



# Presseinformation

## Deutsche Bahn legt einbetonierte Tunnelmaschine in Rastatt frei

**Sichtbare Fortschritte in der Baugrube in Rastatt-Niederbühl • Wichtige Voraussetzung für Weiterbau der Oströhre des Tunnels Rastatt**

(Stuttgart, 10. April 2024) Die Deutsche Bahn (DB) legt aktuell in Rastatt-Niederbühl die über sechs Jahre unter der Erde verborgene Tunnelmaschine „Wilhelmine“ frei. Das Schneidrad der Maschine ist bereits sichtbar. Mit der Freilegung und Demontage der Maschine schafft die DB eine wichtige Voraussetzung für den Weiterbau an der Oströhre des Tunnels Rastatt.

Ost- und Weströhre bilden zusammen den Tunnel Rastatt. Der Tunnel ist ein wichtiger Bestandteil des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn, mit dem die DB zusätzliche Kapazitäten für umweltfreundlichen Zugverkehr auf der Starken Schiene schafft. Durch das 4.270 Meter lange Bauwerk unterqueren Züge künftig das Stadtgebiet Rastatt. Das entlastet die Anwohner:innen deutlich vom Lärm vorbeifahrender Züge.

### **DB setzt Konzept zum Weiterbau an der Oströhre um**

Als die Tunnelbohrmaschine „Wilhelmine“ im August 2017 für den Bau der Oströhre die Gleise der Rheintalbahn unterquerte, senkten sich diese ab. Um den Betrieb auf der Bahnstrecke sicher und so schnell wie möglich wieder aufnehmen zu können, brachte die DB zur Stabilisierung des Untergrunds rund 10.500 Kubikmeter Beton in einen Teil der Tunnelröhre und rund um die Tunnelbohrmaschine ein. Gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt erarbeitete die Bahn anschließend ein umfangreiches Konzept für den Weiterbau des Tunnels.

Um die Oströhre in offener Bauweise, also von oben, fertigzustellen, benötigt die DB im Bereich der einbetonierten Maschine eine große Baugrube. Diese ist etwa 200 Meter lang, 17 Meter breit und wird 16 Meter tief. Das Projektteam hat den Bereich zunächst mit massiven Wänden umschlossen und dann mit dem Aushub des Untergrunds begonnen. Nach dem Aushub bis zu einer Tiefe von rund fünf Metern hat es die Baugrube mit Stahlträgern, die quer zwischen den beiden langen Seiten der Baugrube angebracht sind, gesichert.

### **Nächste Schritte**

Die DB hebt in den nächsten Monaten die Baugrube und damit insgesamt rund 52.000 Kubikmeter Material aus. Das entspricht in etwa dem Volumen von 20 olympischen Schwimmbecken. Während des Aushubs legt die DB die Tunnelbohrmaschine und die mit Beton verfüllte Röhre schrittweise frei und beginnt zeitgleich mit der Demontage von beidem.

Ulrike Bebermeier  
Sprecherin Großprojekte  
Südwest  
Tel. +49 (0) 711 2092-5865  
[presse.s@deutschebahn.com](mailto:presse.s@deutschebahn.com)



# Presseinformation

Das Schneidrad zerlegen die Baufachleute mithilfe von Schneidbrennern. Anschließend wird die bereits vorhandene Tunneldecke aufgebrochen, um an die eigentliche Maschine, die sogenannten Nachläufer, und die Betonfüllung heranzukommen. Die Nachläufer baut die DB in zwei Schritten zurück, zunächst die obere Hälfte der Maschine, dann die untere. Die DB zerlegt die Maschine zum Abtransport in große, halbkreisförmige Stücke, die jeweils rund 200 Tonnen wiegen.

Nach Entfernen der Maschine und des Betons kann die Grube bis zum Niveau der zukünftigen Tunnelsohle weiter ausgehoben und der Tunnelrohbau erstellt werden. Schritt für Schritt arbeitet die DB so auf die für 2026 geplante Inbetriebnahme des Tunnels hin.

## Innenausbau geht voran

Derweil läuft der Innenausbau der beiden Tunnelröhren auf Hochtouren: Seit Anfang 2023 stellt die DB die sogenannte Feste Fahrbahn in den Tunnelröhren her. Die Feste Fahrbahn ist ein innovatives Fahrwegsystem. Bei diesem liegen die Gleise nicht auf Schotter, sondern direkt in einer Tragplatte aus Stahlbeton. Vorteil: Bei einer Festen Fahrbahn ist der Aufwand für die Instandhaltung niedrig. Für Reisende bietet sie vor allem einen hohen Reisekomfort bei Geschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometer pro Stunde.

Die Baufachleute haben in beiden Tunnelröhren bereits die Betonsohle eingebaut, mit der im Tunnel die benötigte Höhe für die Fahrbahn hergestellt wird. In der Oströhre stellt die DB aktuell die Randwege, die links und rechts in den Tunnelröhren verlaufen, her. In der Weströhre hat die DB diese Arbeiten bereits abgeschlossen und rund 1,5 Kilometer Feste Fahrbahn hergestellt. Weitere 2,2 Kilometer Gleise sind ausgelegt und zum Betonieren vorbereitet.

## Hinweis für Redaktionen:

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter [www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de).

In den sozialen Netzwerken unter:

Facebook [www.facebook.com/tunnelrastatt](https://www.facebook.com/tunnelrastatt), [www.facebook.com/karlsruhebasel](https://www.facebook.com/karlsruhebasel)

Twitter [www.twitter.com/karlsruhebasel](https://www.twitter.com/karlsruhebasel) (@KarlsruheBasel) und

Instagram [www.instagram.com/tunnelrastatt](https://www.instagram.com/tunnelrastatt) (@tunnelrastatt) oder

[www.instagram.com/karlsruhebasel](https://www.instagram.com/karlsruhebasel) (@karlsruhebasel)

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

Ulrike Bebermeier  
Sprecherin Großprojekte  
Südwest  
Tel. +49 (0) 711 2092-5865  
[presse.s@deutschebahn.com](mailto:presse.s@deutschebahn.com)