

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 2 | 2012

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



zwischen Schliengen und Basel arbeiten wir mit Hochdruck auf zwei wichtige Meilensteine hin: die Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels und die Anbindung der 2. Rheinbrücke in Basel. Hier ist Tag für Tag die hohe Kompetenz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einem engen zeitlichen Rahmen gefragt. In Haltingen und Weil am Rhein werden wir demnächst die Bautätigkeit weiter intensivieren. Im Knoten Basel bringen wir grenzüberschreitend die Planungen für den Anschluss an die NEAT in die Schlussabstimmung, um so die Baufreigabe zu erhalten.

Einen neuen Schwerpunkt der Projektrealisierung wird in den nächsten Jahren der Streckenabschnitt 1 zwischen Karlsruhe und Rastatt bilden. Erste bauliche Vormaßnahmen sollen bereits im nächsten Jahr beginnen. Die Vorbereitungen für die technisch anspruchsvolle Untertunnelung von Rastatt laufen auf Hochtouren. Auch wenn es in Relation zum eigentlichen Baugeschehen unspektakulär aussieht, sind die derzeit stattfindenden Sondierungsbohrungen ein wichtiger Beitrag für unsere Planungen. Nach Abschluss der Bohrungen wollen wir die Bauleistung für den Tunnelrohbau ausschreiben und die Realisierung vorbereiten.

Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Stand der Planungen bei den Kernforderungen

Schritt für Schritt voran



Im März 2012 konnte der Projektbeirat wichtige Weichenstellungen für einen Teil der Kernforderungen der Region erzielen (siehe auch Ausgabe 1/2012 dieses Newsletters) und auch beim nächsten Treffen, voraussichtlich im November 2012, stehen wieder Entscheidungen an. Zwischen diesen Sitzungen wird in den Unterarbeitsgruppen intensiv an weiteren Lösungen gearbeitet. So tauschen sich unter Moderation der jeweiligen Landratsämter Gemeinden, Bürgerinitiativen sowie die Bahn aus, um Kompromisse für geforderte Alternativen in den einzelnen Streckenabschnitten zu finden.

Die Kernforderung 1 zielt auf einen Güterzugtunnel in Offenburg ab. Insgesamt stehen dabei drei Tunneltrassen zur Diskussion, weiter-

hin werden eine ein- sowie eine zweiröhrige Tunnelvariante untersucht. Während beim zweiröhrigen Tunnel jeweils die nicht betroffene Tunnelröhre als Flucht- und Rettungsweg genutzt werden kann, erfordert die einröhrige Variante Notausstiege an der Oberfläche. Die daraus resultierenden Eingriffe in schützenswerte Lebensräume – sogenannte Flora-Fauna-Habitats (FFH) – und Vogelschutzgebiete werden derzeit untersucht und die betroffenen Gebiete kartiert. Zudem werden im August 2012 Erkundungsbohrungen durchgeführt. Im Oktober 2012 sollen alle Ergebnisse zusammengeführt werden und als Entscheidungsgrundlage für die Unterarbeitsgruppe dienen.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 02 | Schautübbling nun mit kompletter technischer Ausstattung | 04 | Straßenbrücken für den Verkehr freigegeben |
| 03 | Zentrale Videoplattform online | 04 | Anbindung der 2. Rheinbrücke |
| 03 | Probepbohrungen in Rastatt | 04 | Projekttag im Tunnel |
| 03 | Tag des offenen Info-Centers am Katzenbergtunnel | 04 | „Hüter der Finanzen“ |
| | | 05 | Impressum |

... weiter von Seite 1:
Schritt für Schritt voran

Über die 2. Kernforderung – die autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg Süd und Riegel – besteht in der Region kein Konsens. Dabei lehnen die an der bisherigen Trasse der Rheintalbahn liegenden Städte und Gemeinden Hohberg, Friesenheim, Kippenheim, Ettenheim und Riegel gemeinsam mit den autobahnnahe Gemeinden eine Autobahn-Parallele ab. Die weiterführenden Untersuchungen werden in der Unterarbeitsgruppe abgestimmt und laufen bis Juni 2013. Die Kernforderung 3 beinhaltet den verbesserten Schallschutz an der Güterumfahrung Freiburg. Hierzu hat der Projektbeirat im

März 2012 entschieden, dass Bund und Land die zusätzlichen Maßnahmen finanzieren. Derzeit finden die Detailabstimmungen in der Unterarbeitsgruppe statt. Ziel ist es, dem Projektbeirat bei der nächsten Sitzung ein abgestimmtes Konzept vorzulegen.

Die 4. Kernforderung umschreibt die sogenannte Bürgertrasse im Markgräflerland – auch hier hat der Projektbeirat bereits entschieden, dass Bund und Land die zusätzlichen Maßnahmen im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.3 finanzieren. Untersucht wird dabei auch die Umfahrung von Buggingen, die außer-

halb der Antragstrasse der Bahn liegt. Aus diesem Grund wurde der Abschnitt in die zwei Unterabschnitte PfA 8.3a und PfA 8.3b aufgeteilt. Für den Bereich PfA 8.3a finden derzeit Detailabstimmungen in der Unterarbeitsgruppe statt. Ein abgestimmtes Konzept soll dem Projektbeirat zur nächsten Sitzung vorgelegt werden. Für den Bereich PfA 8.3b soll die Machbarkeit überprüft werden, da es insbesondere zum Thema Baurecht zahlreiche Fragen zu beantworten gibt. Dazu gehört auch das kürzlich entdeckte Vorkommen der Vogelart Triel (*Burhinus oediacnemus*). ■

Info-Center Katzenbergtunnel

Schautübbing nun mit kompletter technischer Ausstattung



Detailliert werden die einzelnen Komponenten der Festen Fahrbahn erklärt

Das Info-Center Katzenbergtunnel hat sein Informationsangebot Ende Mai nochmals erweitert: Die beiden Tübbingringe, die schon seit Anfang des Jahres in Originalgröße im Außenbereich zu besichtigen sind, wurden um die komplette technische Ausstattung ergänzt.

In den beiden Stahlbeton-Ringen mit rund 10 Metern Durchmesser finden die Besucher nun Fahrdrähte und Ausleger der Oberleitung, die Feste Fahrbahn samt Erschütterungsschutz sowie die Vorrichtungen für die Leit- und Sicherungstechnik – sämtliche Bestandteile des Innenausbaus also, die auch im Katzenbergtunnel derzeit verbaut werden. Der Themen-

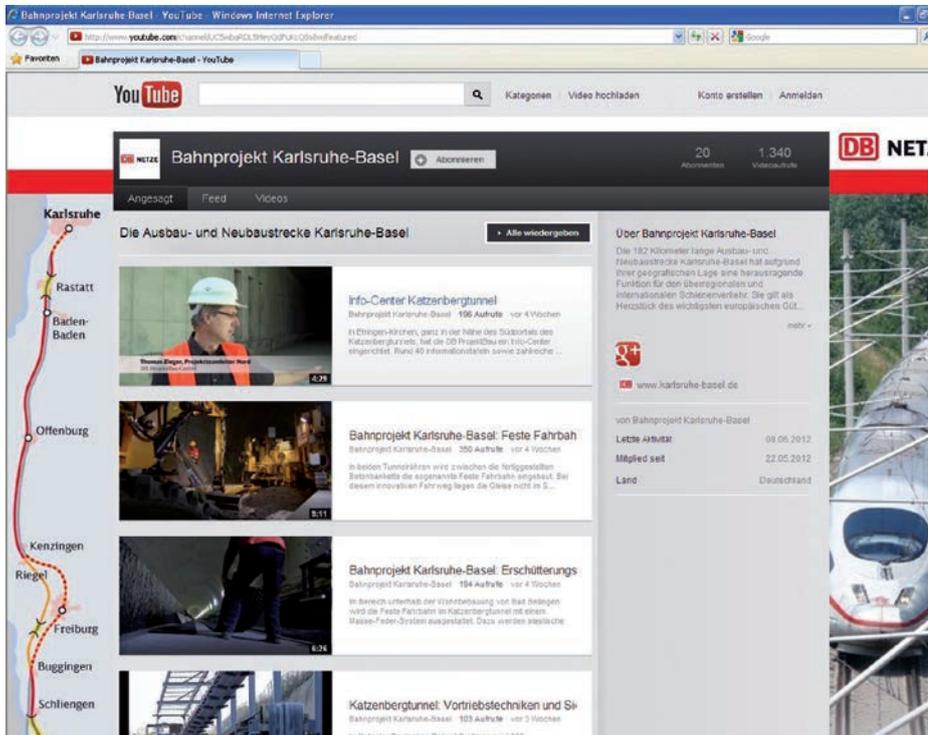


Exponate zu Oberleitung, Feste Fahrbahn und Leit- und Sicherungstechnik runden das Informationsangebot ab

bereich „Tunnelsicherheit“, der viele Besucher besonders interessiert, wird zudem anhand von weiteren Ausstellungsstücken und Informationstafeln veranschaulicht. Alle Exponate im umzäunten Außenbereich sind gut verständlich beschriftet und immer während der Öffnungszeiten des Info-Centers (Dienstag bis Sonntag, jeweils von 13 bis 18 Uhr) zu besichtigen. ■

Karlsruhe-Basel auf YouTube

Zentrale Videoplattform online



Ansicht des neuen YouTube-Kanals Bahnprojekt Karlsruhe-Basel

Als zentrale Plattform für alle Videos und Animationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel stellt die Bahn seit Mitte Juni einen projekteigenen YouTube-Kanal zum Thema bereit. Derzeit finden Interessierte dort Filmmaterial mit einer Gesamtlänge von etwa einer Stunde zum Gesamtprojekt, zu einzelnen Bauvorhaben und deren Fortschritt sowie zu technischen Herausforderungen und innovativen Lösungen. Ein besonderer thematischer Schwerpunkt liegt auf dem

Katzenbergtunnel als größtem Einzelbauwerk der neuen Strecke.

Der YouTube-Kanal dient als Ergänzung zur Projekt-Website und ist unter dem Namen „Bahnprojekt Karlsruhe-Basel“ leicht zu finden. Registrierte und angemeldete YouTube-Nutzer können zudem einzelne Videos mit Kommentaren versehen. Außerdem lässt sich der Kanal abonnieren, dadurch wird man automatisch über neue Videos informiert. ■

Tunnel Rastatt

Probebohrungen in Rastatt

Mit einer Reihe von Probebohrungen macht die Bahn einen weiteren wichtigen Schritt bei den Planungen für den Tunnel Rastatt. Seit Anfang Mai werden an 40 Stellen und in Tiefen von bis zu 40 Metern im Stadtgebiet Rastatt, nördlich von Ötigheim und im Süden von Niederbühl Daten über die Druckfestigkeit des Bodens und die Fließgeschwindigkeit des Grundwassers gesammelt. Diese Informationen sind nötig, um den Tunnel verlässlich weiter planen und sicher bauen zu können. Damit die Untersuchungen zügig und mit möglichst wenig Beeinträchtigung der Anwohner abgeschlossen werden können, arbeitet die Bahn mit drei Bohrgeräten gleichzeitig. Auch an anderer Stelle werden die Planungen vorangetrieben: Aufgrund von Änderungen der Richtlinien und Verordnungen für die Sicherheits- und Rettungsanforderungen von Eisenbahntunneln wurden Änderungen in den Planunterlagen für den Tunnel nötig. Diese hat die Bahn ergänzt und beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht, eine Entscheidung von Seiten des Amtes steht noch aus. ■



Auftakt der Probebohrungen

Termine

Tag des offenen Info-Centers am Katzenbergtunnel



Am Sonntag, den 9. September 2012, lädt die Bahn zum „Tag des offenen Info-Centers“ am Katzenbergtunnel ein. In der Zeit von 10 Uhr bis 17 Uhr können Anwohner und Interessierte die Ausstellung besichtigen, Filme anschauen und ihre Fragen an das Team des Info-Centers richten. Im Außenbereich des Info-Centers ist mit dem Schautübbing das größte Exponat zu bewundern.

Zahlreiche Infotafeln erläutern den Aufbau, die Funktionsweise und die Ausstattung des Tunnelquerschnitts, der in Originalgröße am Info-Center aufgebaut wurde. Auch hier beantworten die Mitarbeiter des Projekts gerne die Fragen der Besucher. Weiterhin werden Führungen und Baustellenbesichtigungen angeboten; für das leibliche Wohl der Gäste ist ebenfalls gesorgt. ■

Straßenbrücken für den Verkehr freigegeben

Innerhalb kurzer Zeit konnten Ende April und Anfang Mai zwei wichtige Straßenüberführungen im Osten von Efringen-Kirchen dem Verkehr übergeben werden: Sowohl die Straßenbrücke für die Bundesstraße 3 nahe dem Kreisverkehr Martelacker/ Im Schlöttle, als auch die Überführung für die Landesstraße 137 nach Egringen sind

nach rund einem Jahr Bauzeit fertiggestellt. Mittlerweile sind die provisorischen Brücken zurückgebaut, zerlegt und abtransportiert. Damit sind die Voraussetzungen für weitere wichtige Arbeiten am Südportal des Katzenbergtunnels, wie den Einbau der Festen Fahrbahn, geschaffen. ■

Anbindung der 2. Rheinbrücke



Webcam-Bild der 2. Rheinbrücke

Nach rund drei Jahren Bauzeit wird in Basel Ende 2012 die 240 Meter lange 2. Rheinbrücke in Betrieb genommen. Die doppelspurige Eisenbahnbrücke, die den Bahnhof Basel SBB mit dem Badischen Bahnhof verbindet, wurde von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gebaut. Da es sich um eine wichtige Schnittstelle zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel handelt, wird die Anbindung der neuen Brücke im Auftrag der Schweizer Kollegen von der

Deutschen Bahn AG realisiert. Der viergleisige Ausbau der Strecke bis zum Badischen Bahnhof beginnt direkt am nördlichen Ende der Rheinbrücke.

Die Baumaßnahmen umfassen eine zweigleisige, elektrifizierte Reisezuglinie, die an den Bestand des Badischen Bahnhofs angegliedert wird. Neben den Gleisbauarbeiten werden auch die zugehörigen Oberleitungsanlagen ausgebaut und neue Leit- und Sicherungstechnik installiert. Durch diese Umbaumaßnahme werden in Zukunft vier anstatt zwei Gleise über den Rhein zur Verfügung stehen.

Bereits zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2012 soll die Strecke für die Reisezüge den Regelbetrieb aufnehmen. Die Gesamtkosten für die SBB betragen 57 Mio. Schweizer Franken, die Deutsche Bahn investiert etwa 10 Mio. Euro. ■

Interview mit Gregor Eisenhuth

„Hüter der Finanzen“

Herr Eisenhuth, wie groß ist Ihr Mitarbeiter- team und welches Budget haben Sie zu ver- antworten?

Wir sind derzeit 16 Vollzeit-Mitarbeiter, er- weitern unser Team aber aktuell um drei weitere Stellen. Zudem kehrt eine Mitarbeite- rin bald halbtags aus der Elternzeit zurück. Zum Jahresende werden wir also 19,5 Vollzeit- kräfte sein.

Die Baukosten des Projekts betragen knapp 5,7 Milliarden Euro, hinzu kommen etwas über 1 Milliarde Euro Planungskosten. Für den fach- gerechten Einsatz dieser Gelder tragen wir die Verantwortung.

Wie würden Sie den typischen Ablauf Ihres Arbeitstages beschreiben?

Der Tag beginnt eigentlich immer mit dem elektronischen Briefkasten. Im Zug kann ich dank der guten Verbindung sehr viel Korres- pondenz erledigen und bin zugleich immer erreichbar. Kein Tag vergeht ohne Bespre- chung, ob im Leitungskreis, mit den Mitarbei- tern, der Bauherrenvertretung oder der Pro- jektsteuerung. Dabei halten sich die Themen aus der Praxis mit administrativen Dingen un- gefähr die Waage. Am späten Nachmittag gibt es oft noch Gelegenheit zum Zwiesgespräch mit dem technischen Kollegen Matthias Hudaff.

Info-Center Katzenbergtunnel

Projekttag im Tunnel



Sicher ausgerüstet starteten die Schülerinnen und Schüler ihre Tunnelexpedition

Am 21. Juni 2012 besuchten zwölf Schü- lerinnen und Schüler der Grund- und Hauptschule Binzen im Rahmen eines Projekttag die Baustelle am Katzenberg. Als erster Programmpunkt stand die Be- sichtigung des Info-Centers auf der Tages- ordnung, danach wurden die jungen Besu- cher durch den Katzenbergtunnel geführt.

Zurück im Info-Center wurden offene Fragen beim abschließenden Grillen be- antwortet. Die Schülerinnen und Schüler präsentierten die so gewonnenen Informa- tionen „ihres“ Projektes zwei Tage später in der Schule und berichteten über Ihre Erfahrungen im Katzenbergtunnel. ■

Was ist für Sie der besondere Reiz bei einem solchen Großprojekt?

Die schiere Größe macht schon etwas aus. Im Vordergrund sehe ich jedoch, dass wir eine Verkehrshauptschlagader in voller Länge umkrepeln. Es gilt, einen echten Engpass zu beseitigen – das hat enorme Auswirkungen. Im Sinne der Diskussion um Nachhaltigkeit realisieren wir die große Chance, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Schweiz ist uns hier schon einen großen Schritt voraus. Bei diesem Projekt reden wir im besten Sinne von europäischer Verkehrspolitik.

Bitte lesen Sie auf Seite 5 weiter ...

... weiter von Seite 4:
„Hüter der Finanzen“

Gibt es eigentlich Momente, in denen Sie Respekt vor den Zahlen haben, über die Sie zu entscheiden haben?

Aber natürlich. Der Vergleich mit einem eigenen Haus ist hier kaum mehr anwendbar. Dennoch müssen wir mit dem uns anvertrauten Budget genauso umgehen, als wäre es unser eigenes.

In der Öffentlichkeit werden häufig die gestiegenen Gesamtkosten des Projekts diskutiert. Können Sie diesen Anstieg dem Laien plausibel erklären?

Die ersten Planungen des Projektes datieren aus den 70er und 80er Jahren. Gestern noch

Steckbrief

Gregor Eisenhuth ist Leiter Finanzen/Controlling für das Großprojekt Karlsruhe-Basel. Der 46 Jahre alte Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt



(FH) ist seit 1988 in verschiedenen Positionen und Bereichen des DB-Konzerns tätig, sein Spezialgebiet ist die Projektfinanzierung. Seit 2009 verantwortet er den Kaufmännischen Bereich des Großprojekts, seit 2011 als Kaufmännischer Projektleiter. Gregor Eisenhuth ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder. In seiner Freizeit ist er leidenschaftlicher Sportfotograf, Radfahrer und Liebhaber englischer Literatur. ■

Was verraten Sie uns über die Privatperson Gregor Eisenhuth? Fünf Entweder-oder-Fragen:

Fußball-EM-Endspiel oder Formel 1-Rennen?

Weder noch! Das größte sportliche Ereignis für mich war ein WM-Qualifikationsspiel der Deutschen Baseball-Nationalmannschaft gegen das Baseball-Mutterland USA, ausgerechnet an einem 11. September (nämlich 2009) in Regensburg vor 10.000 (!) Zuschauern unter Flutlicht, eine unglaubliche Atmosphäre. Emotional gleichwertig ist für mich aber jedes einzelne Bundesliga-Baseballspiel, bei dem mein 20-jähriger Sohn Jonathan den Mound als Pitcher für sein Regensburger Team betritt.

Sofa oder Tennishalle?

Fahrrad! Nach 20 Jahren Pause fahre ich seit April 2011 etwa 100 Kilometer pro Woche auf dem Fahrrad, entweder rund um Karlsruhe oder zu Hause in Solingen, wo das Bergische Land knackige Anstiege zu bieten hat.

Baden oder Elsass?

Durch die immer größeren Kreise rund um Karlsruhe entdeckte ich mehr und mehr, welche schöne Flecken es hier gibt – aktuell gerade Durlach und Ettlingen. Letztes Jahr habe ich mit meiner Frau für drei Tage Strasbourg erkundet, die Einkaufsmöglichkeiten in den unzähligen kleinen Geschäften fanden wir beide faszinierend.

Madonna oder Bach?

Irish Folk! Soviel Spielfreude wie in einer Kneipe in Galway bei der irisch-galizischen Band „Alele“ habe ich noch nie erlebt.

Krimi oder Gedichtband?

Wenn ich mich entscheiden müsste, eher Krimi oder Thriller. Am liebsten lese ich aber Fantasy-Literatur wie Robert Jordan (Das Rad der Zeit), L. E. Modesitt Jr. oder Patrick Rothfuss, allerdings immer in der englischen Originalversion. ■

haben wir mit Freunden darüber gesprochen, was man damals mit 50 D-Mark alles kaufen konnte. Inflation ist also ein Thema, hinzu kommt die überproportionale Entwicklung der Rohstoffpreise, z. B. Stahl. Ein zweiter Faktor ist der Einfluss der politischen Diskussion: Seit Stuttgart 21 geht man noch intensiver auf die Bedürfnisse und Fragen der Bürger ein. Das bleibt auch bei uns nicht ohne Auswirkungen: Je mehr Bürgerwünsche erfüllt werden, desto höher werden die Projektkosten. Wichtig ist mir dabei, dass man die

Diskussion nicht endlos in die Länge zieht, denn sonst steigen die Kosten immer weiter. Kompromiss ist eine – zugegebenermaßen manchmal unbeliebte – Lösung in der Demokratie, die alle Verhandlungsparteien akzeptieren sollten.

Ende 2012 wird der Katzenbergtunnel in Betrieb genommen. Wie bewerten Sie diesen wichtigen Meilenstein und worauf richtet sich Ihr Fokus anschließend?

Es ist mir sehr wichtig, dass das Projekt nicht auf den Katzenbergtunnel reduziert wird. Der nächste, ähnlich zu erstellende Tunnel steht zwischen Karlsruhe und Rastatt Süd schon in den Startlöchern. Aktuell wird die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund abgestimmt und beide Seiten sind willens, noch 2012 zum Abschluss zu kommen und 2013 in die Ausschreibung zu gehen. Darüber hinaus haben wir in Haltingen/Weil am Rhein Baurecht und bereiten neben den Vorab-Aktivitäten des Konjunkturpakets die gesamte Umsetzung zwischen dem Katzenbergtunnel und Basel vor. ■

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), Johannespreter – fotolia (S. 1 rechts), Michael Breßmer (S. 2, S. 3 rechts), Sebastian Roedig (S. 3 unten), sygroup (S. 4 links), Manfred Denz (S. 4 rechts), Gregor Eisenhuth (S. 5)