussichtlich im März 2015. Bautechnisch soll der Tunnel Rastatt bis 2020 fertig sein. Nach der Prüfungsphase kann dann 2022 der Probetrieb starten. ■

## Inhalt

02 Zweiröhrender Tunnel für Offenburg	04 Meldungen
02 Frühe Beteiligung der Öffentlichkeit	04 SWR4 live vor Ort
03 Renaturierung der Kinzig gestartet	04 Internes
03 Neues Zuhause für Zauneidechsen	04 Impressum

Projektbeirat

# Zweiröhriger Tunnel für Offenburg

Am 14. Juli 2014 hat der Projektbeirat Rheintalbahn zum neunten Mal in Berlin getagt. Kernthema war dabei eine mögliche Untertunnelung von Offenburg. In seiner Sitzung hat sich der Projektbeirat für die Planung eines rund sieben Kilometer langen zweiröhrigen Tunnels ausgesprochen.



Bei einem zweiröhrigen Tunnel hat jede Fahrtrichtung ihre eigene Röhre (hier: Katzenbergtunnel).

Seit Beginn der Untersuchungen zum Tunnel Offenburg war diese Tunnelart die favorisierte Variante der Bahn, denn sie bringt viele Vorteile mit sich. So sind zweiröhrige Tunnel mit einer Länge von mehr als 1.000 Metern über Querstellen miteinander verbunden, dadurch kann eine Tunnelröhre der jeweils anderen als Flucht- und Rettungsweg dienen. Ein zusätzliches Wegenetz an der Erdoberfläche ist nicht notwendig. Bei einer einröhrigen Tunnelvariante muss hingegen ein oberirdisches Rettungswegenetz angelegt werden, was in der Regel mit Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden ist.

Auch hinsichtlich der Betriebsqualität haben zweiröhrige Tunnel einen Vorteil: Bei Wartungsarbeiten in einer Röhre kann die zweite Röhre trotzdem weiter durchfahren werden. Bei einer einröhrigen Tunnelvariante müssten hingegen die Güterzüge durch die Stadt Offenburg umgeleitet werden. Zur Legitimation des Tunnelbaus wird sich die Bundesregierung um einen entsprechenden Beschluss des Deutschen Bun-

destages bemühen. Die Kosten für den Tunnel inklusive der Streckenanbindung könnten sich nach ersten groben Ermittlungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie auf rund 1,5 Milliarden Euro belaufen. Das Bauwerk wird 6.750 Meter lang sein und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern ermöglichen.

Außerdem tauschte sich der Projektbeirat zu weiteren Themen aus: Bis zur nächsten Sitzung erwartet er eine Bewertung der Arbeitsgruppe, die sich mit der Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel/Kenzingen beschäftigt. Im Bereich der Kernforderungen 3 und 4 steht zudem noch die Lösung der noch offenen Fragen zum Vogel- und Hochwasserschutz aus. Der Projektbeirat nimmt außerdem die Darstellungen der Region und der Bahn zur Trassierung im Abschnitt Müllheim/Hügelheim-Auggen (Planfeststellungsabschnitt 9.0) zur Kenntnis. Dazu werden sich Bund, Land, Region und die Bahn im November beraten. ■

# Frühe Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der sogenannten „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ informiert die Deutsche Bahn über die geplanten Maßnahmen im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.1 zwischen Riegel und March. Hierzu können ab sofort alle Unterlagen auf der Homepage des Gesamtprojektes heruntergeladen werden: [www.karlsruhe-basel.de/planfeststellungsunterlagen.html](http://www.karlsruhe-basel.de/planfeststellungsunterlagen.html)

Darüber hinaus können bis zum 15. Oktober 2014 die Planungsunterlagen bei der DB ProjektBau GmbH, Wilhelmstraße 1b, in 79098 Freiburg, eingesehen werden.

Die Unterlagen liegen jeweils von Montag bis Freitag (außer an Feiertagen) von 12 bis 16 Uhr im dritten Obergeschoß im „Glaskasten“ aus. Zusätzlich wird es am 16. Oktober 2014 eine öffentliche Informationsveranstaltung zur Erläuterung der Planungen geben. Diese findet von 18.30 bis 21.30 Uhr in der Ludwig-Jahn-Halle, Ludwig-Jahn-Str. 6, in 79331 Teningen statt.

Die Bahn hat sich entschlossen, die betroffene Öffentlichkeit im Sinne des § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) früh am Projekt zu beteiligen, um sie frühzeitig über Ziele,

Planungen und voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens zu informieren. Dies ersetzt jedoch kein öffentliches Verfahren. ■

The screenshot shows the website interface for the Karlsruhe-Basel project. The main content area features the title 'Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.1' and a sub-heading 'Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung'. Below this, there is a paragraph explaining that the plan documents for PFA 8.1 are being updated and are available for early public participation. A section titled 'Anlage 1 - Übersichtsplan' includes a map of the project area. The right sidebar contains a 'Bild' section with a thumbnail and a 'Siehe auch:' section with links to the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, the Federal Railway Authority, and the Government Offices in Karlsruhe and Freiburg.





Beispiel für eine Gewässerrenaturierung

Wolfach

# Renaturierung der Kinzig gestartet

An der Kinzig in Wolfach wird eine Gewässermaßnahme, bestehend aus sechs Einzelmaßnahmen, als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme umgesetzt. Dabei ist eine Vielzahl von Wehranlagen entlang des Flusses betroffen. Die Ausgleichsmaßnahmen stehen in Zusammenhang mit den geplanten Baumaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten Herbolzheim–Riegel (8.0) und Riegel–March (8.1) im Rahmen der Realisierung des Großprojekts Karlsruhe–Basel.

**B**is Anfang des 19. Jahrhunderts war die Kinzig ein wichtiger Lebensraum für Lachse. Auch zahlreiche andere, selten gewordene Fischarten sind hier heimisch. Deshalb ist die Kinzig als Programmstrecke zur Wiederansiedlung von Wanderfischen ausgewiesen. Mit der Renaturierung werden folgende Ziele erreicht:

- das Gewässer wird, beispielsweise durch den Bau von Fisch-Aufstiegshilfen, für seine Lebewesen durchgängiger gestaltet
- mit der Absenkung der Wehranlagen wird eine Verschlämzung in den aufgestauten Bereichen vermieden
- in den Fluss eingebaute Hindernisse und Strukturelemente sorgen für den typischen Wechsel von Strömungen und tiefen Wasserbereichen.

Mit der ersten Ausgleichsmaßnahme hat die Bahn bereits im vergangenen Jahr am Spitzrain begonnen. Hier wurde die bestehende Sohlrampe vollständig zurückgebaut und somit das natürliche Gefälle wiederhergestellt. Ein weiterer Maßnahmenkomplex wird am Spitzteichwehr realisiert: Hier werden eine Fischaufstiegs-, eine Fischabstiegs- und eine Fischschutzanlage gebaut. Zusätzlich ist ein Fischschutzrechen geplant, der dafür sorgt, dass die Fische eine im Wehr installierte Turbine sicher durchwandern können.

Den Bereich des rund 1,3 Meter hohen Gießensteichwehrs durchfließt die Kinzig künftig auf einer Länge von 47 Metern über eine Rampe mit insgesamt zehn Becken. Auch am Brückenwaagteichwehr und am Grieshaberwehr werden Staubretter und bestehende Schwellen entfernt. Dies ermöglicht den in der Kinzig vorkommenden Wanderfischarten und Kleinlebewesen den Aufstieg in obere Gewässerabschnitte.

Dort, wo die Wolf in die Kinzig mündet, wird eine gepflasterte Furt zurückgebaut. Durch diese Maßnahme zur Verbesserung der Gewässerstruktur entsteht ein natürlicher Mündungsbereich. Zudem wird das rechte Vorland bis etwa auf das Niveau der aktuellen Kinzigsohle abgetragen. Damit werden Retentionsraum geschaffen und der Hochwasserschutz gestärkt. ■

## Neues Zuhause für Zauneidechsen

Bevor die Bauarbeiten für den Tunnel Rastatt beginnen können, hat die Bahn streng geschützte Zauneidechsen in diesem Streckenabschnitt umgesiedelt. Da der Bau der Grundwasserwanne Süd bei Niederbühl in den Lebensraum der seltenen Eidechsenart eingreift, hat die Bahn zusammen mit erfahrenen Reptilienexperten der Firma Mailänder Consult GmbH und des Planungsbüros Laukhuf nach Lösungen gesucht, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch vertretbar sind.



In der Zeit von Mitte bis Ende August wurde unter anderem bei Bietigheim östlich der Rheintalbahn ein 3.500 Quadratmeter großes Habitat für die Zauneidechsen geschaffen. Ein weiteres 8.500 Quadratmeter großes Quartier östlich der Rheintalbahn ist bei Ötigheim erstellt worden. Auf diese beiden Flächen sind die Zauneidechsen ausgesiedelt worden. Totholzzone sowie besonnte und beschattete Bereiche sollen dafür sorgen, dass sich die Tiere wohlfühlen.

Bis Ende September haben vier Eidechsenexperten etwa 335 Tiere in zwei Etappen fachgerecht eingefangen, fotografiert, vermessen, in Transportboxen verstaut und in die neuen Quartiere gebracht. ■

++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++ MELDUNGEN +++

Planfeststellungsabschnitt 9.2

## Infoveranstaltung in Haltingen

Ende Juli hatte die Deutsche Bahn alle interessierten Bewohner des Planfeststellungsabschnittes 9.2 (Haltingen-Weil am Rhein) zu einer Informationsveranstaltung in der Festhalle in Haltingen eingeladen. Die Bahn informierte über die aktuellen Baumaßnahmen und den Einsatz passiver Schallschutzmaßnahmen. Vornehmlich ging es um die Baufortschritte am Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd, die Eisenbahnüberführung an der Heldeinger Straße und die anstehenden Bauarbeiten im Bereich Märktweg. In Haltingen soll voraussichtlich 2015 mit den Gebäudebesichtigungen durch einen Schallgutachter begonnen werden. Dabei wird geprüft, ob ein Anspruch auf passiven Schallschutz an den entsprechenden Gebäuden besteht. ■

Weil am Rhein

## Mitarbeiter besichtigen Baustelle

Mitte Juli besichtigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Weil am Rhein die Baustelle im Streckenabschnitt Haltingen-Weil am Rhein (PfA 9.2). Anhand einer 3D-Computeranimation aus dem Info-Center stellten Projektteamleiter Michael Scheck und Pressesprecher Michael Breßmer der Gruppe die bis 2022 geplanten Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 9.2 vor. Um sich ein Bild von den Bautätigkeiten zu machen, besichtigte die Gruppe im Anschluss das Überwerfungsbauwerk in Haltingen Süd. ■

Streckenabschnitt 1

## Stand der Bauarbeiten

Bei einem Presse-termin Mitte Juli informierte die Deutsche Bahn über den Fortschritt der Bauarbeiten an der Grundwasserwanne Nord bei Ötigheim und der Grundwasserwanne unter der Bundesautobahn 5. Medienvertreter hatten die Gelegenheit, gemeinsam mit Frank Roser, Projektabschnittsleiter im Streckenabschnitt 1, Thomas Grundhoff, Projektteamleiter Tunnel Rastatt und Pressesprecher Michael Breßmer die Baustellen zu besichtigen und Fragen zum Bau zu stellen. ■



+++ +++

Ötigheim

## SWR4 live vor Ort



Im Rahmen des SWR4-Sommererlebnis war der heimische Radiosender unter anderem zu Gast in Ötigheim. Neben Ortsrundgängen und Naturspaziergängen konnten Besucher auch die Baustelle an der Grundwasserwanne Nord besichtigen. 15 Interessierte unternahmen gemeinsam mit Frank Roser, Projektabschnittsleiter im Streckenabschnitt 1, eine Führung über die Baustelle.

Internes

## DB Mitarbeiter in Film des Auswärtigen Amtes

Ende Juli 2014 wurde ein Mitarbeiter von der DB Bahnbau Gruppe GmbH für einen Film des Auswärtigen Amtes zum Thema „Gesetz zur Anerkennung ausländischer Berufsabschlüsse“ interviewt. Der Bahn-Mitarbeiter Dmitry Gladeschenko, der seinen Abschluss als Techniker und Elektromechaniker in Kasachstan gemacht hat, steht dabei als ein Beispiel vor der Kamera. Zurzeit arbeitet er



im Bereich Dammsanierung Rheintalbahn bei der Installation der Oberleitung mit.

Ausgestrahlt wird der Film über den YouTube-Kanal des Auswärtigen Amtes, der deutschen Botschaften und auf [www.deutschland.de](http://www.deutschland.de). ■

## Recruiting-Film prämiert

Die Jury der Association of Marketing and Communication Professionals (AMCP) in Dallas (Texas) hat den Film zum Anwerben von Mitarbeitern für das Projekt Karlsruhe-Basel mit einem Gold-Award ausgezeichnet. Im Zuge der Recruiting-Initiative im Großprojekt Karlsruhe-Basel stellen eine Projektmanagerin, eine Projekttechnikerin und ein Projekttechniker Ausrüstungstechnik sich und ihre Arbeit im Großprojekt bei der Bahn in drei kurzen Spots vor. ■

## Impressum

### 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), Erhard Hehl (S. 2 oben), Jürgen Feder (S. 3 oben), M.R. Swadzba – fotolia (S. 3 unten), Michael Breßmer (S. 4 oben und Mitte), Hans-Günther Luft (S. 4 unten)

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

