

Riesiger Tunnel soll Mittelrheintal entlasten

Bahn Ingenieur schlägt Verbindung unter Westerwald und Taunus vor – Baubeginn offen – Kosten: 5 Milliarden Euro

Von unserem Redakteur
Andreas Galonska

■ **Diez.** Der massive Bahnlärm quält nach wie vor die Menschen im Mittelrheintal. Bauingenieur Rolf Niemeyer hat einen kühnen Plan entwickelt, der die geplagten Anwohner an den Rheinstrecken komplett entlasten würde: Er schlägt den Bau eines Westerwald-Taunus-Tunnels (WTT) vor, einer unterirdischen Verbindung von St. Augustin bei Bonn bis nach Wiesbaden-Schierstein (wir berichteten). Seine Idee wurde bereits bei einer früheren Präsentation von Infrastrukturminister Roger Lewentz begrüßt. Jetzt stellte Niemeyer Details beim Diezer Lions Club vor.

Schräge Idee oder neuer Verkehrsweg? Diese Frage stellte Rolf Niemeyer zu Beginn selbst. Er machte deutlich, dass mit dem Bau des Megatunnels eine vollständige Entlastung der Bewohner des Mittelrheintals erreicht werden könnte. „Momentan fahren dort auf der rechten und der linken Rheinstraße rund 400 Güterzüge am Tag“, unterstrich er. Die Belastung werde in den kommenden Jahren noch weiter ansteigen, da die Gleisstrecken am Rhein Teil der europaweiten Verbindung von Rotterdam und Amsterdam nach Genua sind, von wo aus Container per Schiff angeliefert werden.

„Der Westerwald-Taunus-Tunnel soll ausschließlich vom Güterfernverkehr genutzt werden, was unter anderem geringere Sicherheitsvorkehrungen mit sich bringen würde“, hob Niemeyer hervor. Der Bauingenieur schlägt zwei parallele Röhren vor, in denen die



Endlos lange, lärmende Güterzüge sind im Rheintal ein alltägliches Problem. Mit dem Bau eines Westerwald-Taunus-Tunnels würde der gesamte Güterfernverkehr aus dem Tal verbannt, es bliebe neben Personenzügen nur der geringe Zielverkehr übrig.

Foto: Markus Eschenauer

Güterzüge zunächst mit 80 bis 100 km/h und später mit maximal 160 km/h fahren sollen. Am tiefsten Einschnitt zwischen Westerwald und Taunus, dem Lähntal, könnte die Güterstrecke kurzzeitig an der Oberfläche auftauchen. Bei Nassau müssten die Bundesstraße 417, die Lahn und die Lahntalbahn von der doppelgleisigen Strecke überbrückt werden. Auf die Frage, ob man damit nicht den Lärm ins Lahntal hole, antwortete Rolf Niemeyer: „Der Brückenbau kann auch eingehaust werden.“ In einer Va-

riante sei auch die Untertunnelung der Lahn denkbar, damit gar kein Lärm an die Oberfläche dringt.

Den ausführlichen Vorschlag hat Rolf Niemeyer Ende 2012 für die Aufnahme im Bundesverkehrswegeplan angemeldet. „Anders als bei Straßenbauprojekten können Schienenstrecken auch von Einzelpersonen vorgeschlagen werden“, erläuterte er dazu. Die Prüfung des Projekts werde rund drei bis vier Jahre brauchen.

Die Tunnelbauarbeiten für 118 Kilometer Strecke dürften rund 12 bis 15 Jahre dauern, ein weiteres Jahr würden technische Tests verbrauchen. „Nicht einschätzbar ist aber, welche Zeit bis zu einem Baubeginn vergehen wird“, merkte Rolf Niemeyer an, da noch völlig offen ist, wie Voruntersuchungen, Kosten-Nutzen-Analysen aussehen und ob sich ein politischer Wille für den Tunnel herausbildet. Er kalkuliert rund 50 Millionen Euro Baukosten pro Kilometer Strecke, was Gesamtkosten von 5 Milliarden Euro bedeutet. „Wir haben alle Voraussetzungen, um diese Vor-

haben zu schaffen“, betonte der Bauingenieur.

Rolf Niemeyer verwies auf andere zunächst für kaum möglich gehaltene Bahnstrecken wie den Gotthard-Basis-Tunnel oder eine Verbindung unter dem Meer von Honshu nach Hokkaido in Japan. „Bei uns wird zu oft nur klein klein gedacht“, kritisierte Niemeyer. Mit viel politischem Willen und gegen Nutzen-Kosten-Analysen seien etwa der Rhein-Main-Donau-Kanal gebaut und die Mosel einst schiffbar gemacht worden.

Die mächtigen Tunnelbohrmaschinen, die in der Schweiz zum Einsatz kommen, wurden in

Deutschland entwickelt. Rolf Niemeyer schlägt vor, dass acht dieser Geräte beim Bau des Westerwald-Taunus-Tunnels zum Einsatz kommen sollen. Jeweils zwei sollten in St. Augustin und in Wiesbaden und vier weitere (je zwei nach Norden und nach Süden) vom Lahntal aus in Richtung Anfang und Ende der Riesenröhren starten.

✚ Ist der Bau des Westerwald-Taunus-Tunnels realistisch oder nicht? Senden Sie dazu eine kurze E-Mail an diez@rheinzeitung.net unter dem Betreff „WTT“. Mehr zum Projekt unter www.westerwald-taunus-tunnel.de



Rolf Niemeyer (links) mit Lions-Präsident Arno Baumann und Peter Spies, der den Kontakt zum Referenten hergestellt hat

Foto: Andreas Galonska

Alternativen scheiden aus

Umrissen wurden auch verschiedene Alternativen zum Tunnelbau, wobei als schlechteste Variante das Nichtstun angesehen wurde. Wünschenswert sei laut Rolf Niemeyer eine Umrüstung der Waggons auf den neuesten Stand der Technik. Eine Nutzung der Ruhr-Sieg- oder

der Eifelstrecke scheidet wegen langer Fahrzeiten, hoher Steigungen und Gleisabschnitten ohne Oberleitung aus. Auch für Güterzug-Neubaustrecken entlang der A 3 oder der A 61 sah Niemeyer keine Chance, unter anderem wegen der schwierigen Topografie. **ag**