

REGION

Mammutaufgabe Tunnel

Die Sanierung des Bahntunnels bei Mettlach stellt eine Herausforderung für Ingenieure und Bauarbeiter dar. . . . Seite C 1

BAHTUNNEL-SANIERUNG BEI METTLACH

Eine Armlänge neben den Zügen

Eine Herausforderung stellt die Sanierung des Bahntunnels bei Mettlach dar. Um den Zugverkehr nicht einstellen zu müssen, arbeiten Ingenieure und Bauarbeiter auf engstem Raum.

VON SZ-MITARBEITER
ROLF RUPPENTHAL

Mettlach/Besseringen. 1251 Meter lang ist die Baustelle. Der beeindruckenden Länge stehen winzige 3,10 Meter gegenüber. Das ist die Arbeitsbreite, die für die jetzt begonnenen Bauarbeiten an der Entwässerung und der Tunnelsohle im Mettlacher Tunnel zur Verfügung steht.

Dort, wo sich die Saar in ihrer berühmten Schleife um den Berg schlängelt, begannen 1856 die Arbeiten für den Eisenbahntunnel zwischen Besseringen und Mettlach. Damals wurden die Tunnel noch nicht als Röhren, sondern wie ein umgedrehtes U gebaut. Es wurde also ein Gewölbe gemauert, das rechts und links auf dem umgebenden Stein aufsteht. Der Schotter mit den Gleisen liegt somit auf dem natürlichen Untergrund. So kann aber Wasser in die Tunnelsohle eindringen, und das muss abgeleitet werden. Alte Tunnel benötigen deshalb eine so genannte Mittelentwässerung, einen Kanal, der sich in der Längsmittte des Tunnels zwischen den beiden Gleisen befindet. Vier Jahre dauerte es damals, bis man sich durch die 800 Meter Sandstein und die 400 Meter harten Fels gearbeitet hatte, die von Geologen als Waderner Schichten bezeichnet werden. 1860,

in dem Jahr als Abraham Lincoln amerikanischer Präsident wurde, war das Bauwerk fertig. Das liegt fast 150 Jahre zurück. Nun muss der Entwässerungskanal samt Gleisuntergrund von Mettlach in Richtung Besseringen erneuert werden.

Zur Zeit ist allerdings das nicht betroffene Gleis gesperrt. Hier wird die eigentliche Baumaßnahme vorbereitet. Bis Februar wird eine 144 Tonnen schwere Stützwand eingezogen, die verhindern soll, dass es bei dem anschließenden Ausbau des Schotter und dem bis zu 1,80 Meter tiefen Bodenaushub zu Absenkungen an dem befahrenen Gleis kommt. Rund 580 Eisenträger sind für die Stützwand notwendig, die derzeit in mühevoller Arbeit in einem Abstand von 2,40 Metern drei Meter tief in den Boden gebohrt werden. Zwischen ihnen werden dann 240 Stahlplatten, jede 600 Kilo schwer, in den Boden getrieben, wie Torsten Sälinger von der DB Projektbau in Frankfurt, erläutert.

Die Bohrmaschine für die Eisenträger, so Heinrich Marx, verantwortlicher Projektleiter, ist eigens für den Mettlacher Tunnel angefertigt worden. Auch bei den Bohrungen machen die beengten Verhältnisse nach den Worten der Experten besondere Maßnahmen notwendig: Gebohrt wird nämlich in drei Etap-



In einem aufwändigen Verfahren wird die Entwässerung im 1200 Meter langen Tunnel saniert.

Foto: Ruppenthal

pen. Die Maschine bohrt ein drei Meter tiefes Loch, in das dann die an einem Haken hängenden drei Meter langen Eisenträger durch einen Bagger gehoben und anschließend einbetoniert werden, erklärt Heinrich Marx die Vorgehensweise.

Von Februar bis August 2005 wird das alte Gleis von Mettlach in Richtung Besseringen und der alte Entwässerungskanal in der Mitte des

Tunnels erneuert. Die Schienen werden dabei, so Heinrich Marx, in 120 Meterstücke geschnitten und einzeln abtransportiert. Die 2,5 Kilometer Schienen und 2000 Schwellen, die ausgebaut werden müssen, werden am Tunnelausgang auf der Besseringer Seite gelagert. Die Kosten für die gesamte Maßnahme belaufen sich nach Bahnangaben auf über vier Millionen Euro.

AUF EINEN BLICK

Durch den eingleisigen Betrieb könne der Zugverkehr aufrechterhalten werden, ohne dass es zu Verspätungen komme, verspricht die Bahn. Zehn Monate lang wird gearbeitet, während 140 Züge täglich zum Affassen nah auf dem Nachbargleis vorbeifahren. *rup*