

# Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 3 | 2013

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

## Editorial

### Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



auf der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel geht es überall voran: Im nördlichen Streckenabschnitt 1 haben mit einem symbolischen Spatenstich die Bauarbeiten an der Grundwasserwanne unter der Autobahn A5 bei Rastatt-Niederbühl begonnen. Im südlich gelegenen Haltingen (Abschnitt 9.2) starten demnächst die Arbeiten zur Eisenbahnüberführung „Heldelinger Straße“.

Von einer Baumaßnahme der besonderen Art kann ich Ihnen in dieser Ausgabe im Streckenabschnitt Offenburg–Herbolzheim (StA 7) berichten. Hier wird der Ausbau der Rheintalbahn mit einer vorgezogenen Ersatzmaßnahme kompensiert: Im Naturschutzgebiet Taubergießen errichtet die Bahn ein Durchlassbauwerk, das die Verbindung des Blaulochs zum Altrhein wiederherstellt.

Doch nicht nur von den Baustellen lässt sich Interessantes berichten, auch auf der Projektwebsite [www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de) gibt es Neues: Ein Film zum Streckenabschnitt 1 sowie zwei Simulationen zum Abschnitt Haltingen–Weil am Rhein erläutern die geplanten Maßnahmen anschaulich. Ab Mitte Oktober begrüßen wir Sie auf der Website zudem in neuem Design.

Matthias Hudaff  
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Streckenabschnitt 1

## Startschuss für Bauarbeiten



Jürgen Bäuerle, Matthias Hudaff, Eckart Fricke, der Bundestagsabgeordnete Peter Götz, Enak Ferlemann, Dr. Gisela Splett, Hans Jürgen Pütsch und Karlsruhes OB Dr. Frank Mentrup eröffnen symbolisch die Arbeiten (v. l. n. r.)

Mit einem Ersten Spatenstich zum Bau der Grundwasserwanne bei Rastatt-Niederbühl hat die Bahn die umfangreichen Bauarbeiten im Streckenabschnitt 1 begonnen. Im Beisein von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, sowie Dr. Gisela Splett, Staatssekretärin im baden-württembergischen Verkehrsministerium, begrüßte der Konzernbevollmächtigte der Bahn für das Land Baden-Württemberg, Eckart Fricke, die rund 100 Gäste. Von Seiten des Landkreises und der Stadt nahmen Landrat Jürgen Bäuerle und Rastatts Oberbürgermeister Hans Jürgen Pütsch an den Feierlichkeiten Ende Juli 2013 teil.

Die Vertreter von Bund und Land betonten in ihren Reden die zentrale Bedeutung der Strecke: Enak Ferlemann nannte die Rheintalbahn „eine der größten Magistralen, die wir in Europa haben“. Gisela Splett fügte hinzu, der Ausbau sei „aus verkehrstechnischer Sicht das wichtigste Projekt in Baden-Württemberg.“ Rastatt und die Region erhoffen sich durch den Streckenneubau eine Verbesserung der Lärmsituation.

Die Arbeiten umfassen den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Abzweig Baschaide und Rastatt-Süd. Die künftige Trasse verläuft nördlich von Rastatt größtenteils parallel zur Bundesstraße B36. Diese Bünde-

*Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...*

## Inhalt

- |   |  |
|---|--|
| 02 Die Grundwasserwanne unter der Autobahn A5 | 03 Meldungen                                   |
| 02 Neue Filme zum Streckenabschnitt 1         | 03 Erkundungsbohrungen sind gestartet          |
| 02 Ausstellung gastiert in Ötigheim           | 04 Thomas Grundhoff: „Tunnelbauer von Rastatt“ |
| 02 Nacharbeiten in Rastatt                    | 04 Infoangebot vorerst beendet                 |
| 03 Bahn baut Dammschleuse                     | 04 Impressum                                   |

... weiter von Seite 1:  
Startschuss für Bauarbeiten

lung endet östlich von Ötigheim; ab hier wird die neue Strecke durch den 4.270 Meter langen Tunnel Rastatt geführt. Bei Niederbühl werden die Gleise in der Grundwasserwanne unter der Autobahn A5 hindurchgeführt und an die dort bereits bestehende Neubaustrecke angeschlossen. Die Inbetriebnahme des insgesamt rund 17 Kilometer langen Abschnitts ist für Ende 2022 geplant. ■

Aktuell

## Neue Filme zum Streckenabschnitt 1

Zwei neue Filme auf der Website des Großprojekts Karlsruhe-Basel veranschaulichen den Baubeginn im ersten Streckenabschnitt sowie die Roadshow und die Informationsveranstaltungen in Rastatt, Niederbühl und Ötigheim. Sie finden die beiden Filme in der Rubrik „Aktuelles“ unter [www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de).

## Ausstellung gastiert in Ötigheim

Nach vier Monaten Aufenthalt in Rastatt gastiert die Wanderausstellung zu den geplanten Baumaßnahmen im Streckenabschnitt 1 nun in Ötigheim.

Bis zum 25. Oktober 2013 haben interessierte Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich im Rathaus (Schulstraße 3, 76470 Ötigheim) über den genauen Streckenverlauf und die Projektziele zu informieren. Die Ausstellung erläutert auch die spannenden Aspekte des Tunnelbaus unter dem Stadtgebiet von Rastatt und der Federbachniederung sowie die Planungen zum deutlich verbesserten Schallschutz. ■

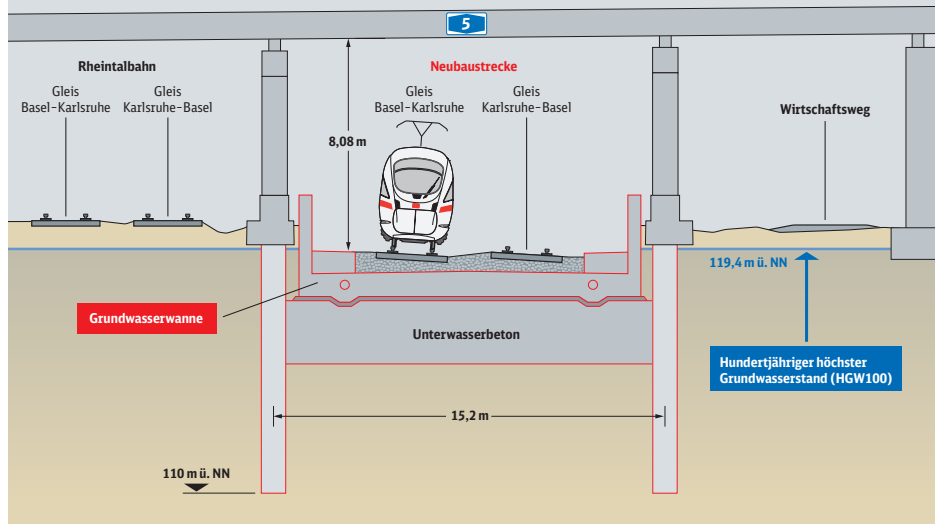


Hintergrund

## Die Grundwasserwanne unter der Autobahn A5

Den Auftakt der Arbeiten im Streckenabschnitt 1 bildet der Bau der Grundwasserwanne bei Rastatt-Niederbühl. In ihr werden die Gleise der Neubaustrecke unter der Autobahn A5 hindurchgeführt. Aufgrund von Sicherheitsbestimmungen muss die Eisenbahntrasse mit einem Mindestabstand von rund acht Metern unter der Autobahn verlaufen. Dadurch werden die neuen Gleise

bis zu zwei Meter tiefer verlegt als die bestehenden Gleise der Rheintalbahn. Wegen des hohen Grundwasserstandes in diesem Bereich wird die Neubaustrecke in einem wasserdichten Betontrog geführt. Dieser hat eine Länge von 675 Metern, eine Breite von etwa 13 Metern und ist bis zu vier Meter hoch. Die Fertigstellung ist für Dezember 2014 vorgesehen. ■



Aktuell

## Nachtarbeiten in Rastatt

Anfang August 2013 haben in Niederbühl die Anpassungsarbeiten an der Oberleitung der Rheintalbahn für den Bau der Grundwasserwanne begonnen. Insgesamt müssen acht Oberleitungsmasten in neuer Lage außerhalb der Baugrube errichtet werden.

In der Nacht vom 17. auf den 18. August 2013 wurden hierfür Rammpfahlfundamente gesetzt. Diese Arbeiten verursachten erheblichen Lärm. Aufgrund der hohen Zugfrequenz auf der Rheintalbahn stand jedoch nur diese nächtliche Verkehrspause von fünf Stunden zur Verfügung. Die Bahn bittet die Lärmbelästigung und die fehlende Vorinformation zu entschuldigen.

Die Arbeiten werden noch bis Anfang November jeweils in den Nächten von Samstag auf Sonntag sowie Sonntag auf Montag fortge-

setzt, jedoch mit geringeren Lärmemissionen. Die Anwohner werden künftig frühzeitig informiert. ■



Naturschutzgebiet Taubergießen

# Bahn baut Dammschleuse

**E**in symbolischer Spatenstich hat die Arbeiten für ein Durchlassbauwerk eröffnet, das die Bahn im Naturschutzgebiet Taubergießen errichtet. Durch diese Dammschleuse wird die ursprünglich vorhandene Verbindung des Gewässers Blauloch zum Altrhein wiederhergestellt. Das Projekt ist eine vorgezogene Ersatzmaßnahme für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn im Streckenabschnitt 7.



Matthias Hudaff, Danièle Meyer, Bürgermeisterin von Rhinau, und Klemens Ficht, Vizepräsident des RP Freiburg, geben gemeinsam den Startschuss zu den Arbeiten (v.l.n.r.)

Matthias Hudaff, Leiter des Großprojekts Karlsruhe-Basel, zeigte sich erfreut, dass die Bahn mit der Maßnahme „den letzten Baustein für die erfolgreiche Revitalisierung des Taubergießen liefert.“ Im Rahmen des deutsch-französischen Gemeinschaftsprojekts wurde in den vergangenen sieben Jahren die nötige Fließ-

dynamik der Gewässer im Naturschutzgebiet wieder hergestellt. Das Durchlassbauwerk war Teil der Planungen, konnte aber wegen der damals auf zwei Millionen Euro begrenzten Projektmittel nicht realisiert werden. Als besonderen „Glücksfall“ bezeichnete es somit Klemens Ficht, Vizepräsident des Regierungspräsidiums Freiburg, dass die Bahn den Bau dieser größten und teuersten Dammschleuse im Naturschutzgebiet übernommen hat.

Die Kosten für das Bauwerk belaufen sich auf rund 580.000 Euro. Bis März 2014 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Ab dann können bei entsprechender Hochwasserlage die Gießen und das Blauloch mittels der Schleuse gespült und von Schlammablagerungen befreit werden.

Das Naturschutzgebiet Taubergießen erstreckt sich über rund zwölf Kilometer überwiegend auf der Gemarkung der Gemeinden Kappel-Grafenhausen, Rust und Rheinhausen. Historisch bedingt sind knapp zehn Quadratkilometer Grundbesitz der französischen Gemeinde Rhinau. Die Auenlandschaft zeichnet sich durch ihre artenreiche Tier- und Pflanzenwelt aus. Um das Bauwerk möglichst schonend in die Natur einzufügen, stimmen sich die Projektbeteiligten eng mit einer ökologischen Baubegleitung ab. Hier ist der Ranger



des Schutzgebietes, Michael Georgi, der kompetente Ansprechpartner. ■

Streckenabschnitt 8

# Erkundungsbohrungen sind gestartet

**A**m 23. September 2013 hat die Bahn mit ersten Bodenuntersuchungen zu möglichen Trassenvarianten zwischen Riegel und Buggingen begonnen. Eine alternative Trassenführung ist Teil der Kernforderungen der Bürgerinitiativen „Zusätzlicher Schallschutz Güterumfahrung Freiburg“ (Kernforderung 3) und „Bürgertrasse“ (Kernforderung 4).

Entlang der rund 30 Kilometer langen Strecke sind insgesamt 70 Erkundungsbohrungen vor-

gesehen. Jede Bohrung wird bis zu fünf Tage in Anspruch nehmen, das gesamte Bohrprogramm dauert etwa zwei Monate. Es wird bis zu einer maximalen Tiefe von rund 40 Metern gebohrt, dabei werden Boden- und Grundwasserproben entnommen.

Die Ergebnisse liefern unter anderem wichtige Aussagen über die Möglichkeiten der Gründung von Grünbrücken und Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Güterumfahrung

Meldungen

## Neue 3-D-Computer-simulation zum Streckenabschnitt 9.2

Die künftige Streckenführung zwischen Haltingen und Weil am Rhein ist seit Juli als dreidimensionale Computeranimation abgebildet. Besucher können sich im Echtzeitmodell aus verschiedenen Perspektiven in der zukünftigen Anlage bewegen und im Führerstand einer Lok die Strecke abfahren. Videos der Animation finden Sie in der Rubrik „Aktuelles“ unter [www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de). ■

## Fahrgastbeirat Dreisamtal-Hochschwarzwald besucht Info-Center Haltingen

20 Vertreter des Fahrgastbeirats Dreisamtal-Hochschwarzwald haben sich am 27. September im Info-Center Haltingen die geplanten Baumaßnahmen im Abschnitt 9.2 anhand der neuen 3-D-Computeranimation erläutern lassen. Im Anschluss besichtigte die Gruppe die Baustelle „Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd“ und informierte sich über den aktuellen Bauzustand. ■

# Thomas Grundhoff: „Tunnelbauer von Rastatt“



## Zur Person

Thomas Grundhoff ist studierter Bauingenieur und verfügt über langjährige Erfahrung sowohl im Projektmanagement als auch im Tunnelbau. Seit März 2013 ist er Projektteamleiter Tunnel im Streckenabschnitt 1 der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel.

## Herr Grundhoff, welche besonderen Herausforderungen stellt das Projekt Tunnel Rastatt?

Eine wesentliche Herausforderung sind die geologischen Rahmenbedingungen. Wir fahren die beiden Tunnelröhren in lockerem, nicht tragfähigem Gesteinsboden auf – hauptsächlich Kiese und Sande. In diesem Lockergestein erfolgt der Tunnelvortrieb zudem mit nur geringer Überdeckung unterhalb bestehender Bebauung und Infrastruktur.

## Welche Rolle spielt der hohe Grundwasserspiegel in der Region?

Die hydrologischen Randbedingungen sind der zweite wichtige Punkt: Der durchlässige Boden ist wie eine Art Kiesgrube, in die das Wasser mühelos eindringen kann. Beim Tunnelvortrieb müssen wir also darauf achten, dass wir das Wasser beherrschen.

## Wie wird das technisch gelöst?

Mit einem sogenannten Hydroschild bauen die Tunnelvortriebsmaschinen von innen einen Gegendruck auf. Dieser stabilisiert das Gelände und verhindert das Eindringen von Wasser und Boden. Das Tunnelbauwerk wird aus einzelnen Stahlbetonfertigteilen zusammgebaut, den sogenannten Tübbing. Diese bestehen aus einem wasserundurchlässigen Beton. In den Verbindungsfugen zwischen den einzelnen

Tübbing. Tübbing sorgen spezielle Gummidichtungen für eine ausreichende Abdichtung des Bauwerks.

## Gibt es weitere Besonderheiten?

In sensiblen Teilbereichen wird der Boden vereist. Das Bodenwasser bildet dann eine tragende und abdichtende Eisschale, die es erlaubt, das Erdreich abzubauen und die tragende Stahlbetonschale einzubauen. Anschließend taut der Eiszyylinder rückstandslos wieder ab.

## Sobald es losgeht – was sind Ihre Kernaufgaben während der Bauphase?

Die Kernaufgabe unseres Teams ist die plan- und fristgemäße sowie wirtschaftliche Projektrealisierung. Wir planen die technischen Lösungen sowie die baubetrieblichen Abläufe und steuern die Verträge sowie die Kosten. Dabei kommt der Koordinierung sämtlicher am Bau Beteiligten eine zentrale Bedeutung zu.

## Ihr wichtigstes Arbeitswerkzeug dabei?

Kurz gesagt: der Kopf. Wir sind für das Gesamtprojekt verantwortlich und koordinieren den Gesamttablauf. Da muss man den Überblick behalten und auf Unvorhergesehenes schnell reagieren. Ein wesentliches Hilfsmittel für unsere Arbeit ist dabei der Terminplan, um die verbindlichen Fertigstellungstermine einzuhalten. ■

## Infoangebot vorerst beendet

Die Roadshow zu den geplanten Maßnahmen zwischen Abzweig Bashaide und Rastatt-Süd hat aufgrund des großen Zuspruchs am 19. September ein weiteres Mal in Rastatt gastiert. Bei einem zusätzlichen Termin am 26. September in Karlsruhe hatten die Bürger

ein letztes Mal Gelegenheit, sich das Projekt im persönlichen Gespräch mit den Planern erläutern zu lassen. Infotafeln und Visualisierungen geplanter Bauwerke veranschaulichten die künftige Trasse im Detail. Zudem lagen kostenlose Broschüren bereit. ■



## Impressum

### Herausgeber

DB ProjektBau GmbH  
Großprojekt Karlsruhe–Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe  
www.deutschebahn.com

### Kontakt

Telefon: 0761 212-4504  
E-Mail: info@karlsruhe-basel.de  
www.karlsruhe-basel.de

### Konzeption und Gestaltung

DB ProjektBau GmbH/  
Kommunikation  
PRpetuum GmbH, Frankfurt

### Fotos

Matthias Hudaff (S. 1 links),  
Oskar Baumann (S. 1 oben,

rechts), Claus Schönberner  
(S. 2 unten, links und S. 4 unten,  
rechts), DB ProjektBau (S. 2 Mitte,  
rechts), DB AG (S. 2 unten, rechts),  
Sebastian Roedig (S. 3 Mitte, links),  
DB AG (S. 3 Mitte, rechts), Thomas  
Grundhoff (S. 4 oben, links)