

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 4 | 2011

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die Ausbauarbeiten am Katzenbergtunnel kommen voran. Den letzten Jahreswechsel vor der Inbetriebnahme dieses Bauwerks möchte ich für eine kurze Zwischenbilanz nutzen: Die Feste Fahrbahn ist in der Weströhre vollständig und in der Oströhre bereits zur Hälfte verlegt. Die Vormontage der Oberleitungen ist erfolgt; in der Weströhre sind bereits die Hängesäulen und Fahrdrähte installiert. Derzeit wird die Tunnelsicherheitsbeleuchtung eingebaut, der Handlauf ist montiert und die Fluchtwege sind fast vollständig gekennzeichnet. Auch außerhalb des Tunnels wird mit Hochdruck gearbeitet. Nördlich und südlich des Tunnels ist der Einbau des Schotters inklusive des Erschütterungsschutzes erfolgt. Im Norden wurden bereits erste Gleise eingebaut; im Süden starten diese Arbeiten Anfang Januar 2012.

Egal wo man hinschaut: Der Endspurt hat begonnen. Eine Vielzahl von Arbeiten ist noch zu erledigen und so bleibt die Anspannung bei allen Beteiligten bis zur Inbetriebnahme am 9. Dezember 2012 hoch.

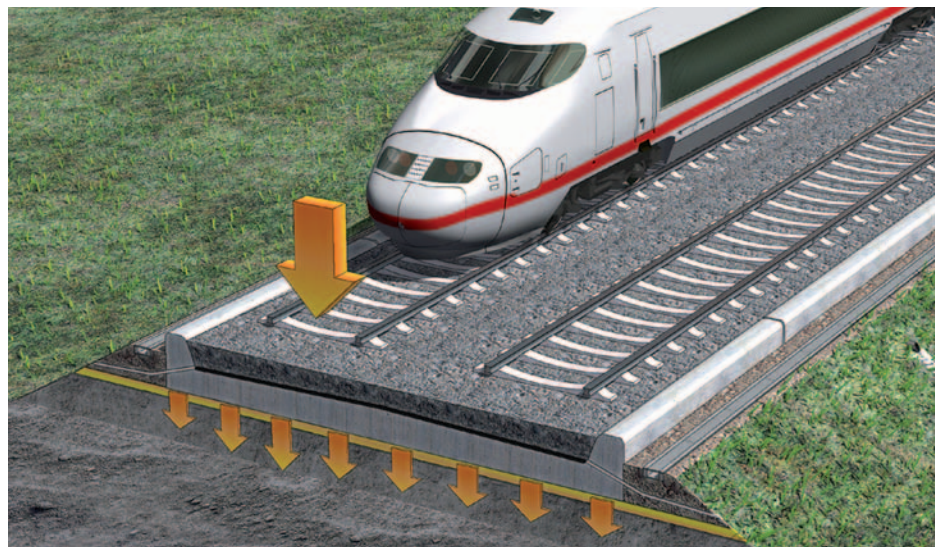
Die Feiertage kommen da ganz gelegen: Ich wünsche allen am Projekt Beteiligten, sowie Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Start in das Jahr 2012!

Matthias Hudaff
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel



Erschütterungsschutz in Eimeldingen

Auf der Neubaustrecke ist im Ortsbereich von Eimeldingen ein System zum Schutz der Anwohner vor Erschütterungen eingebaut: der sogenannte „Beton-Schotteroberbau mit Masse-Körper“ (BSO/MK). Bereits Mitte Dezember konnten die Arbeiten fertiggestellt werden.



Der Aufbau des Erschütterungsschutzsystems BSO/MK.

Die Basis dieser aktiven Schutzmaßnahme bildet ein Betontrug, auf den eine zwei Zentimeter starke Schotterschutzmatte aufgebracht wird. Darüber werden Schotter, Schwellen und Gleise in üblicher Weise eingelagert. Das Besondere: Die Kombination aus stabilem Trog, Matte und Schotteroberbau eliminiert die für die Erschütterungen verantwortlichen Frequenzen. Zudem sorgt das System für eine hohe, dauerhafte Qualität in

der Gleislage. Dies reduziert wiederum die Kosten für die Instandhaltung.

Das Erschütterungsschutzsystem wurde 1996 und 1997 erstmals im Bahnhof Baden-Baden erfolgreich eingebaut. Mit den dort gewonnenen Erfahrungen und Messergebnissen wurde BSO/MK im Jahr 2000 erstmalig als oberirdisches Erschütterungsschutzsystem zugelassen. ■

Inhalt

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 02 | Stuttgart 21: Keine Nachteile für Rheintalbahn | 04 | Was passiert eigentlich über Weihnachten im Katzenbergtunnel? |
| 02 | Einbau der Oberleitungsanlage | 04 | Neue Webcams am Katzenbergtunnel |
| 03 | Wider dem Tunnelknall | 04 | Letzte Arbeiten am Schautübbing |
| 03 | Überwurfgebäude Haltingen Süd: Beginn der Arbeiten | | |

Stuttgart 21: Keine Nachteile für Rheintalbahn

Knapp 59 Prozent der Wähler votierten am 27. November 2011 im Rahmen der Volksabstimmung gegen die Kündigung der Finanzierungszusage des Landes Baden-Württemberg und stimmten damit für die Realisierung des Bahnhofprojekts Stuttgart 21. Für die geplante Tieferlegung des Bahnhofs in der Landeshauptstadt und das damit verknüpfte Projekt Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind Investitionen von rund vier Milliarden Euro geplant. Nach der Entscheidung für den Bau der Projekte haben Kritiker die Realisierungschancen anderer Großprojekte, darunter auch den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn, angezweifelt. Hierzu hat die Bahn bereits im Vorfeld des Volksentscheids eindeutig Position bezogen.

Da die Finanzierungszusagen unmittelbar an die jeweiligen Projekte gebunden sind, ist es rechtlich gar nicht möglich, hier Verschiebungen vorzunehmen. Die Entscheidungen für oder gegen ein Großprojekt ändern dem-

nach nichts an der Bedeutung und Notwendigkeit anderer Planungen.

Das hat auch der Vorsitzende des Vorstands der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, anlässlich seiner Bereisung der Rheintalbahn in der Woche vor dem Volksentscheid noch einmal unterstrichen. In Offenburg sagte er: „Es geht bei diesem Volksentscheid nicht um Stuttgart, es geht nicht um Baden-Württemberg, es geht um den Wirtschaftsstandort Deutschland.“ Im Hinblick auf weitere Großprojekte ergänzte Grube: „Niemand leidet darunter, wenn in der Landeshauptstadt wie geplant gebaut wird.“

Von einer durch Projektgegner gelegentlich behaupteten „Kannibalisierung“ von Projekten kann also keine Rede sein. Und dass Dr. Grube die Rheintalbahn stets im Fokus hat, ist durch seine inzwischen regelmäßigen Besuche im Südwesten ohnehin bestens dokumentiert. ■

Schweizer Kollegen zu Besuch



Zu einem weiteren Abstimmungsgespräch haben sich im November 2011 die Kollegen der SBB und der DB ProjektBau am Südportal des Katzenbergtunnels getroffen. Thema war die Anbindung der 2. Rheinbrücke (nördliche Zulaufstrecke zur NEAT), die Ende 2012 erfolgen soll. ■



Einbau der Fahrdrähte

Für die rund 20 Kilometer Fahrleitung im Katzenbergtunnel brachten die Monteure Befestigungspunkte für insgesamt 2.150 Bauteile an. In der Oströhre ist die Montage der Ausleger, Tragseile und des Kettenwerks nahezu abgeschlossen. Zudem wurde in der Weströhre die Vormontage der Oberleitung beendet, so dass nach Fertigstellung der Festen Fahrbahn in der Oströhre ab März 2012 ebenfalls die Montage des Fahrdrachts durchgeführt werden kann.

Auch im Bereich der nördlichen Anbindung des Katzenbergtunnels hat der Einbau der Oberleitungsanlage begonnen: Derzeit werden dort die Masten, an denen die Oberleitung montiert wird, aufgestellt.

Die gesamte Elektrifizierung des Katzenbergtunnels sowie der nördlichen und südlichen Anbindung soll bis Mai 2012 fertig gestellt sein. Für Planung und Bau des Stromversorgungssystems zeigt sich die Firma Balfour Beatty Rail GmbH verantwortlich. ■

Sonic Boom-Bauwerke

Wider den Tunnelknall



Das Sonic Boom-Bauwerk am Nordportal des Katzenbergtunnels.

Gemäß den Sicherheitsrichtlinien im Tunnelbau für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) verfügt der Katzenbergtunnel für jede Fahrtrichtung über eine eigene, eingleisige Röhre, die mit Querschlägen miteinander verbunden sind. Diesem sicherheitstechnischen Vorteil gegenüber zweigleisigen Tunnelröhren steht jedoch konstruktionsbedingt ein Nachteil gegenüber: Wegen des deutlich kleineren Querschnitts können – insbesondere beim HGV – bei der Tunnelausfahrt laute Geräusche entstehen. Dieser Effekt wird durch die Feste Fahrbahn und glatte Tunnelwandungen zusätzlich verstärkt.

Den durch Mikrodruckwellen hervorgerufenen Effekt bezeichnen die Fachleute auch als Sonic

Boom. Während die Schallemission insbesondere für die unmittelbare Nachbarschaft eine Belastung darstellt, kann der plötzliche Druckwechsel bei den Zuginsassen auch zu einem unangenehmen Druck auf den Ohren führen.

Spezielle Konstruktion am Katzenbergtunnel

Mit einer neuen Bauweise im Bereich der Tunnelportale wird dem Sonic Boom-Effekt am Katzenbergtunnel entgegengewirkt. Erstmals in Europa realisierte die Bahn dazu entsprechende Haubenbauwerke. Die Tunnelportale wurden trichterförmig gestaltet und nicht mehr senkrecht, sondern schräg am Berg angesetzt. Da am Katzenbergtunnel im Süden ein 115 Meter langer und im Norden ein 286

Meter langer Abschnitt in offener Bauweise geplant war, konnten die 50 Meter langen Haubenbauwerke wirtschaftlich in diese Bereiche integriert werden.

Am Südportal sorgen große Schlitze in den Betonwänden dafür, dass sich die Druckwellen nicht weiter im Tunnel ausbreiten, sondern nach außen geführt werden. Diese optimierte Portalform schützt so die Anwohner in Efringen-Kirchen und Bad Bellingen sowie die Reisenden zugleich. Im Bereich des Nordportals konnte die geplante Geländemodellierung beibehalten werden. Dort verhindert eine Haube mit Fensteröffnungen nach oben die Entstehung eines Tunnelknalls im gegenüberliegenden Ausfahrportal. ■



Die seitlichen Öffnungen des Haubenbauwerks ermöglichen den Druckausgleich.

Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd

Vorbereitende Arbeiten haben begonnen

Die aktuellen Arbeiten am künftigen Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd konzentrieren sich auf die Freimachung des Baufelds. Derzeit werden die kompletten Gleisanlagen – bestehend aus Schotter, Schienen und Schwellen – rückgebaut. Auch alte Gebäude der DB AG, wie die ehemalige Kantine oder die frühere Lehrlingswerkstatt, werden abgerissen und entsorgt.

Eine besondere Herausforderung ist der Rückbau und die Neuverlegung der Versorgungsleitungen. Ob Strom, Gas, Wasser, Abwasser, Signalleitungen oder Telefonkabel – die Versorgungsinfrastruktur ist vielfältig und muss entsprechend berücksichtigt werden. Vor Ort

treffen die Bauarbeiter und Planer auch mal auf Überraschungen, denn nicht alle, insbesondere ältere Leitungen und Rohre, sind in den Plänen enthalten bzw. vollständig eingezeichnet.

Die vorbereitenden Arbeiten werden bis Ende Januar 2012 abgeschlossen sein, danach startet der eigentliche Bau des Bauwerks mit Erd-, Verbau- und Betonierarbeiten. Die Fertigstellung ist Ende 2012 vorgesehen. Mit dem Überwerfungsbauwerk Haltingen Süd wird das in Richtung Basel verlaufende Nahverkehrsgleis unter den Gleisen des Güterverkehrs hindurchgeführt. Das Bauwerk ist mit anschließenden Trögen insgesamt rund 260 Meter lang

(geschlossener Rahmen = 150 Meter, anschließende Trogbauwerke = 110 Meter) und weist eine lichte Weite und Höhe von je sechs Metern auf. ■

Runder Tisch

Begleitend zu den Baumaßnahmen im Bereich Haltingen-Weil am Rhein wird im Info-Center Haltingen künftig ein runder Tisch eingerichtet. Er soll den Informationsfluss zwischen Bahn, Stadt, Ortschaftsrat und Bürgerinitiative gewährleisten. ■

Was passiert eigentlich über Weihnachten im Katzenbergtunnel?



In den vergangenen Jahren, insbesondere in der Phase des Tunnelvortriebs, wurde beim Bau des Katzenbergtunnels keine Rücksicht auf Feiertage genommen. In diesem Jahr geht es jedoch auf der Tunnelbaustelle ein wenig beschaulicher zu: In der Zeit vom 23. Dezember 2011 bis einschließlich 1. Januar 2012 ruhen die Arbeiten in den beiden Röhren. Wir wünschen allen Arbeitern und Beteiligten besinnliche und frohe Weihnachten sowie einen guten Start in das Jahr 2012! ■



Info-Center am Katzenbergtunnel

Baustelleneinrichtungsfläche am Südportal

Beim Eckfeld 1
79588 Efringen-Kirchen

Öffnungszeiten:
Dienstag bis Sonntag
13 bis 18 Uhr

Neue Webcams am Katzenbergtunnel



All diejenigen, die keine Möglichkeit haben, sich vor Ort das Baugehen am Katzenbergtunnel anzuschauen, können jetzt trotzdem live dabei sein: Zwei neue Webcams senden via Mobilfunk ständig neue Bilder von der größten Tunnelbaustelle Deutschlands. Eine Kamera zeigt das Baugehen im Bereich des Voreinschnitts am Nordportal, die zweite liefert Bilder von den Arbeiten im Bereich südlich von Efringen-Kirchen in Richtung Eimeldingen. Zusätzlich wird für beide Webcams ein Zeitraffer des Baugehens der jeweils letzten Woche angeboten. Sie finden die Webcams in der Rubrik „Aktuelles“ auf der Website www.karlsruhe-basel.de. ■

Letzte Arbeiten am Schautübbing



Dieses Exponat zeigt die Feste Fahrbahn und das Erschütterungsschutzsystem.

Die Arbeiten an den beiden Tübbingringen, die im Außenbereich des Info-Centers Katzenbergtunnel installiert wurden, stehen kurz vor dem Abschluss. Zäune, Wege und einzelne kleinere Exponate wurden aufgestellt, derzeit werden letzte Beschriftungen vorbereitet und montiert. Der Zugang zum Schautübbing ist Besuchern während der Öffnungszeiten des Info-Centers möglich. Weitere Informationen zu diesem Exponat finden Sie in der vergangenen Ausgabe dieses Newsletters. Übrigens: Sie können alle Ausgaben von „Karlsruhe-Basel im Fokus“ unter „Aktuelles > Newsletter“ auf unserer Homepage www.karlsruhe-basel.de herunterladen. ■

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

Matthias Hudaff (S. 1), Thomas Zieger (S. 2),
Erhard Hehl (S. 3), Udo Baader (S. 4 rechts),
BLACK ME – Fotolia (S. 4 oben)