

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 3 | 2012

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



am 9. Dezember 2012 werden wir einen wichtigen Meilenstein erreichen: Der 9.385 Meter lange Katzenbergtunnel geht in Betrieb. Das größte Einzelbauwerk der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ist dann der drittgrößte Eisenbahntunnel im Netz der Deutschen Bahn. Die letzten Wochen standen mit zahlreichen Mess- und Hochtastfahrten ganz im Zeichen der bevorstehenden Inbetriebnahme.

Für die Mitarbeiter des Projekts ist dies ein Moment, in dem man mit Stolz auf die geleistete Arbeit zurückblicken kann. Ich möchte allen an Planung und Bau Beteiligten für das Engagement und den über viele Jahre andauernden Einsatz danken. Bedanken möchte ich mich auch bei der Bevölkerung, die uns über einen langen Zeitraum viel Geduld und Nachsicht während der Bautätigkeiten entgegengebracht hat.

Die Fertigstellung des Katzenbergtunnels bedeutet zugleich aber auch Aufbruch zu neuen Taten, denn mit den nach Basel anschließenden Streckenabschnitten oder dem Tunnel Rastatt warten bereits die nächsten anspruchsvollen Aufgaben beim viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn.

Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Praxistests im Katzenbergtunnel

Erfolgreiche Hochtastfahrten mit 275 Kilometer pro Stunde



211 Tonnen auf 67,5 Meter Länge: Der ICE-S, der eine maximale Geschwindigkeit von 440 Kilometer pro Stunde erreichen kann.

Mit Abschluss der Testfahrten im Katzenbergtunnel am 5. Oktober wurde ein weiterer großer Schritt beim Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel getan. Der positive Verlauf der Hochtastfahrten brachte den letzten Beweis für die einwandfreie Funktionstüchtigkeit des Tunnels. Galten frühere Tests den einzelnen Bauelementen wie Fester Fahrbahn und Oberleitung, so lag das Hauptaugenmerk der Prüfer nun auf dem Zusam-

menwirken aller Komponenten unter realen Bedingungen.

Ein Kraftpaket

Für Testfahrten wie im Katzenbergtunnel steht der Deutschen Bahn ein einzigartiger, speziell umgerüsteter Kurzzug zur Verfügung:

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

- | | |
|---|--|
| 02 Videoclips zu Hochtastfahrten und „Sonic Boom“ | 03 Güterzüge fahren im Tunnel |
| 02 Führungen ins Tunnelinnere nicht mehr möglich | 04 Info-Veranstaltung in Steinstadt |
| 02 Neues Buch zum Katzenbergtunnel | 04 Zu Gast im Info-Center |
| 03 Schweizer Bundesbahnen nehmen 2. Rheinbrücke Basel in Betrieb | 04 Termine |
| | 04 Impressum |

... weiter von Seite 1:

Erfolgreiche Hochtastfahrten mit 275 Kilometer pro Stunde

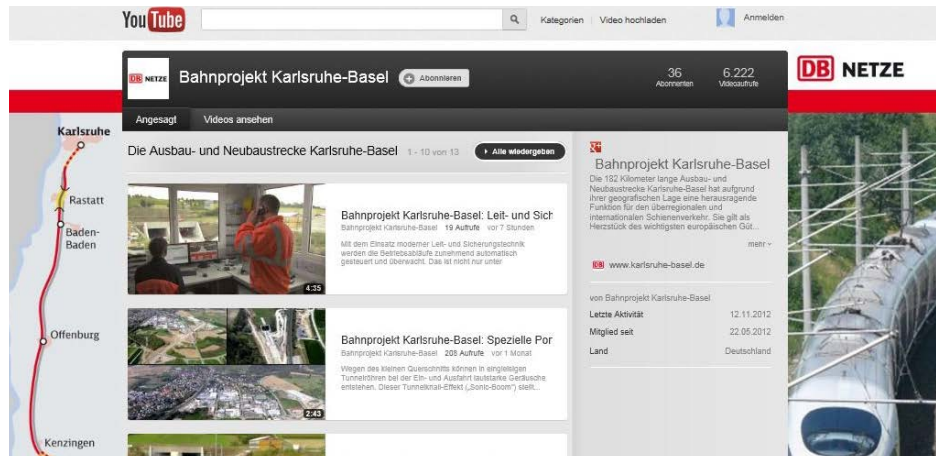
der ICE-S. Er ist besonders leistungsfähig und besteht aus zwei Triebköpfen sowie einem Mittelwagen mit Messinstrumenten für verschiedenste Parameter. Schrittweise tastete sich der ICE-S in den vergangenen Wochen an die später im Regelbetrieb vorgesehene Geschwindigkeit von 250 Kilometer pro Stunde heran. Für die Teststrecke zwischen Müllheim und Haltingen benötigten die Prüfer bei diesem Tempo nur knapp 15 Minuten. Da die Strecke im Testbetrieb aber eine zehn Prozent höhere Geschwindigkeit bewältigen muss, erreichten die Prüfer bei ihren Fahrten teilweise sogar bis zu 275 Kilometer pro Stunde.

Erfolgreiche Tests

Die Prüfsingenieure sind mit den Ergebnissen der Tests uneingeschränkt zufrieden; bei den Durchfahrten konnten keinerlei Probleme entdeckt werden. Dies ist Voraussetzung für das Zulassungsverfahren. Die Abnahmefahrten sind mittlerweile erfolgt. ■

Inbetriebnahme Katzenbergtunnel

Videoclips zu Hochtastfahrten und „Sonic Boom“



Auf dem YouTube-Kanal der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel herrscht Bewegung: Mittlerweile informieren zwölf Videos über die Strecke und besonders über den Katzenbergtunnel. Das neueste Video dreht sich um das Thema „Sonic Boom“. Mit einem Animationsfilm wird gezeigt, wie der Tunnelknall-Effekt mit Hilfe der europaweit einzigartigen Haubenbauwerke am Nordportal des Katzenbergtunnels verhindert wird und welche Technik am Südportal zum Einsatz kommt.

Außerdem ist auf der Video-Plattform nun der erste ICE zu sehen, der im Rahmen der Hochtastfahrten den Tunnel befahren hat – ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Inbetriebnahme des Tunnels im Dezember 2012. Neben Erläuterungen zu Ablauf und Bedeutung der Versuchsfahrten ist im Video auch der ICE-S zu sehen, der 13.000 PS starke Testzug der Deutschen Bahn, der speziell für Hochgeschwindigkeitstests wie am Katzenberg ausgerüstet ist.

Besuchen Sie unseren YouTube-Kanal „Bahnprojekt Karlsruhe-Basel“ und bleiben Sie als Abonnent auf dem Laufenden! ■

Inbetriebnahme Katzenbergtunnel

Neues Buch zum Katzenbergtunnel

Pünktlich zur Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels im Dezember 2012 erscheint ein mehr als 120 Seiten umfassendes Buch zum größten Bauwerk der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel. Im DIN-A4-Format werden die zahlreichen Facetten des Tunnelbaus dargestellt und die technologischen Meisterleistungen der beteiligten Partner detailliert aufgeführt. Die Beiträge sind von Ingenieuren der DB ProjektBau sowie von Autoren der am Projekt beteiligten Ingenieurbüros und Bau- und Ausrüstungsunternehmen verfasst. Zahlreiche Fotos und Grafiken veranschaulichen die Prozesse des Tunnelbaus und die technologischen Innovationen. Das Buch erscheint im Deutschen Verkehrsverlag, weitere Details und Informationen zum Preis

(stand bei Redaktionsschluss dieses Newsletters noch nicht fest) finden Sie unter www.eurailpress.de. ■



Katzenbergtunnel

Führungen ins Tunnelinnere nicht mehr möglich

Seit Inbetriebnahme der Oberleitung im August 2012 können aus Sicherheitsgründen leider keine Führungen mehr in das Innere des Katzenbergtunnels angeboten werden. Ein Besuch am Katzenberg lohnt sich aber dennoch: Das Info-Center bleibt weiterhin geöffnet und auch Baustellenführungen im Bereich des Südportals finden nach wie vor statt.

Ferner bietet der in unmittelbarer Nähe des Info-Centers aufgestellte Schautübbing in Originalgröße die Möglichkeit, sich ein Bild vom Tunnelinneren zu machen. Der Tübbing ist mit allen Elementen der Tunnelausrüstung wie Oberleitung, Feste Fahrbahn, Erschütterungsschutz sowie Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet. Infotafeln erläutern die wichtigsten Details und zeigen einen eindrucksvollen Ausschnitt des Tunnels.

Wichtiger Brückenschlag

Schweizer Bundesbahnen nehmen 2. Rheinbrücke Basel in Betrieb



Mit der symbolischen Brückentaufe ...

Mitte Oktober 2012 wurde in Basel die zweite Rheinbrücke zwischen Badischem Bahnhof und Hauptbahnhof SBB offiziell eingeweiht. Nach rund dreijähriger Bauzeit ist damit ein weiteres Puzzlestück fertiggestellt, das mehr Kapazität für den Schienenverkehr in Richtung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ermöglicht. Das 240 Meter lange Bauwerk ist zudem die Voraussetzung für den Ausbau der grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn. Die Spannbetonkonstruktion setzt sich aus drei Brückenfeldern zusammen,

wobei die Endfelder eine Stützweite von jeweils knapp 60 Metern und das Mittelstück eine Stützweite von rund 117 Metern aufweist. Mit der Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV) wurden in enger und partnerschaftlicher Abstimmung mit der SBB die Gleisanlagen, Oberleitungen, Sicherungsanlagen und Energieanlagen unter ständiger Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes schrittweise angepasst, so dass nunmehr die ersten Züge die Brücke passieren können.

Mit der alten und neuen Brücke stehen künftig vier Gleise zur Verfügung, wodurch sich Personen- und Güterverkehr besser voneinander trennen lassen. Dazu müssen jedoch zuerst noch die Zufahrten fertiggestellt und die alte Stahlbrücke saniert werden. Das aus dem Jahr 1873 stammende Bauwerk wird zudem lärmgedämmt. Sobald die vier Gleise voraussichtlich ab 2017 zur Verfügung stehen, erweitert sich die Kapazität des Personen- und Güterverkehrs um rund 75 Prozent. Dies hat auch unmittelbar positive Auswirkungen auf die im Fahrplan veranschlagten Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge.

Die Investitionskosten für die zweite Rheinbrücke betragen inklusive der Anbindungen rund 57 Millionen Euro. ■



... wurde die neue 2. Rheinbrücke in Basel in Betrieb genommen.

Forderung des Projektbeirats erfüllt

Güterzüge fahren im Tunnel

Die Frage, ob Güterzüge zukünftig in der Nacht den Katzenbergtunnel anstelle der Rheintalbahn befahren, hat die Region lange beschäftigt. So wurde bereits Anfang 2011 im Protokoll der 5. Sitzung des Projektbeirats beschlossen, möglichst alle Güterzüge durch das neue Tunnelbauwerk zu führen.

Zum Fahrplanwechsel 2012/2013 ist es der DB Netz AG in Abstimmung mit ihren Kunden nun gelungen, alle angemeldeten Güterzüge in der Nacht durch den Katzenbergtunnel

fahren zu lassen. Einzige Ausnahme bilden sieben mit leisen Scheibenbremsen ausgestatteten Züge der Rollenden Landstraße (RoLa), die aus technischen Gründen weiterhin die Rheintalbahn befahren müssen. Um auch hier eine Lösung zu finden, führt die DB Netz Gespräche mit dem verantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen der SBB Cargo. Auch während des Tages konnte die Anzahl der Güterzüge, die planmäßig die Rheintalbahn befahren, noch einmal deutlich reduziert werden.

Unbenommen davon bleibt jedoch die Tatsache, dass die Rheintalbahn in der Nacht nicht vollständig für Güterzüge gesperrt werden kann. Dies hat den Hintergrund, dass die Güterzüge in bestimmten Situationen die Rheintalbahn mangels Alternative befahren müssen – etwa während der gesetzlich vorgeschriebenen Wartungsarbeiten, bei eventuellen Störungen im Betriebsablauf, notwendigen Instandhaltungsarbeiten der Gleis- und Tunnelanlagen oder aus anderen technischen Gründen. ■

Zu Gast im Info-Center



Besichtigung und Führung am Schautübbing für die Teilnehmer der Journalistenreise

Journalistenreise „ingenieur.bau.kunst“

Unter dem Motto „ingenieur.bau.kunst“ fand Ende September 2012 eine zweitägige Journa-

listenreise im südbadischen Raum statt, bei der der Katzenbergtunnel einen Programmpunkt bildete. Knapp 50 Teilnehmer besichtigten die Baustelle am Südportal und informierten sich am Schautübbing über den Innenausbau des Tunnels. Eingeladen und organisiert hatten die Ingenieurkammer Südbaden und Beton Marketing Süd.

Uni Berlin

Anfang Oktober 2012 waren rund 25 Studierende der Technischen Universität Berlin zusammen mit Prof. Dr. Martin Hecht zu Gast am Katzenbergtunnel. Im Anschluss an einen Vortrag im Info-Center besichtigte die Gruppe am Südportal die Sonic Boom-Bauwerke und informierte sich über das Sicherheits- und Rettungskonzept. ■

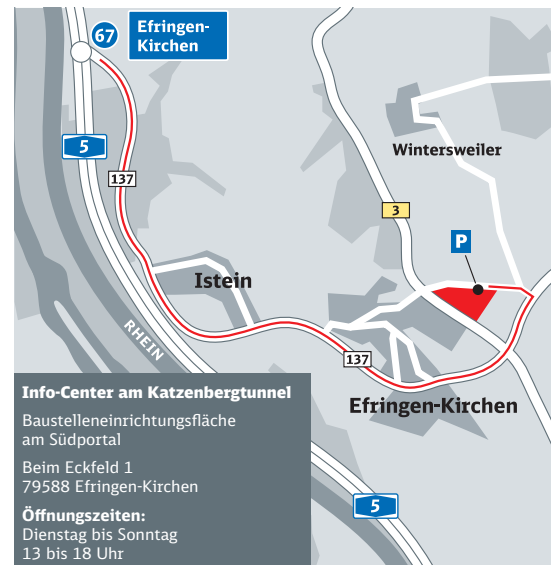
Schallschutz

Info-Veranstaltung in Steinengrund

Ende September 2012 fand im westlich der Ausbau- und Neubaustrecke gelegenen Steinengrund (Gemeinde Neuenburg) eine Informationsveranstaltung zum Thema Schallschutz statt. Im Gemeindesaal St. Martin informierten die Mitarbeiter der Deutschen Bahn über den aktuellen Stand der Planungen und Bauarbeiten und beantworteten gemeinsam mit Bürgermeister Joachim Schuster die Fragen der Bürgerinnen und Bürger. Laut Planfeststellungsbeschluss ist nördlich von Schliengen, im Bereich der Weichenverbindungen Rheintalbahn/Neubaustrecke, eine Schallschutzwand auf der Ostseite und eine Mittelwand zwischen neuer und alter Strecke vorgesehen. Für die Gleise auf der westlich gelegenen Rheintalbahn gilt dagegen Bestandsschutz, hier erfolgen keine Maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge. Zudem

haben die Berechnungen ergeben, dass die Mittelwand effektiver als eine Wand westlich der Bahngleise ist.

Diese Situation änderte sich jedoch mit einem Beschluss in der Projektbeiratsitzung Anfang 2010: Die Weichenverbindungen in Schliengen, die eigentlich nur für die Teillinbetriebnahme erforderlich waren, sollen auch in Zukunft beibehalten werden, um eine flexiblere Betriebsführung in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens zu gewährleisten. Die neue Situation werden die Planer der Bahn entsprechend berücksichtigen. Derzeit laufen die schalltechnischen Gutachten, bis Ende des Jahres wird voraussichtlich ein entsprechendes Planänderungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. ■



Info-Center am Katzenbergtunnel

Baustelleneinrichtungsfläche am Südportal
Beim Eckfeld 1
79588 Efringen-Kirchen
Öffnungszeiten:
Dienstag bis Sonntag
13 bis 18 Uhr

Termine



Rettungsübungen im Tunnel

Während der Bauphase des Katzenbergtunnels fanden bereits zahlreiche Rettungsübungen der Feuerwehren statt. Am 17. November 2012 erfolgten nun die ersten Übungen, um das Rettungskonzept unter Betrieb des Tunnels zu erproben.

Neben Mitarbeitern der Bahn beteiligten sich u. a. der Rettungsdienst und die Feuerwehren des Landkreises, die Bundespolizei aus Weil am Rhein sowie die Polizeidirektion Lörrach an der Übung. Insgesamt nahmen etwa 500 Personen teil.

Runder Tisch in Haltingen

Am 22. November 2012 haben die Bürger in Weil am Rhein/Haltingen zum zweiten Mal die Gelegenheit, sich bei einem „Runden Tisch“ über die Baumaßnahmen im Abschnitt „Haltingen–Weil am Rhein“ zu informieren. Die Veranstaltung findet ab 18.30 Uhr im Kolpingsaal in der Markgräflerstraße 3 statt. ■

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), Michael Breßmer (S. 1 rechts und S. 4 oben), Roman Marti (S. 3), Michael Peuckert (S. 4 unten)