

## Schildtunnel

## NEUER KAISER-WILHELM-TUNNEL

- **Projektstandort:** Cochem, Deutschland
- **Auftraggeber:** DB ProjektBau GmbH, Frankfurt  
Eisenbahn-Bundesamt,  
Frankfurt / Saarbrücken
- **Bearbeitungszeit:** 2009 - 2011
- **Typ:** eingleisiger Eisenbahntunnel
- **Länge:** 4242 m
- **Durchmesser:** 10,00 m
- **Überdeckung:** zwischen ca. 5 m und ca. 255 m
- **Maschinentyp:** EPB-Schild (open-/closed-mode)

### Aufgabenbereiche

- EBA-Prüfingenieur  
Bautechnische Prüfung der Ausführungsunterlagen
- Gutachter für die TVM
- Baubegleitende Gutachterleistung in Verbindung mit der maschinentechnischen Beweissicherung für die Schildfahrt
- Process-Controlling für den Schildvortrieb



### Projektbeschreibung

Der Kaiser-Wilhelm-Tunnel (auch *Cochemer Tunnel* genannt) ist ein zweigleisiger Eisenbahntunnel auf der Moselstrecke zwischen Ediger-Eller und Cochem. Der Tunnel ist 4205 m lang und war bis 1985 der längste Tunnel Deutschlands.

Aufgrund betrieblicher Notwendigkeiten wurde der Kaiser-Wilhelm-Tunnel erneuert. Dazu wurde parallel zum bestehenden Tunnel ein „Neuer Kaiser-Wilhelm-Tunnel“ (NKWT) von 4242 m Länge erstellt.

Der NKWT wurde mit einer Schildvortriebsmaschine (TVM) aufgeföhren. Der Vortrieb erfolgte, je nach geologischen Verhältnissen, im offenen Modus (open-mode) oder im EPB-Modus (closed-mode). Der Tunnelausbau ist einschalig mit 45 cm dicken Stahlbetontübbingen und einer Ringeinteilung von 6+1 hergestellt.

Im Endzustand sind die beiden Röhren des alten und neuen Kaiser-Wilhelm-Tunnels mit acht hermetisch verschließbaren Querstellen als Rettungsstellen im Zuge des Rettungskonzeptes miteinander verbunden.

Mit dem Bau der 2. Röhre des Kaiser-Wilhelm-Tunnels, wurde bei Ediger-Eller Anfang 2010 begonnen.