



## Germania, inaugurato il Katzenbergtunnel

di Davide Zamboni

EFRINGEN-KIRCHEN (Germania) - Un importante evento ha segnato la fine del 2012 per la rete ferroviaria tedesca: dopo più di trent'anni di progettazione e nove di costruzione, il 4 dicembre è stato inaugurato il Katzenbergtunnel. Lungo 9.385m a doppia canna, collega le stazioni di Bad Bellingen ed Efringen-Kirchen sulla linea del Reno tra Karlsruhe e Basilea. Secondo Rudiger Grube, presidente della Deutsche Bahn AG, "Il tunnel è una pietra miliare nello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria tedesca e apporta un importante contributo all'urgente necessità di ampliamento di capacità sul più importante asse di transito europeo".

Simbolicamente, il tunnel è stato inaugurato da un ICE e da un treno merci che hanno percorso le due gallerie in marcia parallela. A bordo dell'ICE si trovavano, oltre a Grube, anche i ministri dei Trasporti federale Peter Ramsauer e del Land Baden-Württemberg, Winfried Hermann. L'inaugurazione si è tenuta il giorno di Santa Barbara, patrona dei minatori, e nell'occasione è stato rimarcato con enfasi come nessun incidente mortale si sia verificato per l'intera durata del cantiere.



1. <sup>1</sup>Uno dei momenti dell'inaugurazione del Katzenbergtunnel sulla linea Basilea - Friburgo in un'immagine del *Badische Zeitung* *Badische Zeitung*, 4 dicembre 2012

Il tunnel è il terzo per lunghezza in Germania ed è costato 610 milioni di Euro, comprese le opere di collegamento alla rete preesistente. Grazie a quest'opera, viene evitata una tratta lenta (max 80km/h) e ricca di curve in prossimità del massiccio dell'Isteiner Klotz. "Il tunnel consentirà agli abitanti una migliore qualità della vita grazie all'abbattimento dei rumori" ha dichiarato Grube, che ha anche assicurato che tutti i treni merci saranno istradati nel tunnel nelle ore notturne.

Entro l'anno 2025, infatti, DB conta di avere 304 treni merci al giorno sulla tratta, 130 dei quali notturni che percorreranno il tunnel. Di questo provvedimento beneficeranno principalmente la località termale di Bad Bellingen e i comuni limitrofi di Istein e Kleinkems. L'unica eccezione sarà costituita da sette treni HUPAC, che in Germania non possono viaggiare in galleria.

### Caratteristiche tecniche e tempistica dei lavori

La galleria tra Bad Bellingen ed Efringen-Kirchen attraversa le colline del Markgräfler Hügelland ed è il più lungo tunnel ferroviario a due canne della rete tedesca. In lunghezza è preceduto dai 10.779m del Landrückentunnel e dai 10.525m del Mündener Tunnel, i quali però sono entrambi a canna singola. I due tubi del Katzenbergtunnel hanno una sezione finita di 62m<sup>2</sup> e all'interno di ciascuno corre un binario su massicciata solida. Il piano del ferro si trova a una distanza molto ridotta dal piano della massicciata, in modo che il tunnel, in caso di emergenza, possa essere percorso dai normali mezzi soccorso senza che questi debbano essere dotati di carrelli o ruote ferroviarie.



2. L'interno di una delle due canne del Katzenbergtunnel. Si può notare come il piano del ferro sia quasi a raso per permettere il passaggio dei mezzi di soccorso (Foto Wikipedia)

I lavori iniziarono nell'estate 2003, mentre entrambi i tubi vennero scavati fra il 2005 e il 2007 da due talpe meccaniche della sezione ciascuna di 95m<sup>2</sup>. Queste macchine, della lunghezza di oltre 200m e del peso di oltre 2000t, hanno garantito giornalmente circa 20m di avanzamento nel granito, con punte fino a 30m.

Prima dell'inaugurazione, tra il 17 settembre e il 5 ottobre, si sono svolte corse prova nel tunnel e sulla linea storica adiacente utilizzando un convoglio ICE-S, un treno misure ad alta velocità inquadrato da due motrici d'estremità della serie 410.1. La velocità di prova del convoglio, con una potenza complessiva di 13.900CV, è stata progressivamente aumentata fino al valore  $V_{max}+10\%$ , cioè 275km/h.

Già in luglio però il tunnel era stato percorso dal primo treno, una composizione per trasporto regionale con trazione diesel. Ad agosto è stata messa in tensione la linea di contatto, mentre il 17 novembre si è svolta un'esercitazione di soccorso a cura di DB Netz AG (in coordinazione con vigili del fuoco, soccorso sanitario e altre organizzazioni) che ha coinvolto oltre 500 persone, il cui successo ha dato un contributo fondamentale alla messa in servizio del tunnel.

Entrambi i tubi sono collegati da 19 intercomunicanti con porte stagne antifumo, che rendono ciascun tubo utilizzabile come via di fuga in caso di incidente nell'altro. Sono inoltre presenti tubazioni per convogliare acqua agli idranti.

### **Il futuro**

Il Katzenbergtunnel è entrato ufficialmente in servizio con il cambio orario del 9 dicembre scorso, permettendo una riduzione del tempo di percorrenza tra Friburgo e Basilea di due minuti. Teoricamente, il risparmio potrebbe essere tra quattro e sei minuti, e salirà a sedici con il completamento di altre opere. L'obiettivo è di ridurre il tempo di viaggio tra Basilea e Karlsruhe a 69 minuti (attualmente è di circa 105). Entro il decennio dovrebbero essere completate altre opere come il tunnel di Rastatt e l'ammodernamento della tratta fra Bad Bellingen e il confine svizzero, mentre per le opere restanti l'orizzonte di completamento è il 2025.



33Un altro momento della cerimonia d'inaugurazione del Katzenbergtunnel in un 4 dicembre piovoso. *Foto Ministero trasporti Baden-Württemberg*

Davide Zamboni - 09 gennaio 2013

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).  
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003