

Karlsruhe-Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Nr. 3 | Dezember 2020

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

noch immer hat uns die Corona-Pandemie fest im Griff. Gleichwohl läuft unser Projekt weiter. Dazu haben wir unsere Arbeitsprozesse angepasst, um unserem Team ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.



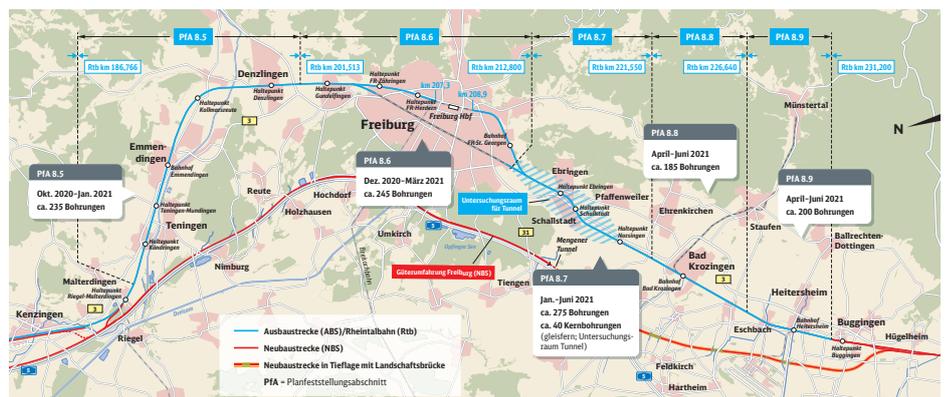
Auch der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern wird maßgeblich von den aktuellen Rahmenbedingungen geprägt. Wir wollen hier, was Inhalt und Tiefe angeht, keine Abstriche machen. Deshalb haben wir neue Formate entwickelt, um mit Ihnen weiterhin im Dialog zu bleiben. Da zurzeit kein persönlicher Austausch möglich ist, liegt unser Fokus darauf, Ihnen die Angebote nach Hause zu liefern: Auf der Projektwebseite finden Sie Informationen von der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bis hin zum neuen Video-Blog.

Ich wünsche Ihnen eine besonders schöne und besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Start ins neue Jahr.

Philipp Langefeld

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe-Basel

Blick in den Untergrund



Wenn die neue Güterumfahrung fertig ist, baut die Bahn die rund 45 Kilometer lange Bahntrasse von Teningen bis Buggingen weiter aus. Künftig fahren die Züge auf der Strecke mit einer Geschwindigkeit von 200 Kilometer statt derzeit 160 Kilometer pro Stunde. Aktuell führt die Bahn dort Erkundungsbohrungen durch. Wofür und wie diese gemacht werden, erläutert Projektingenieur Christian Dötschel.

Herr Dötschel, warum führt die Bahn die Erkundungsbohrungen durch?

Die Bahndämme sind mittlerweile über 100 Jahre alt. Damit wir die Bahntrasse ausbauen können, müssen wir vorher wissen, wie der Boden beschaffen ist. Außerdem wird nicht nur die Strecke ausgebaut. Wir erneuern auch Brücken oder Durchlässe im Trassenbereich. Auch dafür führen wir erste Erkundungsbohrungen durch.

Wie laufen die Bohrungen ab und welche Geräte und Maschinen kommen zum Einsatz?

Bei den Bohrungen unterscheiden wir zwischen Kleinrammbohrungen, Rammsondie-

rungen und Kernbohrungen. Die ersten beiden Arten bohren nicht so tief, nur etwa zehn Meter. Dafür kommen kleinere Geräte wie zum Beispiel Raupen mit Fallgewichten oder Schlaghämmern zum Einsatz. Wie lange so eine Bohrung dauert, hängt davon ab, wie „hart“ der Boden ist und wie leicht er sich durchdringen lässt. Das variiert dann von einer bis zu vier Stunden pro Bohrung. Südlich von Freiburg rund um den Batzenberg untersuchen wir den Untergrund für den Bau eines neuen Bahntunnels. Dafür führen wir Kernbohrungen durch.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

... weiter von Seite 1: Blick in den Untergrund

Diese gehen bis zu 110 Meter tief ins Erdreich. Spezielle Lkw mit Bohrvorrichtungen sind dort im Einsatz. Hier schaffen wir etwa zehn bis fünfzehn Meter pro Tag.

Was passiert mit den Bohrproben?

Sie werden in einem Labor untersucht. Experten analysieren die bodenmechanischen Parameter. Dazu gehört zum Beispiel, wie viel

- **Rund 1.180 Bohrungen insgesamt**
- **Abstände von 50 bis 200 Metern zwischen den Bohrungen**
- **Tiefe an den Gleisen bis 10 Meter**
- **Maximale Tiefe Untersuchungsraum Tunnel bis 110 Meter**
- **Bohrzeitraum Oktober 2020 bis Juni 2021**

Wasser der Boden enthält. Daraus schließen wir, ob wir beim Bau Wasser hinzufügen oder entziehen müssen. Auch umwelttechnische Parameter spielen eine Rolle. Wir untersuchen zum Beispiel, ob der Boden durch Schadstoffe, wie beispielsweise Arsen, belastet ist.

Welche Schlüsse lassen sich aus den Ergebnissen der Bohrungen ziehen?

Wir wissen dann, ob der Boden stabil genug für den schnelleren Fernverkehr oder ein neues Bauwerk ist. Daraus leiten wir ab, was wir beim Bau berücksichtigen müssen. Beispielsweise, ob wir den Boden verbessern können oder ob wir ihn austauschen müssen. Wir sehen auch, ob und wie wir die Erdmassen weiterverwenden können. Sollte der Boden mit Schadstoffen belastet sein, müssen wir den Aushub entsorgen. Das hat auch Auswirkungen auf die Logistik und die Kosten.

Herr Dötschel, vielen Dank für das Gespräch. ■



STECKBRIEF

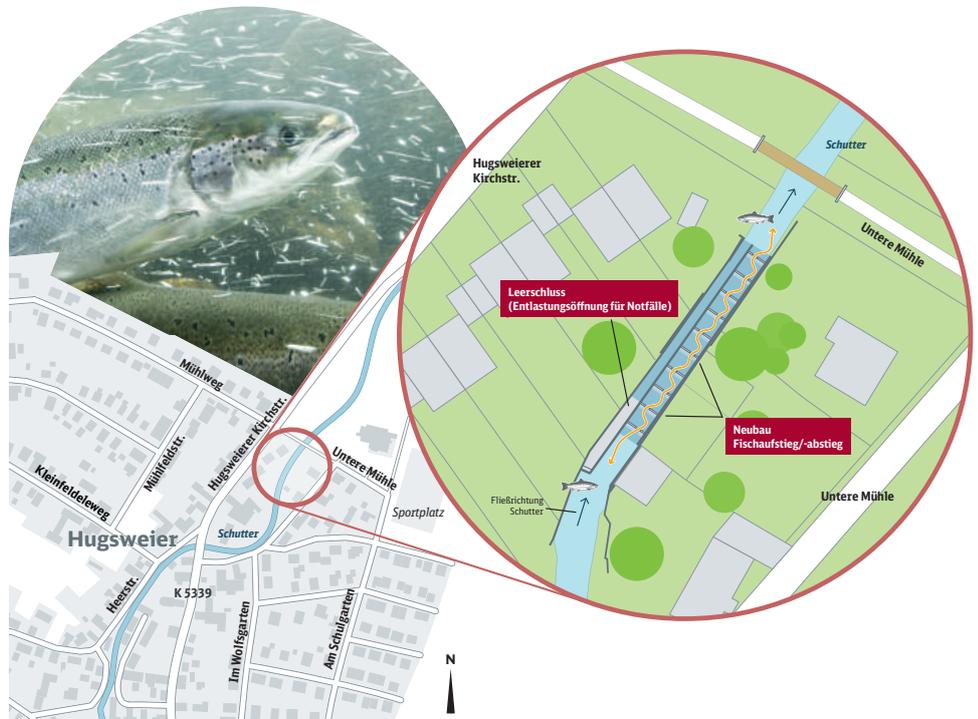
Christian Dötschel hat Geoscience & Environment in Greifswald studiert. Seit November 2016 arbeitet er bei der Deutschen Bahn im Projekt Karlsruhe-Basel. Aktuell koordiniert und steuert er die Erkundungsbohrungen in den Planfeststellungsabschnitten (PFA) 8.5-8.9.

Bahn frei für Flusstiere

Fische, Krebse und Muscheln können die Schutter bei Hugsweier künftig wieder ohne Hindernisse durchqueren. Seit September 2020 baut die Deutsche Bahn am alten Mühlengelände eine Wanderhilfe für Fische und andere Wassertiere. Die alte Mühle – zuletzt in den 1950er Jahren in Betrieb – wurde dafür im Februar 2020 zurückgebaut.

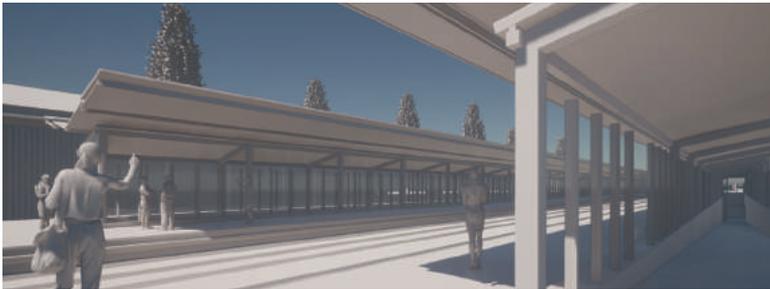
Lebensraum schützen und gewinnen

Die neue Wanderhilfe besteht aus einem 28 Meter langen Betonbecken. Trennwände teilen dieses in einzelne, kleinere Becken auf. Diese reduzieren das Gefälle. Der Vorteil: Fische können die Höhendifferenz von 1,2 Metern leichter überwinden. Zusätzlich installiert die Bahn ein rund zehn Meter langes Streichwehr. Bei Hochwasser fließt das Wasser über das Wehr in eine Entlastungsrinne, den sogenannten Leerschuss ab. Die Arbeiten sind voraussichtlich im Januar 2021 abgeschlossen. Mit der neuen Wanderhilfe können die Tiere verlorenen Lebensraum zurückgewinnen oder neuen erschließen. Die Bahn leistet damit einen wichtigen Beitrag für die Artenvielfalt. ■



Die seit 2000 gültige europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) fordert, Fließgewässer in einem guten ökologischen Zustand zu halten. Das Ziel: Wasserlebewesen sollen diese problemlos durchqueren. In diesem Kontext setzt die Bahn zehn verschiedene Umweltmaßnahmen zwischen Appenweier und Kenzingen um. Sie gleicht damit die künftigen Bauarbeiten aus. Kosten: rund zehn Millionen Euro.

Planungswerkstatt Müllheim: Viele Gestaltungsideen für den Bahnhof



Visualisierungen aus der Planungswerkstatt: überdachte Bahnsteige und der mit Holz verkleidete Bahnhof Müllheim

Im September 2020 hatte die Bahn zu einer Dialogveranstaltung in Müllheim eingeladen. Teil der Veranstaltung war eine Planungswerkstatt. In einstündigen Workshops brachten Bürger ihre Gestaltungsideen zum Bahnhof Müllheim und zum Schallschutz ein. Zwei Architekten unterstützten sie dabei, konkrete Vorschläge herauszuarbeiten.

Auf der Basis entstanden collagenhafte Visualisierungen. Insgesamt zeigen die Ergebnisse eine große Vielfalt verschiedener Ansätze zur Gestaltung. Für den Bahnhof stand die Qualität des Aufenthalts und der barrierefreie Zugang im Mittelpunkt. Zweiter Kernpunkt war der Schutz vor Kälte und Nässe im Bahnhof. Die Ideen umfassten auch das äußere Bahnhofsgelände und die angrenzenden Schallschutzwände. Sie reichten von begrünten Wänden bis zum Anbringen von Solarzellen. Zusätzlich wünschten sich die Teilnehmer mehr transparente Elemente für die Schallschutzwände. So bleiben die Sichtbeziehungen zwischen dem Bahnhof und dem Bahnhofsumfeld erhalten. Ein weiteres wichtiges Thema war die künftige Möglichkeit, Fahrräder vor dem Bahnhof abzustellen. ■

Ein „Koloss“ in Bewegung

Mitte Mai hob die Bahn zwei rund 100 Jahre alte Stahlfachwerkbrücken aus. Die Zeitzeugnisse wichen einer modernen Stahlbetonbrücke. Das neue Rahmenbauwerk entstand neben den Gleisen. Über die Brücke verlaufen künftig die Gleise der östlichen Trasse für den Fernverkehr. Das Bauwerk ist 30 Meter lang, acht Meter hoch und ebenso breit.

Den „Koloss“ von rund 1.700 Tonnen schoben Anfang November hydraulische Pressen vorwärts. Das Ziel war eine exakte Position an der bestehenden Überführung der westlichen Gleistrasse. Eine zusätzliche Herausforderung: Die Brücke hat eine gebogene Form. Die Überführung durfte sich während des Vorschubs nicht verdrehen. Nach zehn Stunden war es geschafft. Die Brücke über das Schlaufengleis 4411 stand an seiner Zielposition. Damit ist eine Voraussetzung für den Weiterbau der östlichen Gleistrasse geschaffen. ■



Neue Oberleitungen zwischen Karlsruhe und Bashaide



Zwischen dem Abzweig Bashaide und Ötigheim sind die Gleisbauarbeiten abgeschlossen. Ende September 2020 hat die Bahn den Planfeststellungsbeschluss für den nördlichsten Streckenabschnitt zwischen Karlsruhe und dem Abzweig Bashaide erhalten. Ab Januar 2021 geht es los: Die Bahn modernisiert die Oberleitung und errichtet dafür 216 neue Masten. Zuerst baut sie die Fundamente, auf denen anschließend die Masten verschraubt werden. Mörtel verbindet sie dann fest mit den Ankerbolzen und den Fundamenten. Wenn die neuen Oberleitungsmasten aufgestellt sind, werden sie mithilfe von Erdungskabeln mit dem Gleis verbunden. Abschließend werden die Ausleger und die Kettenwerke montiert. Insgesamt dauern die Arbeiten bis Ende des Jahres 2021. ■

Neuer Oberleitungsmast an der Freien Strecke

Projektbegleitgremium trifft sich zum zehnten Mal

Das regionale Projektbegleitgremium *Tunnel Offenburg* hat sich Anfang Oktober 2020 zum zehnten Mal getroffen. Vertreter der Bahn informierten über die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ im digitalen Format. Das positive Fazit: Insgesamt 3.650 Besucher haben das digitale Angebot aufgerufen. Ein Fachgutachter präsentierte das Konzept des zweiten Bohrprogramms zur Erkundung des

Baugrunds. Abschließend stellte die Bahn mögliche Varianten zum Schallschutz nördlich des Tunnels vor. Die Planer haben Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von etwa 1.775 Metern und Höhen zwischen 3 und 6,5 Metern berechnet. Teilweise werden auch Galeriebauwerke und komplette Einhausungen einzelner Gleise notwendig sein. ■



Film ab!

Im Videoblog *Blickpunkt Tunnel Rastatt* nehmen Streckenabschnittsleiter Frank Roser und die Projektingenieure Jürgen Kölmel und Sebastian Roedig die Zuschauer mit auf die Tunnelbaustelle. Regelmäßig berichten sie vor Ort, beispielsweise über die Wirkung der Sonic Boom-Bauwerke. Sie beleuchten aber auch Themen wie Umwelt- und Schallschutz, zum Beispiel die Verlegung des Ooser Landgrabens.

Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen: www.karlsruhe-basel.de ■



Startschuss in Basel

Das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den Planrechtsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt Basel (Pfa 9.3) erlassen. Sofern keine Klagen eingehen, erhält die Bahn damit Baurecht und kann mit den geplanten Maßnahmen beginnen. Was dort geplant ist und weitere Infos zum Abschnitt gibt es hier:



www.karlsruhe-basel.de/basel-pfa-9-3.html ■

Virtuelles Info-Center

Aufgrund der aktuellen Corona-Entwicklungen bleibt das Info-Center Tunnel Rastatt weiterhin geschlossen. Doch auf das Angebot müssen Sie nicht verzichten, denn das Info-Center lässt sich virtuell erkunden: Infotafeln, Filme, Präsentationen und interaktive Karten zeigen die verschiedenen Aspekte des Tunnelbaus. Im März 2020 hat die Bahn die Ausstellung aktualisiert. Stöbern Sie durch unser Angebot:



www.karlsruhe-basel.de/info-center-digital.html ■

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

Jürgen Schmidt (S. 1 oben)
Privat (S. 2 oben)
weseetheworld/fotolia.de (S. 2 unten)
Elmar Kiefer (S. 3 unten)
Anne Siefertmann (S. 4 oben links)
Lena Kuchenbecker (S. 4 unten)

 Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union