

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 4 | 2012

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

am 4. Dezember konnten wir den Katzenbergtunnel und damit

ein Kernstück der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel feierlich in Betrieb nehmen. Der Tag der Eröffnung fiel auf den Gedenktag der Heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Mineure. Ihnen und allen anderen Mitarbeitern des Projekts ist es zu verdanken, dass der Katzenbergtunnel mit seiner innovativen Bauweise und seinem wegweisenden Sicherheits- und Rettungskonzept bereits jetzt als Vorbild für künftige Tunnelprojekte weltweit dient.

Nun geht es von Haltingen bis Basel weiter. Hier besteht die Herausforderung in der Bewältigung komplizierter Bauzustände im Zusammenwirken mit dem laufenden Betrieb. Auch der Abschnitt Karlsruhe–Rastatt mit dem Rastatter Tunnel steht in den Startlöchern. Die Erfahrungen aus dem Katzenbergtunnel sind bereits in weiten Teilen in die Projektierung eingeflossen. Hier sollen 2013 erste vorbereitende Maßnahmen in die Bauausführung gehen. Für die Umfahrung Freiburg (Streckenabschnitt 8) hoffen wir darauf, dass die Finanzmittel für die Kernforderungen vom Bundestag beschlossen werden und der gefundene Konsens tragfähig ist.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen eine schöne Weihnachtszeit, einen besinnlichen Jahresausklang und einen guten Start in das neue Jahr 2013.

Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Festakt in Efringen-Kirchen

Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels



Ankunft der beiden Züge, die den Katzenbergtunnel symbolisch eröffnen, am Südportal

Ein wichtiger Schritt beim Ausbau der Strecke Karlsruhe–Basel ist getan: Am 4. Dezember wurde der Katzenbergtunnel nach neun Jahren Bauzeit feierlich eröffnet. Mit 9.385 Metern Länge ist er nicht nur das größte Einzelprojekt der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, sondern ab sofort auch der drittlängste Eisenbahntunnel Deutschlands. Zur Inbetriebnahme fuhren am Dienstag zwei Züge – ein ICE und ein Güterzug – parallel durch die beiden eingleisigen Röhren des Katzenbergtunnels zwischen Bad Bellingen und

Efringen-Kirchen. Erste Passagiere bei dieser symbolischen Durchfahrt waren Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, DB-Chef Dr. Rüdiger Grube, Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann und Tunnelpatin Marion Caspers-Merk.

„Mit der Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels feiern wir heute einen wichtigen Meilenstein beim Ausbau der Bahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel,“ sagte Grube. „Der neue

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

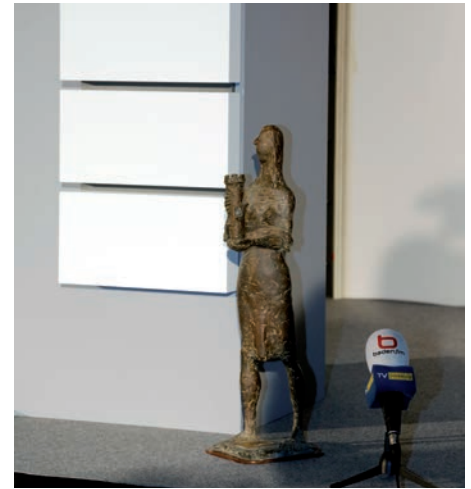
- | | |
|--|--|
| 02 Katzenbergtunnel: Zahlen und Fakten | 04 Planänderung für Tunnel Rastatt genehmigt |
| 03 Inbetriebnahme Katzenbergtunnel: Presseschau, Impressionen | 05 Stand der Planung im Streckenabschnitt 7.1 |
| 03 Erfolgreiche Rettungsübung | 05 Aktueller Projektstand |
| | 05 Impressum |

... weiter von Seite 1:

Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels



Die Ehrengäste (v.l.n.r.): Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, Tunnelpatin Marion Caspers-Merk (vorne), Konzernbevollmächtigter Eckart Fricke (hinten), Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG



Figur der Heiligen Barbara, Schutzpatronin der Mineure

Tunnel schafft nicht nur die dringend benötigten zusätzlichen Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr auf dieser europäischen Magistrale, er wird die Anwohner im Rheintal auch deutlich von Lärm entlasten.“ Grube dankte den am Bau Beteiligten für ihre Arbeit und den Gemeinden und Anwohnern für Unterstützung und Verständnis wegen unvermeidbarer Belästigungen.

Der Katzenbergtunnel begründet die Linienführung der alten Rheintalbahn im Bereich der Gebirgsformation „Isteiner Klotz“. Bund, Europäische Union und Deutsche Bahn investierten in den Katzenbergtunnel und seine Anbindung an die bestehende Strecke der Rheintalbahn insgesamt 610 Millionen Euro. Eine

Vielzahl technischer Innovationen und die höchsten Sicherheitsstandards entsprechende Bauweise zeichnen den Katzenbergtunnel aus.

Am 9. Dezember geht der Tunnel pünktlich zum Winterfahrplan in Betrieb und verkürzt die Reisezeit auf der Strecke deutlich. ■



Eckart Fricke, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, spricht in der ehemaligen Tübingenhalle zu den Festgästen.

Der Katzenbergtunnel: Zahlen und Fakten

Länge der Tunnelröhren	9.385 m
bergmännische Bauweise	8.984 m
offene Bauweise	286 m (Nord), 115 m (Süd)
Tunnelquerschnitt (innen)	62 m ²
Ausbruchquerschnitt	95 m ²
Regelabstand der Röhren	26 m (Gleisachse)
minimale Überdeckung	25 m (Bad Bellingen und Haselbach)
maximale Überdeckung	110 m (südöstlich Bad Bellingen)
Anzahl Verbindungsstollen	19
Abstand Verbindungsstollen	500 m
Tunnelaushub	2,45 Mio. m ³ (aufgelockerte Massen) 1,80 Mio. m ³ (feste Massen)

Meilensteine

Baubeginn
vorbereitende Maßnahmen
August 2003
Vortrieb Oströhre
Mai 2005
Vortrieb Weströhre
Oktober 2005
Tunneldurchschlag
September 2007 (Ost), Oktober 2007 (West)
Fertigstellung (Rohbau)
Dezember 2010
Inbetriebnahme
Dezember 2012

Presseschau und Impressionen der Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels

Bild.de, 4.12.2012:

Deutschlands neuer Supertunnel

Mitten im Berg macht die Bahn mächtig Tempo. Die Züge beschleunigen auf bis zu 250 Kilometer pro Stunde, rauschen durch schweren Kalkstein, 110 Meter unter der Erdoberfläche. Bahnreisende sind dadurch auf der Strecke, die bis ins italienische Genua reicht, schneller am Ziel. Denn bislang müssen die schnellen Intercity-Express-Züge im Süden Baden-Württembergs stark abbremsen, gemächlich durch Dörfer fahren und an Weinbergen entlang kurven.



Badische Zeitung, 4.12.2012:

Katzenbergtunnel: Längster Zwei-Röhrentunnel Deutschlands eröffnet

„Heute ist ein guter Tag für den Schienenverkehr in Baden-Württemberg, in Deutschland, in Europa“, sagte Grube. Denn der Bahnabschnitt bilde bislang ein Nadelöhr in einem der wichtigsten europäischen Transitkorridore. ... Ramsauer hob die wichtige Arbeit hervor, die der Projektbeirat geleistet habe und dort speziell die Bürgerinitiativen.

Die Oberbadische Zeitung, 5. 12.2012:

Ein bahnbrechendes Ereignis

Als „Jahrhundertbauwerk“ bezeichnete Bahnchef Grube den Tunnel, der in verschiedenen Bereichen Maßstäbe gesetzt habe. Nach Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, der dem Tunnel eine „europaweite Bedeutung“ beigemessen hat, fand auch Landes-Verkehrsminister Winfried Hermann, dass der Ausbau der Rheintalbahn „ein großes Stück vorangebracht wurde“.

Tagesschau SF.de, 4.12.2012:

Längster Bahntunnel Deutschlands eröffnet

Aus Schweizer Sicht ist die Inbetriebnahme des Tunnels ein Meilenstein. Dies sagte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV). Die Eröffnung zeige, dass der Ausbau der Rheintalstrecke für die deutsche Regierung und die Deutsche Bahn ein wichtiges Anliegen sei und dass substantielle Fortschritte gemacht werden.



FAZ.NET, 4.12.2012:

Längster deutscher Zwei-Röhren-Tunnel öffnet

Viele Züge auf einer der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen Deutschlands werden künftig ihre Ziele deutlich schneller erreichen. ... Die Kosten seien im Rahmen geblieben, zudem sei der Zeitplan eingehalten worden. In die zwei Tunnelröhren auf der südlichen Rheinschiene sowie in die dazu gehörige Schienenanbindung wurden insgesamt 610 Millionen Euro investiert. Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember sollen erstmals regulär Züge durch den Tunnel rollen. Von diesem Tag an werden täglich mehr als 200 Güter- und Personenzüge den Katzenbergtunnel durchfahren, sagte Grube. Bislang fahren die Züge durch Dörfer und an Weinbergen entlang. ... Statt derzeit mehr als 250 Züge am Tag sollen künftig nur noch 50 Züge am Tag oberirdisch fahren.

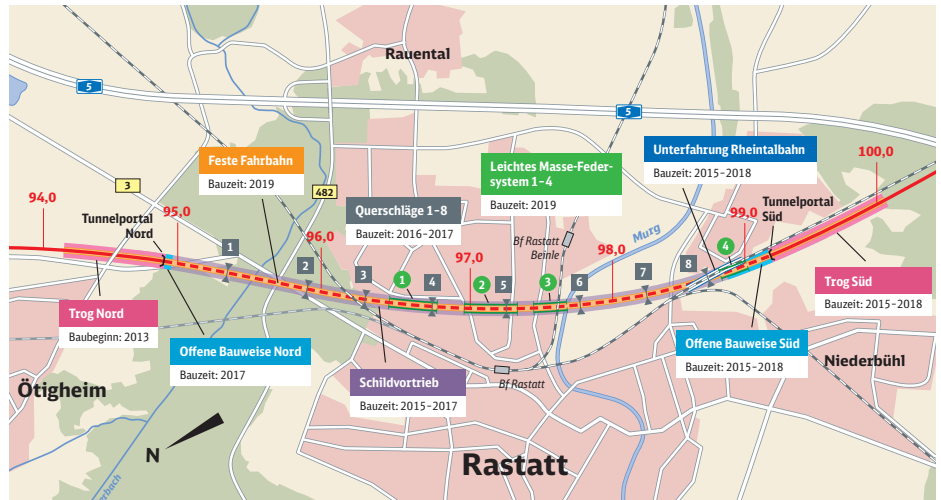


Tunnel Rastatt

Planänderung für neues Sicherheitskonzept genehmigt

Am 19. November 2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Planänderung für das neue Flucht- und Rettungskonzept des Rastatter Tunnels genehmigt. Dies entspricht damit den neuesten Sicherheitsstandards der Richtlinien für Eisenbahntunnel.

Als wesentliche Änderung ergibt sich hieraus zum einen die Erhöhung der Verbindungsstollen zwischen den Tunnelröhren: die Anzahl wird von vier auf acht Verbindungsbauwerke angehoben. Dadurch verringert sich der Abstand zwischen den Rettungsstollen von 1.000 auf 500 Meter. Zum anderen wird die Oströhre des Tunnels leicht nach Osten verlagert, dadurch wird ein einheitlicher Abstand von 12 Metern zwischen den Schleusentüren der Verbindungsstollen eingehalten. Ferner werden die Rettungsplätze am Nord- und Südportal des Tunnels auf 1.500 Quadratmeter vergrößert. Der Einbau eines leichten Erschütterungsschutzsystems auf einer Gesamtlänge von 2.260 Metern sorgt zudem dafür, dass die Erschütterungen im Bereich der Bebauung auf ein Minimum reduziert werden.



Bauphasen des Tunnels Rastatt

Mit der Bereitstellung der Finanzmittel in Höhe von über 693 Millionen Euro durch den Bund im August 2012 und der vorliegenden Genehmigung der Planänderung kann die Bahn mit den Baumaßnahmen beginnen. Die ersten Vorarbeiten sind im Sommer 2013

mit dem Bau einer Grundwasserwanne unter der Bundesautobahn A 5 bei Rastatt Niederbühl geplant. Die eigentlichen Bauarbeiten am Tunnel werden Ende 2013 in Ötigheim mit dem Bau der Grundwasserwanne Nord beginnen. ■

Inbetriebnahme Katzenbergtunnel

Erfolgreiche Rettungsübung



Im Vorfeld der Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels fand am 17. November 2012 eine groß angelegte Rettungsübung statt, an der insgesamt rund 500 Personen teilnahmen. Es war die erste Übung dieser Größenordnung in Deutschland. Sowohl die beteiligten Rettungskräfte als auch die Deutsche Bahn zogen ein positives Fazit.

Für die Einsatzkräfte der Rettungsdienste, Feuerwehren und der Polizei galt es, die Passagiere eines im Tunnel in Brand geratenen Intercity zu bergen. Dies hat hervorragend geklappt: Nach Meldung des „Unfalls“ gegen 13 Uhr hatte die Bahn innerhalb kürzester Zeit den übrigen Zugverkehr gestoppt und den Strom der Oberleitungen im Tunnel abgeschaltet. Die ebenfalls sehr schnell angerückten Einsatzkräfte konnten so zeitnah in die betroffene Röhre vordringen. Dabei funktionierte die Zusammenarbeit ausgezeichnet. Innerhalb von knapp 90 Minuten waren das Feuer gelöscht und beide Tunnelröhren evakuiert. Auch die medizinische Versorgung und die Betreuung der Geretteten verliefen reibungslos.

Das richtungsweisende Sicherheitskonzept des Katzenbergtunnels hat sich bei der Erprobung des Ernstfalls bewährt. Kernstück ist das Prinzip der zwei korrespondierenden eingleisigen Röhren, die alle 500 Meter über Rettungs-

stollen miteinander verbunden sind. Zudem sind die Röhren dank Fester Fahrbahn für Einsatzfahrzeuge befahrbar; dies beschleunigt die Rettung erheblich. ■

Neuer Film auf YouTube

Über die erfolgreiche Rettungsübung berichtet ein neuer Film auf dem YouTube-Kanal der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel. Der Film veranschaulicht die simulierte Rettung der Zuginsassen aus dem Tunnel sowie die Koordination der medizinischen Versorgung. Das zukunftsweisende Sicherheits- und Rettungskonzept des Katzenbergtunnels mit dem Prinzip der korrespondierenden Röhren und der Festen Fahrbahn wird in Interviews und Grafiken erläutert. ■

Stand der Planung im Streckenabschnitt 7.1

Am 19. November 2012 hat die Deutsche Bahn der Stadt Offenburg die Untersuchung zur Realisierbarkeit eines Tunnels als Alternative zu der geplanten Antragsstrasse 3 (A3) vorgestellt.

Zum jetzigen Stand ist die technische Umsetzung des Tunnels zwar anspruchsvoll, jedoch nicht außergewöhnlich. Allerdings müssen für weiterführende Aussagen die geologi-

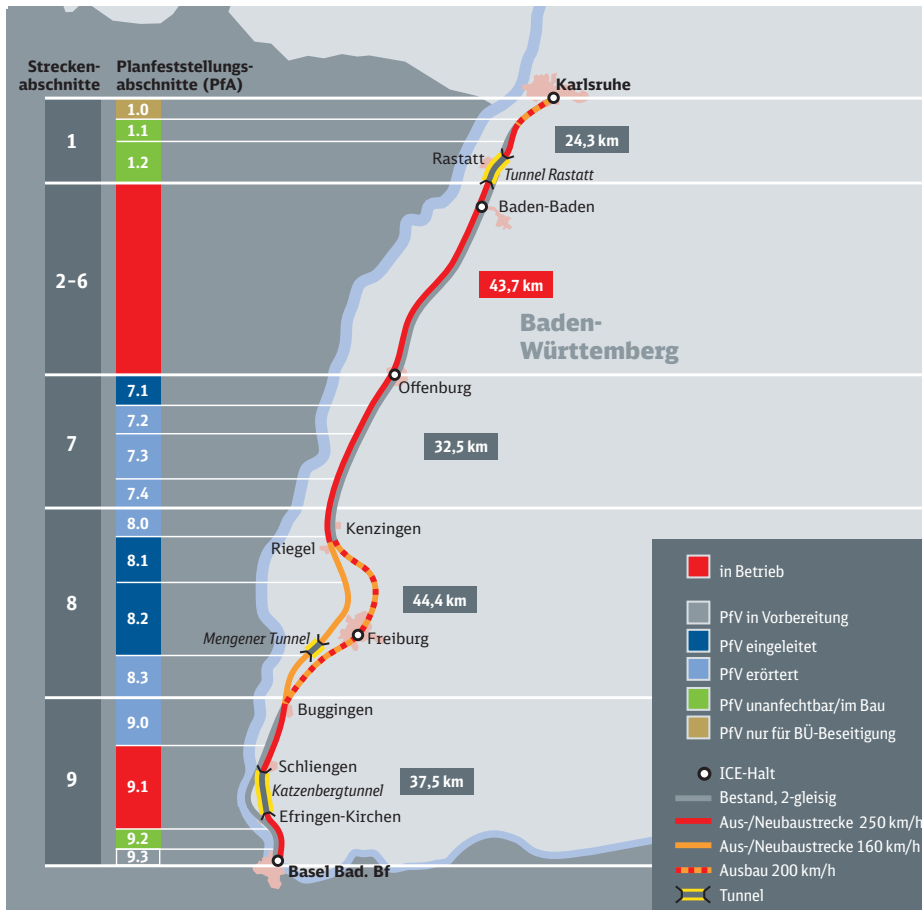
schen Bohrungen verdichtet werden. Bedenken gibt es bezüglich möglicher Auswirkungen unter anderem auf die Gewässerökologie. So könnte die in der Planung vorgesehene abgeflachte Trassenneigung zu Problemen bei den querenden Gewässerläufen führen.

Als Gegenentwurf zur A3, die eine Erweiterung des vorhandenen Bahngrabens um zwei Gleise vorsieht, stehen zwei wesentlich kosteninten-

sivere Varianten eines Stadtwaldtunnels in der Diskussion: Ein Tunnel mit zwei eingleisigen Röhren oder eine Tunnelröhre mit zwei Gleisen. Letztere Lösung wird von der Gemeinde favorisiert. Im nächsten Schritt werden die Ergebnisse der Untersuchung in der kommenden Sitzung des Projektbeirats präsentiert. ■

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Aktueller Projektstand



Das Team der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel wünscht allen Leserinnen und Lesern ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr 2013!

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), Sebastian Roedig (S. 1 Mitte, S. 3 links), Lothar Mantel (S. 2, S. 3), Michael Peuckert (S. 4), Fotolia – Thomas Duchauffour (S. 5)