

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 02 | 2011

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Einbau der Festen Fahrbahn läuft auf Hochtouren



In der Weströhre des Katzenbergtunnels hat Ende Mai 2011 der Einbau der Festen Fahrbahn begonnen. Bei diesem innovativen Fahrweg liegen die Gleise in einem Betonbett und brauchen weder Schwellen noch Schotter.

Das System besteht aus vorgespannten Gleistragplatten (Betonfertigteile), die in Längsrichtung miteinander gekoppelt sind und zwischen die Betonbanketten eingebaut werden. Insgesamt werden in den beiden Tunnelröhren sowie auf der freien Strecke bis zu den Rettungsplätzen rund 3.100 dieser jeweils 6,5 Meter langen Betonfertigteile verlegt. Die Herstellung der Gleistragplatten erfolgt im Werk; der hohe Vorfertigungsgrad ermöglicht kurze Einbauzeiten: So können in einer Woche rund 1.000 Meter Feste Fahrbahn eingebaut werden. Mitte August wird der Einbau in der Weströhre abgeschlossen sein, danach gehen die Arbeiten in der Oströhre weiter. In einem dritten Schritt werden die Gleistragplatten schließlich auf der freien Strecke bis zu den Rettungsplätzen verlegt, sodass die Feste Fahrbahn komplett bis zum Jahreswechsel 2011/2012 eingebaut sein wird. Auch in der Oströhre gehen die Arbeiten voran: Hier werden derzeit die Stromkabel verlegt und die Oberleitungen befestigt.

Fortsetzung auf Seite 2

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



das Großprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel erhält zum 1. August 2011 einen neuen Projektleiter: Matthias Hudaff, bisheriger Leiter des Großprojekts Flughafen Berlin Brandenburg International. Er hat

seine Arbeit in der DB-Niederlassung in Karlsruhe bereits aufgenommen, betreut aber bis Ende Juli 2011 parallel die Aufgaben des Berliner Projekts weiter. Bis zu seinem vollständigen Amtsantritt verantwortet der stellvertretende Projektleiter Heinz-Georg Haid die Geschäfte in der Karlsruher Niederlassung. Der bisherige Projektleiter Stefan Penn wechselte zum 1. Juni 2011 in die Leitung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm.

Ungeachtet dieser Personalien schreiten die Arbeiten für die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel in den südlichen Projektabschnitten weiter voran: So konnten in Haltingen/Weil am Rhein die Bauarbeiten für die Eisenbahnüberführung über das Schlaufengleis 4411 weitestgehend abgeschlossen werden. Das neue Info-Center für diesen Abschnitt wurde am 12. Juli 2011 eröffnet.

Auch die Arbeiten zur nördlichen und südlichen Anbindung des Katzenbergtunnels laufen auf Hochtouren. Im Tunnel selbst wird bereits die Feste Fahrbahn und der Erschütterungsschutz für den Abschnitt Bad Bellingen eingebaut. Weiteres hierzu auf Seite 2. Der begonnene Innenausbau des Tunnels hat auch eine Überarbeitung des dortigen Info-Centers zur Folge: Die seit einigen Jahren rege besuchte Einrichtung wird modernisiert und am 31. Juli 2011 neu eröffnet.

Ich lade Sie herzlich dazu ein, das ansprechend aufbereitete Informationsangebot in Haltingen und am Katzenbergtunnel zu nutzen – der Besuch lohnt sich! Bis dahin bietet Ihnen dieser Newsletter neue interessante Themen rund um eines der wichtigsten Projekte der Deutschen Bahn AG.

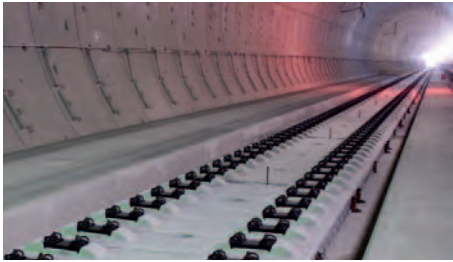


Eckart Fricke
Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg

Inhalt

- 02 Schallschutz für Eimeldingen
- 02 Grenzüberschreitender Besuch
- 02 Hohe Ingenieurskunst
- 03 1. Probebohrungen in Offenburg
- 03 Infoveranstaltung in Steinengrund
- 03 Neues Info-Center in Haltingen
- 04 Porträt Heiko Siebenschuh
- 04 Neue Ausstellung am Katzenberg

Einbau der Festen Fahrbahn läuft auf Hochtouren (Fortsetzung von Seite 1)



Insgesamt werden mehr als 20.000 Meter Feste Fahrbahn im Katzenbergtunnel verlegt.

Den Auftrag für die Feste Fahrbahn hat die Deutsche Bahn an die Firma Max Bögl vergeben. Das Unternehmen hat mit der „Festen Fahrbahn Bögl“ ein eigenes System entwickelt hat, das auch schon auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt eingebaut wurde. Die Feste Fahrbahn hat viele Vorteile: Sie ist leichter instandzuhalten, besser verfügbar und führt nur zu minimaler Abnutzung der Fahrzeuge. Ein besonderes Plus: Die Feste Fahrbahn wird bis zu den Ret-

tungsplätzen an den beiden Tunnelportalen eingebaut und kann im Einsatzfall durch die Rettungskräfte mit Straßenfahrzeugen befahren werden.

Für den Reisenden bedeutet die Feste Fahrbahn vor allem hohen Komfort, wenn die Züge künftig den Tunnel bei Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometer pro Stunde in 2 Minuten und 15 Sekunden durchfahren. ■

Schallschutz für Eimeldingen

Bereits im Mai hat in Eimeldingen der Einbau der ersten Schallschutzwände begonnen. Die maximal vier Meter hohen Wände wurden speziell für die Ansprüche des Hochgeschwindigkeitsverkehrs konzipiert. Sie bestehen aus einem Betonkern, der mit einem Holzfasergemisch verkleidet ist. Um den optimalen Schallschutz für die Bevölkerung entlang der zukünftigen Neubaustrecke zu erzielen, werden auf der östlichen Seite 1.700 Meter und in der Mitte zwischen Neubaustrecke und bestehender Rheintalbahn 1.400 Meter dieser Elemente eingebaut.

Jedes Schallschutzelement des österreichischen Herstellers Rieder wiegt rund 2,5 Tonnen, ist fünf Meter lang und einen Meter hoch. Die modulare Bauweise ermöglicht einen schnellen

Einbau der beidseitig hochabsorbierenden Wände. Mit einem Kran können täglich bis zu 80 der Bauteile in die vorbereiteten Stahlträger eingelassen werden.

Bis Ende Juli sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Ein großer Vorteil für die Anwohner: Die Schallschutzwände schirmen den weiteren Baulärm der Neubaustrecke von Eimeldingen ab.

Die Deutsche Bahn investiert rund sieben Millionen Euro in den Schallschutz in Eimeldingen. Trotz zusätzlicher Gleise und zu erwartendem Mehrverkehr werden die Schallschutzwände dazu beitragen, dass es in Eimeldingen am Tag und in der Nacht um sechs bis zehn Dezibel leiser wird. ■

Grenzüberschreitender Besuch

Am 4. Juli 2011 war Peter Maurer, Staatssekretär im Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA), Schweiz, zu Besuch bei Regierungspräsident Julian Würtenberger im Regierungspräsidium Freiburg. Auf dem Programm stand auch eine kurze Projekt-Präsentation zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel mit Informationen zum Planungsstand sowie dem Baufortschritt in den südlichen Abschnitten im Bereich Katzenbergtunnel.

Hohe Ingenieurskunst



Auf vier Stahlgleitbahnen und mit 20 hydraulischen Pressen wurde das Rahmenbauwerk der Eisenbahnüberführung für das Schlaufengleis 4411 verschoben. Zuvor wurde das Bauwerk vollständig seitlich des Schlaufengleises errichtet. Auf einem Kissen, erzeugt durch flüssigen Stickstoff, rutschte das rund 46 Meter lange, sieben Meter hohe und 2500 Tonnen schwere Bauwerk schließlich in seine endgültige Lage. Die rund zwei Millionen Euro teure Eisenbahnüberführung soll noch im Juli 2011 fertiggestellt werden. Über die Brücke fahren künftig Nah- und Güterzüge. Zunächst ist jedoch eine Baustraße auf dem Bauwerk geplant: Auf dieser kann der gesamte Baustellenverkehr zum und vom Überwerksbauwerk Haltingen Süd abgewickelt werden, wodurch die Anwohner erheblich entlastet werden.

Erste Probebohrungen in Offenburg abgeschlossen

Die ersten Probebohrungen für die Untersuchung der gewünschten Tunnelvariante in Offenburg sind abgeschlossen. Sie waren Auftakt zu einem umfangreichen hydrogeologischen Untersuchungsprogramm, das aus drei aufeinander aufbauenden Stufen besteht. Ziel ist es, möglichst viele Informationen über die Beschaffenheit des Grundwassers und des Bodens in Offenburg zu erhalten.

Das von der Bahn beauftragte Unternehmen bohrte an sechs gemeinsam mit der Stadt Offenburg festgelegten Punkten (Englerstraße, Burdastraße, Edekastraße, Im Drachenacker, Max-Planck-Straße und Gewinn Kreuzschlag/ Stadtwald Offenburg). Dort drang man bis zu einer maximalen Tiefe von 40 Metern in das Erdreich vor und entnahm nach jedem Meter eine Probe. Auf Basis der Ergebnisse dieser hydrogeologischen Vorerkundung haben die Planer der DB AG dann die Linienführung eines

möglichen Tunnels eingrenzt. Erst wenn der Projektbeirat bei seiner nächsten Sitzung im September 2011 der vorgeschlagenen Linienführung zustimmt, beginnen die weiteren Untersuchungen.

Im zweiten Schritt liefert die geotechnische Vorerkundung detaillierte Informationen über Beschaffenheit und Zusammensetzung des Offenburger Untergrunds. Bei diesem Programm werden Bohrungen in einem Abstand von 500 Metern durchgeführt. In der dritten Erkundungsstufe, der geotechnischen Hauptuntersuchung, werden die Bohrungen noch weiter verdichtet. Ihr Abstand beträgt in dieser Phase nur noch 50 bis 200 Meter. Dabei können Tiefen von bis zu 60 Meter erreicht werden.

Die Kosten in Höhe von 750.000 Euro teilen sich der Bund und das Land Baden-Württemberg. ■



Auftakt der Probebohrungen

Infoveranstaltung in Steinenstadt



Im April 2011 informierte die Deutsche Bahn im Gemeindesaal St. Martin über mögliche Maßnahmen des passiven Schallschutzes in Steinenstadt. Im Vordergrund standen der Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftern. Die Mitarbeiter der Bahn klärten die Bürgerinnen und Bürger über Voraussetzungen und Ansprüche auf und erläuterten den weiteren Ablauf.

Neues Info-Center in Weil am Rhein/Haltingen



Mit der Eröffnung eines neuen Besuchercenters hat die Deutsche Bahn AG am 12. Juli 2011 ihr Informationsangebot für den Streckenabschnitt Haltingen-Weil am Rhein erweitert. Die neue Einrichtung informiert über geplante und aktuelle Baumaßnahmen im Rahmen der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel. Zur feierlichen Eröffnung kamen nicht nur zahlreiche Vertreter der Gemeinde- und Ortschaftsräte, auch Bürgerinnen und Bürger nutzen das Angebot erstmals vor Ort.

Ab sofort ist das Info-Center jeweils mittwochs und freitags zwischen 15-18 Uhr geöffnet. Mit Hilfe von Präsentationen, Informationsmaterialien, Fotomontagen und Informationsveranstaltungen bekommt die Öffentlichkeit einen Einblick in die Welt der Bahnbaustelle. Zudem stehen kompetente Ansprechpartner für die Fragen interessierter Anwohner zur Verfügung.

Das Info-Center befindet sich im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche in der Güterstraße in Haltingen.

PORTRÄT

Heiko Siebenschuh – er treibt die Baustelle voran

Zahlen, Daten und Fakten sind zweifelsfrei wichtig für ein Großprojekt wie die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Mindestens genauso bedeutend aber sind die Menschen, die sich jeden Tag für den Erfolg dieses Projektes einsetzen. In einem früheren Newsletter haben wir Ihnen den Bauüberwacher Torsten Haas vorgestellt, in dieser Ausgabe begleiten wir Heiko Siebenschuh bei seiner täglichen Arbeit als Projektteamleiter. Siebenschuh ist für die bautechnische Seite im südlichen Teil des Streckenabschnitts 9.1 verantwortlich. Er koordiniert und steuert den Bau der Gleise mit der Anbindung an den Katzenbergtunnel, den Umbau des Haltepunktes Eimeldingen, den Schall- und Erschütterungsschutz sowie den Bau der insgesamt neun Brückenbauwerke, die in diesem Abschnitt errichtet werden. Zusammen mit seinen Kollegen prüft der gelernte Bauingenieur, ob die Baufirmen ihre vertraglich festgelegten Leistungen erbringen, und hilft, Lösungen für



technische Schwierigkeiten zu finden. Daneben sind auch Umwelt- und Naturschutzfragen zu bearbeiten, etwa die Rodung von Flächen oder die Umsetzung der landespflegerischen Begleitmaßnahmen.

Mit einem Team aus fünf Mitarbeitern – drei Bauingenieure, ein technischer Sachbearbeiter

und ein Kaufmann – lenkt Siebenschuh die Geschicke aus seinem Büro in Freiburg. Dort beantwortet er die zahlreichen Anfragen zum Projekt, ist Ansprechpartner für die Baufirmen, beschäftigt sich mit den Planungen der jeweils folgenden Bauschritte und führt Nachtragsverhandlungen. Außerdem überwacht er die finanziellen Rahmenbedingungen – sowohl hinsichtlich des Auftragnehmers als auch bei der Mittelbereitstellung durch den Bund.

Auch wenn der Computer mittlerweile zum wichtigsten Gerät des Arbeitsalltags gehört, ist Heiko Siebenschuh der direkte Draht zu den Arbeiten besonders wichtig: Zwei bis drei Tage in der Woche ist er in „seinem“ Streckenabschnitt und treibt die Arbeiten auf der Baustelle voran. Vor Ort ist es ihm auch möglich, mit den Anwohnern zu sprechen. Ihre Anregungen nimmt er gerne auf, auftauchende Probleme löst er schnell und unbürokratisch. Auch der Kontakt zu Kommunen und Arbeitskreisen gehört zu seinen regelmäßigen Jobs.

Heiko Siebenschuhs Aufgaben als Projektteamleiter sind vielfältig und die Verantwortung hoch. Schließlich geht es um ein Bauvolumen von – Zahlen sind eben doch wichtig – rund 60 Millionen Euro. Und noch eine Zahl treibt Siebenschuh täglich voran: Er will seinen Abschnitt pünktlich zur Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels Ende 2012 fertigstellen. ■

Neue Ausstellung im Info-Center Katzenbergtunnel

Der Beginn des Innenausbau im Katzenbergtunnel spiegelt sich auch im Informationsangebot des Besucherzentrums wider: Der Einbau der Festen Fahrbahn, die Befestigung der Oberleitungen und die Ausrüstung des Tunnels mit Leit- und Sicherungstechnik sind spannende neue Themen, die das Info-Center Katzenbergtunnel am 31. Juli 2011 von 10 bis 18 Uhr präsentiert. Die Deutsche Bahn lädt alle Anwohner herzlich ein, sich die faszinierende Welt der größten Tunnelbaustelle Deutschlands in der neuen Ausstellung anzuschauen.

Rund 40 Informationstafeln liefern anschauliche Bilder, Grafiken, Texte und Zahlen rund um das Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Neue Modelle und Exponate ergänzen die insgesamt 25 Themenschwerpunkte der Ausstellung. Besonderes Highlight ist der begehbare Tübbingring im Außenbereich – ein exemplarischer Schnitt der Tunnelröhre in Originalgröße. Er enthält sämtliche Technologien und gibt die tatsächliche Situation im Tunnel sehr gut wieder. Präsentationen und Projektfilme runden das Angebot des Info-Centers ab und können von

den Besucherinnen und Besuchern interaktiv abgerufen werden.

Mit der Neueröffnung ändern sich auch die Öffnungszeiten: Künftig stehen Ihnen unsere Mitarbeiter von Dienstag bis Sonntag von 13 bis 18 Uhr zur Verfügung. Vom 19. bis 30. Juli 2011 muss das Info-Center wegen der notwendigen Umbauarbeiten leider geschlossen bleiben.



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

Sebastian Roedig/DB AG (S. 1 oben, S. 2 oben, S. 3 re. unten), Schenker/DB AG (S. 1 unten), Michael Breßmer/DB AG (S. 2 unten, S.3 oben u. unten li.)