

# Pressemitteilung

8.05.2008



## Kein Licht am Ende des Rastatter Bahntunnels

10-jähriges Jubiläum des Planfeststellungsbeschlusses  
– Baubeginn nicht vor 2010

Kontakt:  
Dr. Volkmar Baumgärtner  
Tel. 0721/35 502-29 oder  
[presse.rvmo@region-karlsruhe.de](mailto:presse.rvmo@region-karlsruhe.de)

**Karlsruhe/Weingarten.** Am Ende des Rastatter Tunnels ist kein Licht zu sehen – den der Tunnel existiert heute noch nicht, und mit dem Baubeginn ist erst weit nach 2010 zu rechnen. Vertreter des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein sollen nun bei einem Besuch im Bundesverkehrsministerium die Notwendigkeit einer raschen Umsetzung verdeutlichen. Dies beschloss die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 7.05.2008.

In einer Resolution an Bundesverkehrsminister Tiefensee hatte der Regionalverband bereits im März auf den akuten Handlungsbedarf hingewiesen. Das Bundesverkehrsministerium machte in seiner Antwort jedoch deutlich, dass es innerhalb der nächsten drei Jahre keine Finanzmittel für den Bau des Eisenbahntunnels bereitstellen wird. „Dies ist ein für die Region enttäuschendes Ergebnis“, betonte Josef Offele, der Vorsitzende des Regionalverbandes.

Aktuell stellt Rastatt ein Nadelöhr auf der Nord-Süd-Transversale im Oberrheingraben dar. Zum einen verengt sich dort die Strecke von vier auf zwei Gleise, zum anderen kann der Bahnhof Rastatt nur mit geringer Geschwindigkeit durchfahren werden. Durch den Engpass leidet auch der Ausbau des vorbildlichen Karlsruher Stadtbahnmodells im südlichen Teilbereich der Region.

Als europäische Fernverkehrsstrecke und Teilstrecke der „Magistrale für Europa“ von Paris nach Budapest ist die Rheintalbahn im europäischen Schienenverbund von hoher Bedeutung. Sie ist außerdem Teil der Nord-Süd-Transversale Rotterdam–Genua und damit Zulaufstrecke zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in die Schweiz. Die NEAT soll bis 2017 fertig gestellt sein. Auf einem kurzen Teilstück überlagern sich die zentrale Nord-Süd- und eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen auf dem europäischen Kontinent. Gerade an dieser Nahtstelle hat ein Engpass fatale Folgen für den kontinentalen Verkehrsfluss, „betonte Gerd Hager vor der Verbandsversammlung“.

„In Zukunft wird der steigende Güterverkehr erheblich mehr Lärm in die gleisnahen Wohngebiete in Rastatt tragen. Wenn in der Schweiz die Tunnel durch die Alpen offen sind, wird der Zulaufverkehr auf der Rheintalstrecke deutlich zunehmen“, machte Hager deutlich. Besondere Steigerungsraten seien für den Güterverkehr vorhergesagt. Er sei besonders lärmintensiv und wird vor allem in der Nacht abgewickelt. Damit seien besondere Belastungen für die Menschen absehbar, die entlang der Strecke wohnen.

Der Rastatter Tunnel könnte hier Abhilfe schaffen. Er soll unter der Stadt hindurchführen. Auf diese Weise würde der Bahnhof Rastatt unterfahren und die Züge könnten mit unverminderter Geschwindigkeit weiterreisen. Außerdem stünden so zwei zusätzliche Gleise zur Verfügung. Der Planfeststellungsbeschluss für dieses Verfahren ist seit 1998 bestandskräftig. Für seine Umsetzung fehlt lediglich das Geld. Dieser Zustand ist für den Regionalverband nicht mehr akzeptabel. „Wir begehen dieses Jahr das 10-jährige „Jubiläum“ des Planfeststellungsbeschlusses. Die Planung ist schon lange abgeschlossen, jetzt ist die Zeit für die Umsetzung gekommen“, erläutert Verbandsdirektor Dr. Gerd Hager.

Bei einer Bauzeit von ungefähr fünf bis sieben Jahren ist ein sofortiger Baubeginn notwendig, um bis zur Inbetriebnahme der NEAT in der Schweiz den Engpass im Bereich Rastatt zu beseitigen.

## **Anlagen**

Karte: Lage des Rastatter Tunnels  
Schematische Gleisdarstellung

(Zeichen: 3.263)