

Rauental verlegen! Irrungen und Wirrungen um ein Jahrhundertprojekt

Schnellbahntrasse und Rastatter Tunnel: Eine Chronik / Rund vier Jahrzehnte bis zum Spatenstich

Rastatt (dm) – Zwischen den ersten Überlegungen und dem gestrigen offiziellen Baubeginn der Schnellbahntrasse Karlsruhe – Basel mit ihrem Kernstück „Rastatter Tunnel“ liegen rund 40 Jahre. Mit allerlei Irrungen und Wirrungen rund um das Bauprojekt, das zu den größten in der Geschichte Mittelbadens zählt, waren sie gespickt. Ein Auszug aus der Chronik einer zwischenzeitlich unendlich scheinenden Geschichte:

1978: Die Bahn stellt eine viergleisige Trassenführung vor, die am Südende des Bahnhofes Bietigheim beginnt. Parallel entlang B 3/36 geht's weiter, auf Gemarkung Muggensturm wird die B 462 überquert und östlich von Rastatt bei Rauental soll die Bahn über A 5 und Murgtalbahnlinie weiter Richtung Haueneberstein. Die Planung stößt in Rastatt auf schwere Bedenken. Rauental droht praktisch eine Hochbahn vor der Haustür.

1979: Rastatter Vorschläge, die die Gemarkung weitgehend schonen würden, werden von der Bundesbahn und anderen Verkehrsexperten als unrealistisch verworfen. Eine Untertunnelung? Abgelehnt.

1980: Mehrere Trassen-Varianten sind im Gespräch – so wird überlegt, die B462 und Rauentaler Straße unter der Autobahn durchzuführen, damit allzu hohe Bahnbrücken vermieden werden können. Die DB visiert den Start der Bauarbeiten 1985 oder 1986 an. Bundestagsabgeordnete Renate Lepsius hält im November, schon aus Kosten-

gründen, eher eine „feierliche Beerdigung der Neubaustrecke“ für möglich. Rauental Ortsvorsteher Ludwig Heberling würde es freuen: „Wir stellen die Musik dazu, und zwar kostenlos.“ Im Stadtteil gehen seit Jahren Ängste um wegen der DB-Planung.

1982: Rastatt kämpft, doch die Transportleitung der Bahn bleibt dabei: Eine Untertunnelung Rastatts stehe nicht zur Diskussion – zu teuer.

1983: Ein Leserbriefschreiber schlägt im BT mit bitterer Ironie die Lösung vor: Rauental verlegen! Derweil gehen sieben Bahntrassenvarianten ins Raumordnungsverfahren.

1984: Zickzack: Im Januar spricht sich der Vorstand der Bundesbahn doch für die Tunnellösung aus. Die Rauental-Variante ist vom Tisch. Im Mai geht die Tendenz allerdings zur billigeren Lösung einer Stadtdurchführung mit Begradigung der Kurve im Rastatter Bahnhof. Das Regierungspräsidium wiederum spricht sich im Oktober für die Untertunnelung aus – und rechnet „mit einem zügigen Fortgang dieses verkehrspolitisch notwendigen Bahnprojekts“. Der Baubeginn wird jetzt für 1987 erwartet.

1985: Nächste Bahn-Kehrtwende, jetzt wieder auf Tunnelkurs. Die Kosten werden auf 470 Millionen Mark geschätzt. Nun wird die Frage der Bündelung der Trassen B 36-neu/Schnellbahn diskutiert. Und das Bundesverkehrsministerium distanziert sich im Dezember vom bisher angestrebten Raumordnungsverfahren.

1986: Gebündelt und im



Schnellbahn-Bremse: Die Kurve im Rastatter Bahnhof als „Nadelöhr“ im transeuropäischen Schienennetz – und Mit-Auslöser für die Tunnel-Planung.

Foto: W. Walter

Tunnel, so lautet jetzt die gemeinsame Marschroute.

1987: Aus dem Bundesverkehrsministerium wird „endgültig“ grünes Licht für die Schnellbahnstrecke Karlsruhe – Basel gegeben. Im Laufe des Jahres finden bereits Probebohrungen und Baugrunduntersuchungen statt....

1990 beginnt die Planfeststel-

lung. Nach Vorstellungen der DB soll die Strecke 1997 fertig sein.

1992 stellt das BT fest, dass die Bahn seit nahezu 20 Jahren auf der Stelle tritt. Die Heimatzeitung beweist prophetische Qualität: „Der Tunnel wird wohl noch etliche Zeit auf sich warten lassen...“ Das Planungsverfahren wird von Kri-

tik, Einwendungen und Forderungen in der Region begleitet. Noch steht etwa nicht fest, ob die Niederbühler Sporthalle aus dem Weg geräumt werden muss. Naturschutzverbände sehen den Neubau der Bahntrasse und der B 36 als „nicht akzeptablen Eingriff in Natur und Landschaft“.

1994 legt die Bahn ihre Pläne, das Tunnel-Projekt noch vor dem Jahr 2000 zu errichten, auf Eis. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis (500 Millionen Mark für wenige Minuten Fahrzeit) stehe aus jetziger Sicht in keiner Relation, heißt es. Der Tunnel bleibt „strategische Perspektive“.

1995: Überparteiliche Appelle für den Rastatter Tunnel. Die Bahn schlägt ein Provisorium vor, wonach die neue B 36 an Durmersheim und Bietigheim vorbei zunächst ohne Bahntrasse gebaut werden könnte.

1997 gibt es Pläne, den Tunnel zunächst in einer eingleisigen Sparversion zu bauen – allerdings nicht vor 2003.

1998: „Rastatter Tunnel kommt“, meint der Regionalverband Mittlerer Oberrhein. Das BT veröffentlicht zum Thema Schnellbahnplanung indes die „Chronik eines Trauerspiels“.

1999: Aus der Bundespolitik heißt es: Der Rastatter Tunnel, im Vorjahr endlich planfestgestellt, soll 2003 gebaut werden.

2002: Mit dem Bau der neuen B 36 wird in den nächsten Jahren auch die (noch leere) Rohrtrasse für die Bahn inklusive erforderlicher Brücken errichtet.

2006: Eigentlich steht einem Baubeginn nichts mehr im We-

ge, meint das Landes-Innenministerium. Der Tunnel wird für die „Magistrale für Europa“ benötigt. Auch im Bundesverkehrsministerium sieht man alle baurechtlichen Fragen beantwortet. Die Bahn hatte (mal wieder) die Alternativen geprüft – und wieder verworfen. Der Zeitpunkt der Umsetzung bleibt aber offen. Die Projektkosten werden jetzt auf 452 Millionen Euro beziffert.

2008 sieht das Bundesverkehrsministerium keine hohe Priorität für den Tunnel. Hiesige Befürchtung: „Stuttgart 21“ bremst Mittelbaden aus.

2009: Die Bundestagsabgeordnete Nicolette Kressl und Peter Götz melden Bewegung in der Sache. Die Region Mittlerer Oberrhein macht mobil und fordert „Rastatter Tunnel jetzt!“ Die Kosten liegen inzwischen bei 650 Millionen Euro.

2010 steht das Projekt wieder vor dem Aus. Das Bundesverkehrsministerium sieht keinen Schienen-Engpass in Rastatt, der die schnelle Verwirklichung des teuren Projekts rechtfertigen würde. Die Region argumentiert weiter dafür.

2011: Was für ein Hickhack. Der Tunnel landet doch wieder im Investitionsrahmenplan des Bunds. Und im November, bei einer Werbefahrt für „Stuttgart 21“, verspricht Bahnchef Jürgen Grube im Rastatter Bahnhof: Der Tunnel kommt, schon 2013 könnte es losgehen. Jubel. Diesmal berechtigt, denn:

30. Juli 2013: Nach vorbereitenden Arbeiten und Bürgerinformationsrunden findet tatsächlich der symbolische erste Spatenstich für die Neubahnstrecke statt.