

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 3 | 2011

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



seit rund zwei Monaten bin ich Leiter des Großprojekts Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Alle Beteiligten, intern wie extern, haben mir den Einstieg in eines der spannendsten Infrastrukturprojekte der DB AG leicht gemacht. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle bedanken.

Die Arbeiten für den vor kurzem begonnenen Innenausbau des Katzenbergtunnels laufen auf Hochtouren, und auch in den übrigen Abschnitten der Rheintalbahn gehen die Planungen und Bauarbeiten zügig voran. In den kommenden Monaten gilt es, noch einige wichtige Weichen zu stellen. Dabei werde ich den Weg des offenen Dialogs mit den Kommunen und allen anderen Interessenvertretern weiter fortsetzen. Ich freue mich auf einen sachlichen und informativen Austausch und bin überzeugt davon, dass so die richtigen Lösungen gefunden werden.

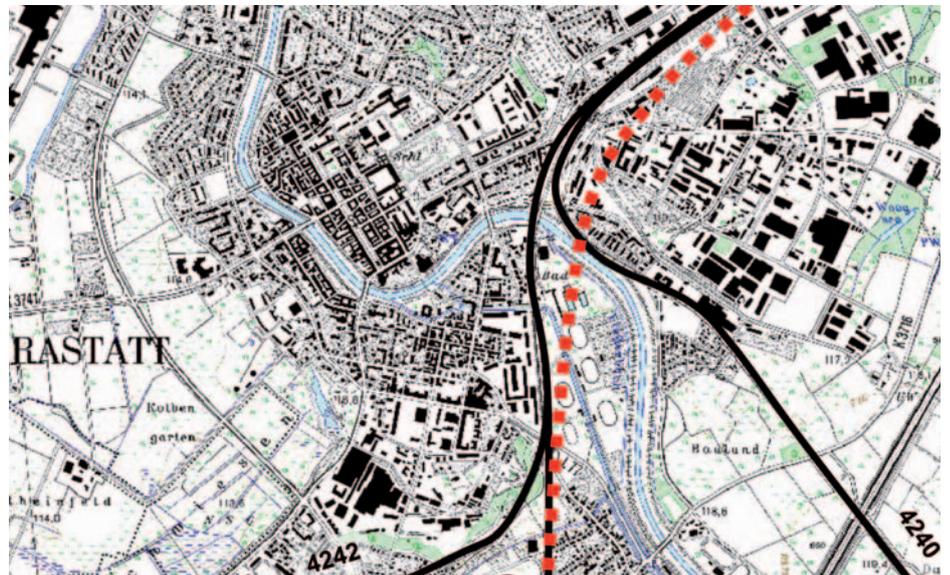
Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Inhalt

- 02 **2. Ortenauer Bahngipfel: intensive Diskussion zu Varianten in Offenburg**
- 02 **Lärmschutz und Trassenverlauf zentrale Themen im Projektbeirat**
- 03 **Ein Exponat der besonderen Art**
- 03 **Termine**
- 04 **Filmbeitrag zur Neueröffnung des Info-Centers Katzenbergtunnel**
- 04 **Oströhre: Einbau Feste Fahrbahn**
- 04 **Aktueller Projektstand**

Der Tunnel Rastatt

Der Tunnel Rastatt ist Bestandteil des Planfeststellungsabschnitts 1.2 der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Für den Abschnitt besteht seit dem 11.08.1998 Baurecht.



Der Tunnel unterquert das gesamte Stadtgebiet von Rastatt

Derzeit liegt dem Eisenbahn-Bundesamt ein Antrag auf eine Planänderung zur Prüfung und Freigabe vor. Beantragt wurden:

- die Verkürzung des Abstands der Verbindungsstollen zwischen den Tunnelröhren von 1.000 auf 500 Meter
- die Erhöhung der Schleusenlänge innerhalb der Verbindungsstollen von 8 auf 12 Meter
- die Vergrößerung der Rettungsplätze an den Enden der Grundwasserwannen
- sowie der Bau von sogenannten Sonic Boom-Bauwerken an den Tunnelportalen.

Der Tunnel Rastatt unterquert das gesamte Stadtgebiet von Rastatt sowie die Federbachniederung mit einer Länge von 4.270 Metern. Er beginnt östlich von Ötigheim und endet südlich von Rastatt im Bereich Niederbühl. Mit der Untertunnelung des Stadtgebietes werden die Anwohner künftig vom Lärm der vorbeifahrenden Züge entlastet. Zudem lassen sich die Gewässer Murg und Federbach ohne Beeinträchtigung des Naturhaushaltes unterqueren.

Kernstück des Tunnels im bergmännischen Vortrieb

Je nach Geländeverlauf haben die Tunnelröhren eine Überdeckung von 3 bis maximal 20 Metern und verlaufen überwiegend im Grundwasser. Der Untergrund besteht aus Sanden und Kiesen – also typischen Ablagerungen des benachbarten Rheines. Die geologischen und hydrologischen Verhältnisse erfordern über weite Strecken den Einsatz von Tunnelvortriebsmaschinen (TVM), bei denen unmittelbar nach dem Ausbruch des Materials Tübbinge eingebaut werden. In Bereichen mit geringer Überdeckung sind zusätzlich Sondermaßnahmen vorgesehen: Durch örtliche Gefrierkörper (Vereisung) oder Bodenverfestigungen durch Injektionen können Bauwerke, Verkehrswege sowie der ökologisch wertvolle Naturraum „Federbachniederung“ geschützt werden. Der Vortrieb erfolgt zeitversetzt mit zwei TVM in Nord-Süd-Richtung. Die Bauzeit wird voraussichtlich sechs Jahre betragen. Das

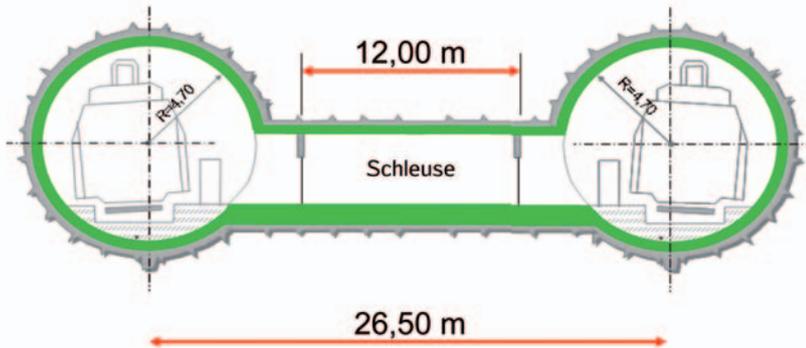
Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1:
Der Tunnel Rastatt

Tunnel-Rettungskonzept basiert auf den gültigen Richtlinien des Eisenbahn-Bundes-

amtes, nach denen die beiden eingleisigen Tunnelröhren unter anderem eine mit Ret-

tungsfahrzeugen befahrbare Feste Fahrbahn erhalten. Zwischen den Tunnelröhren sind im Abstand von 500 Metern Verbindungsbauwerke (Querstellen) vorgesehen. Die Erhöhung der Schleusenlänge auf 12 Meter vergrößert zugleich den sicherheitsrelevanten Abstand zwischen den Tunnelröhren.



Abstand der Tunnelröhren im Katzenbergtunnel

Sonic Boom-Bauwerke

Um einen entsprechenden Schutz vor den Lärmemissionen aus dem Zugverkehr zu gewährleisten, werden an den Tunnelportalen sogenannte Sonic-Boom-Bauwerke angeordnet. Diese Bauwerke dämpfen die bei der Tunnellein- und -ausfahrt entstehenden Geräusche von schnellen Zügen. ■

2. Ortenauer Bahngipfel: intensive Diskussion zu Varianten in Offenburg

Rund 230 Gäste hatten sich am 27. September 2011 in Offenburg zum 2. Ortenauer Bahngipfel eingefunden. Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, und Eckart Fricke, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg, tauschten auf dem Podium ihre Positionen zur Trassenführung der Rheintalbahn in Offenburg aus. Anschließend beantworteten sie eine Stunde lang die Fragen

der Zuschauer. Eckart Fricke erklärte, die Bahn halte sich an ihre Zusage, in Offenburg neben der oberirdischen Trasse auch drei Tunnelvarianten als Alternativen zu prüfen. Näher betrachtet werden derzeit zwei einröhrige Tunnelvarianten sowie eine Tunnelvariante mit zwei Röhren. Allerdings sei die Bahn auch verpflichtet, an der ursprünglichen Trassenplanung festzuhalten. ■

Lärmschutz und Trassenverlauf zentrale Themen im Projektbeirat

Am 26. September 2011 traf sich der Projektbeirat Rheintalbahn zu seiner sechsten Sitzung in Berlin. Unter der Leitung von Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, standen die Themenbereiche Trassenverlauf zwischen Riegel und Buggingen (Kernforderung 3/4) und Lärmschutz im Fokus. Staatssekretär Scheurle kündigte an, dass mit der bis 2020 geplanten Umrüstung von rund 145.000 Güterwagen auf Flüsterbremsen der Schienenbonus abgeschafft werden könne. Dadurch würden die zulässigen Grenzwerte um fünf Dezibel reduziert. Die Auswirkungen dieser Entscheidung auf die laufenden Planungen der Rheintalbahn müssen geprüft werden. Keinen Konsens gibt es hinsichtlich der Trassenführung im Markgräflerland und zur Anbindung des Katzenbergtunnels. Hierzu sollen bis zur nächsten Sitzung Ende Januar 2012 in Arbeitsgruppen Lösungen entwickelt werden. ■



Eckart Fricke, Konzernbevollmächtigter der DB AG (rechts), im Gespräch mit Minister Winfried Hermann (Mitte)

Info-Center Katzenbergtunnel

Ein Exponat der besonderen Art



In nur vier Wochen wurden die Tübbingelemente aufgestellt ...

Im Außenbereich des Info-Centers Katzenbergtunnel wurde in den letzten Wochen ein gigantisches Exponat installiert. Die Besucher der Ausstellung können dort künftig die Dimensionen von zwei original großen Tübbingringen bestaunen. Das beeindruckende Exponat vermittelt ein reelles Abbild des Katzenbergtunnel-Querschnitts: Die Tübbingringe und die verwendeten technischen Einbauten entsprechen exakt den im Tunnel verbauten Elementen.

Für die Mitarbeiter der Firmengruppe Max Bögl war der Aufbau eine besondere Heraus-

forderung. Während beim Bau des Tunnels die einzelnen Tübbingsegmente maschinell im Schutze des Schildes der Tunnelvortriebsmaschine sowie des umgebenen Gesteins eingebaut wurden, musste für das frei stehende Objekt ein eigenes Montagekonzept entwickelt werden. Im heimischen Werk in Sengenthal entwickelte Max Bögl eine Stahlkonstruktion, die den rund 16 Tonnen schweren Einzelementen sicheren Halt gibt – insgesamt rund 21 Tonnen Profilstahl kamen hier zum Einsatz. Verständlich, dass die Einzelsegmente mit einem Tieflader zum Info-Center transportiert werden mussten.

Dort angekommen, machten sich drei Facharbeiter an die Montage: In nur vier Wochen wurden die Stützkonstruktion und die Tübbingelemente mit Autokran, Hubarbeitsbühne, Teleskopstapler und viel handwerklichem Geschick aufgestellt. Zuvor musste jedoch ein geeignetes Fundament für das Großexponat gegründet werden. Rund 35 Kubikmeter Beton und mehr als zwei Tonnen Stahl flossen dafür in den Untergrund.



... die von einem Stahlrahmen gehalten werden

In dem Schautübbing wird die komplette technische Ausstattung – Oberleitung, Feste Fahrbahn sowie Leit- und Sicherungstechnik – angebracht und mit Informationstafeln versehen.

Die Tübbingringe im Außenbereich des Info-Centers können während der Öffnungszeiten des Info-Centers (siehe Seite 4) besichtigt werden. ■

Termine

Cusanuswerk besucht Katzenbergtunnel

Bei einer Tagung der bischöflichen Studentenförderung Cusanuswerk Anfang Oktober 2011 drehte sich alles um das Thema Geophysik und Tunnelbau. Mit auf dem Programm: ein Besuch des Katzenbergtunnels. Die Fachschaft Physik besichtigte das Info-Center und überzeugte sich vom aktuellen Baugeschehen auf Deutschlands größter Tunnelbaustelle. Die Studenten konnten sich zudem in einem Vortrag über die „Politischen und gesellschaftlichen Aspekte beim Ausbau der Rheinstrecke“ informieren. ■

Streckenbereisung

Auf Einladung des Bundestagsabgeordneten Armin Schuster bereiste Projektleiter Matthias Hudaff am 18. Oktober 2011 den südlichen Bereich der Rheintalbahn. Das Programm sah Vor-Ort-Besichtigungen in Bad Krozingen, Buggingen, Bad Bellingen, Efringen-Kirchen und Weil am Rhein vor. Zuvor standen Gespräche mit Regierungspräsident, Landräten und Abgeordneten in Freiburg auf der Tagesordnung. ■

Politischer Besuch

Am 17. November 2011 sind Kerstin Andrae, Bundestagsabgeordnete der Grünen aus dem Wahlkreis Freiburg, und Thomas Marwein, lärmschutzpolitischer Sprecher der Grünen Landtagsfraktion und Abgeordneter des Wahlkreises Offenburg, zu Gast bei der DB ProjektBau in Freiburg. Gemeinsam mit dem neuen Projektleiter Matthias Hudaff wollen sie sich über den weiteren politischen Prozess in Sachen Rheintalbahn austauschen. ■

Filmbeitrag zur Neueröffnung des Info-Centers Katzenbergtunnel



Im Sommer 2011 besichtigten zahlreiche Besucher das neu eröffnete Info-Center am Katzenbergtunnel. Mit dabei war ein Kamerateam, das nicht nur die Neueröffnung der Ausstellung begleitete, sondern auch die Vorbereitungen im Vorfeld filmte. Das Ergebnis: ein viereinhalb Minuten langer Beitrag, der spannende Informationen zu Konzept und Inhalten der Ausstellung gibt. Den Film finden Sie auf der Projekt-Website www.karlsruhe-basel.de unter der Rubrik Info-Center Katzenbergtunnel. Gute Unterhaltung! ■



Info-Center am Katzenbergtunnel

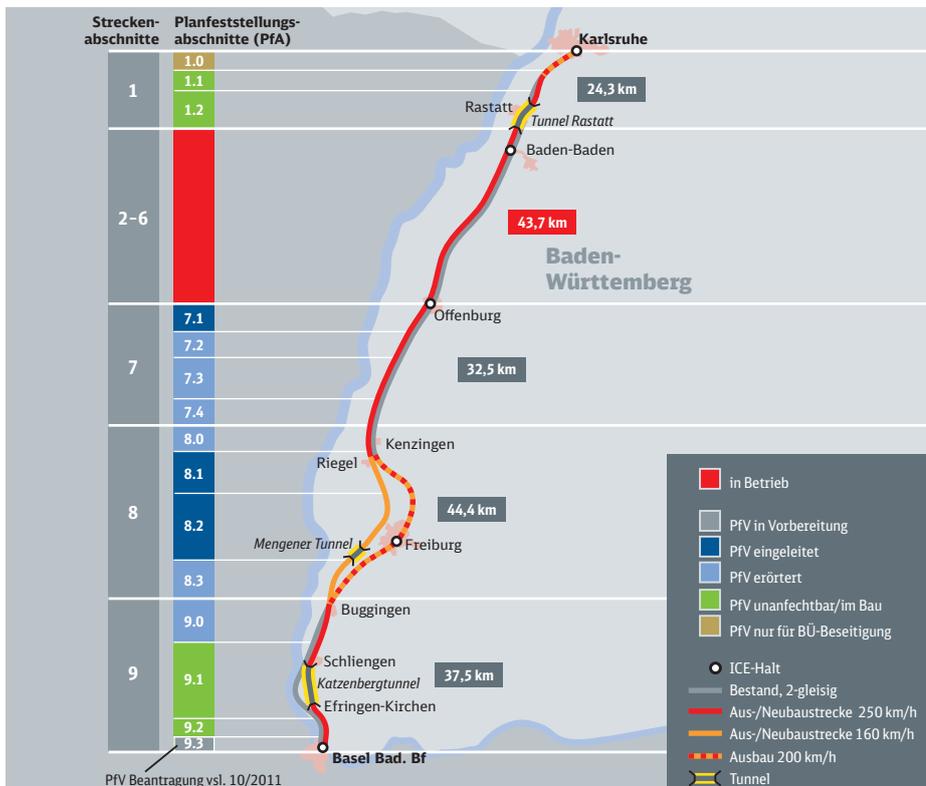
Baustelleneinrichtungsfläche am Südportal

Beim Eckfeld 1
79588 Efringen-Kirchen

Öffnungszeiten:
Dienstag bis Sonntag
13 bis 18 Uhr

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Aktueller Projektstand



Oströhre: Einbau Feste Fahrbahn



In der westlichen Röhre des Katzenbergtunnels ist der Einbau der Feste Fahrbahn und des Erschütterungsschutzes weitgehend abgeschlossen. Die Arbeiter der Firma Max Bögl haben das Nordportal erreicht und müssen lediglich noch kleinere Restarbeiten ausführen. Anfang November wechseln sie in die Oströhre des Tunnels und arbeiten sich sukzessive in Richtung Süden vor. In einem dritten Schritt werden die Gleistragplatten schließlich auf der freien Strecke bis zu den Rettungsplätzen verlegt. Bis Anfang 2012 wird die Feste Fahrbahn komplett eingebaut sein. ■

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
Hudaff (S. 1), Sebastian Roedig (S. 2 u. S. 4, oben), Norbert Dotzer (S. 3), Thomas Zieger (S. 4, unten)