

Bis Baubeginn dauerte es 45 Jahre

Die erste Bohrmaschine für den Rastatter Tunnel der Rheintalbahn wurde jetzt gestartet / Planungen laufen seit 1970

RASTATT (dpa/amp). Mehr als 4000 Meter lang und bis zu 20 Meter tief: Die Deutsche Bahn hat am Mittwoch nach einer mehr als 45-jährigen Vorbereitungszeit die Arbeiten am Bahntunnel unter Rastatt hindurch gestartet. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) nannte das Bauwerk im Zuge der Bahnstrecke Karlsruhe-Basel einen wichtigen Schritt, die Rheintalbahn zu stärken.

Der Tunnel mit seinen zwei einspurigen Röhren, die zwei 90 Meter lange Bohrmaschinen der Schwanauer Firma Herrenknecht durch den Rastatter Untergrund graben, ist 4270 Meter lang. Er soll alle Fernzüge sowohl im Personen- wie im Güterverkehr unter dem Rastatter Stadtgebiet hindurchführen und dabei die bestehende Bahnstrecke sowie die Murg und die Federbach-Niederung im Norden der Stadt unterqueren. Die Röhren werden bis zu 20 Meter unter der Oberfläche liegen – das bedeutet in diesem Gebiet, dass sie vor allem durch Kies und Sand innerhalb des Grundwassers verlaufen. Da andererseits an manchen Stellen die beiden Tunnelbohrmaschinen nur wenige Meter unter der Oberfläche arbeiten, muss der Boden dort auf minus 35 Grad tiefgefroren und damit stabilisiert werden, ehe sich die Bohrmaschinen mit ihrem Schild hindurchfräsen können.

Die Vorbereitungen für den Rastatter Tunnelbau laufen seit 1970. Zunächst hatte die Bahn nur oberirdische Umfahrungen von Rastatt geprüft, die aber vom Regierungspräsidium Karlsruhe allesamt verworfen worden waren. Seither wird nur noch die unterirdische Variante geplant, für die seit 1998 eine rechtskräftige Genehmigung besteht. Dennoch wurde



Eine der beiden Bohrmaschinen für den Rastatter Tunnel

FOTO: DPA

der Tunnel ein Jahr zuvor noch einmal in Frage gestellt – mit dem Ergebnis, dass sein Bau ähnlich viel kosten werde wie der einer neuen oberirdischen Trasse. Er wird aber deutlich leistungsfähiger sein.

Dennoch ließ die Finanzierung des auf Kosten von fast 700 Millionen Euro veranschlagten Gesamtvorhabens weitere 15 Jahre auf sich warten. Erst 2012 wurde der Finanzierungsvertrag für den insgesamt 16 Kilometer langen Streckenabschnitt abgeschlossen, der zugleich das nördliche Schlussstück für den viergleisigen Ausbau dieses Abschnitts der Rhein-

talbahn bildet. 2022 sollen die ersten Züge hier rollen, und zwar bis zu 250 Kilometer pro Stunde schnell. Deshalb werden die Tunnelportale ähnlich ausgeführt wie die des Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Efringen-Kirchen, um den sogenannten Tunnelknall beim Ausfahren eines Zuges aufzufangen. Durch Rastatt wird auf den vorhandenen Gleisen nur noch der Regionalverkehr rollen.

Bahnchef Rüdiger Grube sprach beim offiziellen Start der ersten Bohrmaschine (die zweite läuft vier Monate später an) von einem Meilenstein beim Ausbau der

Strecke Karlsruhe-Basel. „Wir setzen hier in Rastatt ganz neue Standards“, sagte er mit Blick auf das Pilotprojekt BIM, mit dem Planung und Bauphase digital begleitet und überwacht werden.

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) erinnerte daran, dass Deutschland mit dem Ausbau der Rheintalbahn um viele Jahre im Verzug ist. Um Verzögerungen künftig zu vermeiden, müsse die Bürgerbeteiligung verbessert werden. „Wir können uns nicht leisten, dass solche Planungen 50 Jahre brauchen.“