



Presseinformation

Deutsche Bahn hat einbetonierte Tunnelmaschine in Rastatt vollständig abgebaut

Baugrube in Rastatt-Niederbühl ist frei für Weiterbau an der Oströhre des Rastatter Tunnels • Tunnel soll Ende 2026 in Betrieb gehen

(Stuttgart, 19. Dezember 2024) Die Deutsche Bahn (DB) hat in Rastatt-Niederbühl die unter der Erde verborgene Tunnelmaschine „Wilhelmine“ vollständig freigelegt und demontiert. Die Abbrucharbeiten schritten in den letzten Monaten zügig voran: Jetzt ist die Baugrube in Rastatt-Niederbühl frei für den Weiterbau an der Oströhre des Tunnels Rastatt und die für Ende 2026 geplante Inbetriebnahme des Bahntunnels rückt einen Schritt näher.

Ost- und Weströhre bilden zusammen den Tunnel Rastatt. Der Tunnel ist ein wichtiger Bestandteil des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn, der dazu beiträgt, dass künftig noch mehr Menschen und Güterverkehrskunden auf die klimafreundliche Bahn umsteigen können. Durch das Bauwerk unterqueren Züge das Stadtgebiet Rastatt. Das entlastet die Anwohner:innen deutlich vom Lärm vorbeifahrender Züge.

52.000 Kubikmeter Material aus Baugrube gehoben

Um die Oströhre in offener Bauweise, also von oben, fertigzustellen, benötigte die DB im Bereich der seit 2017 einbetonierten Maschine eine etwa 200 Meter lange, 17 Meter breite und 16 Meter tiefe Baugrube. Das Projektteam hatte den Bereich zunächst mit massiven Wänden umschlossen und dann mit dem Aushub der Baugrube begonnen. Anfang April war die Tunnelmaschine hier erstmals sichtbar (siehe Presseinformation vom 10. April 2024: [Deutsche Bahn legt einbetonierte Tunnelmaschine in Rastatt frei](#)). Seitdem haben die Baufachleute insgesamt rund 52.000 Kubikmeter Material aus der Baugrube gehoben. Während des Aushubs legte die DB die Tunnelbohrmaschine und die mit Beton verfüllte Röhre schrittweise frei und begann zeitgleich mit der Demontage von beidem. Dabei kamen für das Schneidrad und einen Großteil der Maschine Schneidbrenner, Bagger und Meißel zum Einsatz. Den Rest der Maschine zerlegte die DB zum Abtransport mit Hilfe einer Seilsäge in große Stücke, die jeweils rund 50 bis 60 Tonnen wogen.

Die DB hat in der Baugrube mit der Betonage des noch fehlenden, etwa 200 Meter langen Tunnelabschnitts bereits begonnen. Der Rohbau soll im Sommer 2025 fertig sein.

Ulrike Winckler
Sprecherin Infrastruktur
Tel. +49 (0) 711 2092-5865
presse.s@deutschebahn.com



Presseinformation

Schutzwände und -dach gegen Baulärm

Während der Abbrucharbeiten schützten mehrere zwei bis sieben Meter hohe Schallschutzwände sowie ein verschiebbares Lärmschutzdach im Bereich der Baugrube Anwohner:innen vor Baulärm. Dennoch ließen sich Beeinträchtigungen aufgrund der Nähe zu den Wohnhäusern nicht vollständig vermeiden. Die DB dankt den Anwohner:innen für ihre Geduld. Die jetzt anstehenden Betonarbeiten sind generell leiser als der Abbruch. Auch die Logistikfahrten, durch die es zu einer Staubeentwicklung kommen kann, werden weniger.

Hinweis für Redaktionen:

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de.

In den sozialen Netzwerken unter:

Facebook www.facebook.com/karlsruhebasel, www.facebook.com/tunnelrastatt

X www.x.com/karlsruhebasel (@KarlsruheBasel) und

Instagram www.instagram.com/karlsruhebasel (@karlsruhebasel) oder

www.instagram.com/tunnelrastatt (@tunnelrastatt)

Das Bahnprojekt Karlsruhe–Basel wird kofinanziert von der Europäischen Union.

Ulrike Winckler
Sprecherin Infrastruktur
Tel. +49 (0) 711 2092-5865
presse.s@deutschebahn.com