



Presseinformation

Bahn beendet Bohrarbeiten an der Rheintalbahn

Über 1.000 Erkundungen durchgeführt • Neue Geodaten für den Batzenberg • Fundierte Basis für die weitere Planung

(Freiburg, 30. Juli 2021) Die Deutsche Bahn hat ihr Erkundungsprogramm entlang der Rheintalbahn abgeschlossen. Von Oktober 2020 bis Juli 2021 führte sie über 1.000 Erkundungsmaßnahmen zwischen Teningen und Buggingen durch.

Entlang der 45 Kilometer untersuchte die Bahn alle 50 bis 200 Meter den Boden. Mit Hilfe der Ergebnisse kann sie die Tragfähigkeit der Bahnstrecke beurteilen und Maßnahmen zur Sanierung der Strecke, der Bahndämme und der Bauwerke ableiten. Züge sollen dort künftig bis zu 200 Kilometer pro Stunde fahren. Das verringert die Fahrzeiten und verbessert die Reisequalität. Auch für den Ausbau der Haltepunkte und Bahnhöfe liegt nun eine umfangreiche geotechnische Grundlage vor.

Tiefe Bohrungen für Bahntunnel

Zwischen Freiburg und Ehrenkirchen führte die Bahn auch abseits der Gleise Bohrungen durch. In diesem Bereich möchte die Bahn einen neuen Tunnel bauen, um die kurvenreiche Strecke zu verbessern. Hierfür wurden 39 tiefe Bohrungen durchgeführt. Die tiefste Bohrung im Batzenberg reichte 110 Meter in die Tiefe. Bei den Bohrungen wurden Boden- und Grundwasserproben entnommen, die im Labor weiter untersucht werden. Die Bohrungen verliefen weitgehend reibungslos. Winzer, Landwirte wie auch die Anwohnende zeigten sich interessiert und verständnisvoll.

Ergebnisse und Besonderheiten

Mit Spannung erwarteten die Geologen die Ergebnisse aus dem Batzenberg. Für diesen Bereich lagen auch beim Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau kaum Informationen vor. Das Amt begleitet daher die Bohrungen. Das Team traf am Batzenberg teils sehr rissiger Fels an. Im nördlichen Untersuchungsraum lag das Grundwasser relativ nah an der Oberfläche. Unterhalb von Schallstadt stand das Grundwasser unter hohem Druck. Dies geschieht zum Beispiel in Tallagen, wenn sich zwischen zwei wasserundurchlässigen Schichten Wasser ansammelt. Fachleute sprechen dann von „artesischen“ Verhältnissen. Eine Bohrung kann in dem Fall dazu führen, dass durch den starken Druck Wasser nach oben sprudelt. Für erfahrene Bohrfirmen stellt dies jedoch keine Herausforderung dar. Alle Aufschlüsse wurden sicher wieder verschlossen.

Nächste Schritte

Die Ergebnisse fließen nun in ein geo- und umwelttechnisches Gutachten ein. Die Daten unterstützen die Suche nach einer geeigneten Tunnelvariante im Bereich des Batzenbergs. Auch die geologischen Kartenwerke können anhand der neuen Daten

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt
Karlsruhe-Basel
GNE 12
Tel. +49 (0) 761 212-4504
michael.bressmer
@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse



Presseinformation

ergänzt werden. Etwa 2023 will die Bahn die Vorplanung für die Ausbaustrecke abschließen. Die Bahn stellt die Ergebnisse dann auf einer öffentlichen Infoveranstaltung vor. Bis dahin präsentiert sie Fortschritte in den Gemeinderäten der betroffenen Kommunen.

Hinweis für Redaktionen:

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de.

In den sozialen Netzwerken unter:

Facebook www.facebook.com/tunnelrastatt, www.facebook.com/karlsruhebasel

Twitter www.twitter.com/karlsruhebasel (@KarlsruheBasel) und

Instagram www.instagram.com/tunnelrastatt (@tunnelrastatt) oder

www.instagram.com/karlsruhebasel (@karlsruhebasel)

Das Großprojekt Karlsruhe–Basel wird kofinanziert von der Europäischen Union.

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt
Karlsruhe-Basel
GNE 12
Tel. +49 (0) 761 212-4504
michael.bressmer
@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse