

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 1 | 2012

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



die südlichen Abschnitte der Rheintalbahn erhalten mehr Lärmschutz, die Mehrkosten wollen sich Bund und Land je zur Hälfte teilen. Diese Entscheidung des Projektbeirats von Anfang März stieß in der Region auf eine breite Zustimmung, denn ein Großteil der Forderungen seitens der Anwohner und Bürgerinitiativen wurde damit erfüllt. Wir hoffen, dass uns diese positive Grundstimmung auf dem Weg zur Erlangung des Planrechts begleiten wird, wenn wir größere Teile der Planung auf Basis der neuen Sachlage grundlegend überarbeiten bzw. neu erstellen müssen.

Mit einem zusätzlichen Informationsangebot wollen wir den Dialog mit den Anwohnern noch einmal intensivieren: zwei neue Filmbeiträge informieren über die Themen Feste Fahrbahn und Erschütterungsschutz (siehe Seite 2) und im Info-Center Haltingen geben neue Informationstafeln Auskunft über den dortigen Stand der Aktivitäten (siehe Seite 3).

2012 bleibt aus Projektsicht ein ereignisreiches Jahr. Wir hoffen, Ihnen mit diesem Newsletter einen spannenden Auftakt mit informativen Beiträgen bieten zu können!

Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Projektbeirat Rheintalbahn

Mehr Lärmschutz im Südabschnitt

Am 5. März 2012 traf in Berlin erneut der Projektbeirat Rheintalbahn zusammen. In der nunmehr siebten Sitzung dieses Gremiums standen die Trassenführung in der Freiburger Bucht zwischen Riegel und Buggingen (Güterumfahrung) sowie der Streckenverlauf im Markgräfler Land auf der Tagesordnung.

Unter der Leitung von Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, verständigte sich der Projektbeirat auf mehr Lärmschutz im Südabschnitt der Rheintalbahn. Die Mehrkosten wollen sich Bund und Land je zur Hälfte teilen. Insgesamt sollen 250 Millionen Euro bereitgestellt werden, davon sind 84 Millionen Euro für die Güterumfahrung und 166 Millionen Euro für die Streckenführung im Markgräflerland vorgesehen. Details für die Realisierung sollen in einer Arbeitsgruppe festgelegt werden. ■



Inhalt

- | | | | |
|----|--------------------------------------|----|--|
| 02 | Parlamentarischer Abend | 03 | Informationsveranstaltung in Offenburg |
| 02 | Neue Filme | 04 | Christophe Jacobi – Planer und Kommunikator |
| 02 | Runder Tisch in Haltingen | 04 | Besuch aus der Schweiz |
| 03 | Leit- und Sicherungstechnik | 04 | Chinesische Delegation |
| 03 | Informationsangebot erweitert | | |

Parlamentarischer Abend



Großprojektleiter Matthias Hudaff im Gespräch

Am 1. März 2012 fand in Berlin ein Parlamentarischer Abend zum Thema Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel statt. Unter dem Titel „Ausbau der Rheintalbahn – Schienengüterverkehr im 21. Jahrhundert“ hatte Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Vertreter der Region sowie Bundes- und Landtagsabgeordnete in die Berliner Landesvertretung von Baden-Württemberg eingeladen. Bei seiner Begrüßung ging Minister Hermann auf den Stand, die Chancen und Probleme des Jahrhundertprojekts ein; anschließend sprach Tim Guldemann, Botschafter der Schweiz in Berlin, als Keynote-Speaker zu den Gästen.

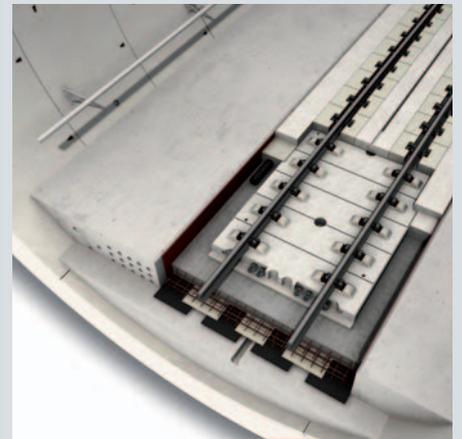
Die europäische Bedeutung des Projekts war Gegenstand der darauf folgenden Podiumsdiskussion. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister

für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ute Kumpf und Dr. Anton Hofreiter (Vorsitzender), beide Mitglieder im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags, sowie Matthias Hudaff, Leiter des Großprojekts Karlsruhe-Basel, diskutierten unter der Leitung des SWR-Moderators Harald Kirchner das Thema „Viergleisiger Neu- und Ausbau der Rheintalbahn – Weichenstellung für Europa“.

Eine zweite Podiumsdiskussion beschäftigte sich mit den „Problemen, Konflikten und Chancen eines anwohnerfreundlichen Ausbaus“. Geleitet wurde diese Runde durch Franz Schmider von der Badischen Zeitung; Gesprächspartner waren neben Minister Hermann der Sprecher der IGEL e. V. und IG BOHR, Adalbert Häge, Bürgermeister Jochen Paleit (Gemeinde Kappel-Grafenhausen) sowie Landrat Frank Scherer (Ortenaukreis). ■

Neue Filme

Ob Sonic Boom-Bauwerke, Feste Fahrbahn oder Oberleitung: Beim Bau des Katzenbergtunnels kommen zahlreiche innovative und spannende Technologien zum Einsatz. Um diese einer möglichst großen Anzahl von Interessierten allgemein verständlich zu veranschaulichen, hat die Deutsche Bahn zu den Themen Erschütterungsschutz und Feste Fahrbahn jeweils einen Film produzieren lassen.



Vor Ort können sich Besucher des Katzenbergtunnels die Filme ab Anfang April im Info-Center anschauen. Zudem werden die jeweils sechsminütigen Filme auch auf der projekteigenen Website www.karlsruhe-basel.de zu sehen sein. ■

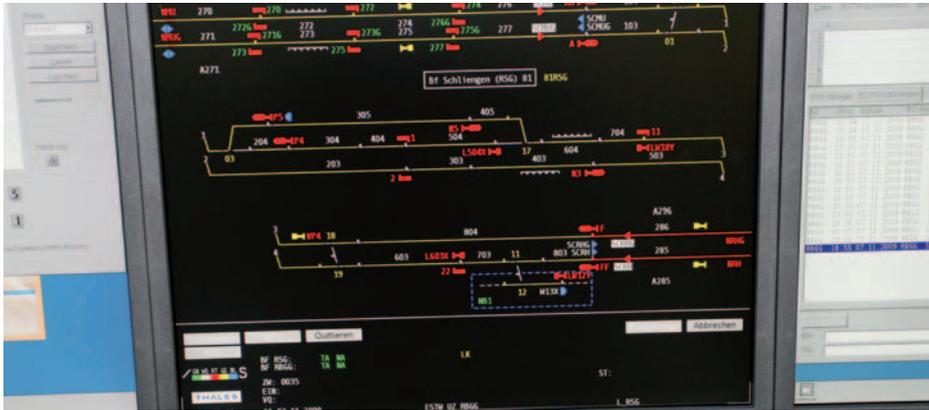


Runder Tisch in Haltingen

Rund 40 Teilnehmer nahmen am 1. März 2012 im Info-Center Haltingen das neue Informationsangebot „Runder Tisch“ wahr. Mit dieser Veranstaltung will die Deutsche Bahn die Öffentlichkeit regelmäßig über die geplanten Baumaßnahmen im Streckenabschnitt Haltingen-Weil am Rhein informieren. ■

Leit- und Sicherungstechnik

Mehr Effizienz und Sicherheit



Moderne Leit- und Sicherungstechnik bildet die Grundlage für einen effizienten und attraktiven Bahnverkehr. So auch im südlichen Streckenabschnitt der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel, wo zur Steuerung der neuen Signalanlagen und Weichen bereits Ende 2009 ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) in Buggingen sowie ein ESTW-Stellrechner in Schliengen in Betrieb genommen wurden. Das in Buggingen errichtete ESTW L90 wird als Unterzentrale aus der Betriebszentrale in Karlsruhe bedient und gesteuert. Die Vorteile liegen in der Zuglenkung und damit in der zentralisierten und automatisierten Betriebsabwicklung: Fahrstraßen werden automatisch eingestellt und die Software übernimmt die Steuerung und Überwachung. Die

Basis des Stellwerks bilden zwei leistungsfähige Mikrocomputer, die sich kontinuierlich und unabhängig voneinander gegenseitig überwachen. Als Backup steht im Hintergrund ein dritter Computer zur Verfügung.

Direkt im Anschluss der Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts zwischen Schliengen und Haltingen wird die Unterzentrale in Buggingen noch um weitere ESTW-Stellrechner in Rheinweiler und Efringen-Kirchen erweitert.

Zugsicherungssysteme

Zusätzlich wird die Strecke mit der sogenannten Linienzugbeeinflussung (LZB) ausgestattet.

Bei diesem Zugsicherungssystem übernimmt die Streckenzentrale die Überwachung der Zugfahrt. Dabei steht sie kontinuierlich mit den Fahrzeugen mit Hilfe der im Gleis verlegten Linienleiter in Verbindung, erhält Daten über deren Position oder Geschwindigkeit und sendet unabhängig von streckenseitigen Lichtsignalen ständig Daten, die sogenannten Führungsgrößen (z. B. zulässige Geschwindigkeit), an die Triebfahrzeuge. Im Fahrzeug wird deren Einhaltung überwacht, wenn nötig, greift das LZB-System mit automatischer Fahr- und Bremssteuerung ein.

LZB ist das nationale Zugsicherungssystem bei der Deutschen Bahn; insgesamt werden derzeit jedoch in Europa zahlreiche unterschiedliche Zugsicherungssysteme eingesetzt. Zur Vereinheitlichung der Systeme hat die EU ein standardisiertes europäisches Leit- und Sicherungssystem vorgeschrieben: das European Train Control System (ETCS).

Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel inklusive des Katzenbergtunnel, werden zukünftig mit beiden Zugsicherungssystemen – mit LZB und ETCS – ausgerüstet, um eine reibungslose Betriebsabwicklung bis zur endgültigen Umsetzung der Interoperabilität zu gewährleisten. ■

Info-Center Haltingen

Informationsangebot erweitert

Mit neuen Informationstafeln wird die Ausstellung im Info-Center Haltingen um ein zusätzliches Angebot erweitert. Die insgesamt neun Tafeln werden künftig an

den Wänden über das gesamte Info-Center verteilt zu finden sein. Vier Tafeln geben Auskunft zu allgemeinen Hintergründen und Zielen des Gesamtprojekts Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel und zeigen dessen Bedeutung im internationalen Schienenverkehr auf. Weiterhin werden die wichtigsten Partner des Projekts vorgestellt.

Die restlichen fünf Informationstafeln gehen konkret auf die Baumaßnahmen im Abschnitt Haltingen-Weil am Rhein ein. Sie informieren über die bevorstehenden Baumaßnahmen und deren zeitlichen Ablauf. Weiterhin werden die getroffenen Vorkehrungen in Sachen Schall- und Umweltschutz vorgestellt. ■



Informationsveranstaltung in Offenburg

Über den Stand der Planungen in Offenburg informierte die Deutsche Bahn AG am 26. März 2012 in einer öffentlichen Sitzung des Gemeinderats. Christophe Jacobi, zuständiger Projektabschnittsleiter bei der DB ProjektBau GmbH stellte erste Ergebnisse zur alternativen Trassenplanung vor und berichtete über die anstehenden Probebohrungen sowie die weiteren Planungsschritte.

Am 3. April 2012 werden die von den Planungen betroffenen privaten und gewerblichen Anlieger detailliert zu den gleichen Themen informiert. ■

Portrait Christophe Jacobi

Planer und Kommunikator

Bereits in den vergangenen Ausgaben von „Karlsruhe-Basel im Fokus“ haben wir Ihnen Menschen vorgestellt, die für die Realisierung des Großprojekts stehen. Diesmal im Portrait: Christophe Jacobi, der als Projektabschnittsleiter für die Streckenabschnitte von Karlsruhe bis Heitersheim die Planung und Realisierung von rund 130 Kilometern Strecke verantwortet.



Für Jacobi und sein 16-köpfiges Team steht derzeit jedoch nicht das aktuelle Baugeschehen im Vordergrund. Vielmehr geht es darum, die Genehmigungen für die einzelnen Abschnitte zu erlangen. „Am Ende unserer Planungsarbeit steht der Planfeststellungsbeschluss“, erklärt der Bauingenieur, „das ist zu vergleichen mit dem ‚roten Punkt‘ der Baugenehmigung im privaten Hausbau.“ Normalerweise dauern diese Verfahren drei bis vier Jahre, in einigen Abschnitten der Ausbau- und Neubaus Strecke Karlsruhe-Basel sind die Zeiträume jedoch deutlich länger. „Die politische und öffentliche Diskussion ist nicht zuletzt seit Stuttgart 21 herausfordernd und interessant. In meinem Berufsalltag geht es weniger um die hohe Ingenieurskunst als um konsensfähige und tragfähige Lösungen“, erläutert Jacobi.

Ob Sitzungen im Projektbeirat, Bürgerversammlungen oder Gespräche mit Behörden, Kommunen oder Bürgerinitiativen – für Christophe Jacobi ist die Kommunikation mit den verschiedensten Akteuren zum wichtigsten Instrument seiner Arbeit geworden.

Das erfordert Verhandlungsgeschick bei gleichzeitig sachlich-korrektem, konsequentem und verlässlichem Auftreten. Denn bei allem Verständnis für die Forderungen der Anwohner muss er strikt die gesetzlichen Vorgaben einhalten und gleichzeitig über die Verwendung öffentlicher Gelder wachen. „Das ist ein schmaler Grat und oft ziemlich nervenaufreibend, dennoch ist der Job aufgrund seiner Vielfalt sehr reizvoll und nie langweilig“, kommentiert Jacobi seine Aufgabe.

Die jüngste Entscheidung des Projektbeirats (siehe Seite 1) bildet für Christophe Jacobi eine neue Grundlage für die Planungen zwischen Offenburg und Buggingen. Ein Großteil der Unterlagen muss zwar in den nächsten Monaten überarbeitet werden, dafür erwartet Jacobi aber auch einen höheren Zuspruch bei der Bevölkerung und den Bürgerinitiativen. Einen zweiten Schwerpunkt der aktuellen Arbeit bildet der Tunnel Rastatt. Hier hofft Jacobi auf eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes noch im Sommer 2012; im Jahr darauf könnten dann die ersten Arbeiten vergeben werden.

Seit nunmehr zehn Jahren ist Jacobi Mitarbeiter der Deutschen Bahn und mit dem Aus- und Neubau der Rheintalbahn beschäftigt. Auch privat ist der in Straßburg geborene Franzose eng mit der Region zwischen Schwarzwald und Vogesen verbunden. So verbringt er einen Teil seiner freien Wochenenden bei Wanderungen und Ausflügen auf beiden Seiten des Rheins. Neben dem deutsch-französischen Kulturangebot schätzt er die Zweisprachigkeit und nicht zuletzt ist er als Hobbykoch Kenner der deutsch-französischen Kochkunst, der er sich mit Begeisterung widmet – natürlich alles zu seiner Zeit. ■

Besuch aus der Schweiz



Mitarbeiter der Schweizerischen Bundesbahnen haben Ende Februar den Katzenbergtunnel besucht. Zur Einstimmung verfolgten die zur Division Infrastruktur gehörenden Kollegen eine Präsentation zum Projekt, bevor sie anschließend den Schautübbing im Außenbereich des Info-Centers besichtigten. Mitarbeiter der Firmengruppe Max Bögl erklärten dort die Funktionsweisen von Erschütterungsschutz und Fester Fahrbahn. Zum Schluss stand eine Besichtigung des Katzenbergtunnels auf dem Programm. ■

Chinesische Delegation



Mitte Februar hat sich eine Delegation hochrangiger chinesischer Bahningenieure über das Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel informiert. Zum Auftakt ihres zweitägigen Aufenthalts besuchten die chinesischen Experten die Niederlassung Südwest der DB ProjektBau in Karlsruhe. Dort erhielten sie Einblick in das Gesamtprojekt und eine Übersicht zum Stand der Planungen. Die Gäste aus China interessierten sich insbesondere für Lösungen und Erfahrungen in den Bereichen Schall- und Erschütterungsschutz. Anhand von Realisierungsbeispielen wurden die von der Bahn verwendeten aktiven Schutzsysteme erläutert und der Stand der Technik bei der DB AG aufgezeigt. Am zweiten Tag standen der Besuch des Info-Centers Katzenbergtunnel sowie die Besichtigung der Tunnelbaustelle auf dem Programm. ■

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), Ministerium für Verkehr und Infrastruktur/Edgar Neumann (S. 2 oben), Firmengruppe Max Bögl (Grafik S. 2), Michael Breßmer (S. 2 unten, S. 4 rechts oben und unten), Thales Rail Signaling Solutions GmbH (S. 3 oben), Offenburger Tageblatt/Ulrich Marx (S. 4 links)