DB NETZE

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 4 | Dezember 2019

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

zum Jahresende möchte ich den Fokus auf einige zurückliegende Meilensteine legen, gleichzeitig aber auch einen Blick in die Zukunft werfen. Die Gleise der Neubaustrecke zwischen dem Abzweig Bashaide und Ötigheim sind fast vollständig verlegt und für den Tunnel Rastatt haben wir einen Plan zum Weiterbau erarbeitet. Im Juli war offizieller Baustart für Müllheim und Auggen, während in Haltingen und Weil am Rhein Anfang November bereits das erste Gleis der neuen westlichen Gleistrasse in Betrieb ging. Im November fand außerdem ein Erörterungstermin für die Güterumfahrung zwischen Kenzingen und Müllheim im Planfeststellungsabschnitt 8.1 Riegel–March statt. 2020 gehen die umfangreichen Bauarbeiten weiter, die ersten Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit im Streckenabschnitt Appenweier–Kenzingen finden statt und im Abschnitt Kenzingen–Müllheim werden Planunterlagen offengelegt. Wir werden außerdem den Dialog in der Region fortführen und unsere Informationsangebote vor Ort weiter ausbauen. Sie sehen, die Aufgaben im Großprojekt waren und sind ausgesprochen vielseitig.
Ihnen allen eine schöne Weihnachtszeit sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

An fünf Tagen rund um die Uhr: Arbeiten zur Inbetriebnahme der westlichen Gleistrasse

Die Sperrpausen wurden intensiv genutzt: Tagesanbruch um 7 Uhr auf der Baustelle in Haltingen an der EÜ Nordwestumfahrung.

In Weil am Rhein und Haltingen ist die neue westliche Gleistrasse in Fahrtrichtung Basel am 5. November 2019 in Betrieb gegangen. Zuvor waren noch einmal umfangreiche Bauarbeiten notwendig. Während einer fünftägigen Sperrpause wurde vor allem in Haltingen, im Bereich zwischen der Nordwestumfahrung und der Heldelinger Straße, gearbeitet.

An der Eisenbahnüberführung (EÜ) Nordwestumfahrung wurden zunächst die Gleise neben und auf der Hilfsbrücke entfernt. Im Anschluss wurde die Behelfsbrücke mit Hilfe eines Krans, der bis zu 400 Tonnen Gewicht aufnehmen kann, ausgehoben. Im Bereich der EÜ Nordwestumfahrung bis zum nördlichen Betontrog wurden außerdem die Gleise der Rheintalbahn ausgebaut. Anschließend konnten in diesem Bereich die Gleise der westlichen Gleistrasse verlegt und an die Bestandsstrecke angeschlossen werden.

Im Bereich des Bahnhofs wurde im ersten Schritt die Güterverkehrsanbindung zum Rangierbahnhof im Bereich der Heldelinger

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter …

... weiter von Seite 1: An fünf Tagen rund um die Uhr: Arbeiten zur Inbetriebnahme der westlichen Gleistrasse

Straße zurückgebaut. Die neue Zufahrt zum Rangierbahnhof liegt im Bereich des Wasserturms. Erst nach dem Rückbau der Gütergleise konnten die Gleise nach Basel im Bereich der Heldelinger Straße verlegt werden.

Die Inbetriebnahme der westlichen Gleistrasse in Richtung Basel war ein bedeutender Meilenstein, weitere wichtige Schritte für den Aus- und Neubau der Gleise in Haltingen und Weil am Rhein folgen: Zunächst geht die westliche Gleistrasse in Fahrtrichtung Freiburg ab dem 13. April 2020 in Betrieb, dazu wird erneut eine mehrtägige Sperrpause eingerichtet. Anschließend kann der Bau der neuen Fernverkehrsgleise auf der Ostseite beginnen. ■

Zurückgebautes Güterverkehrsgleis am Bahnhof Haltingen

Erleben Sie die westliche Gleistrasse in unserem neuen Film!

Freie Strecke: Weichenstellung für das Überholgleis

Bau des Überholgleises bei Bietigheim (Blick Richtung Ötigheim)

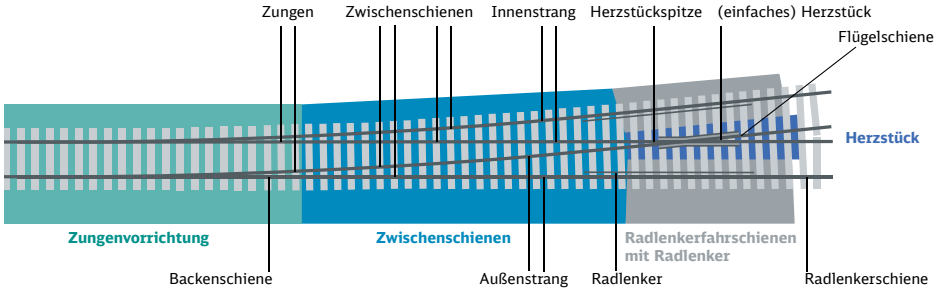
Auf der Freien Strecke im Streckenabschnitt 1 können die schnelleren Personenfernverkehrszüge in Zukunft den langsameren Güterverkehr bei Bietigheim überholen. Am Überholgleis Kreuzacker weichen die Güterzüge dafür auf ein eigenes Gleis aus.

Neben der zweigleisigen Neubaustrecke wird dafür ein drittes Gleis verlegt. Dank dieses zusätzlichen Gleises entsteht hier ein Abschnitt, in dem Züge halten und auf ihre Überholung warten können. Mit 750 Metern Nutzlänge ist das Überholgleis dabei lang genug für Güterzüge. Um aus beiden Richtungen in das Gleis einfahren zu können, braucht es insgesamt acht Weichen: Die Weichen 1 bis 4 wurden im Oktober 2019 eingebaut, die Weichen 5 bis 8 folgten einen Monat danach. Dabei ist jede Weiche ein Unikat. In einer Weichenskizze werden Angaben über geometrische Maße der Weiche und ihren Einbauort festgehalten. Auf dieser Grundlage wird ein Verlegeplan erstellt. Dieser dient dann als Bauanleitung, wie die Einzelteile der Weiche vor Ort zusammenzusetzen sind.

Über 7,6 Kilometer lange Schallschutzwände

In diesem Jahr errichtete die Bahn zudem rund 7.500 Meter der insgesamt 7.670 Meter entlang der Trasse verlaufenden Schallschutzwände.

Von insgesamt 18 Kilometern Gleise wurden rund 17 Kilometer verlegt, wofür 41.000 der gesamten 43.000 Tonnen Grundschotter eingebracht wurden. Voraussichtlich zwischen Januar und März 2020 erfolgt der Einbau der restlichen Gleise sowie das Einbringen des Füllschotters und das Stopfen der Gleise. Bis Ende Juli 2020 soll der Erd-, Ober- und Gleisbau abgeschlossen sein. ■



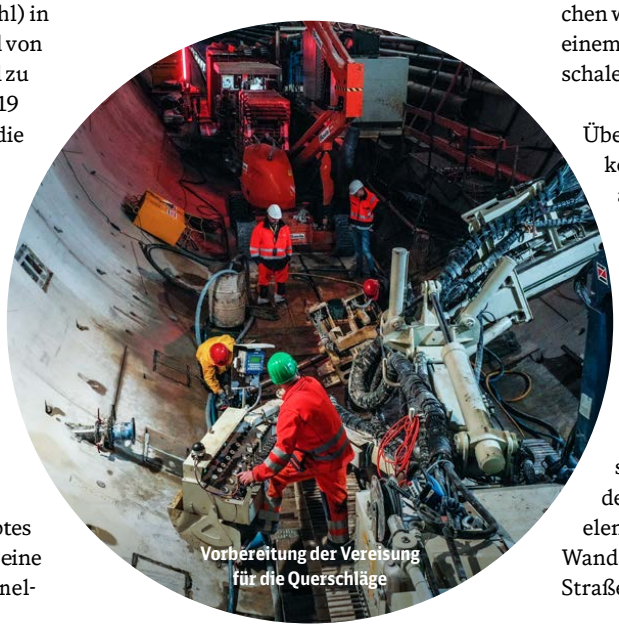
Bestandteile einer Weiche

Tunnel Rastatt im Bereich Niederbühl: Neben den Tunnelarbeiten wurde hier eine 40 Meter breite Lücke im Schallschutz geschlossen.

Neuigkeiten vom Tunnel Rastatt

Am Tunnel Rastatt wurden die beiden Einfahrts- beziehungsweise Ausfahrtsbereiche Nord (Ötigheim) und Süd (Niederbühl) in offener Bauweise erstellt. Ende 2019 wird von diesen Teilen des Tunnels nicht mehr viel zu sehen sein: Im August und September 2019 wurden in Ötigheim das Nordportal und die ersten 45 Meter des Tunnels mit einem Sand-Kies-Gemisch verfüllt. Auch in Niederbühl ist schon der größte Teil des Tunnels, der auch dort in offener Bauweise erstellt wurde, bedeckt und die Zwischenräume weitgehend verfüllt.

Parallel zum Weiterbau des Tunnels in Niederbühl erstellt die ARGE Tunnel Rastatt im Auftrag der Deutschen Bahn seit Oktober 2019 die Querschläge zwischen den beiden Tunnelröhren. Sie sind Teil des Sicherheits- und Rettungskonzeptes und bieten im Ereignisfall alle 500 Meter eine Querungsmöglichkeit in die sichere Tunnelröhre. Mit Gefrierbohrungen wird das Erdreich vereist und so stabilisiert. Bagger entfernen die Gesteins- und Erdmassen im Bereich des künftigen Stollens. Die ausgebrochenen Flächen werden mit Spritzbeton überzogen, um in einem weiteren Schritt eine bewehrte Innenschale für den Querschlag einzubringen.



Vorbereitung der Vereisung für die Querschläge

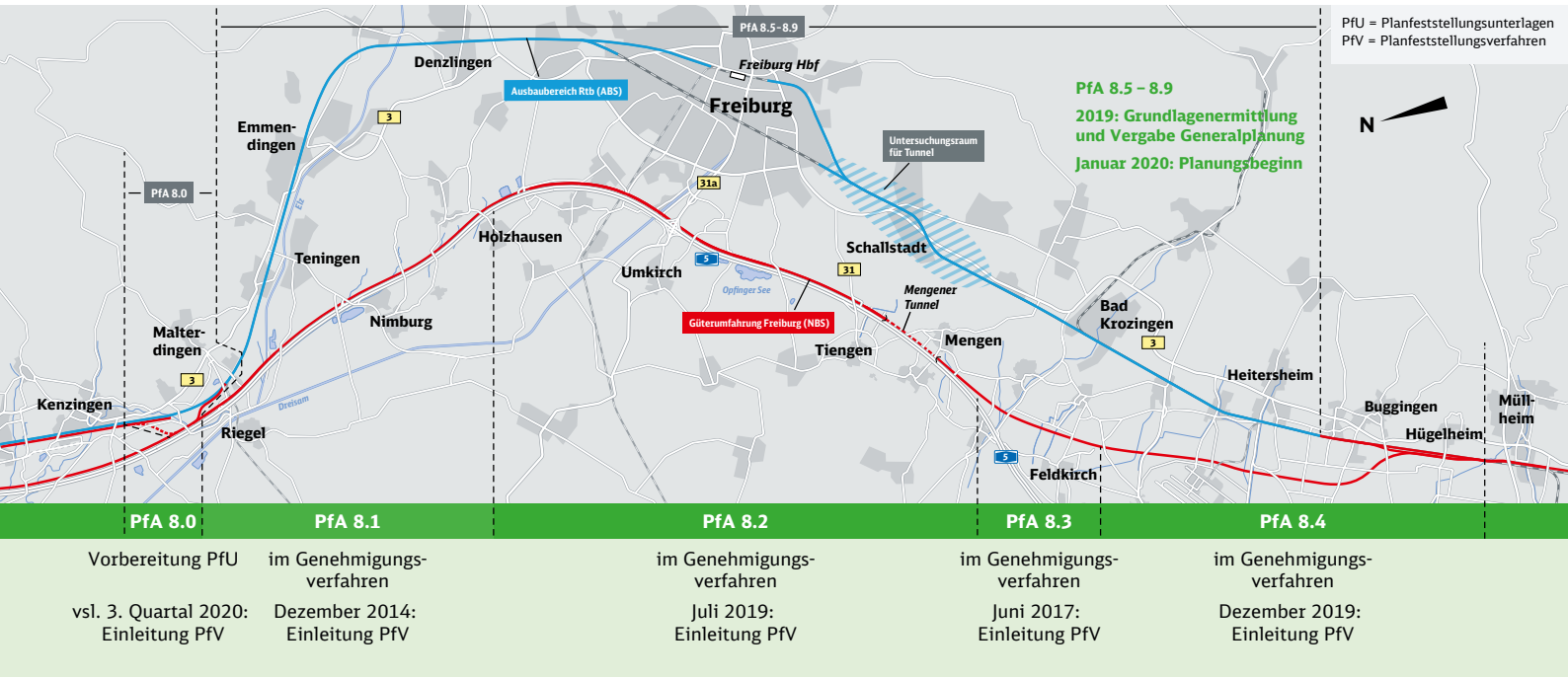
Über den Weiterbau des Tunnels Rastatt konnten sich Bürgerinnen und Bürger am 22. November 2019 informieren. Direkt vor Ort auf der Tunnelbaustelle in Niederbühl beleuchteten Projektingenieure die aktuellen Arbeiten und beantworteten anschließend die Fragen der rund 60 Interessierten.

In Niederbühl wurden außerdem die Lücken im Schallschutz nahezu vollständig geschlossen. Anfang 2020 werden dann auch die restlichen Aluminiumelemente in dem rund 60 Meter langen Wandabschnitt im Bereich der Hans-Thoma-Straße eingehoben. ■

Neuer Look für das Info-Center Tunnel Rastatt

Von Samstag, 30. November 2019 ist das Info-Center Tunnel Rastatt temporär bis Ende Februar 2020 geschlossen. In diesem Zeitraum wird die Dauerausstellung umgebaut und an den aktuellen Baufortschritt angepasst.

Mit der Wiedereröffnung des Info-Centers verlagert sich der Ausstellungsschwerpunkt vom Tunnelroh- auf den Innenausbau. Dazu zählen unter anderem der Einbau der Festen Fahrbahn, die Oberleitungsanlagen oder auch die elektronischen Komponenten in den Tunnelröhren. Die Ausstellung wird zudem darüber informieren, wie die Oströhre des Tunnels saniert und die Weströhre im Bereich Rastatt-Niederbühl weitergebaut wird. ■



Streckenabschnitt 8: Auf dem Weg zur Baugenehmigung

Der Streckenabschnitt 8 blickt auf ein gutes Planungsjahr zurück: Mit den am 18. Dezember 2019 eingereichten Planfeststellungsunterlagen für den Streckenabschnitt 8.4 von Bad Krozingen bis Müllheim befindet sich beinahe die gesamte Neubaustrecke zwischen Kenzingen und Hügelheim im Genehmigungsverfahren. Einzig der 5,6 km lange Abschnitt 8.0 zwischen Kenzingen und Riegel fehlt noch. Er folgt im dritten Quartal 2020.

Mit viel Spannung wurde der Erörterungstermin für den Abschnitt 8.1 Riegel–March von allen Beteiligten erwartet. Vor über zehn Jahren war der Abschnitt schon einmal Gegenstand eines Erörterungstermins. Der Widerstand gegen die Planungen war damals hoch, rund 25.000 Einwendungen gingen beim Regierungspräsidium Freiburg ein. Seitdem wurden die Planungen überwiegend angepasst. Die Maßnahmen zeigten Wirkung: Im November 2019 blieb es ruhig an den Erörterungstagen in der Nimberghalle in Teningen und die Diskussion verlief sachlich und konstruktiv. ■

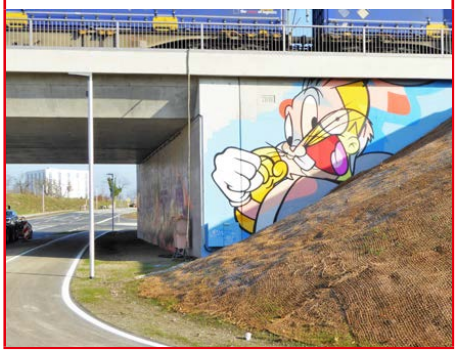
Zugehört: Ötigheimer Kindergarten beim Vorlesetag im Info-Center Tunnel Rastatt

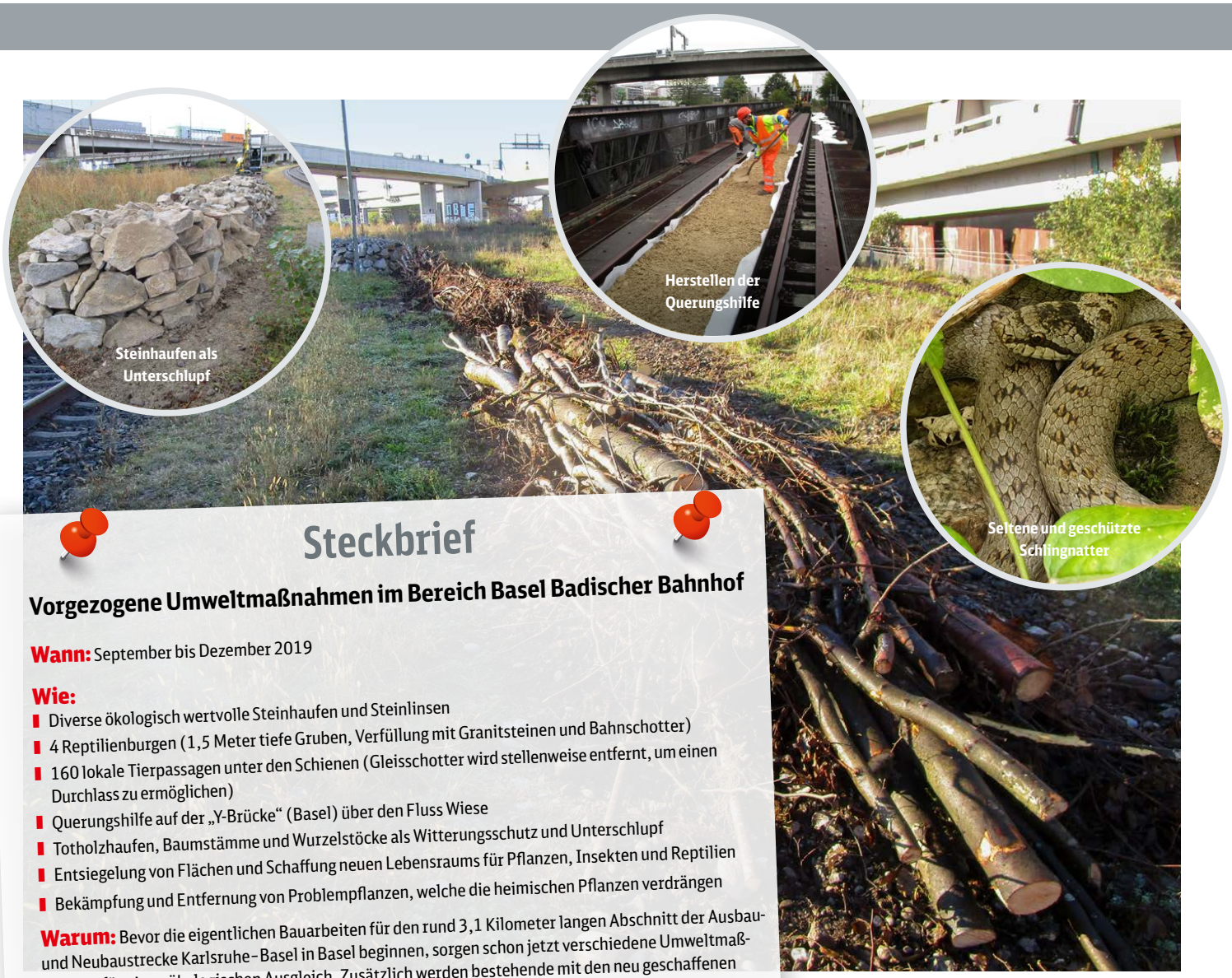
Bereits zum dritten Mal nahm das Info-Center Tunnel Rastatt am Bundesweiten Vorlesetag teil, einer Initiative von DIE ZEIT, Stiftung Lesen und Deutsche Bahn Stiftung. 21 Kinder des Kindergartens Don Bosco aus Ötigheim hörten aufmerksam den Geschichten rund um das diesjährige Motto „Sport und Bewegung“ zu, die ihnen von Mitarbeitern der DB vorgelesen wurden. Selbst aktiv werden konnten die Kinder beim Entdecken der Ausstellung des Info-Centers. Zum Abschluss gab es eine persönliche Zuhörer-Urkunde und ein kleines Buchgeschenk. ■

Das Bild des Tages

Kunstaktion

Dank der Stadt Weil am Rhein sind die Betonwände der neuen Eisenbahnüberführung Nordwestumfahrung bunt geschmückt. In Kooperation der Stadt mit acht regionalen Graffitikünstlern entstanden großflächige Motive, die unter anderem bekannte Comicfiguren zeigen.





Steckbrief

Vorgezogene Umweltmaßnahmen im Bereich Basel Badischer Bahnhof

Wann: September bis Dezember 2019

Wie:

- Diverse ökologisch wertvolle Steinhaufen und Steinlinsen
- 4 Reptilienburgen (1,5 Meter tiefe Gruben, Verfüllung mit Granitsteinen und Bahnschotter)
- 160 lokale Tierpassagen unter den Schienen (Gleisschotter wird stellenweise entfernt, um einen Durchlass zu ermöglichen)
- Querungshilfe auf der „Y-Brücke“ (Basel) über den Fluss Wiese
- Totholzhaufen, Baumstämme und Wurzelstöcke als Witterungsschutz und Unterschlupf
- Entsiegelung von Flächen und Schaffung neuen Lebensraums für Pflanzen, Insekten und Reptilien
- Bekämpfung und Entfernung von Problempflanzen, welche die heimischen Pflanzen verdrängen

Warum: Bevor die eigentlichen Bauarbeiten für den rund 3,1 Kilometer langen Abschnitt der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel in Basel beginnen, sorgen schon jetzt verschiedene Umweltmaßnahmen für einen ökologischen Ausgleich. Zusätzlich werden bestehende mit den neu geschaffenen Lebensräumen vernetzt. Beispielsweise dienen Steinhaufen und Reptilienburgen als neuer Lebensraum, Unterschlupf, Rückzugsort und Winterquartier für Eidechsen und andere Reptilien. Zudem können sich die Tiere entlang der Gleise anhand dieser Leitelemente orientieren.

Investitionskosten: rund 900.000 Euro

Viel los am Haltepunkt in Auggen

Im Herbst 2019 eröffnete die Deutsche Bahn am Haltepunkt in Auggen einen neuen Infopunkt, der einen umfassenden Überblick über die Arbeiten im Abschnitt Müllheim–Auggen und über das Großprojekt Karlsruhe–Basel bietet.

Seit Mitte November finden bereits erste Umbauarbeiten an der Verkehrsstation statt. Der bestehende Haltepunkt und der Fußgängersteg werden vollständig zurückgebaut und durch neue, an den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn angepasste Anlagen ersetzt. ■

YouTube

Impressionen vom Infopunkt in 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
Jürgen Schmidt (S. 1), Anne Siefermann (S. 2), DB AG/Meike Schlitter (S. 2 Mitte), DB AG/Sebastian Roedig (S. 3 oben), Udo Görisch/Take it Media (S. 3), Elmar Kiefer (S. 4 rechts), DB AG/Charlotte Petrik (S. 4 unten), Gruner AG (S. 5), DB AG/Michael Breßmer (S. 5 unten)

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union