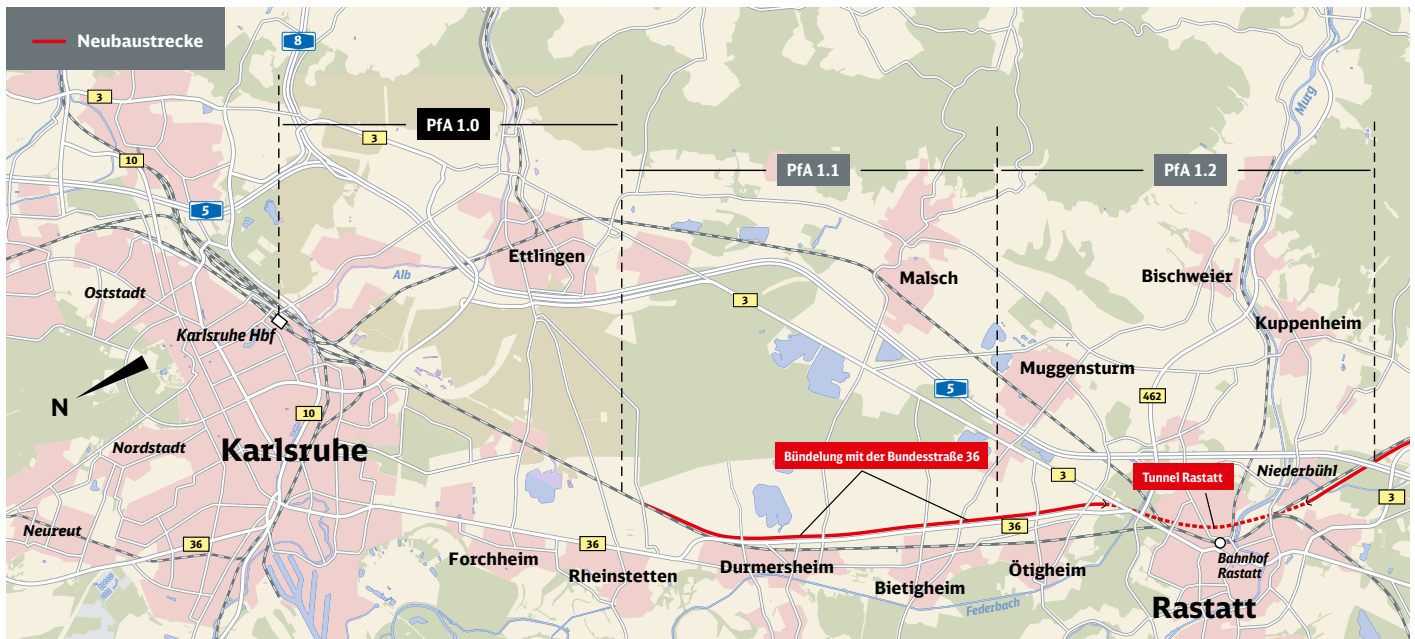


Modernisierung der Oberleitungen und Bahnenergieanlagen zwischen Karlsruhe Hbf und Durmersheim/Bashaide

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel



Der Streckenabschnitt 1 von Karlsruhe nach Rastatt Süd bildet den nördlichsten Abschnitt der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel und ist in drei Planungsbereiche unterteilt. Im Planfeststellungsabschnitt 1.0 (Karlsruhe Hbf–Abzweig Bashaide) wird die Oberleitungsanlage der bestehenden Bahntrasse für die ab dem Abzweig Bashaide beginnende Neubaustrecke modernisiert.

Die Oberleitungsanlage der Rheinbahn stammt aus dem Jahr 1957. Für den Zugverkehr auf der mit Tempo 250 km/h geplanten Neubaustrecke im Abschnitt Bashaide–Tunnel Rastatt–Rastatt Süd kann die vorhandene Oberleitungsanlage nicht die benötigte Energie zur Verfügung stellen. Dies hätte erhebliche Auswirkungen: Das für die Höchstgeschwindigkeit und die damit zusammenhängende Zugdichte erstellte Betriebsprogramm könnte nicht vollständig umgesetzt werden. Für den Neu- und Umbau gelten zudem neue Richtlinien, darunter auch die der Europäischen Union um einheitliche Systeme für ein durchgehendes transeuropäisches Verkehrsnetz zu gewährleisten. Auf dem rund sieben Kilometer langen Abschnitt von Karlsruhe bis Bashaide werden deswegen die Oberleitungsmasten ersetzt, eine neue Oberleitungsanlage und zwei neue Bahnenergieleitungen installiert.

Dies ist zwar kein erheblicher Eingriff, aufgrund des Umfangs der Maßnahme ist dennoch ein formelles Verwaltungsverfahren erforderlich. Im September 2017 werden nach dem derzeitigen Planungsstand die Planfeststellungsunterlagen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, eingereicht. Der Baubeginn ist für das Jahr 2021 geplant.

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Von Karlsruhe bis nach Basel erstreckt sich die 182 Kilometer lange Ausbau- und Neubaustrecke, die in insgesamt neun Streckenabschnitte unterteilt ist. Den Kern des Streckenabschnitts 1 (Karlsruhe–Rastatt) bildet der über vier Kilometer lange Tunnel Rastatt, der mit zwei Tunnelvortriebsmaschinen aufgeföhren wird. Südlich von Forchheim entsteht die zweigleisige Neubaustrecke parallel zur Ortsumgehung der Bundesstraße 36, die bereits von 2002 bis 2004 realisiert wurde. Durch die von der Rheinbahn beim Abzweig Bashaide ausgeföhdelten Gleise umfahren die Fern- und Güterzüge zukünftig die umliegenden Ortschaften in deutlich größerem Abstand.



Vorplanung: Grundlage ist geschaffen

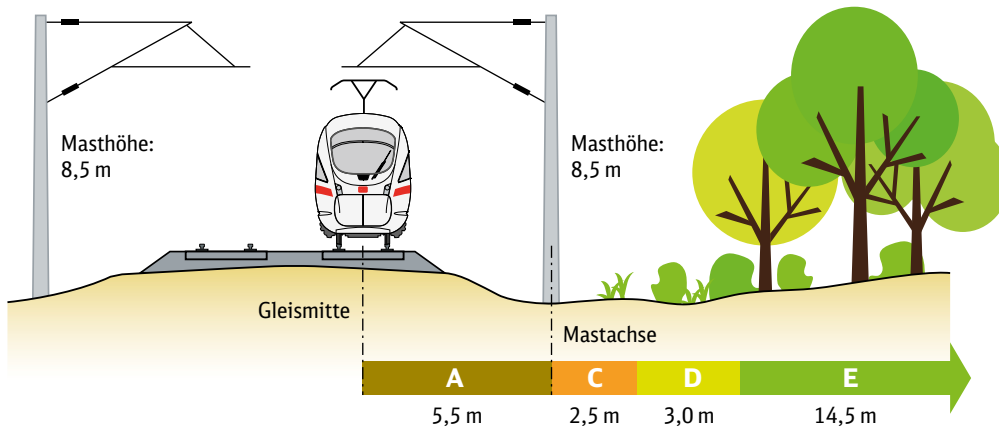
In der Vorplanung zur Änderung der Oberleitungsanlage wurden verschiedene Varianten untersucht und eine nach technischen und wirtschaftlichen Aspekten sinnvolle Variante ausgewählt. Die bestehende Anlage muss im Zuge der Ausbau- und Neubaumaßnahmen durch die dafür zugelassene Bauart ersetzt und schließlich zurückgebaut werden.

Aktuell beträgt der Abstand zwischen den Oberleitungsmasten entlang der Bahnstrecke bis zu 80 Meter. Zukünftig verringert sich der Abstand der einzelnen Masten aufgrund der geltenden Vorschriften auf maximal 73 Meter. Insgesamt werden dadurch 212 neue Maststandorte im Vergleich zu bisher 186 benötigt. Durch die vorgegebenen Sicherheitsabstände zwischen Bahnenergieleitung und Oberleitungsanlage erreichen die neuen Masten zwischen Karlsruhe Hbf und dem Unterwerk Karlsruhe in Beiertheim-Bulach eine Höhe von rund 18 Metern. Im Bereich zwischen dem Unterwerk und dem Abzweig Bashaide sind es bis zu 14,5 Meter. Zusätzlich muss in Waldnähe sichergestellt werden, dass keine Gefahr durch umstürzende Bäume besteht.

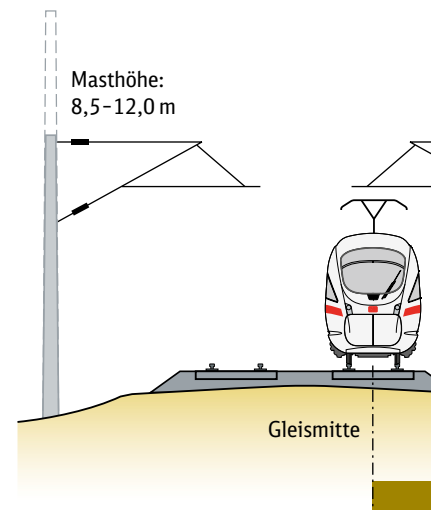
Die neue Oberleitungsanlage dient der Sicherstellung der Energieversorgung der Neubaustrecke. Die neuen Bahnenergieleitungen verlaufen vom Unterwerk Karlsruhe bis zum Abzweig Bashaide und versorgen zukünftig die Bestandsstrecke bis nach Rastatt. Aus dem Unterwerk Karlsruhe bezieht die Strecke den Bahnstrom, der über die Bahnenergieleitungen und sogenannten Speiseschaltern in die Oberleitungsanlage fließt.



Bestand



Planung



A Vegetationsfreie Zone **B** Speiseleitungstraverse (Gehölzfreie Zone) **C** Freihaltungszone (Gehölzfreie Zone) **D** Wachstumszuschlag **E** Stabil

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung: Kommunizieren und informieren

Die betroffene Öffentlichkeit soll von Anfang an in den Planungsprozess im Sinne einer Bürgerbeteiligung eingebunden werden. Dazu gehört vor allem eine umfassende Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern – direkt sowie indirekt – in Form einer Informationsveranstaltung, Projektbroschüren und einem Internetauftritt. Bereits vor Beginn des formellen Planfeststellungsverfahrens, in dem Betroffene schriftliche Einwendungen einreichen können, werden die Planungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt.

Bei der Informationsveranstaltung besteht für alle Interessierten und Betroffenen die Möglichkeit, Fragen zu stellen, Anmerkungen vorzubringen oder Anregungen für die Planungen darzulegen. Dadurch können Bedenken und Anliegen frühestmöglich in den Planungsprozess eingebunden werden.

Die Beteiligung der Bürger vor dem formellen Verfahren ersetzt dieses nicht, sondern dient der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit zum geplanten Bauvorhaben.



Der Schutz von Natur und Umwelt entlang der Strecke spielt bei der Planung eine große Rolle.

Umwelt- und Naturschutz

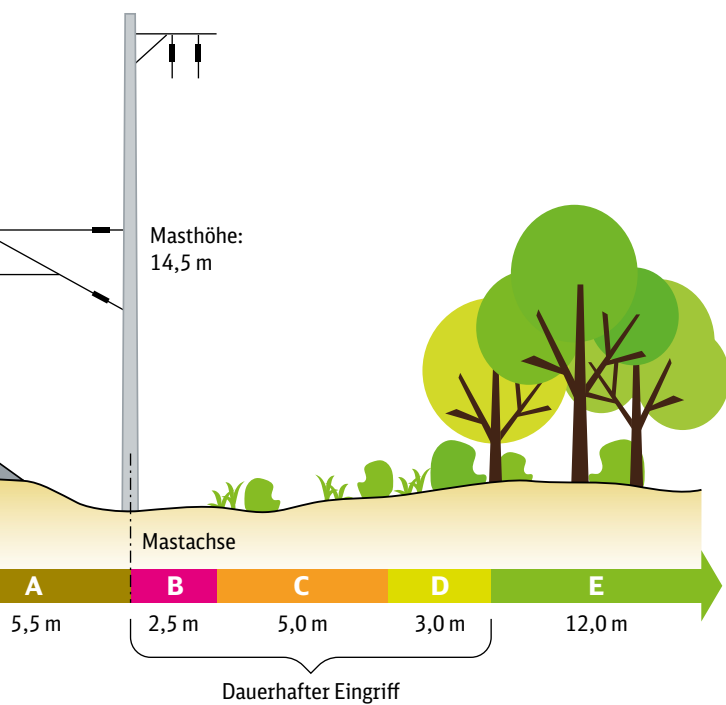
Zum Schutz und Erhalt von Natur und Umwelt sind Umweltprüfungen Teil des formellen Planfeststellungsverfahrens. Mögliche Beeinträchtigungen und Auswirkungen durch die Baumaßnahme sollen dadurch ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Unter welchen Voraussetzungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig wird, legen im Vorfeld das sogenannte Screening und Scoping fest. Zu berücksichtigen sind dabei die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima sowie Kultur- und sonstige Sachgüter.

Scoping & Screening

Durch das Screening soll grob umfasst werden, welche Umweltauswirkungen das Bauprojekt haben könnte. Wird dabei festgestellt, dass mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist, folgt auf der nächsten Verfahrensebene die Umweltverträglichkeitsprüfung. Beim Scoping wird der inhaltliche und räumliche Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) festgelegt. Bei dieser Maßnahme kann seitens des Eisenbahn-Bundesamtes auf ein Scopingverfahren verzichtet werden, da lediglich Änderungen an einer vorhandenen Trasse vorgenommen werden. Dennoch wird eine Scopingunterlage zur Information aller Beteiligten erstellt und der Untersuchungsraum beschrieben.

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dient in der Vorplanung als Grundlage für den Landschaftspflegerischen Begleitplan. Mit den zuständigen Landesbehörden werden hierbei Konzepte zum Schutz der Natur und Landschaft abgestimmt und ökologische Ausgleichsmaßnahmen für unvermeidliche Eingriffe festgelegt.

Im Rahmen der Genehmigungsplanung legt die Bahn eine Umweltverträglichkeitsstudie, den Landschaftspflegerischen Begleitplan, eine FFH-Vorprüfung (Fauna-Flora-Habitat-Vorprüfung) bzw. eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Hardtwald zwischen Karlsruhe und Muggensturm sowie eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vor.



isierungszone



Parallel zur Bahntrasse verlaufen Wirtschaftswege, die zur Andienung der Baustelle genutzt werden können.

Baublauf

Bevor mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden kann, müssen vorbereitende Maßnahmen durchgeführt werden. Die Neugründungen für die Oberleitungsmasten befinden sich zum Teil im Bereich der Kabelstrecken, dort werden vorab Suchschachtungen nach Versorgungsleitungen durchgeführt, damit diese nicht versehentlich beschädigt werden. Zusätzlich finden eine Kampfmitteluntersuchung des Erdbodens und eine Baugrundsondierung statt.

Der Bau der neuen Oberleitungsanlage erfolgt in Einzelmastbauweise, wobei einzelne Oberleitungsmasten auch Mehrgleisausleger erhalten. Gegründet werden die Masten vorrangig durch Rammfahl- und Rammrohrgründungen. In Wohnbereichen wird weitgehend auf dieses

Verfahren verzichtet und stattdessen die weniger lärm- und erschütterungsintensive Gründung durch Ortbetonfundamente oder Bohrrohrgründungen vorgenommen. Die alte Oberleitungsanlage wird parallel dazu zurückgebaut.

Auswirkungen auf den Bahnbetrieb

Die Baustellenversorgung erfolgt vom Gleis aus sowie von den umliegenden Wirtschaftsweegen. Um den Bahnbetrieb nicht wesentlich zu beeinträchtigen, erfolgen die Bauarbeiten am Gleis nach derzeitigem Planungsstand in mehrwöchigen, halbseitigen Sperrpausen tagsüber. Aus betrieblichen Gründen können auch Arbeiten zum Beispiel im Bahnhof Karlsruhe und im Bahnhof Forchheim in nächtlichen Sperrpausen erfolgen. Für den Umbau der Bahnenergieleitungen im Bereich Karlsruhe Hbf sind mehrere Bauphasen erforderlich.



Am Bahnhof Forchheim werden ebenfalls Bauarbeiten durchgeführt.

Mehr Informationen unter
www.karlsruhe-basel.de

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe–Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: michael.bressmer@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Fotos:
Willy Stephan