

**Sperrfrist 9.8.2018**

## Presseinformation

### **Ein Jahr nach der Havarie: die aktuelle Lage am Tunnel Rastatt**

#### **Rückbau des Betonpfropfens abgeschlossen • Vertiefendes Erkundungsprogramm bis Ende August • Schlichtungsverfahren läuft**

(Karlsruhe, 9. August 2018) Ein Jahr nach der Havarie des Tunnels Rastatt dauern die Untersuchungen zur Schadensursache an. Daher konnten die letzten Meter der beiden je 4.270 Meter langen Tunnelröhren bislang nicht aufgefahren werden. Alle Beteiligten sind derzeit mit größter Sorgfalt auf die Bewertung der Hintergründe der Havarie fokussiert.

Dennoch gehen die Bauarbeiten weiter. Nach der Havarie am 12. August 2017 wurde zunächst intensiv daran gearbeitet, den Schaden an der Rheintalbahn zu beheben und den Bereich oberhalb der Tunnelröhren dauerhaft zu stabilisieren. Allein für die Betonplatte unter den Gleisen wurden rund 540 Tonnen Bewehrungsstahl und 3.000 Tonnen Beton verarbeitet. Am 2. Oktober 2017 konnte der Verkehr auf der Rheintalbahn wieder rollen. Anschließend wurde der Vortrieb der Weströhre fortgesetzt. Nach 3.672 Metern Vortrieb erreichte die Tunnelvortriebsmaschine „Sibylla-Augusta“ Anfang Dezember 2017 den Startschacht vor der Rheintalbahn. Hier steht sie derzeit in Warteposition.

Anfang Februar 2018 haben die ersten Arbeiten für den Rückbau des rund 2.000 Kubikmeter großen Betonpfropfens in der Oströhre begonnen. Dieser wurde als Schutzmaßnahme unterhalb des abgesenkten Gleisbereichs der Rheintalbahn in den Tunnel eingebracht und trennte zugleich den intakten Tunnel vom Schadensbereich ab. Der Rückbau des Betonpfropfens ist inzwischen abgeschlossen. Zusätzlich wurden weitere sechs Meter der Betonverfüllung abgebaut. Im Anschluss wird eine Öffnung durch die Tunneldecke zur Erdoberfläche hergestellt: Diese dient als Rettungsweg aus der Tunnelröhre sowie zur logistischen Versorgung der weiteren Bauarbeiten, zum Beispiel für den Bau der Querschläge im unbeschädigten Tunnelbereich.

#### **Schlichtungsverfahren dauert an**

Aktuell läuft das zwischen der DB und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt vereinbarte Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen des Schadens beim Tunnelvortrieb im August 2017. Zur Klärung der Schadensursachen sind weitere umfangreiche Erkundungen erforderlich. Die ARGE Tunnel Rastatt führt zusammen mit der Deutschen Bahn seit Mitte Mai ein Bohrprogramm zur vertiefenden Erkundung des Baugrundes durch. Im Bereich der Schadensstelle und in dessen Umfeld wird der Baugrund mithilfe von Bohrgeräten untersucht. Die Arbeiten umfassen insgesamt rund 60 Bohrungen, einige davon werden zu Grundwassermessstellen ausgebaut. Parallel werden die Ergebnisse ausgewertet. Sie sollen weitere Hinweise über die Ursachen der Havarie liefern. Auf dieser Basis kann ein Konzept zum

Michael Breßmer  
Sprecher Großprojekt Karlsruhe  
- Basel  
Tel. +49 (0) 761 212-4504  
Fax +49 (0) 761 212-2372  
michael.bressmer  
@deutschebahn.com  
www.deutschebahn.com/presse

## Presseinformation

weiteren Vortrieb der Weströhre entwickelt werden. Zudem ist die Ursachenanalyse Grundlage für die weitere Vorgehensweise in der Oströhre, zur Demontage der einbetonierten Tunnelvortriebsmaschine.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter [www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de).

In den sozialen Netzwerken unter:

Facebook [www.facebook.com/tunnelrastatt](http://www.facebook.com/tunnelrastatt), [www.facebook.com/karlsruhebasel](http://www.facebook.com/karlsruhebasel)

Twitter [twitter.com/karlsruhebasel](https://twitter.com/karlsruhebasel) (@KarlsruheBasel) und

Instagram [www.instagram.com/tunnelrastatt](https://www.instagram.com/tunnelrastatt) (@tunnelrastatt) oder

[www.instagram.com/karlsruhebasel](https://www.instagram.com/karlsruhebasel) (@karlsruhebasel)

Das Großprojekt Karlsruhe–Basel wird kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ von der Europäischen Union.