



# Presseinformation

## Tunnel Rastatt: Sibylla-Augusta ist am Ziel

### Tunnelvortriebsmaschine in der Weströhre hat Endposition erreicht • Wichtiger Schritt für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn

(Stuttgart, 9. Dezember 2021) Beim viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn geht es voran: Die Tunnelvortriebsmaschine (TVM) „Sibylla-Augusta“ erreichte am 6. Dezember ihr Ziel in der Weströhre am Tunnel Rastatt. Damit schaffen die Deutsche Bahn (DB) und die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt eine wichtige Voraussetzung für die Fertigstellung des Tunnels Rastatt. Durch das Bauwerk unterqueren Züge künftig auf einer Länge von 4.270 Metern das Stadtgebiet Rastatt. Das entlastet die Anwohner:innen deutlich vom Lärm vorbeifahrender Züge.

Nach dem Stopp des Tunnelvortriebs in der Weströhre Ende 2017 stand die Tunnelbohrmaschine im Wartungsschacht vor der Rheintalbahn. Die ARGE hat die TVM gewartet und geprüft, sodass sie zur Wiederaufnahme der Arbeiten am 18. Oktober 2021 betriebsbereit war. Das von der DB und der ARGE entwickelte Baukonzept sorgte dafür, dass die Maschine die Rheintalbahn sicher unterfahren konnte. Es bestand aus dem Schutz der Rheintalbahn durch eine Betonplatte, aus einer Bodenverbesserung, zusätzlichen Aufschüttungen und einer engmaschigen Überwachung. So konnte „Sibylla-Augusta“ die letzten 200 Meter bis zum Zielschacht sicher und ohne Störungen zurücklegen. Gearbeitet wurde in den vergangenen sieben Wochen im 24-Stunden-Betrieb.

Während der vordere Teil der TVM den Tunnel aufbohrte, wurden hinter dem Schneidrad Betonringe gesetzt, die die Tunnelröhre von innen auskleiden. Mit der Herstellung des letzten der 1.950 Tunnelringe beendete „Sibylla-Augusta“ ihren Dienst. Ihre Demontage wird voraussichtlich bis Ende Mai 2022 dauern. Das Schneidrad an der Spitze wird in Teile zerlegt und wie der Rest der Maschine durch den fertigen Tunnel nach Süden abtransportiert.

An Ostern 2022 werden die Gleise der Rheintalbahn in Niederbühl auf die fertige Weströhre und die darüberliegende Betonplatte verlegt. Durch die zeitweise Verlegung der Gleise wird Platz gemacht für eine offene Baugrube zur Wiederherstellung der Oströhre.

### 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 Großprojekt Karlsruhe–Basel wird kofinanziert von der Europäischen Union.

Ulrike Bebermeier  
Sprecherin Großprojekte  
Südwest  
Tel. +49 711 2092-5835  
[presse.s@deutschebahn.com](mailto:presse.s@deutschebahn.com)  
[deutschebahn.com/presse](http://deutschebahn.com/presse)