



Presseinformation

Tunnel Rastatt: Halbzeit beim Bau der Festen Fahrbahn

Bahnprojekt Karlsruhe–Basel: DB hat Feste Fahrbahn in der Weströhre fertiggestellt, Bauarbeiten in der Oströhre haben begonnen • Feste Fahrbahn ist Teil des Tunnel-Sicherheitskonzepts und kann von Rettungswagen genutzt werden • Einweihung des Tunnelabschnitts mit Benefizlauf für DRK-Kindernotarztwagen

(Stuttgart, 17. Januar 2025) Ein weiterer Schritt auf dem Weg zur geplanten Inbetriebnahme des Rastatter Bahntunnels im Jahr 2026: Die Deutsche Bahn (DB) hat die Feste Fahrbahn in der Weströhre fertiggestellt. Bei diesem innovativen System liegen die Gleise nicht auf Schotter, sondern direkt in einer Tragplatte aus Stahlbeton. Die Feste Fahrbahn ist ein wichtiger Teil des Sicherheitskonzepts für den Tunnel, weil sie dank ihrer Betonoberfläche neben Zügen auch von Einsatzkräften und ihren Rettungswagen genutzt werden kann. Am heutigen Freitag, 17. Januar 2025, ist die Feste Fahrbahn erstmals „eingefahren“ worden. Der Kindernotarztwagen Karlsruhe und der passionierte Spendenläufer Oliver Hölzer haben die Weströhre des Rastatter Tunnels auf der Festen Fahrbahn im Rahmen eines Benefizlaufs durchquert und so Spenden für das Projekt des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) und des Städtischen Klinikums Karlsruhe gesammelt.

Wie das innovative System gebaut wird

Anfang 2023 hat die DB mit dem Bau der Festen Fahrbahn in Rastatt begonnen. Für Reisende bietet das System vor allem einen hohen Reisekomfort bei Geschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometer pro Stunde. Ein weiterer Vorteil: Bei einer Festen Fahrbahn ist der Aufwand für die Instandhaltung niedrig.

Für den Bau der Festen Fahrbahn hat die DB zunächst in beiden Tunnelröhren eine Sohle aus Beton gegossen. Mit der Sohle entstand in den ursprünglich runden Röhren auf der richtigen Höhe eine glatte Fläche für die Fahrbahn. Die Gleise für die Fahrbahn in der Weströhre montierten die Baufachleute außerhalb des Tunnels vor: Dort verschraubten sie jeweils zwei 120 Meter lange Schienenstücke mit den zugehörigen Schwellen. Die großen Bauteile aus Schienen und Schwellen haben die Fachleute dann zum Einsatzort transportiert, präzise verlegt und festbetoniert. Abschließend legten sie Platten aus Beton zwischen die Gleise, um die Fahrbahn für Kraftfahrzeuge befahrbar zu machen. Für die Weströhre hat die DB diesen Bauprozess abgeschlossen, jetzt ist die Oströhre an der Reihe.

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

Benefizlauf für den Kindernotarztwagen Karlsruhe

Die heutige Einweihung der Weströhre veranschaulichte nicht nur die sicherheitsrelevante Funktion der Festen Fahrbahn, sondern diente in Form eines Benefizlaufs auch einem guten Zweck: Spendenläufer Oliver Hölzer, einige



Presseinformation

Mitarbeitende des Bahnprojekts Karlsruhe–Basel sowie der Kindernotarztwagen durchquerten die Weströhre in beiden Richtungen und legten so etwa 8,5 Kilometer zurück. Stand heute ist durch diesen Tunnel-Benefizlauf bereits eine Spendensumme von rund 10.000 Euro von Unternehmen und Privatpersonen für den Kindernotarztwagen zusammengekommen.

Seit November 2003 gibt es den Kindernotfallwagen des DRK-Kreisverband Karlsruhe e. V. in Kooperation mit dem Städtischen Klinikum Karlsruhe. Besonders qualifizierte Kindernotärzte und pflegerisches Fachpersonal besetzen das Fahrzeug ehrenamtlich in ihrer Freizeit. Der Notarztwagen hat eine speziell auf Kindernotfälle abgestimmte Ausstattung. Da ein solches Sonderfahrzeug nicht zum Standard im Rettungsdienst gehört, sind die Initiatoren für die Finanzierung und den Unterhalt auf Spenden angewiesen. Oliver Hölzer unterstützt das Projekt seit 2005 als Spendenläufer. Bei 20 Teilnahmen am Baden-Marathon und der Aktion „Laufen mit Herz“ konnte er bereits über 110.000 Euro an Spenden für das Projekt erlaufen.

Weitere Informationen zu seinem Engagement gibt es unter www.olirennt.de

Das Bahnprojekt Karlsruhe–Basel und der Tunnel Rastatt

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 4.270 Meter lange Bauwerk unterqueren Züge künftig das Stadtgebiet Rastatt. Das entlastet die Anwohner:innen deutlich vom Lärm vorbeifahrender Züge.

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