



Matthias Gastel
Mitglied des Deutschen Bundestages

Berlin, 29.01.2021

Mündliche Frage 27. Januar 2021 | Nr. 60

Matthias Gastel, MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-74150
Fax: +49 30 227-70150
matthias.gastel@bundestag.de

Unter welchen Bedingungen wird der Tunnelvortrieb an der Rheintalbahn bei Rastatt, an der sich im August 2017 ein Baustellenunglück ereignete, fortgeführt werden können (bitte zu den Bedingungen angeben, wann diese aus heutiger Sicht erfüllt sein könnten) und welcher Aufwand (Strommenge, Kosten) musste bisher betrieben werden, um die Vereisung des Bauuntergrundes über Jahre hinweg aufrecht zu erhalten (vgl. Stuttgarter Zeitung v. 19.01.2021)?

Matthias Gastel, MdB

Drucksache 19/26064 Frage Nr. 60

Abg. Matthias Gastel

A n t w o r t

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat sie im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten zum Tunnelvortrieb der Weströhre im Sommer 2020 in der Achse des aufzufahrenden Tunnels gegebenenfalls zu verbessernde Bodenstrukturen detektiert. In diesem Bereich werden detaillierte Bodenuntersuchungen und Analysen durchgeführt. Die Auswertungen dieser Untersuchungen stehen kurz vor dem Abschluss. Am Bauablauf ändert sich nichts. Zuerst wird die Weströhre mit der Tunnelvortriebsmaschine aufgefahren, danach verlegt die DB AG die Rheintalbahn auf rund 700 Meter Länge auf den Rohbau der Weströhre. Wenn die Rheintalbahn verlegt ist, kann die Sanierung der Oströhre in offener Bauweise erfolgen. Aktuell wird der Zeitplan angepasst. Die DB AG plant Anfang Februar 2021 die Öffentlichkeit über die weiteren Tunnelarbeiten zu informieren.

Nachdem verschiedene Varianten zum Weiterbau der Weströhre geprüft wurden, haben sich die DB AG und die ARGE Tunnel Rastatt bereits 2018 entschieden, die Vereisung an der noch nicht aufgefahrenen Weströhre abzuschalten. Die Vereisungsanlage wurde danach in Teilen zurückgebaut. Für die Oströhre des Tunnels läuft die Vereisung in Rastatt-Niederbühl weiter. Die Oströhre wurde im Schadensbereich mit Beton verfüllt, der Boden um die Tunnelröhre herum zusätzlich stabilisiert und eine Stahlbetonplatte unter dem Gleisbett der Rheintalbahn eingebaut. Zur Sicherheit hat sich die DB AG jedoch dazu entschieden, auf das Abschalten der Vereisung zu verzichten. Die Stromkosten für die Vereisung liegen der DB AG nicht vor, da im Hauptvertrag dazu keine Einzelposition vorhanden und das Schadensereignis in der Oströhre noch nicht abgerechnet ist. Gleichwohl wird zur Reduzierung des Strombedarfs die Vereisungsan-

lage so betrieben, sodass der Status Quo des Frostkörpers der Oströhre beibehalten wird und kein weiteres Aufgefrieren stattfindet.