

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 3 | 2015

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

seit gut zwei Monaten begleite ich das Großprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel als neuer Projektleiter. Ich freue mich sehr auf die kommenden Aufgaben und Herausforderungen. Ganz aktuell steht die Eröffnung des Info-Centers Tunnel Rastatt vor der Tür. Ab dem 16. Oktober 2015 können Sie unsere Ausstellung in Ötigheim besuchen. Was es dort zu sehen gibt, lesen Sie im nebenstehenden Artikel.

Den Tunnel Rastatt bezeichnen wir gerne als „Herzstück“ des Streckenabschnitts 1. Mit seinen 4.270 Meter Länge ist er nämlich nicht nur das zweitgrößte Einzelbauwerk im Projekt, sondern gehört auch zu den 25 längsten Eisenbahntunneln in Deutschland. Deshalb möchten wir Ihnen das mächtige Bauwerk auf Seite 2 genauer vorstellen. Im Frühjahr 2016 beginnt der Vortrieb für die erste Tunnelröhre, die Tunnelvortriebsmaschinen werden aktuell im Werk montiert. Wie das genau aussieht, können Sie auf Seite 3 sehen.

Auch aus dem Streckenabschnitt 9 gibt es Neuigkeiten: Das Eisenbahn-Bundesamt hat für den Planfeststellungsabschnitt 9.0 den Planfeststellungsbeschluss erlassen und uns damit Baurecht erteilt. Wie die nächsten Schritte nun aussehen, erfahren Sie im Artikel auf Seite 3.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre!

Ihr

Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Tunnel Rastatt

Neues Info-Center

Wie wird ein über vier Kilometer langer Tunnel gebaut? Wo starten die Tunnelvortriebsmaschinen mit ihrer Arbeit? Und was müssen die Tunnelbauer alles berücksichtigen? Alle Fragen rund um den Rohbau des Tunnels Rastatt möchten wir Ihnen beantworten: Am 16. Oktober 2015 eröffnet das neue Info-Center in Ötigheim.



Das Info-Center (rotes Gebäude) befindet sich auf der Baustelleneinrichtungsfläche in Ötigheim.

Bereits am Eingang des Info-Centers hat man das Gefühl, einen echten Tunnel zu betreten, denn der Bereich ist mit einem großen Tunnelbild versehen. Weiter geht der Gang im „virtuellen Tunnel“ durch den Eingangsfloor, der aus einer nachgebauten, gebogenen Tunnelwand besteht. Am Ende des Flurs erwartet den Besucher der 120 Quadratmeter große Hauptausstellungsraum.

Ein Audio-Guide führt durch die Stationen der Ausstellung und versorgt die Besucher mit Informationen zum Gesamtprojekt – speziell zum Bau des Rastatter Tunnels. Neben Präsentationen, Informationstafeln und Filmen können die Gäste auch an einigen Anwendungen selbst aktiv werden. So können sie sich an einer Anwendung zum Thema Schallschutz anhören, wie verschiedene

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 02 | Das Herzstück des Streckenabschnitts | 03 | Baurecht für den Abschnitt Müllheim–Auggen |
| 03 | Ein Koloss entsteht | 04 | Meldungen |
| 03 | Neue Projektleitung | 04 | Impressum |

... weiter von Seite 1: Neues Info-Center



Info-Center Tunnel Rastatt, Baustelleneinrichtungsfläche K3717, 76470 Ötigheim. Bei der Nutzung von Navigationsgeräten geben Sie bitte als Zielort „K3717 Rastatt“ (48°52'38.1"N 8°14'36.6"E) ein.

Schallschutzmaßnahmen wirken, oder aber mit einer Computersimulation durch den fertiggestellten Tunnel Rastatt fahren. Mit Exponaten werden die unterschiedlichen Facetten des Tunnelbaus zusätzlich erlebbar. Das Highlight dabei: das Modell einer Tunnelvortriebsmaschine. Es zeigt das komplexe System der Maschine, die in natura 90 Meter lang und 1.750 Tonnen schwer ist und sich über vier Kilometer durch das Erdreich gräbt. Nicht nur Erwachsene, sondern auch Kinder kommen auf ihre Kosten. Die Ausstellung bietet jeweils einen extra Audio-Guide für Kinder und Jugendliche. In der Lounge-Ecke mit Tablet-PCs finden sich neben spannenden Bilder-Galerien außerdem ein Puzzle und ein Memory-Spiel.

Sind Sie neugierig geworden? Dann kommen Sie vorbei, wir freuen uns auf Ihren Besuch! ■

Tunnel Rastatt

Das Herzstück des Streckenabschnitts

Es wird fleißig gebaggert, gebohrt und gehämmert an der Tunnelbaustelle in Ötigheim: Aktuell wird die Startbaugrube für den Tunnelvortrieb am nördlichen Portal vorbereitet. Die erste Tunnelvortriebsmaschine (TVM) beginnt ihre Arbeit voraussichtlich im Frühjahr 2016.

Die beiden Tunnelröhren verlaufen in ihrer gesamten Länge im Grundwasser. Aufgrund der hydrologischen und geologischen Bedingungen wird der Tunnel deshalb in geschlossener Bauweise mit TVM vorangetrieben. Von der Startbaugrube in Ötigheim aus bahnen sich die beiden Maschinen ihren über vier Kilometer langen Weg durch das Erdreich bis nach Niederbühl. Dabei arbeiten sie mit einem zeitlichen Versatz von vier Monaten.

„Da der Tunnel teilweise eine geringe Überdeckung aufweist, können wir ihn nur mithilfe bestimmter Sicherungsmaßnahmen vorantreiben“, sagt Holger Müller, Projektingenieur im Tunnelteam. „Das sind Herausforderungen, die den Tunnelbau so spannend machen.“ Das ist zum Beispiel bei der Unterquerung der bestehenden Rheintalbahn bei Niederbühl der Fall. Hier beträgt die Überdeckung der beiden Röhren teilweise weniger als fünf Meter. Um das umliegende Erdreich zu stabilisieren, müssen spezielle Vereisungsmaßnahmen durchgeführt werden, damit die TVM diesen Bereich sicher passieren können.



Aktuell wird in Ötigheim die Startbaugrube für den Tunnelvortrieb vorbereitet.

Die Vortriebsarbeiten sollen bis voraussichtlich 2018 abgeschlossen sein. Dann folgt der Innenausbau: Der Tunnel Rastatt wird unter anderem mit einer Festen Fahrbahn ausgestattet. Dabei liegen die Gleise nicht im Schotter, sondern in einem Bett aus Beton und Stahl. Bei Tunnelneubauten für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ist es Vorschrift, dass Rettungsfahrzeuge den Tunnel bei Unregelmäßigkeiten befahren können.

Künftig werden viele Fern-, Personen- und Güterzüge unter Rastatt hindurchfahren. Für die Anwohner bedeutet das vor allem eine Entlastung vom Schienenverkehrslärm. Zudem trägt der Tunnel Rastatt zu einer leistungsfähigen Neu- und Ausbaustrecke bei – Züge können hier künftig mit einer Geschwindigkeit von 250 Stundenkilometern durchfahren. ■

Weitere Informationen finden Sie in der neuen Broschüre zum Rohbau des Tunnels Rastatt. Diese gibt es im Info-Center in Ötigheim oder auf der Webseite unter www.karlsruhe-basel.de/downloads.html. An selbigen Stellen finden Sie zudem einige Handouts zu Fachthemen wie Tunnelvortrieb, Sicherheitskonzept oder Sonderbauverfahren.

Ein Koloss entsteht

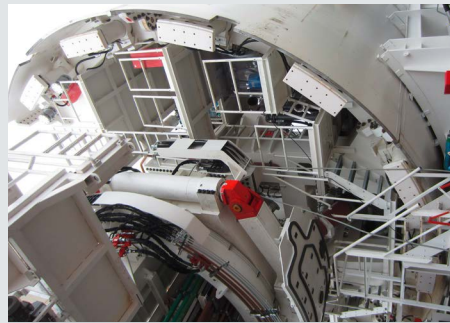
Die beiden 1.750 Tonnen schweren Tunnelvortriebsmaschinen (TVM) für den Bau des Tunnels Rastatt werden von der Firma Herrenknecht aus Schwanau im Ortenaukreis

geliefert. Aktuell werden sie im dortigen Werk zusammengebaut, um anschließend wieder demontiert und zur Tunnelbaustelle transportiert zu werden. Die beiden TVM vom Typ

Mixschild kosten zusammen rund 36 Millionen Euro. Schauen Sie sich an, wie ein wahrer Koloss von 1.750 Tonnen Gewicht und knapp 90 Meter Länge entsteht:



Der Beginn des Zusammenbaus Anfang Juli 2015



Das Innenleben der TVM: ein hochkomplexes System



Die TVM nimmt Formen an, hier im September 2015.

Kurzportrait

Neue Projektleitung

Seit August 2015 ist Dipl.-Ing. Philipp Langefeld neuer Leiter der Ausbau- und Neubaus Strecke Karlsruhe-Basel. Er folgt damit auf Dipl.-Ing. Matthias Hudaff, der das Projekt nach rund vier Jahren verlassen hat, um die Leitung der Ausbau- und Neubaus Strecke Hamburg/Bremen-Hannover zu übernehmen. Langefeld leitete zuvor die Großprojekte Südwest bei der DB Netz AG und verantwortete seit Anfang 2014 die Bauherrenvertretung der Großprojekte Karlsruhe-Basel, POS-Nord/Süd sowie Stuttgart-Ulm. So war Langefeld bei allen Entscheidungen zu den Kernforderungen des Projekts Karlsruhe-Basel involviert und hat die Planung sowie die technische und wirtschaftliche Ausführung bereits aus Bauherrensicht intensiv begleitet.

Drei Fragen an Philipp Langefeld:

Was ist Ihr wichtigstes Arbeitswerkzeug?
Das iPad, es nimmt meine handschriftlichen Notizen während Besprechungen auf und versorgt mich unterwegs mit den neuesten Informationen.

Auf welche Herausforderung freuen Sie sich bei Ihrer neuen Aufgabe besonders?
In Zusammenarbeit mit dem Mitarbeiter- team des Projekts Karlsruhe-Basel die Umsetzung des Projekts voranzubringen, insbesondere in den von den Kernforderungen betroffenen Bereichen.

Wie würden Sie sich in drei Worten beschreiben?
Engagiert – offen – zielorientiert.

Planfeststellungsabschnitt 9.0

Baurecht für den Abschnitt Müllheim-Auggen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat den Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt Müllheim-Auggen (PfA 9.0) erlassen. Damit erhält die Deutsche Bahn Baurecht für den rund sechs Kilometer langen Streckenabschnitt. Bereits 2012 hatten das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die Deutsche Bahn die Finanzierungsvereinbarung für den viergleisigen Streckenausbau unterzeichnet. Die veranschlagten Kosten: rund 200 Millionen Euro.



Der Müllheimer Bahnhof bekommt ein neues Empfangsgebäude, einen neuen Vorplatz und barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen.

Bitte lesen Sie auf Seite 4 weiter ...

... weiter von Seite 3: Baurecht für den Abschnitt Müllheim-Auggen

Die Maßnahmen im Überblick:

- **Viergleisiger Ausbau:** Bei Hügelsheim werden zwei neue Gleise östlich der bestehenden Rheintalbahn in Richtung Süden gebaut. Die Neubaustrecke schwenkt bei der Straßenüberführung Kleinfeldle auf die Trassenlage der vorhandenen Rheintalbahn und wird an die bereits fertiggestellte Strecke bei Schliengen angeschlossen. In diesem Bereich wird die alte Rheintalbahn in westlicher Lage neu erstellt.
- **Bahnhof Müllheim:** In Abstimmung mit der Stadt bekommt der Müllheimer Bahnhof einen neuen Vorplatz. Das alte Empfangsgebäude wird zurückgebaut, dafür wird es einen neuen überdachten Empfangsbereich an der Ostseite der Fernverkehrsgleise geben. Ein barrierefreier Zugang führt künftig zu den Bahnsteigen.

- **Schallschutz:** Die Deutsche Bahn baut an den Außenseiten der Gleise und zwischen der bestehenden Rheintalbahn und der Neubaustrecke Schallschutzwände von rund acht Kilometer Länge und bis zu fünf



Das BüG wird als aktive Schallschutzmaßnahme eingesetzt.

Meter Höhe. Zusätzlich kommt das Besonders überwachte Gleis (BüG) zum Einsatz. Dabei überprüft ein Schallmesszug regelmäßig den Zustand der Schienenoberfläche.

Der Projektbeirat hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, den Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus zu erweitern. Bund und Land müssen jedoch die zusätzlich benötigten Finanzmittel bewilligen. Daher sind diese Maßnahmen noch nicht Gegenstand des aktuellen Planfeststellungsbeschlusses.

Die Deutsche Bahn kann nun mit der Fertigstellung der weiteren Planung, den Ausschreibungen und der Vergabe der Bauleistungen beginnen. Der eigentliche Bau startet dann voraussichtlich 2018, die Inbetriebnahme ist für Ende 2024 geplant. ■

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

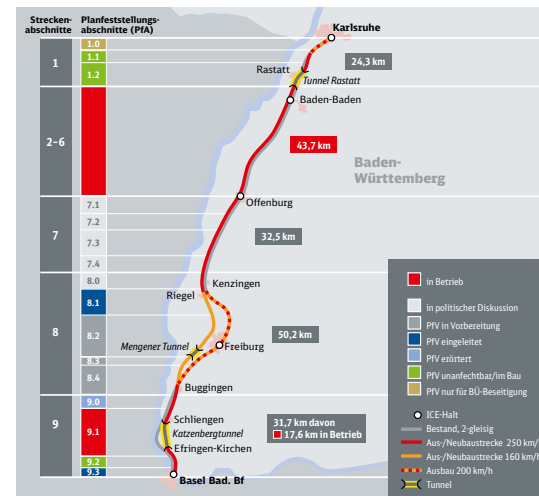
Faszination Großbaustelle

Raupenbagger, Ankerbohrgeräte, Baukräne – eine Großbaustelle zeigt nicht nur die vielen spannenden Baugeräte, sondern auch die unterschiedlichen Facetten des Tunnelbaus und die logistischen Herausforderungen eines Großprojekts. Es fanden bereits einige Besichtigungen auf der Baustelle für den Bau des Tunnels Rastatt in Ötigheim durch Fachbesucher statt. Aktuell wird dort unter anderem die Startbaugrube erstellt, in der die Tunnelvortriebsmaschine aufgebaut wird und dann den Vortrieb beginnt. Zudem ist der Bau der Grundwasserwanne Nord zu sehen, aus der bereits das Grundwasser abgepumpt wurde.

Begleitet werden die Führungen von einem Betreuer aus dem Info-Center Tunnel Rastatt. ■

Gut informiert

Damit Sie immer auf dem Laufenden sind, haben wir einen aktuellen Rahmenterminplan zum Gesamtprojekt auf unserer Webseite unter www.karlsruhe-basel.de/downloads.html bereitgestellt. Hier sind die einzelnen Vorbereitungs-, Bau- und Inbetriebnahmephasen für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte übersichtlich dargestellt. Unter demselben Link finden Sie außerdem eine Grafik zum aktuellen Projektstand. ■



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

Impressum

Herausgeber
DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe-Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

Kontakt
Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: info@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Fotos
Philipp Langefeld (S. 1 links), Jörg Steppuhn (S. 1 rechts), Michael Heim (S. 2), Patrick Billian (S. 3 links), Frank Roser (S. 3 Mitte), Herrenknecht AG (S. 3 rechts), Erhard Hehl (S. 3 unten), Tibor Gugau (S. 4)

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

