

Antwort der DB Netz

***Plusminus hat bei der DB Netz AG gefragt,
wie es in Rastatt weitergeht und was die Bahn
aus der Havarie lernt.***

Hier die Antwort auf unsere Fragen:

Frage: Wie geht es weiter in Rastatt?

Eine insgesamt 275 Meter lange und ein Meter starke Stahlbetonplatte überspannt inzwischen den Bereich der Tunneltrasse. Das Monitoringsystem, mit dem wir bereits vor der Havarie die Lage der Gleise überwacht haben, wurde wieder eingebaut. Installiert sind sowohl ein Vermessungssystem als auch Sensoren im Gleis. Somit besteht eine stabile Unterlage für die Gleise, die permanent durch ein lückenloses Kontrollsystem überwacht wird.

Die Arbeit am Tunnel geht zunächst außerhalb des Bereichs der Rheintalbahn weiter: Den Vortrieb der Weströhre haben wir vor einigen Wochen bereits wiederaufgenommen, die Tunnelbohrmaschine befindet sich in Niederbühl, rund 50 Meter vor der L 77 nahe der Murgtalstraße. Ende November wird die Maschine "Sibylla Augusta" den Bereich der Rheintalbahn erreichen. Bis dahin werden die Bahn und die ARGE Tunnel Rastatt entscheiden, wie der Tunnel unter den Gleisen erstellt wird.

Was passiert in der Oströhre?

Auch hier gehen die Arbeiten weiter: Hier entsteht ein zusätzlicher Zugang zur Oströhre, direkt nördlich des Schadensbereichs. Dazu wird Ende Oktober der „Pfropfen“, der bis zur Verfüllung des Schadensbereiches den intakten Tunnel absicherte, vom intakten Tunnelteil aus wieder beseitigt. Das Material wird über die Tunnelröhre nach Norden abtransportiert. Wenn der Pfropfen ausgebaut ist, kann von der Oberfläche eine Öffnung in der Tunnelröhre hergestellt werden. Diese Öffnung ist ein zusätzlicher Zugang zum intakten Tunnel und erleichtert die weiteren Arbeiten, denn in dem auf rund 3,8 Kilometern bereits fertigen Tunnel müssen zwischen der Oströhre und Weströhre alle 500 Meter so genannte Querschläge eingebaut werden. Diese verbinden die beiden Tunnelröhren und dienen später im Havariefall als Rettungswege.

Was plant die Bahn in Sachen Krisenmanagement?

Die Deutsche Bahn bzw. die DB Netz AG arbeitet intensiv an der Aufarbeitung der Havarie in Rastatt. Übergeordnet geht es uns darum, die betrieblichen Regelungen für eine flexible Produktion des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu schaffen. Dazu gehört z. B. die Harmonisierung betrieblicher Regelungen und Zulassungsvoraussetzungen. Aber auch die Verständigung auf eine zweite Betriebssprache für die Triebfahrzeugführer ist ein wichtiges Thema. Desweiteren hat man sich zum Ziel gesetzt, das internationale Krisenmanagement entlang der Korridore zu verbessern. Nicht zuletzt wird daran gearbeitet, wie die Umleiterkapazitäten verbessert und die Baukoordination in Abstimmung mit den Güterverkehrsunternehmen entlang der europäischen Korridore intensiviert werden kann. Diese Aufgaben sind nicht allein durch die DB Netz AG zu lösen, sondern bedürfen einer europaweiten – mitunter zeitaufwändigeren – Abstimmung. Gelingt dies, ist das für den gesamten Sektor Schiene im intermodalen Wettbewerb mit der Straße allerdings ein großer Fortschritt.

Welche Lehren zieht die Bahn aus der Rastatt-Havarie für Stuttgart 21?

Grundsätzlich möchten wir noch einmal unmissverständlich feststellen, dass sich aus dem Vorfall in Rastatt keine direkten Rückschlüsse für das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm ziehen lassen. Hier sind die geologischen Rahmenbedingungen und die Tunnelbauverfahren andere

als jene in Rastatt. Die Tunnel werden überwiegend in Fels oder festem Gestein aufgeföhren. Eine Ausnahme bildet das Neckartal, wo nach erfolgreicher Unterquerung des Neckars ebenso erfolgreich ein kurzer Abschnitt im Neckarkies durchfahren wurde. Hier kam als Bauverfahren der konventionelle bergmännische Vortrieb in Form der Spritzbetonbauweise zum Einsatz und keine Tunnelvortriebsmaschine.

Wann werden die beiden S21-Tunnelröhren im Neckartal (Richtung Untertürkheim und Richtung Obertürkheim) unter den dortigen Gleisen durch den Neckarkies vorgetrieben?
Die Bestandsgleise in Untertürkheim werden im 1. Quartal 2019 und die Bestandsgleise in Obertürkheim im 4. Quartal 2018 unterfahren.

Wie hoch ist der Abstand zwischen der künftigen Tunneldecke und der bestehenden Geländeoberfläche?

Die Bestandsgleise werden mit mindestens acht Meter Überdeckung unterfahren.

Kommt bei den beiden genannten Tunnelabschnitten als Bauverfahren der konventionelle bergmännische Vortrieb in Form der Spritzbetonbauweise zum Einsatz?

Ja.

Warum werden für die Untertunnelung der Gleise im Neckartal nicht die ursprünglich vorgesehenen Hilfsbrücken gebaut, die die Stabilität der Gleise garantieren sollten?
Der hier geschilderte Sachverhalt ist falsch. Im 11. Planänderungsverfahren wurde die Anschlagwand, also die Grenze zwischen bergmännischer Bauweise und offener Bauweise, um etwa 20 Meter verschoben. Die bergmännische Bauweise wird um etwa 20 Meter verlängert und die offene Bauweise um 20 Meter verkürzt. Dadurch wird vermieden, dass eine Hilfsbrücke notwendig wird.

Warum kam es im Neckartal bei den Tunnelarbeiten Anfang September 2016 zu einem heftigen Wassereinbruch, der den Bauleuten an den Sportplätzen am Bruckwiesenberg lange zu schaffen machte?

Es wurde eine nicht erkundete Doline angeschnitten. Der Bereich wurde daraufhin großräumig mit Zementinjektionen von der Geländeoberfläche abgedichtet, um eine ähnliche Situation bei den weiteren Vortrieben auszuschließen.

Soll die Untertunnelung dieser Gleise bei laufendem Zugbetrieb stattfinden?

Ja.

Wie sieht das Risikomanagement für die genannten Tunnel-Abschnitte aus? Warum ist bisher kein „Plan B“ für den Fall bekannt, dass bei der Untertunnelung der Gleise im Neckartal Probleme entstehen und der Zugverkehr eingestellt werden müsste? Gibt es einen derartigen Plan und wenn ja, seit wann?

Umfahrungsmöglichkeiten bestehen wechselweise zwischen den Strecken der S-Bahn bzw. Fern- und Regionalbahn oder auch durch eine großräumige Umfahrung über Aalen.

Gab es in Folge des Unfalls von Rastatt zusätzliche Untersuchungen bzw. Überprüfungen der Pläne für die genannten Tunnel-Abschnitte? Wenn ja welche und mit welchem Ergebnis?

Die Situation Rastatt ist eine gänzlich andere als die Unterfahrung der Gleise in Ober- und Untertürkheim. Es handelt sich um grundsätzlich verschiedene Vortriebsverfahren. Unabhängig vom Ereignis in Rastatt werden vor der baulichen Umsetzung durch verschiedene unabhängige Instanzen einschließlich von Prüfingenieuren der Aufsichtsbehörde der Deutschen Bahn AG, dem Eisenbahn-Bundesamt, umfangreiche Prüfungen durchgeführt.

Gibt es einen „Plan B“ für den Fall, dass der Tunnelabschnitt Tiefbahnhof – Feuerbach im Fahrbetrieb ab 2021 nicht mehr befahrbar wäre (etwa wegen nötiger Sanierungsarbeiten)?
Die Deutsche Bahn baut Tunnel mit einer Betriebssicherheit für mindestens 100 Jahre. Selbst für den äußerst unwahrscheinlichen Fall könnten vor Inbetriebnahme geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden.