

## Presseinformation

### Tunnel Rastatt: Vortrieb der Weströhre gestartet

#### Symbolischer Anstich der zweiten Tunnelröhre am 27. September • Inbetriebnahme des Tunnels im Jahr 2022 geplant

(Karlsruhe, 27.09.2016) Vier Monate nach dem offiziellen Baubeginn des Tunnels Rastatt mit dem Anstich der Oströhre hat nun auch der Vortrieb für die zweite Tunnelröhre begonnen. Gemeinsam starteten Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg Deutsche Bahn AG, Andreas Boschen, Abteilungsleiter CEF der Exekutivagentur für Innovation und Netze, Europäische Kommission, Beate Schuler, stellvertretende Abteilungsleiterin Verkehr im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Hans Jürgen Pütsch, Oberbürgermeister der Stadt Rastatt, Erwin Scherer, Technischer Bereichsleiter Tunnelbau der Ed. Züblin AG, und Nicolette Kressl, Tunnelpatin und Regierungspräsidentin des Regierungsbezirks Karlsruhe, am Dienstag, den 27. September 2016, im Beisein von rund 300 Gästen die zweite Tunnelvortriebsmaschine auf der Baustelle in Ötigheim. Die Tunnelpatin taufte diese auf den Namen Sibylla-Augusta, in Anlehnung an die Frau des Markgrafen Ludwig Wilhelm von Baden-Baden. Wilhelmine, die Tunnelvortriebsmaschine der ersten Röhre, hat bereits rund ein Viertel des Vortriebs geschafft: Der aktuelle Stand liegt bei knapp 1.100 Metern.

„Wir freuen uns sehr, heute, nur vier Monate nach dem Anstich der ersten Tunnelröhre hier zu stehen, und den Vortriebsbeginn für die Weströhre zu feiern“, sagte Sven Hantel. „Damit ist ein weiterer wichtiger Meilenstein für die Auflösung des Schienenengpasses am Oberrhein erreicht.“

Andreas Boschen unterstrich die große europäische Bedeutung des EU-geförderten Ausbaus der Strecke Karlsruhe-Basel als Zubringer für den kürzlich eröffneten Gotthard-Basistunnel und als Hinterlandverbindung der Nordseehäfen. Die mit diesem Projekt erzielte Kapazitätserhöhung der Strecke wird die Wettbewerbsfähigkeit und die Effizienz des Schienenverkehrs auf diesem zentralen europäischen Verkehrskorridor deutlich erhöhen.

#### Der Tunnel Rastatt

Der 4.270 Meter lange Tunnel Rastatt bildet das Kernstück des Streckenabschnitts 1 von Karlsruhe bis Rastatt-Süd. Sein nördliches Portal liegt in Ötigheim, im Süden kommt er in Rastatt-Niederbühl wieder an die Oberfläche. Zukünftig werden schnelle Personen- und Güterzüge mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometer pro Stunde durch den Tunnel fahren.

Mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von 13 Metern bewegen sich die tonnenschweren Tunnelbohrer durch das Erdreich unter dem Stadtgebiet von Rastatt. Nach der Rohbauphase folgt der Innenausbau mit Fester Fahrbahn

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

## Presseinformation

sowie Leit- und Sicherungstechnik. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2022 geplant.

Für das Projekt Tunnel Rastatt nutzt die DB Netz AG erstmals das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderte Building Information Modeling (BIM). Der Tunnel Rastatt ist das größte von bundesweit vier Pilotprojekten, in denen das Potenzial der neuen digitalen Arbeitsmethode getestet wird. Mit BIM werden Planung, Ablauf und Nutzung des Tunnels dreidimensional simuliert. Beteiligte und Betroffene erhalten so frühzeitig ein realistisches Bild der Planungen. Neben den geometrischen Informationen fließen auch Terminplan- und Kostenwerte in das Modell mit ein. Dadurch können Bau- und Kostenverläufe vorab simuliert, gesteuert und bei drohenden Mehrkosten frühzeitig reagiert werden.

### Das Gesamtprojekt

Die 182 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ist das Herzstück des Güterverkehrskorridors Rotterdam–Genua. Die Strecke wird viergleisig ausgebaut, um zusätzliche Kapazitäten insbesondere für den Güterverkehr, aber auch für Personenfern- und Nahverkehr zu schaffen. Die Planungs- und Baukosten des Gesamtprojektes betragen rund 11,6 Milliarden Euro. Die Streckenabschnitte 2 bis 6 (Rastatt Süd–Offenburg) sowie der Planfeststellungsabschnitt 9.1 (Schliengen–Eimeldingen) sind bereits in Betrieb. In den restlichen Abschnitten sind die Maßnahmen unterschiedlich weit fortgeschritten: Aufgrund der Entscheidung des Projektbeirats und des Beschlusses im Bundestag zu den Mehrkosten für die optimierte Planung werden die Maßnahmen im Streckenabschnitt 7 (Offenburg–Herbolzheim) neu erarbeitet. Der Streckenabschnitt 8 (Herbolzheim–Hügelheim) durchläuft die Genehmigungsplanung der Planfeststellung. In Haltingen–Weil am Rhein im Streckenabschnitt 9 wurden bereits einige Bauwerke, wie zum Beispiel Unterführungen und Schallschutzwände, realisiert.

Hinweis an die Redaktion: Bildmaterial steht ab dem 27. September, 13 Uhr, auf <http://www.karlsruhe-basel.de/medien.html> zur Verfügung.

Das Großprojekt Karlsruhe–Basel wird von der Europäischen Union kofinanziert. Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V), Fazilität „Connecting Europe“