

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 02 | 2010

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



wir freuen uns über die positive Resonanz, die wir nach dem Erscheinen der ersten Ausgabe dieses Newsletters erhalten haben. Dies ist für uns Ansporn, künftig noch stärker den Dialog mit Anwohnern, politischen Vertretern und weiteren Projektbeteiligten zu suchen.

Ein zentraler Baustein dafür ist nach wie vor der Projektbeirat, in dem das Bundesverkehrsministerium, das Land Baden-Württemberg, die Deutsche Bahn, das Eisenbahn-Bundesamt sowie die politischen Vertreter der Region und die Bürgerinitiativen vertreten sind. Alle Fragen und Wünsche, die derzeit in der Öffentlichkeit diskutiert werden, werden auch in diesem zentralen Planungsgremium besprochen.

Auf kommunaler Ebene legen wir großen Wert auf den Austausch mit den Gemeinden, insbesondere wenn es um die Abstimmung von Detailfragen bei der Planung und Realisierung vor Ort geht. Lesen Sie dazu auch den Artikel auf Seite 2 dieses Newsletters. Und nicht zuletzt soll der neue Internet-Auftritt www.karlsruhe-basel.de zu einem optimalen Informationsangebot beitragen – besuchen Sie unser Projekt doch einmal im Netz!



Stefan Penn
DB ProjektBau GmbH
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Inhalt

- 02 **Beteiligung der Kommunen**
- 02 **Erschütterungsschutz**
- 03 **Portrait: Torsten Haas**
- 03 **Meldungen**
- 04 **Besuch am Katzenbergtunnel**
- 04 **Projektstatus**
- 04 **Infocenter Katzenbergtunnel**

Stand der Bauarbeiten im Abschnitt Schliengen

Mit der mittlerweile 8. Informationsveranstaltung informierte die Bahn im Juni 2010 über den Stand der Bauarbeiten zwischen Schliengen und Bad Bellingen. Der rund 3,2 Kilometer lange Abschnitt liegt im Planfeststellungsabschnitt 9.1 und bildet den nördlichen Anschlussbereich des Katzenbergtunnels. Treffpunkt war der Bahnhof in Schliengen, hier konnten sich die knapp 30 interessierten Teilnehmer vor Ort nicht nur den neuen 210 Meter langen und acht Meter breiten Mittel-Bahnsteig ansehen, sondern auch den Einbau der neuen Gleise beobachten.



Neue Gleise und neuer Mittelbahnsteig in Schliengen

Mittlerweile sind die Gleisbauarbeiten für die neuen Gleise der Rheintalbahn abgeschlossen. Insgesamt wurden 6.500 Meter neue Gleise auf 11.000 Schwellen verlegt und 8 Weichen eingebaut. Für die Modellierung von Dämmen und zur Vorbereitung des Gleisuntergrundes wurden 120.000 Kubikmeter Erde bewegt. Zusätzlich wurden insgesamt 22.000 Tonnen Schotter unter den Gleisen verbaut. Von den insgesamt fünf Brückenbauwerken des Abschnittes sind vier bereits fertiggestellt.

Und auch beim Thema Schallschutz geht es voran: Nachdem die Kampfmittelsondierungen erfolgreich abgeschlossen werden konnten,

starteten Ende Juni die Gründungsarbeiten für den Bau der Schallschutzwände. Auf einer Gesamtlänge von 2.600 Metern entstehen auf beiden Seiten der neuen Gleise drei bis vier Meter hohe Wände, die zur Gleisseite hin hoch absorbierend ausgebildet sind.

Anfang August kommt dann der für alle Beteiligten große Moment: In einer einwöchigen Sperrpause wird rund um die Uhr das neue Gleis Basel–Freiburg an die bestehende Rheintalbahn angeschwenkt. Ab dem 9. August, 12 Uhr, wird der Verkehr der Rheintalbahn über die neuen Gleise geführt. Auf der alten Trasse beginnen dann die Bauarbeiten für die Anbindung des Katzenbergtunnels. ■

Aktuell

Beteiligung der Kommunen

Planung und Realisierung der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel sind fest an gesetzliche Vorgaben und Rahmenbedingungen gebunden – Gestaltungsspielräume gibt es nur im Detail. Bei der Planung dieser Details setzt die Bahn darauf, die betroffenen Kommunen frühzeitig in die bevorstehenden Bauprozesse und -abläufe einzubinden.

Die Beteiligung kann ganz unterschiedlich aussehen: Aktuell ist in Efringen-Kirchen die Gemeinde in den Abstimmungsprozess zur Umsetzung des Sicherheits- und Rettungskonzeptes beim Bau des Katzenbergtunnels eingebunden. Nach Abschluss des

Rohbaus beginnt dort die nächste Ausbaustufe (Ausrüstungstechnik), daher muss auch das Sicherheitskonzept und die Beteiligung der Feuerwehren angepasst werden. In der benachbarten Gemeinde Einmeldingen fanden dagegen kürzlich Beratungen zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und zum Begrünungskonzept statt.

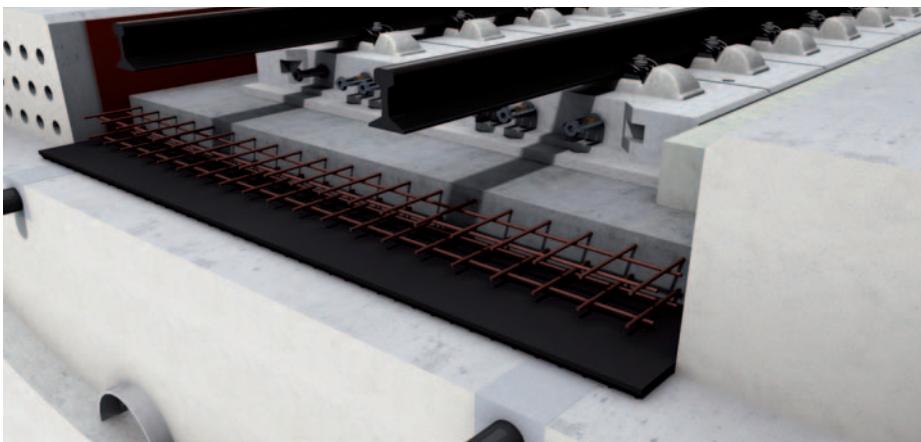
Weiter südlich – im Planfeststellungsabschnitt 9.2 – finden derzeit Gespräche mit der Stadt Weil am Rhein bezüglich der im Herbst startenden Bauarbeiten statt. Hier geht es u. a. darum, gemeinsam zu klären, wo die Versorgungsleitungen für Gas, Wasser und Strom im Baufeld liegen und wie sie an die neue Situation

anzupassen sind. Weitere Gesprächsthemen sind die Vorbereitung der Baustelleneinrichtungsfläche in Haltingen, die Gestaltung der dorthin führenden Straßen und Wege für die Baustellenlogistik sowie die Umleitung des Straßenverkehrs während des Baus der Eisenbahnüberführung über Gleis 4411 in Haltingen.

Um den Bauprozess auch für die Bürger und Anwohner transparenter zu gestalten, wird auf der Baustelleneinrichtungsfläche in Haltingen ein Info-Container aufgebaut. Er bietet Platz für 50 Gäste und wird ab Herbst 2010 für regelmäßige Informationsveranstaltungen genutzt werden. ■

Technik

Erschütterungsschutz im Katzenbergtunnel



Leichtes Masse-Feder-System: Eine elastische Matte entkoppelt die Fahrbahn vom Untergrund

Zwischen Schliengen und Eimeldingen entsteht mit dem Tunnel durch den Katzenberg das größte Bauwerk der Ausbau- und Neubaustrecke. Die beiden Tunnelröhren unterqueren auf knapp 9,4 Kilometern den Randbereich des Markgräfler Hügellands und passieren dabei auch die Wohnbebauung im Bereich von Bad Bellingen. Um die Häuser und Gebäude vor Zuggeräuschen und Vibrationen zu schützen, wird auf einer Länge von 500 Metern ein spezieller Erschütterungsschutz eingebaut: das sogenannte Leichte-Masse-Federsystem (LMFS).

Bei dieser Lösung verlaufen die Schienen über eine schwere Stahlbetonplatte, die auf einer federnden Unterlage aus Naturkautschuk oder

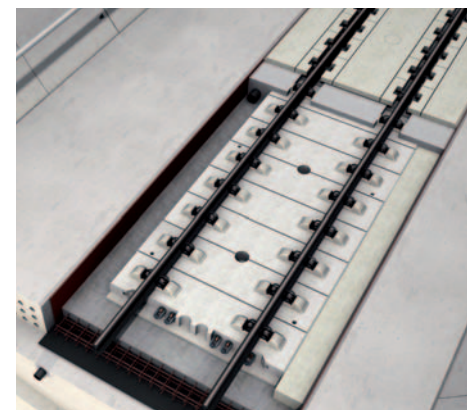
Polyurethan gelagert ist. Dadurch wird das Gleis vom umgebenden Tunnel entkoppelt. Fährt ein Zug über die Gleise, so schwingt die Betonplatte frei auf der elastischen Matte. So können Schwingungen und Geräusche erheblich reduziert werden.

Bereits vor zwei Jahren wurden Szenarien möglicher Erschütterungen simuliert und erste Messungen im Tunnel vorgenommen. Anhand der ermittelten Werte wurden die genauen Anforderungen an das einzusetzende System definiert. Schließlich wurden die einzelnen Komponenten berechnet und das Leichte-Masse-Federsystem ausgewählt. Auch nach dem Einbau des Systems wird die Qualität

durch ein aufwändiges Messprogramm sichergestellt.

Leichte-Masse-Federsysteme sind bereits mehr als 50 Jahre in Deutschland und weltweit im Einsatz. Sie werden vornehmlich bei der Unterfahrung von Gebäuden in Tunneln eingesetzt.

Das LMFS wird im Katzenbergtunnel zusammen mit der Festen Fahrbahn eingebaut. Deren Bau beginnt im letzten Quartal dieses Jahres am Südportal des Tunnels und zieht sich sukzessive nach Norden fort. Bad Bellingen wird voraussichtlich im Frühjahr 2011 erreicht. ■



Feste Fahrbahn und Erschütterungsschutz-System in der Draufsicht

Portrait

Torsten Haas – Hüter des Baugeschehens



Bauüberwacher Torsten Haas in „seinem“ Abschnitt nördlich des Katzenbergtunnels

Infrastrukturprojekte wie die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel werden in ihrer Außenwirkung häufig von Zahlen, Daten und Fakten dominiert. Doch wer sind eigentlich die Menschen, die an einem solchen Projekt mitwirken? „Karlsruhe–Basel im Fokus“ will diese Menschen vorstellen. Den Anfang macht Torsten Haas, seit 2007 zuständig für die Bauüberwachung nördlich des Katzenbergtunnels im Abschnitt zwischen Schliengen und Bad Bellingen. Dort wacht er über die korrekte Ausführung der Brückenbauwerke und der Fahrbahn.

Besondere Herausforderung für alle am Bau Beteiligten ist der laufende Bahnbetrieb. Es ist Aufgabe der Bauüberwachung, einen störungs-

freien und vor allem gefahrenlosen Verkehr zu garantieren. Gemeinsam mit zwei Kollegen überwacht Torsten Haas beispielsweise, dass keine Maschinen, Geräte oder Arbeiter in den Gleisbereich gelangen und die bahnbetrieblichen Sicherungsmaßnahmen eingehalten werden. An der Schnittstelle zwischen dem Baugeschehen vor Ort und der Koordinierung der Betriebsabläufe steht die Bauüberwachung in ständigem Kontakt mit der DB Netz AG in Freiburg und Basel, sodass diese bei eventuellen Beeinträchtigungen direkt reagieren können.

Weitere Aufgabe ist die Kontrolle und Dokumentation der Baumaßnahme. Torsten Haas wacht über die Einhaltung von Kosten und Terminen in der vertraglich vereinbarten Qua-

lität und unter Berücksichtigung der DIN-Normen. So werden bei einem Brückenbauwerk die richtige Menge der bewehrenden Eisenteile oder die Qualität des Betons überprüft. Ein Betonfahrzeug, das zu lange im Stau oder auf der Baustelle gestanden hat, schickt der Bauingenieur konsequent wieder weg. „Unsere Arbeit stößt nicht immer auf Gegenliebe“, weiß Haas zu berichten, „aber letztendlich überwachen wir den korrekten Einsatz von Steuergeldern.“ Auf seinen Baustellenbegehungen ist die Kamera oder das Fotohandy ständiger Begleiter, denn häufig sind die Bilder die einzige Möglichkeit, einzelne Bauprozesse zu dokumentieren und später nachzuvollziehen.



Schnittstelle zwischen dem Bahnbetrieb und dem Baugeschehen vor Ort

Das Büro der Bauüberwachung befindet sich in einem Baucontainer direkt am Bahnhof in Schliengen. Als „Hüter des Baugeschehens“ ist Torsten Haas von hier aus überall schnell vor Ort. ■

Aktuell

Neue Internetseite

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

DB NETZE

Actualien | Gesamtprojekt | Katzenbergtunnel | Technik & Innovation | Umwelt & Naturschutz

Suchen

Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

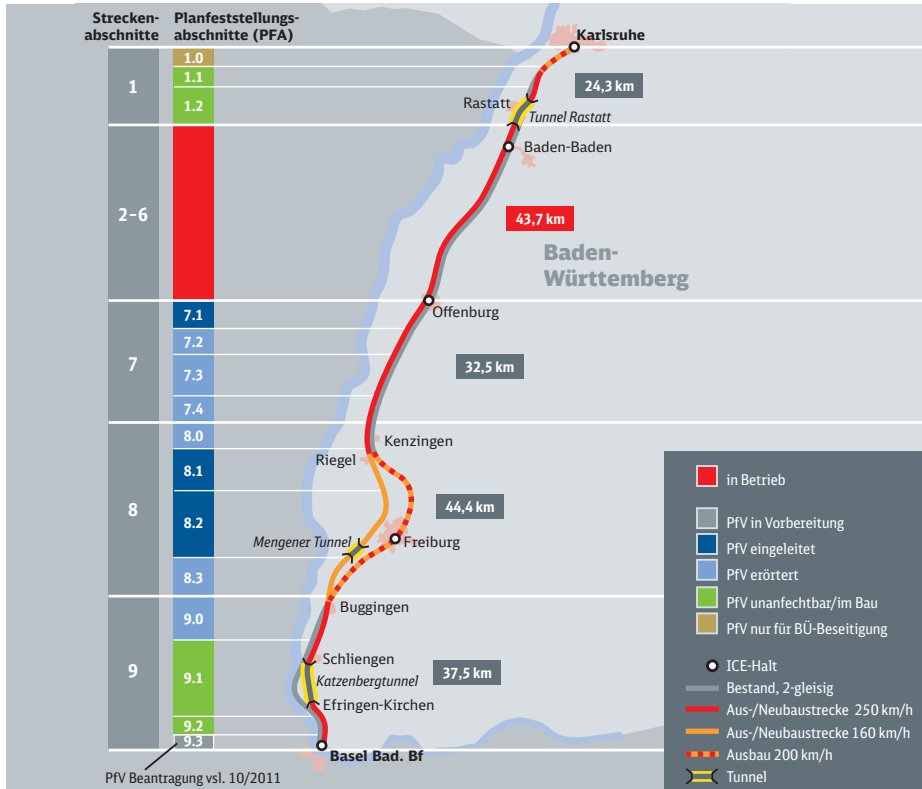
Die 182 Kilometer lange Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel hat aufgrund ihrer geografischen Lage eine herausragende Funktion für den überregionalen und internationalen Schienenverkehr. Sie gilt als Herzstück des wichtigsten europäischen Güterkorridors zwischen Rotterdam und Genua.

Die bestehende Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist mehr als 150 Jahre alt. Mit täglich mehr als 250 Zügen des Nah-, Fern- und Güterverkehrs ist sie bis an die Knochengrenzen ausgelastet. Angesichts der bestehenden Engpässe und der damit

Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel hat eine neue, eigene Website. Unter www.karlsruhe-basel.de finden Sie ab sofort aktuelle Informationen zum Status der Planungen und den Bauarbeiten, dem Gesamtprojekt sowie einzelnen Streckenabschnitten. Außerdem erfahren Sie alles Wissenswerte über Umwelt- und Naturschutz, Technik und Innovation – oder auch über den Katzenbergtunnel, dem größten Einzelprojekt. Das umfangreiche Onlineangebot ergänzen Broschüren, Streckenkarten und Vorher–Nachher-Visualisierungen. ■

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Aktueller Projektstand



Termine

Besuch am Katzenbergtunnel

Gleich zweimal erhielt das Projekt im Juli hohen politischen Besuch: Den Anfang machte am 7. Juli Regierungspräsident Julian Würtenberger, der im Rahmen eines Besuches der Gemeinde Efringen-Kirchen auch die Baustelle am Katzenbergtunnel besuchte. Einen ersten Eindruck vom größten Bauwerk der Ausbau- und Neubaustrecke erhielt er gemeinsam mit Bürgermeister Wolfgang Fürstenberger und weiteren Vertretern der Gemeinde Efringen-Kirchen durch einen Informationsfilm, der im Baubüro der Großbaustelle gezeigt wurde.



v. l. n. r.: Staatssekretär Enak Ferlemann, Bürgermeister Manfred Merstetter, Landrat Walter Schneider und MdB Armin Schuster

Danach führten Stefan Penn, Leiter des Großprojekts Karlsruhe–Basel, und Thomas Zieger, Projektleiter für den Abschnitt 9.1, die Besucher einmal von Süden nach Norden durch den gesamten Tunnel. Zu den einzelnen Stationen gehörten die laufenden Arbeiten am Südportal, die Rettungsschleusen zwischen den beiden Tunnelröhren und die 700 Meter lange Referenzstrecke für die Oberleitung in der Weströhre.

Staatssekretär Enak Ferlemann bereist Rheintalbahn

Eine Woche später, am 14. Juli 2010, besuchte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Projekt. Stefan Penn begleitete ihn und weitere Gäste – darunter MdB Armin Schuster, Landrat Walter Schneider sowie Bürgermeister und Vertreter der Kommunen – bei der Bereisung der Strecke. Haltepunkte waren die Bahnhöfe in Haltingen, Eimeldingen und Buggingen sowie der Katzenbergtunnel in Efringen-Kirchen. ■

Infocenter Katzenbergtunnel

Sie möchten einen der modernsten Eisenbahntunnel Europas vor Ort kennenlernen? Wir heißen Sie herzlich willkommen im Infocenter am Katzenbergtunnel. Hier erwartet Sie eine Ausstellung, die neben den Informationen zum Tunnelbau auch Hintergründe über das gesamte Projekt der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel bereithält. Auch Besichtigungen und Führungen sind nach Absprache möglich. ■



Öffnungszeiten: Di.–Fr. 14–18 Uhr,
Sa. u. So. 12–19 Uhr, Montag geschlossen

Impressum

Herausgeber

DB ProjektBau GmbH
Großprojekt Karlsruhe–Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: dbprojektbau-suedwest@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Konzeption und Gestaltung

DB ProjektBau GmbH/Kommunikation
PRpetuum GmbH, Frankfurt

Fotos

Torsten Haas (S. 1, 3), Firmengruppe Max Bögl (S. 2), Michael Breßmer (S. 4)