

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 4 | Dezember 2018

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

wie zu dieser Jahreszeit üblich, blicken wir auf die Projekt-Meilensteine im Jahr 2018 zurück: In Rastatt ging es außerhalb des Tunnels planmäßig mit umfangreichen Arbeiten am Nord- und Südportal sowie der Neubaustrecke voran; im Streckenabschnitt 7 liegen wir mit den Planungen voll im Zeitplan und zeigen im Bahnhof Offenburg ein spannendes Informationsangebot zum aktuellen Planungsstand des Tunnels Offenburg. In den südlichen Streckenabschnitten sind wir mit der Vorbereitung von Planfeststellungsverfahren und Bauausschreibungen ein gutes Stück vorangekommen. Damit haben wir auch 2018 wieder wichtige Etappenziele erreicht und freuen uns auf neue spannende Aufgaben im kommenden Jahr.

Ich wünsche Ihnen eine schöne und besinnliche Weihnachtszeit sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr.

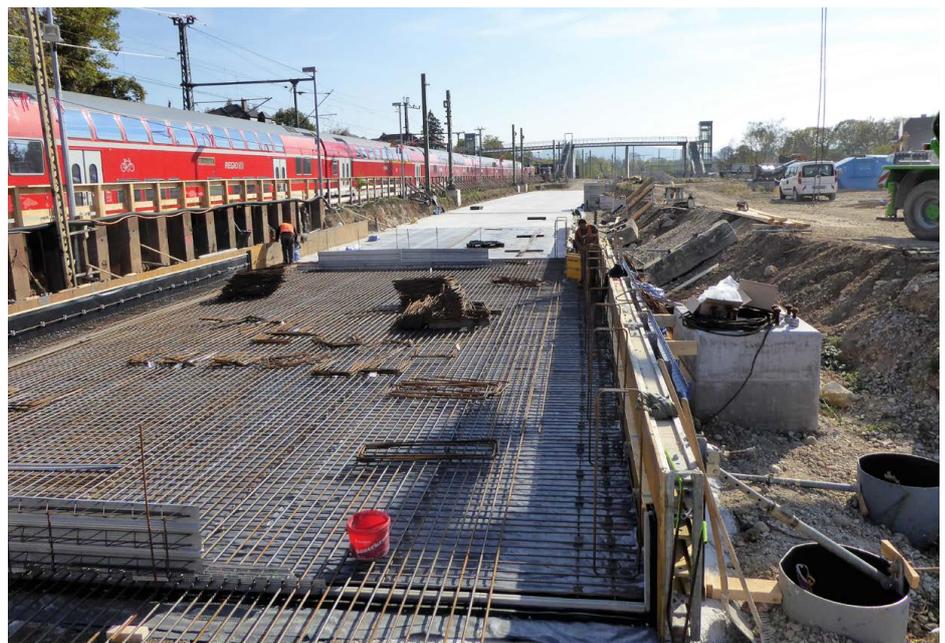
Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Inhalt

- 02 Neues Infoangebot Tunnel Offenburg
- 03 Sachstand zum Tunnel Rastatt
- 03 Freie Strecke im Streckenabschnitt 1
- 04 Bauarbeiten Müllheim–Auggen starten 2019
- 04 Meldungen

Good Vibrations: Erschütterungsschutz für Haltingen



Bauabschnitt südlich der Heldelinger Straße bis zum neuen Fußgängersteg

Im Planfeststellungsabschnitt 9.2 (Haltingen–Weil am Rhein) wird die bestehende Rheintalbahn um zwei neue Gleise erweitert. Zum Schutz der Anwohner vor Erschütterungen durch den Zugverkehr, stattet die Bahn die neuen Gleise teilweise mit einem speziellen Schutzsystem aus. Von der Nordwestumfahrung bis südlich des Fußgängerstegs Haltingen verläuft die Strecke künftig in einem 1,3 Kilometer langen Betontrog, der mit speziellen Unterschottermatten ausgekleidet ist. Die Unterschottermatten reduzieren die Schwingungen aus dem Zugverkehr, weil sie die für die Er-

schütterungsbelastung verantwortlichen Frequenzen eliminieren. Neben dem Schutz vor Erschütterungen verbessert das System auch die Stabilität der Gleislage. Rund 11 Millionen Euro investiert die Deutsche Bahn in diese Schutzmaßnahme.

Der 1,3 Kilometer lange Bereich ist in drei Bauabschnitte unterteilt. Die Fertigstellung der Bauabschnitte 1 und 3 ist bis Ende 2018 vorgesehen, der Bauabschnitt 2 kann erst 2024 fertiggestellt werden.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

... weiter von Seite 1: Good Vibrations: Erschütterungsschutz für Haltingen

Arbeitsschritte beim Bau des Betontroges:



1 Zuerst wird die sogenannte Bewehrung aus Bewehrungsstahl hergestellt, im Anschluss erfolgt die Betonage.

2 Danach werden die 18 Millimeter starken, 1,5 Meter breiten und 4,5 Meter langen Unterschottermatten verlegt. Sie bestehen aus einem hochbelastbaren und elastischen Kunststoffgemisch und werden auf der Bodenplatte des Betontrogs und an den Seitenwänden

mit einem Spezialkleber aufgeklebt. Insgesamt werden rund 12.000 m² dieser Matten verbaut.

3 Wenn die Matten liegen, wird der Grundschotter aufgetragen. Danach erfolgt der Einbau der Schwellen und Gleise. Darauf folgt der sogenannte Füllschotter.

4 Insgesamt werden 500 Lkw-Ladungen Schotter für den gesamten Abschnitt benötigt.



Film zum Erschütterungsschutz in Haltingen



Vorhang auf: Neues Informationsangebot zum Tunnel Offenburg

Im Bahnhof Offenburg können sich Anwohner und Bahnreisende ab sofort zum geplanten Tunnelbau informieren. Offiziell eingeweiht wurde das Informationsangebot von Projektabschnittsleiter Sven Adam, dem ersten Landesbeamten Dr. Nikolas Stoermer und Oberbürgermeisterin Edith Schreiner, die nach 16 Jahren Amtszeit herzlich vom Großprojekt Karlsruhe–Basel verabschiedet wurde.



Oberbürgermeisterin Edith Schreiner, Projektabschnittsleiter Sven Adam und Erster Landesbeamter des Ortenaukreises Dr. Nikolas Stoermer.

Mutter Martina Merkle von der Bürgerinitiative Bahntrasse zeigte sich zufrieden mit dem neuen Informationsangebot.

„Auch wenn sich das Projekt aktuell noch in der Vorplanung befindet, möchten wir die Bürgerinnen und Bürger bereits in dieser frühen Phase informieren und unsere Bereitschaft zum Dialog unterstreichen“, sagte Sven Adam zur Eröffnung der neuen Ausstellung. Eine Infosäule in der Bahnhofshalle sowie Infotafeln und Bildschirme in der Personenunterführung geben einen Einblick in das geplante Tunnelprojekt. Auch in den benachbarten Ge-

meinden wird es vor Ort im nächsten Jahr Informationsmaterialien geben.

Wie ist der aktuelle Stand der Planungen?

Das Planungsteam erarbeitet derzeit Lösungsvarianten für die konkrete Lage des Tunnels, seine im Norden vorgesehene Anbindung an die Ausbau- und Neubaustrecke sowie den südlichen Anschluss an die neue Güterzugstrecke entlang der Autobahn 5. Bis voraus-

sichtlich Ende 2019 dauert die Vorplanung an. Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung beginnt im 1. Halbjahr 2019.

Für den Tunnelbau ist es wichtig, umfassende Erkenntnisse über den Baugrund zu gewinnen. Dafür gibt es ein sogenanntes Bohrprogramm, das in zwei Stufen ausgeführt wird. Zwischen Juli und November 2017 wurden in

Bitte lesen Sie auf Seite 3 weiter...

... weiter von Seite 2: Vorhang auf: Neues Informationsangebot zum Tunnel Offenburg



einem ersten Bohrprogramm bereits die Bodenverhältnisse zwischen Appenweier und Hohberg untersucht. Im Bereich des Offenburger Bürgerwaldsees entnimmt eine Bohrmannschaft bis zum Jahresende 2018 Proben aus 30 bis 42 Metern Tiefe. Das Besondere daran: Sieben von elf Bohrungen fanden unmittelbar auf dem See statt. Die Ausschreibung für die zweite Stufe des Bohrprogramms wird

aktuell vorbereitet. In dieser Stufe sollen Ergebnisse zum Beispiel im Bereich von speziellen Bauwerken erarbeitet werden. ■



Film zur
Einweihung des
Informations-
angebots



Bahn stellte Sachstand zum Tunnel Rastatt vor

Bei einer Bürgerinformationsveranstaltung am 27. November 2018 in Rastatt-Niederbühl informierte die Deutsche Bahn zu den aktuellen Bauarbeiten am Tunnel Rastatt und den nördlichen und südlichen Neubauabschnitten. Inhalt des öffentlichen Termins war aber auch der Sachstand zur Havarie an der Oströhre des Tunnels und dem damit verbundenen Beweis-erhebungs- und Schlichtungsverfahren.

Das Verfahren zwischen Bahn und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt wird von drei ausgewiesenen Fachexperten als Schlichter geleitet. Durch das partnerschaftliche Verfahren und die fachkundige Leitung wird eine deut-

lich schnellere Aufklärung der Sachverhalte erreicht als in einem gerichtlichen Verfahren. Zudem ermöglicht dieses Vorgehen die weiter-



Fast fertig: die Sonic Boom-Bauwerke in Niederbühl

hin vertrauensvolle Zusammenarbeit auf der Baustelle. Der Abschluss der technischen Ursachenanalyse soll im ersten Halbjahr 2019 erfolgen, anschließend werden noch mehrere Monate für die Klärung der Verantwortlichkeiten veranschlagt.

Am Nord- und Südportal des Tunnels werden unter anderem bis März 2019 die Sonic Boom-Bauwerke fertiggestellt und an der offenen Tunnelbauweise gearbeitet. In Niederbühl beginnt die Bahn 2019 die Straßenüberführung Hans-Thoma-Straße zu bauen, zudem wird der Ooser Landgraben verlegt und Lücken zwischen den Schallschutzbauwerken geschlossen. ■

STECKBRIEF

Freie Strecke im Streckenabschnitt 1

Zwischen dem Abzweig Bashaide auf Höhe Rheinstetten-Mörsch und dem Tunnel Rastatt bei Ötigheim wird eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke parallel zur Bundesstraße 36 gebaut.

Oberleitung

Für den Bau der Oberleitung werden

...**350 Gründungen** für die Mastfundamente durchgeführt.

...die Masten in einem Abstand von bis zu **60 Metern** aufgestellt.

...**20 Kilometer** Oberleitung benötigt.



Schallschutz

Die neuen Schallschutzwände sind

...insgesamt **7.670** Meter lang.

...zwischen **2 und 6 Metern** hoch.

Gleisbau

Für den Neubauabschnitt Bashaide-Ötigheim werden

...ca. **18 Kilometer** Gleise verbaut (inkl. Überholgleis Kreuzacker).

...ca. **68.000 Tonnen** Schotter eingebracht.

Bauarbeiten zwischen Müllheim und Auggen starten im Januar 2019



Visualisierung der Straßenüberführung (SÜ) Fischerpfad.

Im rund sechs Kilometer langen Planfeststellungsabschnitt 9.0 von Müllheim bis Auggen (PfA 9.0) entstehen zwei neue Gleise östlich der bestehenden Rheintalbahn. Im Bereich Auggen werden zudem die Gleise der Rheintalbahn komplett erneuert. Allebahnquerenden Brücken, unter anderem auch für Wege und Gewässer, sowie Stützbauwerke werden im Rahmen der Bauarbeiten neu errichtet.

Erste bauvorbereitende Maßnahmen beginnen im Januar 2019 in Müllheim für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Hügelhoimer Runs und in Auggen für die Straßenüberführung (SÜ) Fischerpfad sowie die SÜ Kleinfeldede. Dazu gehören die Baufeldfreimachung sowie das Einrichten der Baustellenfläche für Maschinen und Baumaterialien. Die Herstellung der Eisenbahnbrücke Hügelhoimer Runs dauert bis voraussichtlich Dezember 2020. Die neue

„Vor uns liegen rund sieben Jahre Bauzeit. Pünktlich zum neuen Jahresbeginn starten die ersten Bauarbeiten in diesem Abschnitt. Das ist nicht nur eine gute Nachricht für unseren Abschnitt – es ist ein wichtiger Schritt für den Fortschritt des Gesamtprojekts ‚Ausbau- und Neubautrecke Karlsruhe–Basel‘.“

Stefan Lauber,
Arbeitsgebietsleiter
Planfeststellungs-
abschnitt 9.0



SÜ Fischerpfad wird bis Dezember 2019 fertiggestellt, anschließend wird die alte Brücke zurückgebaut. ■



Das Bild des Tages



Trockengelegt

Bevor das Wasser kommt, wird zuerst alles abgedichtet. Für die aus elf Becken bestehende Fischtaufe an der Rohrburger Mühle in Neuried wird aktuell die Baugrube hergestellt. Spundwände dichten an den Seiten ab, eine Unterwasserbetonssole nach unten hin. Ist die Fischaufstiegsanlage fertiggestellt, bedeutet das für die flussaufwärts wandernden Fische: Volle Kraft voraus!

Hingehört: Vorlesetag im Info-Center

Die Augen der 20 Kinder aus dem Ötigheimer Kindergarten St. Michael leuchteten, als sie aufmerksam den vorgelesenen Geschichten rund um Flora und Fauna lauschten. Anlässlich des 15. Bundesweiten Vorlesetages hatte die Deutsche Bahn auch in



diesem Jahr wieder in das Info-Center am Tunnel Rastast eingeladen. Dort lasen Mitarbeiter aus dem Projekt Karlsruhe–Basel spannende Geschichte zum Thema „Natur und Umwelt“ vor. Der Aktionstag ist eine gemeinsame Initiative von DIE ZEIT, Stiftung Lesen und Deutsche Bahn Stiftung mit dem Ziel, Begeisterung für das Lesen und Vorlesen zu wecken. Nach der Vorleserunde war aber noch nicht Schluss. Bevor sich die Kinder auf den Heimweg machten, erkundeten sie erst noch spielerisch das Info-Center. ■

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

Elmar Kiefer (S. 1, S. 2 oben), Oskar Bauermann (S. 2 unten), DB AG/Laura Winter (S. 3 oben), Frank Giesen (S. 3 Mitte), DB AG/Alexander Dobner (S. 3 unten), DB AG/Charlotte Petrik (S. 4 rechts), DB AG/Michael Breßmer (S. 4 unten)



Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union