

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 2 | Oktober 2020

Editorial

Liebe Leserinnen
und Leser,



die vergangenen Monate haben gezeigt, dass wir neue, digitale Wege finden, um trotz der Corona-Pandemie mit den Bürgerinnen und Bürgern entlang der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel in Kontakt zu bleiben. Informations- und Beteiligungsformate sind auch im virtuellen Raum möglich und gewährleisten die Gesundheit der Kolleginnen und Kollegen.

Gleichwohl gehen vertraute Informationsmedien nicht verloren. Aktuell arbeiten wir an einer Broschüre zum Schallschutz im Großprojekt Karlsruhe–Basel, aus der wir Ihnen einige Punkte vorstellen möchten.

Neue Einblicke rund um die Baustelle am Tunnel Rastatt bekommen Sie in unserem digitalen Info-Center, welches Sie auf unserer Großprojekt-Webseite finden. Mehr über den Bau der Querschläge im Tunnel Rastatt erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre des Newsletters.

Philipp Langefeld

Ihr Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Es wird leiser!



In Abstimmung mit den Kommunen gestaltet die Bahn die Wände in unterschiedlichen Materialien und Farben.

An der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel setzt die Deutsche Bahn sowohl aktive wie passive Schallschutzmaßnahmen um. Aktiv nennt man Maßnahmen direkt an der Strecke, zum Beispiel Schallschutzwände und Galeriebauwerke. Passive Vorkehrungen nimmt die Bahn an Gebäuden vor, so werden beispielsweise Schallschutzfenster eingebaut. Beide Maßnahmen sorgen dafür, dass es für die Anwohnerinnen und Anwohner an der Strecke spürbar leiser wird.

Lärmsanierung und Lärmvorsorge – Was ist der Unterschied?

Bei der **Lärmsanierung** werden Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Strecken realisiert. Es handelt sich dabei um ein freiwilliges Programm des Bundes, der jährlich rund 150

Millionen Euro unter anderem für die Lärmsanierung investiert. An der Strecke Karlsruhe–Basel hat zum Beispiel der Streckenabschnitt 8 (Kenzingen–Müllheim) zwischen Köndringen und Heitersheim von der Lärmsanierung profitiert: Zwischen 2004 und 2011 wurden dort rund 20 Kilometer Strecke lärmsaniert und rund 900 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgestattet.

Die **Lärmvorsorge** kommt beim Neubau oder bei der wesentlichen Veränderung bestehender Strecken zum Einsatz. Also auch beim Aus- und Neubau der Strecke von Karlsruhe nach Basel. Dabei müssen gesetzlich vorgeschriebene Grenzwerte eingehalten werden, die strenger sind als bei der Lärmsanierung.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

... weiter von Seite 1: Es wird leiser!

Um die Einhaltung dieser Werte zu garantieren, setzt die Bahn verschiedene Maßnahmen um.

Schallschutzwand, Tunnel und Co.: An der Strecke ist alles dabei

Schallschutzwände und Galeriebauwerke, Schienenstegdämpfer, das Besonders überwachte Gleis (BüG), Schallschutzwälle, Tunnelbauwerke, Schallschutzfenster und schalldämmende Lüfter: Zahlreiche Maßnahmen kommen an der Strecke Karlsruhe–Basel zum Einsatz, um die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, der durch vorbeifahrende Züge entsteht. Vor allem die lautereren Güterzüge werden künftig durch die neuen und bereits bestehenden Tunnel Katzenberg, Rastatt, Offenburg und Mengen geführt. Galeriebauwerke werden dann eingesetzt, wenn herkömmliche Schallschutzwände nicht ausreichen, um das vorgeschriebene Schutzniveau zu erreichen. Diese ragen wie beispielsweise im Planfest-

stellungsabschnitt 8.1 (Riegel–March) bis zu sechs Meter über das Gleis. Auf der gegenüberliegenden Seite wird das Bauwerk abgestützt und ist auf der zum Gleis zugewandten Seite hochabsorbierend ausgestattet.

Beim BüG wird die Abnutzung der Gleise regelmäßig kontrolliert. Bei Bedarf schleift ein sogenannter Schienenschleifzug die Gleise ab. In einigen Streckenabschnitten kommen zudem Schienenstegdämpfer zum Einsatz.

Sie werden an den Seiten der Schienen montiert und halten Vibrationen ab.

Online-Infoangebot zum Thema Schallschutz

Auf welchen gesetzlichen Grundlagen basieren die Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz? Diese und andere Antworten sowie Grafiken und den aktuellen Lärmschutzbericht finden Sie online unter www.karlsruhe-basel.de/schallschutz.html. ■



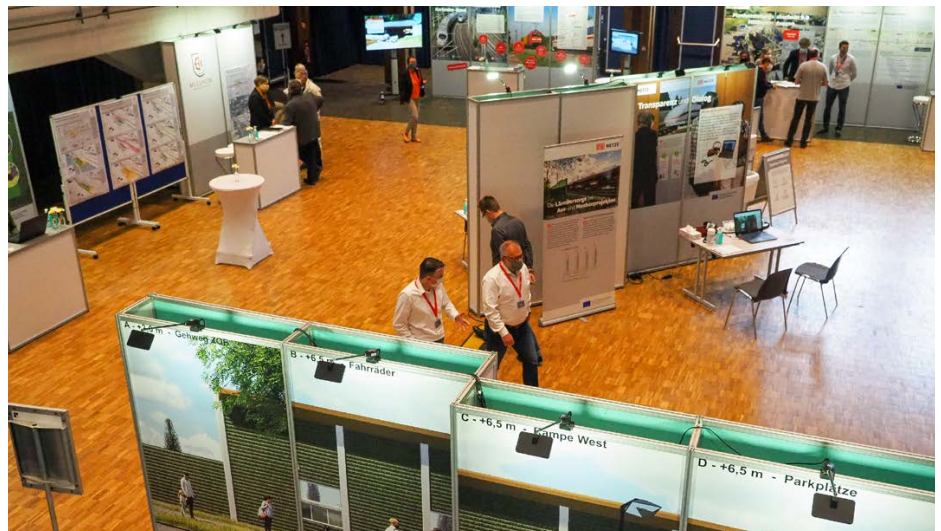
Lärm dort reduzieren, wo er entsteht

Die Bahn rüstet ihre Güterwagen auf leise Bremstechnologien um. DB Cargo tauscht deshalb an Bestandsgüterwagen laute Grauguss-Sohlen gegen LL-Sohlen (low noise, low friction – wenig Lärm, wenig Abrieb) aus. Neue Güterwagen werden direkt mit dieser Technik ausgestattet. Das Ziel: Bis Ende 2020 ist die gesamte Flotte von rund 61.000 Wagen mit leisen Bremsen unterwegs. Davon profitieren auch die Anwohnerinnen und Anwohner an der Strecke Karlsruhe–Basel.

Informationsangebot Müllheim – vor Ort und digital

Zwischen Müllheim und Auggen kommt der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn sichtbar voran. Einige Bauwerke der ersten Baustufe sind bereits fertiggestellt. Bei einer Dialogveranstaltung im Müllheimer Bürgerhaus stellte die Bahn Ende September die Maßnahmen für die zweite Baustufe vor.

Die Besucherinnen und Besucher informierten sich an verschiedenen Themenständen rund um das Projekt Karlsruhe–Basel und kamen mit den Mitarbeitern der Bahn ins Gespräch. Schwerpunkte der Veranstaltung waren der Schallschutz und der Neubau des Bahnhofs Müllheim. In einer Planungswerkstatt brachten Interessierte mithilfe von zwei Architekten ihre Gestaltungsideen ein. Die Architekten illustrierten und veröffentlichten die Vorschläge noch während der Veranstaltung.



Blick auf den Infomarkt der Dialogveranstaltung



Wegen der Corona-Pandemie bestand das Risiko, dass die Veranstaltung aufgrund des Infektionsgeschehens kurzfristig abgesagt werden musste. Daher stellte die Bahn ihr gesamtes Informationsangebot auch digital bereit. Die virtuellen Veranstaltungsräume können über dialog.karlsruhe-basel.de besucht werden. Dabei können sich die Besucher durch das Foyer, das Auditorium und die Markthalle navi-

gieren. Im Auditorium stellt Abschnittsleiter Stefan Lauber den Planfeststellungsabschnitt 9.0 vor. In der angrenzenden Markthalle informiert das Bahn-Team mittels Informationstafeln, Filmen und interaktiven Anwendungen zu den Themen Großprojekt Karlsruhe–Basel, Arbeiten im PfA 9.0, Bahnhof Müllheim, Schallschutz und Umweltmaßnahmen. ■

Eine gute Verbindung



An der Tunnelröhre sind die Gefrierlanzen ...



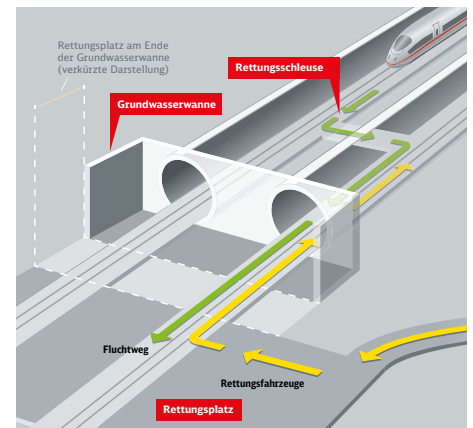
... als Vorbereitung der Gefrierbohrungen angebracht.

Aktuell baut die Bahn die Querverbindungen zwischen den beiden Röhren des Tunnels Rastatt. Die Verbindungen sind Teil des Sicherheits- und Rettungskonzepts. Insgesamt werden acht Querstollen gebaut. Sie liegen jeweils 500 Meter auseinander.

Beim sogenannten „Prinzip der korrespondierenden Röhren“ kann im Ereignisfall die nicht betroffene Röhre als Fluchtweg dienen. Die Verbindungsstollen werden dann als sicherer Bereich und als Zugang für Rettungskräfte genutzt. Im Notfall beträgt der Weg zu den

Notausgängen oder zu einem der Tunnelportale höchstens 250 Meter.

Und so werden die Verbindungen gebaut: Wegen des hohen Grundwasserspiegels wird das umliegende Erdreich durch Vereisung stabilisiert. Dazu führte die Bahn Gefrierbohrungen durch, um das Vereisen des Baugrundes durch sogenannte Gefrierlanzen zu ermöglichen. Die Verbindungsbauwerke werden dann mithilfe der Spritzbetonbauweise errichtet. Dabei wird das Erdreich mit einem speziellen Bagger ausgebrochen und anschließend mit Beton gesichert. ■



Prinzip der korrespondierenden Röhren

Tunnel Offenburg: Wie geht es weiter?

Die Vorplanungen im Abschnitt Appenweiler-Hohberg gehen auf die Zielgerade: Vom 24. Juni bis 29. Juli 2020 stellte die Bahn den Bürgerinnen und Bürgern die Pläne im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Wegen der Corona-Pandemie wurde die Infoveranstaltung virtuell durchgeführt, begleitet durch sechs Online-Sprechstunden. Das Fazit ist sehr positiv: Insgesamt 3.650 Besucher riefen das Infoangebot auf der Internetseite des Großprojekts ab. Für alle Interessierten ist es weiter im Archiv der Seite verfügbar unter: www.karlsruhe-basel.de/dialog-froeb-7-1.html

Jetzt sammelt die Bahn die Ergebnisse und lässt sie in die Unterlagen zur Planfeststellung mit einfließen. Voraussichtlich Mitte 2021 reichen die Planer diese beim Eisenbahn-Bundesamt ein. Dann beginnt das offizielle Planfeststel-



Die virtuellen Veranstaltungsräume stehen weiterhin zur Verfügung.

lungsverfahren für den Abschnitt Appenweiler-Hohberg und den Tunnel Offenburg.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss rechnet die Bahn frühestens 2024. ■

Offenlage im Abschnitt 8.3 Bad Krozingen

Zwischen Offenburg und Müllheim plant die Deutsche Bahn eine neue Bahnstrecke vornehmlich für den Güterverkehr. Im rund vier Kilometer langen Teilabschnitt 8.3 „Bad Kro-



Visualisierung der Straßenüberführung der Kreisstraße 4935

zingen“ findet im Herbst die Offenlage der Planunterlagen im Rahmen der Planfeststellung statt. Insgesamt vier Wochen lang können Bürgerinnen und Bürger die Unterlagen und Pläne in den Rathäusern von Bad Krozingen und Hartheim am Rhein einsehen.

Normalerweise begleiten öffentliche Infoveranstaltungen diesen Verfahrensschritt, aufgrund der Corona-Pandemie bietet die Bahn alternative digitale Formate an. Auf der Internetseite des Großprojekts unter www.karlsruhe-basel.de/offenlage83.html stehen umfassende Informationsmaterialien für die Öffentlichkeit bereit: Neben einer kommentierten Projektpräsentation und einem Visua-

lisierungsfilm finden Sie Anwendungshilfen für die Planunterlagen. Alternativ zum Gang in die Rathäuser gelangen Sie über die Seite auch zum Digitalen Planungsordner. Dort stehen die Pläne online bereit. ■



Offenlage im Abschnitt Bad Krozingen
22. September bis 21. Oktober 2020
Rathäuser Bad Krozingen & Hartheim
am Rhein

Infoangebot: www.karlsruhe-basel.de/offenlage83.html

Spundwandziehen in Niederbühl

Nördlich und südlich des Tunnels Rastatt senkt sich die Bahnstrecke in sogenannten Grundwasserwannen ab. Baulich handelt es sich dabei um Trogbauwerke aus wasserundurchlässigem Beton. Zu Beginn der Arbeiten sicherte die Bahn die Baugruben mit sogenannten Spundwänden ab. Diese Wände setzen sich aus bis zu 1.000 einzelnen Eisenbohlen zusammen. Nachdem die Grundwasserwannen her-

gestellt waren, verfüllte ein Bagger die seitlichen Räume zwischen Grundwasserwanne und Spundwand mit einem Sand-Kies-Gemisch. Die Absicherung wurde nun durch das „Spundwandziehen“



entfernt. Dazu befestigte die Bahn einen Vibrationsrüttler an einem Kran. Hydraulische Klemmen hielten die Spundelemente und rüttelten diese mit einer Leistung von bis zu 700 PS locker. Durch gleichzeitiges Ziehen konnten die Spundbohlen mit dem Kran aus dem Erdreich entfernt werden. ■

Provisorischer Bahnsteig am Haltepunkt Auggen

Ende Juli ist der provisorische Bahnsteig am Haltepunkt Auggen in Betrieb gegangen. Diese temporäre Maßnahme ist notwendig, um Platz für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zu schaffen. Im Zuge des Ausbaus wird die Rheintalbahn in Auggen nach Westen verlegt. Im freigemachten Trassenbereich entsteht anschließend die Neubaustrecke. Den bestehenden Bahnsteig für Züge in Richtung Ba-

sel hat die Bahn nach Süden verschoben. Der provisorische Bahnsteig hat eine Länge von 185 Metern. Das Provisorium bleibt voraussichtlich bis Mai 2021 bestehen. Bis dahin ist die Rheintalbahn in ihrem neuen Trassenbereich fertiggestellt. Zu erreichen ist der Bahnsteig über den bestehenden Fußgängersteg. Neu ist nur ein provisorischer Treppenabgang nach Süden. ■



Der Haltepunkt Auggen mit dem provisorischen Bahnsteig

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

Matthias Oettel (S. 1 oben, S. 4 unten),
DB AG/Lisa Eichling (S. 1 Mitte), DB AG/
Matthias Völkner (S. 2), Anne Siefermann
(S. 3 oben rechts), Sonja Renner (S. 3 oben
links), Frank Giesen (S. 4 Mitte)



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union