

Presseinformation

Tunnel Rastatt: Bau der Tunnelröhren geht weiter

Letzte Meter der Tunnelröhren werden ab dem kommenden Jahr gebaut • Für Sanierung der Havariestelle in der Oströhre ist Genehmigungsverfahren nötig • Sicherheit für Bahnverkehr, Anwohner und Bauarbeiter hat Priorität

(Rastatt, 7. August 2019) Wie es mit dem Tunnel Rastatt weitergeht, darüber informierte heute die Deutsche Bahn gemeinsam mit der ARGE Tunnel Rastatt. Im kommenden Jahr sollen zunächst die letzten rund 200 Meter der Weströhre des Tunnels hergestellt werden. Anschließend kann die Oströhre in offener Bauweise saniert werden. Dazu werden die zwei Gleise der Rheintalbahn zeitweilig auf einer Länge von rund 700 Metern umverlegt. Die dafür notwendige Genehmigung hat die DB jetzt beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt.

Dirk Rompf, Vorstand Infrastruktur-Großprojekte der DB Netz AG: „Die Sicherheit des Bahnbetriebs, der Anwohner und des Baustellenpersonals in Rastatt hat Priorität. Wir haben in den vergangenen Monaten Voraussetzungen für eine sichere Fertigstellung des Tunnels geschaffen. Dazu gehören umfangreiche Baugrunderkundungen rund um die Havariestelle und die Weströhre des Tunnels, die Vereinbarung eines Notfallmanagements mit den Infrastrukturbetreibern in den benachbarten Ländern sowie die sorgfältige Untersuchung einer Vielzahl von Varianten für den Weiterbau. Mit dem jetzt vorgestellten Konzept kann der Tunnel voraussichtlich Ende 2025 in Betrieb gehen.“

Edgar Schömig, Vorstandsmitglied der Ed. Züblin AG: „Wir haben für beide Röhren ein technisches Konzept für die Fertigstellung des Tunnelrohbaus entwickelt. Dabei werden wir die Weströhre mit der Tunnelvortriebsmaschine „Sibylla-Augusta“ fertigstellen und die Oströhre in offener Bauweise weiterbauen. Parallel dazu werden wir weitere Arbeiten zum Ausbau des Tunnels durchzuführen.“

Am 12. August 2017 gab es beim Bau der Oströhre des Tunnels Rastatt eine Havarie im Bereich der Rheintalbahn, die zur Unterbrechung des Bahnverkehrs führte. Die Tunnelbohrmaschine hatte bis dahin bereits 98 Prozent der vier Kilometer langen Tunnelröhre hergestellt.

In Folge der Havarie musste die Tunnelröhre auf rund 160 Metern mit Beton verfüllt werden, innerhalb von sieben Wochen wurde die zweigleisige Bahnstrecke im Bereich der Havariestelle neu aufgebaut. Die beiden Streckengleise wurden auf 275 Metern auf einer Betonplatte verlegt. Die Platte sorgt für die Stabilität der Gleise und für die Entkopplung des Betriebes vom Weiterbau des Tunnels.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher



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

Presseinformation

Um die Havarie schnell und partnerschaftlich aufzuklären, haben sich die DB und die ARGE Tunnel Rastatt auf ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren geeinigt, das voraussichtlich im kommenden Jahr abgeschlossen werden kann. In diesem Verfahren wurden unter anderem rund 70 Bohrungen im Baugrund um die Havariestelle durchgeführt, rund 1.000 Bodenproben wurden entnommen und analysiert. Dadurch konnten die Erkenntnisse über die Bodenbeschaffenheit präzisiert werden.

Die Arbeiten für den Tunnel Rastatt konnten bereits unmittelbar nach der Havarie wieder aufgenommen werden. Seither wurden die Weströhre bis zur Rheintalbahn in Niederbühl vorgetrieben, der offene Bauabschnitt und die schallmindernden „Sonic-Boom-Bauwerke“ am Nordportal fertiggestellt, am Südportal die offenen Bauabschnitte weiter vorgebracht sowie mit dem Bau der oberirdischen Gleisanlagen begonnen.

Für den Weiterbau und die Sanierung des havarierten Tunnelteils in Niederbühl wurden insgesamt 14 verschiedene Varianten von der ARGE Tunnel Rastatt und der DB geprüft. Kriterien waren unter anderem Sicherheit, Einfluss auf den Bahnbetrieb, Belastbarkeit des Konzeptes, Anwohner- und Umweltbelange.

Das jetzt vorgestellte Konzept sieht wie folgt aus:

Die Weströhre wird mit Hilfe der Tunnelvortriebsmaschine fertiggestellt. Diese wird ab Anfang 2020 die letzten 200 Meter der Tunnelröhre auffahren. Die Betonplatte unter den Gleisen der Rheintalbahn sowie zusätzliche „Auflasten“, also Kies-Aufschüttungen östlich und westlich der Bahngleise, sorgen für Sicherheit beim Tunnelvortrieb ebenso wie ein enges Netz von Sensoren in den Gleisen, die Veränderungen in der Gleislage erfassen und melden.

Die Oströhre wird in offener Bauweise fertiggestellt. Dazu muss in einem ersten Schritt die Rheintalbahn auf rund 700 Metern Länge nach Westen verlegt werden. Anschließend entsteht eine bis zu 17 Meter tiefe Baugrube rund um den Havarieabschnitt. In offener Bauweise werden der Tunnel und die Tunnelbohrmaschine in diesem Bereich zurückgebaut und die Tunnelröhre neu errichtet. Für dieses Vorgehen muss ein Baugenehmigungsverfahren durchgeführt werden. Die dafür notwendigen Unterlagen hat die DB jetzt beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Geplant ist, die Arbeiten 2021 zu beginnen.

Parallel zur Herstellung der letzten Meter Tunnelröhren läuft der weitere Ausbau des Tunnels. So werden die beiden Tunnelröhren alle 500 Meter mit so genannten „Querschlägen“ verbunden. Diese acht Querverbindungen dienen als Rettungswege im späteren Eisenbahnbetrieb. Zudem sollen die bereits fertiggestellten Tunnelabschnitte ab 2021 mit Gleisen und Bahntechnik ausgerüstet werden. Die Inbetriebnahme des Tunnels ist 2025 geplant.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



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

Presseinformation

Hinweis für die Redaktion:

Weitere Informationen zum Tunnel Rastatt sowie Grafiken zum Weiterbau des Tunnels finden Sie auf der Webseite <https://www.karlsruhe-basel.de/medien.html>

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 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 Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



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