

## Presseinformation

### **Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel: Offizieller Baubeginn für den Tunnel Rastatt**

#### **Symbolischer Anstich der ersten Tunnelröhre am 25. Mai • Inbetriebnahme des Tunnels im Jahr 2022 geplant**

(Karlsruhe, 25.05.2016) Mit dem Anstich des Tunnels Rastatt beginnt die Rohbauphase für das 4.270 Meter lange Bauwerk. Gemeinsam starteten Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bahn AG, Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Edgar Schömig, Mitglied des Vorstands Ed. Züblin AG, Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg Deutsche Bahn AG sowie Tunnelpatin Kerstin Pütsch am Mittwoch, den 25. Mai 2016, im Beisein von rund 500 Gästen die Tunnelvortriebsmaschine auf der Baustelle in Ötigheim.

„Wir stärken die Rheintalbahn als wichtige Nord-Süd-Achse und machen sie fit für künftige Personen- und Güterverkehre“, so Minister Dobrindt. „Mit dem BIM-Pilotprojekt leisten wir Pionierarbeit und nehmen den Sprung zum digitalen Planen und Bauen 4.0. Die Baustelle wird zur intelligenten Datencloud – mit neuer Datenqualität, enger Vernetzung aller Akteure, mehr Transparenz und Effizienz sowie einem Projekt-Controlling in Echtzeit. Dadurch minimieren wir Risiken und bauen schneller, besser und billiger.“

„Mit dem offiziellen Baubeginn des Tunnels Rastatt feiern wir heute einen wichtigen Meilenstein im Projekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel“, sagte Grube. „Wie freuen uns, die Anwohner von Rastatt mit der Untertunnelung des gesamten Stadtgebiets künftig vom Lärm der vorbeifahrenden Züge zu entlasten.“

Minister Hermann ergänzte: „Der menschen- und umweltgerechte Ausbau der Rheintalbahn hat für Baden-Württemberg hohe Priorität. Für ihn haben ich und die Menschen vor Ort lange gekämpft. Ich freue mich, dass der Tunnel in Rastatt als ein wichtiger Baustein jetzt begonnen wird.“

#### **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.

Die beiden Tunnelvortriebsmaschinen arbeiten mit einem zeitlichen Versatz von vier Monaten. Nach der Rohbauphase folgt 2019 der Innenausbau mit Fester

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

Fahrbahn 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 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 25. Mai, 17 Uhr, auf <http://www.karlsruhe-basel.de/medien.html> zur Verfügung.