

Karlsruhe–Basel im Fokus

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nr. 4 | Dezember 2017

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



ein ereignisreiches Jahr neigt sich dem Ende zu, aber die Baumaßnahmen in unserem Großprojekt gehen weiter. Im nächsten Jahr setzen wir die intensiven Arbeiten auf unseren Baustellen im Norden und Süden der Strecke fort. Weniger sichtbar, doch genauso wichtig sind die Planungen in den Abschnitten 7 (Appenweier–Kenzingen) mit dem Tunnel Offenburg und 8 (Kenzingen–Hügelheim). Im neuen Jahr können wir schon konkretere Aussagen zum Tunnel in Offenburg und zu den Planungen der autobahnparallelen Trasse machen. Im Abschnitt 8 werden wir für die anstehenden Planfeststellungsverfahren die Unterlagen vorbereiten. Mit unseren vielfältigen Informationsangeboten, online oder vor Ort, halten wir Sie weiterhin über die Entwicklungen im Projekt auf dem Laufenden.

Ich wünsche Ihnen eine schöne und besinnliche Weihnachtszeit sowie einen guten Start in ein glückliches und gesundes neues Jahr.

Ihr

 Philipp Langefeld
 Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Inhalt

- 02 **Schneller und einfacher planen und bauen**
- 02 **Betontrog schützt vor Erschütterungen**
- 03 **Vortrieb der Weströhre bis zur Rheintalbahn fortgesetzt**
- 03 **Erkundungsbohrungen zwischen Hohberg und Kenzingen**
- 04 **Meldungen**
- 04 **Impressum**

Besonderes Ereignis an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Nordwestumfahrung

Ein besonderer Tag kündigte sich im Großprojekt Karlsruhe–Basel an: Nach 11 Monaten Bauzeit wurde am 12. Dezember 2017 das Rahmenbauwerk der neuen Eisenbahnbrücke an der Nordwestumfahrung in Haltingen (Weil am Rhein) eingeschoben.



Der Schienenverkehr konnte während des Verschubs ohne Einschränkungen aufrechterhalten werden.

Derzeit verläuft der Zugverkehr über zwei Hilfsbrücken, das neue Rahmenbauwerk entstand direkt daneben. Das rund 5.000 Tonnen schwere und 25 Meter lange Bauwerk wurde mit einer Geschwindigkeit von einem Meter pro Minute über Stahlgleitbahnen in seine endgültige Position geschoben. Dabei legte der Brückenkörper insgesamt 24,5 Meter zurück.

Das Verschubsystem besteht aus Stahlgleitbahnen, die sich an den Seiten des Bauwerks

befinden, und Lastmodulen mit hydraulischen Pressen. Das System ist erprobt und wird vielfältig eingesetzt, unter anderem zum Verschieben von Gebäuden. Bevor das acht Meter hohe Bauwerk verschoben wurde, hoben es die hydraulischen Pressen um circa fünf Zentimeter an. Dabei können die Module – auf jeder Seite befanden sich 13 davon – mit einem Gewicht von bis zu 250 Tonnen belastet werden. Flüssiger Stickstoff wurde anschließend in die Tragplatten der Module gefüllt, damit das Bauwerk wie auf einer Eisschicht über die Stahl-

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

... weiter von Seite 1: Besonderes Ereignis an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Nordwestumfahrung

bahnen gleiten konnte. In der Endposition unter den Hilfsbrücken angekommen, wurde das Rahmenbauwerk auf die vorbereiteten Fundamente abgesenkt und die Verschanlage vollständig zurückgebaut. Die Fertigstellung der gesamten Eisenbahnüberführung ist für Mai 2018 geplant. Die Kosten dafür belaufen sich auf rund 2,6 Millionen Euro.

Aktuelle Bilder zum Einschub der EÜ Nordwestumfahrung finden Sie auf der Projekt-Webseite www.karlsruhe-basel.de

Hintergrund: Straßenbau erfordert neue Eisenbahnbrücke

Die Eisenbahnüberführung (EÜ) Nordwestumfahrung entsteht im Zuge der Straßenbaumaßnahme der Stadt Weil am Rhein. Zur Entlastung des Ortskerns baut die Stadt eine Umgehungsstraße (Nordwestumfahrung), die unter der Bahnstrecke hindurch führt. Über zwei



Nahaufnahme eines der Lastmodule mit hydraulischer Presse

Hilfsbrücken wird aktuell der Zugverkehr auf der Rheintalbahn abgewickelt. Das Rahmenbauwerk der neuen Brücke entstand direkt daneben. Nach dem Brückeneinschub bleiben die Hilfsbrücken noch bis 2019 in Betrieb, da für den Rückbau längere Sperrpausen beantragt werden müssen. ■

Schneller und einfacher planen und bauen

Bereits Ende Juli 2017 haben das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn die „Bedarfsplanungsvereinbarung“ – kurz BUV – unterschrieben. Diese vereinfacht das Finanzierungsprozedere für Aus- und Neubauprojekte mit dem Ziel, diese künftig schneller und einfacher planen und bauen zu können. Die BUV tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

Die getroffene Vereinbarung stellt insbesondere die Finanzierung von Neu- und Ausbauprojekten in der Schieneninfrastruktur auf neue Füße.

Der Bund fördert die Planungskosten eines Projekts künftig nicht mehr pauschal mit 18 Prozent der Baukosten. Stattdessen werden die Gesamtkosten eines Vorhabens gefördert, d. h. die Kopplung zwischen Planungs- und Baukosten entfällt. Dies ermöglicht eine bessere Kosten- und Risikoeinschätzung, langwierige Debatten um die Finanzierung von Vorhaben können künftig entfallen. Die Deutsche Bahn beteiligt sich in Höhe des ihr entstehenden wirtschaftlichen Vorteils an den Projekten. Steigen die Kosten für ein Projekt über den prognostizierten Wert, ist die Bahn auch an der Kostensteigerung beteiligt. Mit der BUV sagt die Deutsche Bahn dem Bund außerdem nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses verbindliche Inbetriebnahmetermine zu.

Kommt es zu Verzögerungen, werden Strafzahlungen für jedes Jahr der Verzögerung fällig.

Durch die BUV wird auch die frühe Bürgerbeteiligung weiter gefördert, die durch frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit die Akzeptanz für ein Projekt steigern soll.

Neu ist ebenfalls die Einbindung des Deutschen Bundestags: Er wird künftig nach der Leistungsphase 2 über die Vorzugsvariante eines Projektes unterrichtet. Dabei fließen auch die Erkenntnisse aus der frühen Bürgerbeteiligung ein. Dies soll die Planungssicherheit insbesondere bei umstrittenen Projekten erhöhen.

Mit der BUV lässt sich die Dauer von Neu- und Ausbauprojekten in der Schieneninfrastruktur Schätzungen zufolge um ein bis zwei Jahre verkürzen. Die hierdurch frei werdenden Mittel stehen für zusätzliche Infrastrukturvorhaben zur Verfügung. ■

Betontrog schützt vor Erschütterungen

Neben dem hörbaren Schall können durch den Zugverkehr, je nach Untergrund, auch spürbare Schwingungen in Gleisnähe entstehen. In Haltingen (Planfeststellungsabschnitt 9.2) sorgt zukünftig ein rund 1,3 Kilometer langer Betontrog mit Unterschottermatten für deutlich weniger Vibrationen im Untergrund, trotz erhöhten Verkehrsaufkommens. Aufgrund der Länge ist der Einbau des Erschütterungsschutzes in drei Bauabschnitte aufgeteilt. Im Dezember 2017 beginnen die Bauarbeiten für den ersten Abschnitt des Betontrogs auf Höhe der EÜ Nordwestumfahrung bis nördlich der Heldelinger Straße. Bis Mai 2018 dauern diese Arbeiten an. Im Anschluss folgt der dritte Bauabschnitt von Mai bis Juni 2018 südlich der Heldelinger Straße bis südlich des neuen Fußgängerstegs. Der zweite Abschnitt im Bereich der Heldelinger Straße kann erst im Jahr 2024 hergestellt werden, sobald die Straße und damit auch die Personenunterführung von der Stadt Weil am Rhein neu gebaut wurden. Vorher ist es nicht möglich, den Betontrog darüber zu bauen.

Während der Bauarbeiten gibt es keine wesentlichen Auswirkungen auf Verkehrsteilnehmer, Anwohner oder Bahnreisende. Die Schalungs-, Bewehrungs- und Betonierarbeiten für den Betontrog im ersten Abschnitt erfolgen zudem im Schutz einer Schallschutzwand.



Vorbereitung der Baufläche

Ist der Betontrog im ersten und dritten Bauabschnitten hergestellt, folgt der Einbau der elastischen Unterschottermatten. Sie verringern die Schwingungen im Gleisbett und wirken damit nachweislich erschütterungsmindernd. Im nächsten Schritt werden Schotter, Schwellen und Gleise in üblicher Bauweise darüber gelegt. ■

Vortrieb der Weströhre bis zur Rheintalbahn fortgesetzt

Anfang Oktober 2017 konnte in Rastatt der Bahnbetrieb auf der Rheintalbahn wieder aufgenommen werden. Während die Bauarbeiten an der Oströhre des Tunnels weiterhin ruhen, wurde der Vortrieb der Weströhre fortgesetzt.

Von Oktober bis Ende November 2017 unterfuhr Sibylla-Augusta, so heißt die Tunnelvortriebsmaschine für die westliche Tunnelröhre, die Landesstraße 77 (L 77). Die Straße war dazu ab Anfang Oktober von der Einmündung Karlstraße bis zur Einmündung Baulandstraße vollständig gesperrt und temporär mit Erde aufgeschüttet worden. Der Grund für diese Maßnahme: Die Tunnelvortriebsmaschine benötigt an Stellen mit geringer Überdeckung einen Gegendruck, was man durch die aufgeschütteten Erdmassen erzielt. Diese Form der Absicherung kam auch schon vor einem Jahr bei der Unterfahrung der Bundesstraße 36 zum Einsatz.

Die Sperrung der L 77 wurde am 24. November aufgehoben und die Straße wieder für den



Blick in die Weströhre des Tunnels Rastatt

Kraftverkehr freigegeben. Mittlerweile hat Sibylla-Augusta die Stelle erreicht, an der sie die Rheintalbahn unterqueren wird. Derzeit beraten Experten der DB und der ARGE gemeinsam mit externen Sachverständigen, wie unter

der Rheintalbahn weitergebaut werden soll. Bis zur Klärung der weiteren Vorgehensweise wird die Tunnelvortriebsmaschine Sibylla-Augusta in dieser Position ruhen. ■

Erkundungsbohrungen zwischen Hohberg und Kenzingen

Die Deutsche Bahn hat am 6. November 2017 mit Bodenuntersuchungen im rund 30 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Hohberg und Kenzingen begonnen. Hier soll die neue Trasse parallel zur Bundesautobahn A 5 verlaufen.

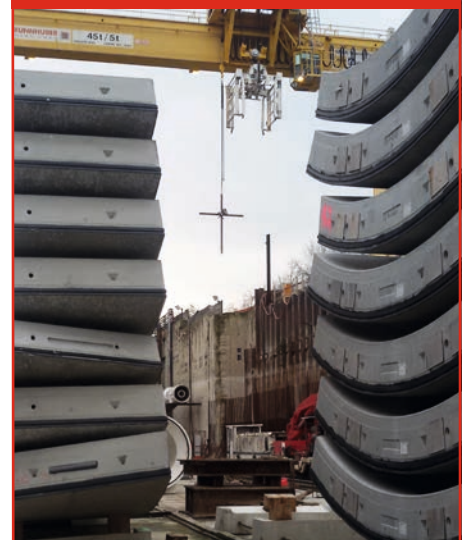


Die entnommenen Bodenproben werden gesammelt und kategorisiert (Beispielfoto).

Das Bohrprogramm umfasst insgesamt 143 Erkundungsbohrungen, bei denen Boden- und Grundwasserproben entnommen werden. Sie liefern wichtige Erkenntnisse über die Beschaffenheit und Zusammensetzung des Untergrunds. So sind zum Beispiel Informationen zur Druckfestigkeit des Baugrundes und zu den Grundwasserständen nötig, um die Trasse sowie die vorgesehenen Bauwerke sicher und fachgerecht planen zu können.

Die Bohrungen werden bis Anfang März 2018 abgeschlossen sein. Der Schwerpunkt der Bohrungen findet zunächst im PfA 7.2 zwischen Hohberg und Friesenheim statt. Ab 2018 sind dann Bohrungen zwischen Lahr und Mahlberg (PfA 7.3) geplant. Den Abschluss des rund viermonatigen Bohrprogramms bilden die Arbeiten im PfA 7.4 zwischen Ettenheim und Kenzingen. ■

Das Bild des Tages



Barbaratag, 4. Dezember 2017

Mit einem Gottesdienst in der Oströhre des Tunnels Rastatt gedachten die Mineure auf der Tunnelbaustelle ihrer Schutzpatronin, der Heiligen Barbara. An diesem Tag wird traditionell nicht auf den Tunnelbaustellen gearbeitet. 50 bis 60 Mitarbeiter der ARGE Tunnel Rastatt nahmen an der Andacht und der anschließenden Feier teil.

Vorlesetag im Info-Center Tunnel Rastatt

Gebannt hörten die Kinder vom Niederbühler Kindergarten St. Laurentius ihrem Vorleser zu. Ähnlich wie hier im Info-Center Tunnel Rastatt muss es am 17. November 2017 bundesweit ausgesehen haben. Einmal jährlich findet der Vorlesetag in ganz Deutschland statt – und das schon seit 13 Jahren. 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. Sowohl bei Kindern als auch Erwachsenen. Nach der Vorleserunde mit zwei Bahn-Mitarbeitern gingen die Kinder auf Entdeckungstour im Info-Center und lernten zum Beispiel, was eine Tunnelvortriebsmaschine ist. ■



Von Durmersheim nach Ötigheim: Neue Umweltafeln



Neuer Lebensraum für Zauneidechsen, Streuobstwiesen für verschiedene Tier- und Pflanzenarten oder Biotope für Wildbienen:

Sieben Informationstafeln in Durmersheim, Bietigheim und Ötigheim stehen an den realisierten Naturschutzmaßnahmen im Streckenabschnitt 1 mit dem Tunnel Rastatt. Im Vorfeld der Bauarbeiten wurde das Vorkommen seltener und geschützter Arten überprüft. So wurde beispielsweise festgestellt, dass die Lebensräume der geschützten Zauneidechse von den Arbeiten betroffen sind. Die Eidechsen wurden daraufhin auf eine geeignete Fläche umgesiedelt. Eine Karte mit den Standorten der Tafeln finden Sie auf der Webseite www.karlsruhe-basel.de/aktuelles/neue-infotafeln-zum-thema-umwelt.html ■

„Nicht lax. Sondern Lachs.“

Mit der neuen Kampagne „Das ist grün“ stellt die Deutsche Bahn Projekte zum Natur- und Umweltschutz vor. Eines von den insgesamt 112 Projekten stammt aus dem Großprojekt Karlsruhe–Basel. Unter dem Motto „Nicht lax. Sondern Lachs.“ wird die Renaturierung von Flüssen, zum Beispiel der Elz und Kinzig, vorgestellt. Für seltene Fischarten schaffen die Gewässer aufwertungen sowie der Bau von Fischtreppe neue Lebensräume. Link: gruen.deutschebahn.com/de/projekte/fische ■



Live von der Baustelle



Zwei Projekt-Webcams wurden an neuen Standorten platziert. Die Webcam am Tunnel Rastatt blickt nun in Niederbühl in Richtung Süden auf die Grundwasserwanne vor dem zukünftigen Tunnelmund. Hier im Streckenabschnitt 1 finden zurzeit Bewehrungs- und Betonierarbeiten statt. Die zweite Webcam befindet sich am anderen Ende des Großprojekts im Streckenabschnitt 9: In Haltingen zeichnet die Webcam das Baugeschehen an der Eisenbahnüberführung Nordwestumfahrung auf. Die Bilder werden regelmäßig aktualisiert, zudem lassen sich die Aufnahmen im Zeitraffer anschauen. ■

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

Thomas Engels (Titel, S. 2 oben), Karsten Heinritz (S. 2 unten), Charlotte Petrik/DB AG (S. 3 oben, S. 4 oben links und Mitte), Miriam Friedrich/DB AG (S. 3 links unten), Frank Giesen (S. 3 rechts unten), Udo Görisch (S. 4 unten)



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
Fazilität „Connecting Europe“

Sondernewsletter für Haltingen

Im Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein wird die Rheintalbahn viergleisig ausgebaut. Ein Sondernewsletter informiert über die derzeit stattfindenden und noch bevorstehenden Baumaßnahmen in Haltingen. Das Angebot steht online unter www.karlsruhe-basel.de/haltingenweil-am-rhein-pfa-9-2.html zur Verfügung. Zudem liegt der Sondernewsletter im Info-Center Haltingen aus. ■

Info-Center: Geänderte Öffnungszeiten an den Feiertagen

Die Info-Center des Großprojekts in Ötigheim (Tunnel Rastatt) und Haltingen haben über Weihnachten und zum Jahreswechsel leider geschlossen. Aktuelle Öffnungszeiten unter: www.karlsruhe-basel.de/aktuelles/info-center-tunnel-rastatt-und-info-center-haltingen-ueber-weihnachten-und-jahreswechsel-geschlossen.html

