

Presseinformation

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel: Bahn vergibt Rohbauarbeiten für Tunnel Rastatt

Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt erhält Zuschlag nach europaweiter Ausschreibung • Start im November • Auftragsvolumen rund 312 Millionen Euro

(Karlsruhe, 7. August 2014) Der Vertrag für den europaweit ausgeschriebenen Rohbau des Tunnels Rastatt wurde am 4. August 2014 in Berlin unterzeichnet. Die Bahn beauftragte eine Arbeitsgemeinschaft mit der Ausführung der Arbeiten für das 4.270 Meter lange Bauwerk. In der ARGE Tunnel Rastatt übernimmt die Firma Ed. Züblin AG die technische Federführung, die Firma Hochtief AG erhält die kaufmännische Federführung. Das Auftragsvolumen für das zweitgrößte Einzelbauwerk im Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel beträgt rund 312 Millionen Euro.

Nach den Planungen beginnen die Arbeiten im November 2014 mit der Herstellung einer Baustelleneinrichtungsfläche in Ötigheim. Aktuell wird in diesem Bereich bereits die Grundwasserwanne Nord errichtet, die den Zulauf zum Nordportal des Tunnels Rastatt bildet. Die Vorbereitungen für den Tunnelbau erfolgen dann im April 2015 mit der Montage der beiden Tunnelvortriebsmaschinen. Der Vortriebsbeginn selbst ist für Oktober 2015 geplant. Ende des ersten Quartals 2018 soll der Rohbau des Tunnels fertiggestellt sein. Der Einbau der Festen Fahrbahn sowie die Tunnelausrüstung waren nicht Teil der aktuellen Vergabe; die Ausschreibung dieser Arbeiten erfolgt voraussichtlich im März 2015. Bautechnisch soll der Tunnel Rastatt bis 2020 fertig sein. Nach der Prüfungsphase kann dann 2022 der Probetrieb starten.

Der Tunnel Rastatt unterquert das gesamte Stadtgebiet von Rastatt sowie die Federbachniederung mit einer Länge von 4.270 Metern. Er beginnt östlich von Ötigheim und endet südlich von Rastatt im Bereich Niederbühl und wird für eine Geschwindigkeit von 250 Kilometer pro Stunde ausgelegt. Der Tunnel besteht aus zwei eingleisigen Röhren, die alle 500 Meter mit einem Querstollen verbunden sind. Aufgrund der geologischen und hydrologischen Verhältnisse und der geringen Überdeckung von maximal 20 Metern gilt das Bauwerk als technisch anspruchsvoll. Mit speziellen Hilfs- und Sondermaßnahmen wie temporäre Aufschüttungen, Bodenverfestigungen oder Bodenvereisungen sind allerdings auch die schwierigsten Teilbereiche absolut beherrschbar.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie auf unserer Internetseite www.karlsruhe-basel.de.

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