

# Infobrief Tunnel Rastatt

**Oktober 2025**

Sehr geehrte Anwohnerinnen und Anwohner,

in den zurückliegenden Wochen und Monaten haben wir wichtige Bauetappen am Tunnel Rastatt erfolgreich abgeschlossen. Gleichzeitig beginnen bald weitere Maßnahmen hier in Niederbühl, die letztlich in der Fertigstellung und späteren Inbetriebnahme des Tunnels enden.

## Unsere bisherigen Erfolge und wie es jetzt weitergeht

Der Rohbau im Wiederherstellungs-  
bereich der Oströhre ist abgeschlossen:  
Mitte Juni 2025 haben wir den letzten  
Block in der Baugrube betoniert. Damit  
konnten wir den Bereich an den näch-  
sten Auftragnehmer zum Ausbau über-  
geben. So wurden nun auch in diesem  
Bereich der Sohlbeton, die Bankette

und schließlich die Feste Fahrbahn  
nahezu vollständig eingebaut.

Durch den Rückbau der Hochbaukräne  
hatte sich das Erscheinungsbild der Bau-  
stelle bereits deutlich verändert. Auch  
die Verfüllung der Baugrube schreitet  
wie geplant voran. Die Auffüllung bis

zur Oberkante des Tunnels war Ende  
Juli erreicht. Inzwischen konnten wir  
auch die weißen Aussteifungsrohre  
entfernen. Jedes dieser Rohre wiegt  
circa 16 Tonnen und ist 17 Meter lang.

Auch die Baustraßen entlang der Bau-  
grube wurden bereits zurückgebaut.



Im Vordergrund Abbrucharbeiten der Schlitzwand

In den anderen Bereichen des Tunnels ist die Feste Fahrbahn komplett fertiggestellt. In den besonders sensiblen Bereichen unter oder nahe der Wohnbebauung haben wir in beiden Tunnelröhren ein spezielles Dämpfungssystem eingebaut, das Leichte-Masse-Feder-System (LMFS). Das System mindert die spürbaren Erschütterungen fahrender Züge im Tunnel an der Oberfläche.

Aktuell verlegen wir die elektrotechnische Ausrüstung des Tunnels, etwa Strom- und Telekommunikationskabel. Parallel dazu befestigen Montageteams die Ausleger in den Tunnelröhren, um daran das Kettenwerk mit dem Fahrdrat einziehen zu können.

Nördlich des Tunnels im Bereich der Gemeinde Bietigheim läuft währenddessen der Aufbau des Modulgebäudes mit den Innen- und Außenanlagen des elektronischen Stellwerks Kreuzacker. Dieses steuert künftig den Zugverkehr auf der Neubaustrecke. Zusätzlich wer-

den die Stromversorgungsanlagen und die Kommunikationstechnik installiert. Bis Anfang 2026 entstehen an beiden Tunnelportalen noch rund 40 Meter hohe Mobilfunkmasten, die die Mobilfunkversorgung im Tunnel sicherstellen.

### Rückbau der Wasseraufbereitungsanlage

Das Erscheinungsbild der Baustelle wird sich auch nach dem Rückbau der Wasseraufbereitungsanlage (WAA) südlich der Hans-Thoma-Brücke weiter verändern. Während der gesamten Bauzeit nutzten wir die Anlage zur Behandlung und Aufbereitung des Wassers, das in den Baugruben anfiel. Das gereinigte Wasser wurde über den benachbarten Ooser Landgraben wieder in den natürlichen Kreislauf zurückgeführt.

### Bau der Personenunterführung zur Sporthalle

Künftig können Passantinnen und Passanten die Rheintalbahn und den Tunnel Rastatt durch eine Personen-

unterführung (PU) kreuzen. Sie entsteht im Bereich der Ringstraße an der gleichen Stelle wie die alte Unterführung. Anfang Oktober haben wir mit den Bauarbeiten begonnen. Dafür musste zuerst die markante sieben Meter hohe Schallschutzwand in Teilbereichen weichen.

Der Bau der PU erfolgt dann in zwei Etappen: Zwischen Oktober 2025 und Februar 2026 entsteht der Unterführungsbereich von der Ringstraße bis zur westlichen Seite der ehemaligen und auch neuen Trasse der Rheintalbahn. Dafür bringen wir zunächst Spundwände ein, um das Erdreich abzusichern und das Eindringen von Grundwasser zu verhindern. Die Schlitzwände der großen Baugrube werden im Bereich der PU zurückgebaut. Für den Bau der PU ist ein Turmdrehkran erforderlich. Aus Platzgründen steht dieser an der Ringstraße und ragt bis in den Gehweg. Daher wird sowohl die Straße als auch der Gehweg während der Bauzeiten komplett gesperrt. Die PU aus Stahlbeton entsteht unterhalb der künftigen Rheintalbahn und oberhalb der Oströhre in der noch nicht komplett verfüllten großen Baugrube. Sind diese Schritte abgeschlossen, verfüllen wir die Baugrube, um die Rheintalbahn wieder in ihren ursprünglichen Verlauf zurücklegen zu können.

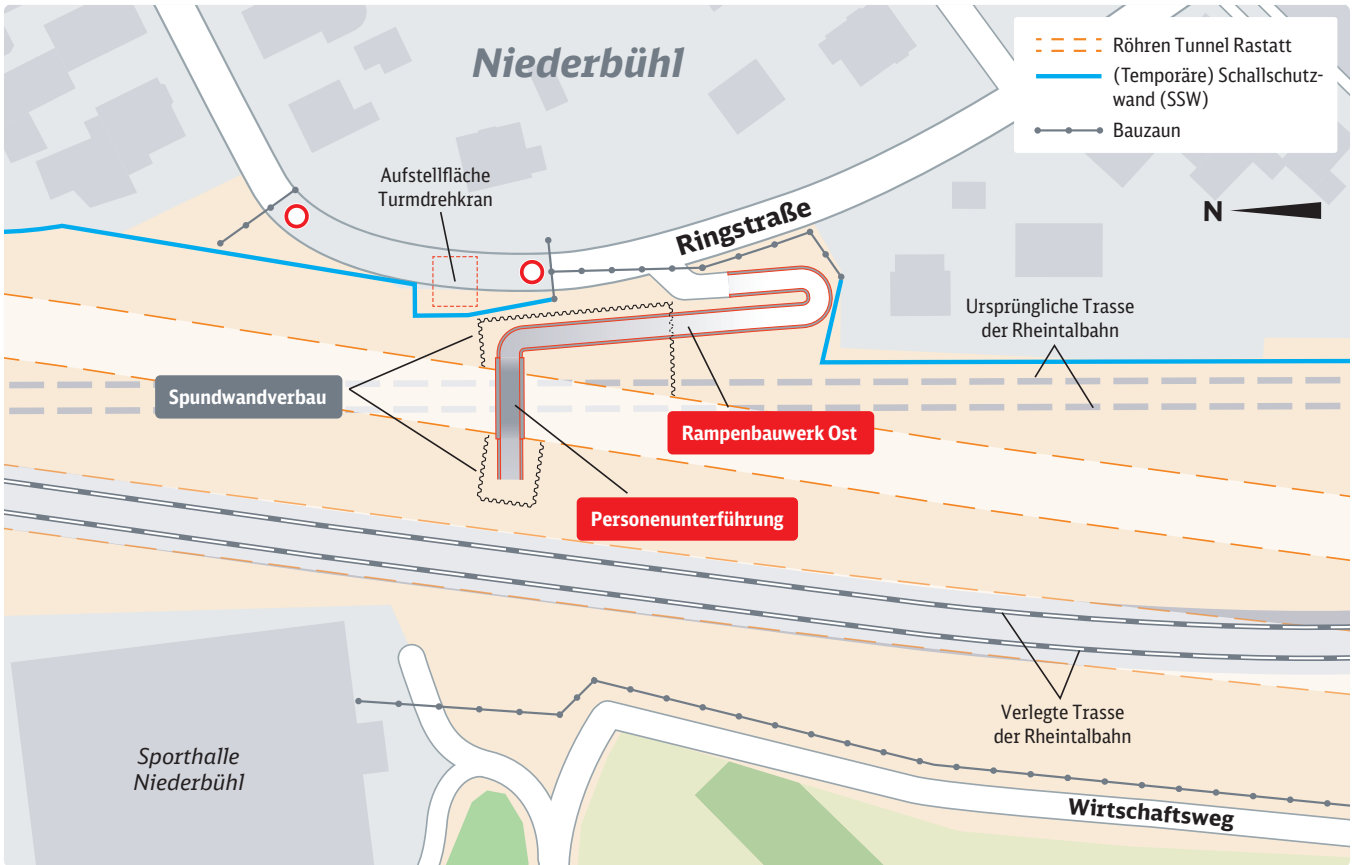
Die Rücklegung der Rheintalbahn erfolgt nach der Inbetriebnahme des Tunnels im Dezember 2026. Anschließend errichten wir den zweiten Teil der Personenunterführung. Der Bau erfolgt wieder in offener Bauweise. Nach ihrer Fertigstellung wird die Unterführung eine direkte Verbindung von der Ringstraße zur Sporthalle Niederbühl bieten.

Wir wissen, dass diese Arbeiten Lärm und Einschränkungen mit sich bringen. Deshalb setzen wir einen mobilen Lärmschutz ein, um die Belastungen so gering wie möglich zu halten.

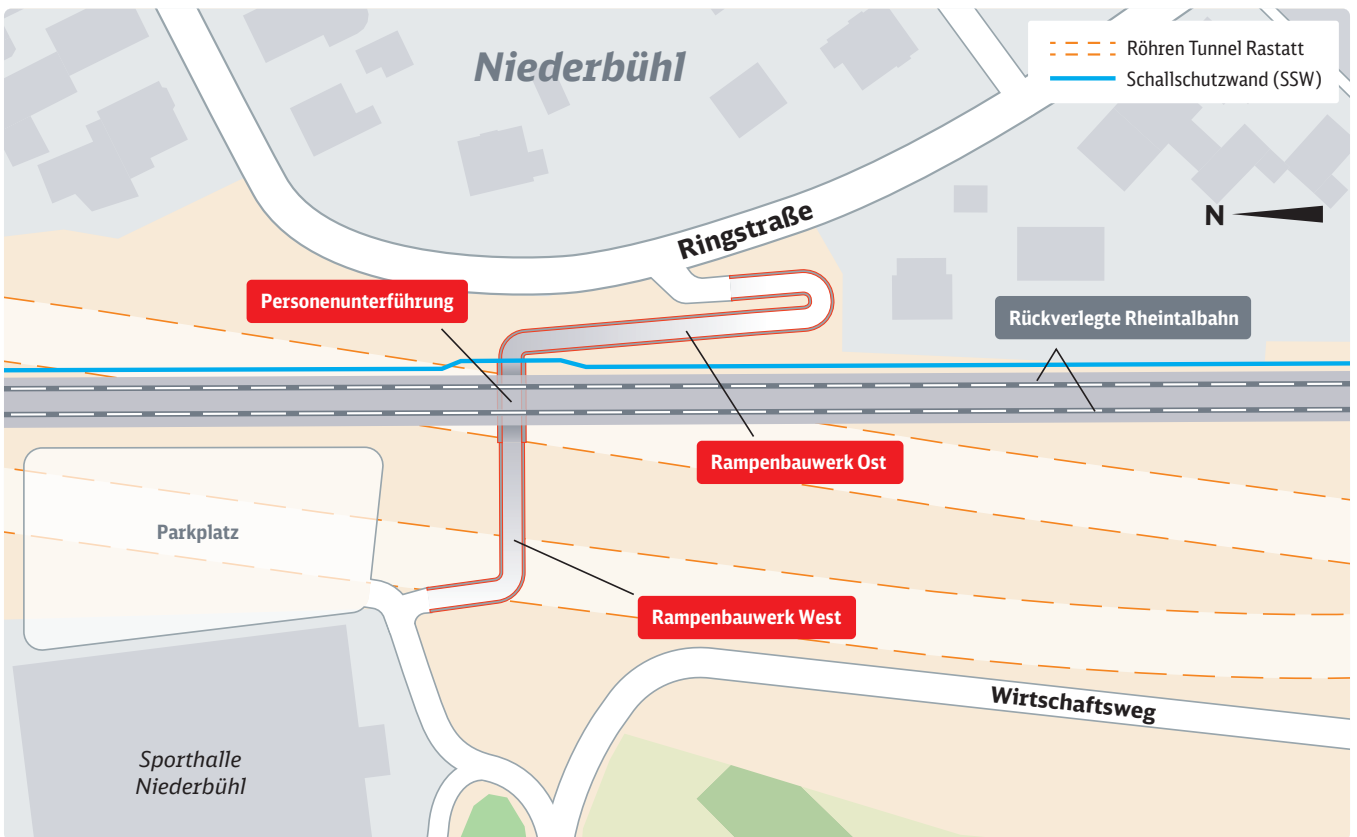


Oberleitungsarbeiten im Tunnel

# Infobrief Tunnel Rastatt



Beim Bau der PU sichern Spundwände das Erdreich ab.



Endzustand der PU

### Der Weg zur Inbetriebnahme: Abnahmen und Prüfungen

Auf die baulichen und ausrüstungstechnischen Arbeiten folgen ab Anfang 2026 die technischen Prüfungen und die schrittweisen Abnahmeprozesse.

In enger Abstimmung mit den zuständigen Prüfstellen und den für den Betrieb der Strecken zuständigen Stellen bei der Deutschen Bahn führen wir verschiedene Tests und schließlich Abnahmen auf dem gesamten Abschnitt von Bashaide bis Rastatt-Süd durch.

Grundlage dabei bildet eine lückenlose Nachweisführung aller Zulassungen und Genehmigungen. Weiterhin müssen Funktionsprüfungen der Leit- und Sicherungstechnik sowie des Mobilfunks und die Prüfung der Schienen durchgeführt werden. Im Juni 2026 führen wir Probefahrten mit steigender Geschwindigkeit durch (Hochstastfahrten). Ebenso werden aber auch die örtlichen Rettungskräfte im Rahmen einer großen Rettungsübung den Tunnel kennenlernen und in ihm üben.

Diese aufwendigen Prüf- und Abnahmeprozesse sind notwendig, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit verlässlich bestätigen zu können. Wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind, erteilt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Inbetriebnahmegenehmigung.

Unser Ziel bleibt klar: Die ersten Züge sollen wie geplant im Dezember 2026 durch den Tunnel Rastatt fahren.



Blick auf das elektronische Stellwerk Kreuzacker.

#### Impressum

##### Herausgeber

DB AG  
Bahnprojekt Karlsruhe–Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe  
[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

#### Kontakt

Telefon: 0761 212-4504  
E-Mail: [kontakt@karlsruhe-basel.de](mailto:kontakt@karlsruhe-basel.de)  
[www.karlsruhe-basel.de](http://www.karlsruhe-basel.de)

#### Fotos

INGE BÜ Ausbau/Philipp Bühler (Titel)  
DB AG/Sebastian Roedig (S. 1)

DB AG/Sebastian Roedig (S. 2)  
DB AG/Rainer Fien (S. 4)



Kofinanziert von der  
Europäischen Union