

Lahntalbahn Tunnel



Um kurz vor halb sechs Uhr fuhr am 15. Mai 2026 der erste Personenzug durch den aufgeweiteten und erneuerten Fachinger Tunnel (Mai 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Der Tunnelvortrieb konnte dank des Tunnelaufweitungssystems am 21. November 2024 mit dem „Durchschlag“ des letzten Tunnelmeters vollendet werden (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Es ist geplant, entlang der Lahntalbahn sechs Tunnel zu erneuern [Quelle: DB Netz AG]

Nach teilweise 160 Jahren Betriebsdauer erneuern wir sechs Tunnel zwischen Wetzlar und Koblenz und passen sie an die modernen technischen Anforderungen des Zugverkehrs an.

Projekt

Die Lahntalbahn führt von Wetzlar nach Koblenz und verbindet auf rund 104 Kilometern die Orte der Region. Auf der Strecke befinden sich unter anderem der Kirschhofener, der Grävener, der Villmarer, der Fachinger, der Cramberger und der Kalkofener Tunnel. Wir erneuern diese, um auch künftig einen störungsfreien Betrieb zu ermöglichen:

Kirschhofener Tunnel

- Länge: 495 Meter
- Inbetriebnahme: 1862
- Lage: zwischen Weilburg und Gräveneck
- Instandsetzung abgeschlossen

Grävener Tunnel

- Länge: 127 Meter
- Inbetriebnahme: 1862
- Lage: zwischen Gräveneck und Aumenau

Villmarer Tunnel

- Länge: 228 Meter
- Inbetriebnahme: 1862
- Lage: zwischen Arfurt und Villmar

Fachinger Tunnel

- Länge: 426 Meter
- Inbetriebnahme: 1862
- Lage: zwischen Diez und Fachingen
- Erneuerung und Aufweitung abgeschlossen

Cramberger Tunnel

- Länge: 732 Meter
- Inbetriebnahme: 1862
- Lage: zwischen Balduinstein und Laurenburg

Kalkofener Tunnel

- Länge: 592 Meter
- Inbetriebnahme: 1860
- Lage: zwischen Laurenburg und Obernhof
- Instandsetzung abgeschlossen

Wir erneuern den Fachinger und den Cramberger Tunnel bautechnisch und passen die Ausstattung, wie zum Beispiel die technische Ausrüstung, Kabeltrassen und Entwässerungssysteme, an den modernen Stand der Technik an. Hierfür weiten wir die Röhren in ihren Querschnitten auf. So entsteht ausreichend Raum für die neue Innenschale und die erforderliche Ausstattung. Zudem sind und waren Anpassungen an den Voreinschnitten notwendig. In diesen Bereichen vor den Tunneln finden beziehungsweise fanden unter anderem Arbeiten an Durchlässen und Stützmauern statt.

Die Erneuerung und Aufweitung des Fachinger Tunnels wurde im Mai 2026 abgeschlossen. Die Arbeiten am Cramberger Tunnel laufen und werden bis Ende 2027 abgeschlossen.

„Tunnel-im-Tunnel-Methode“

Die derzeitigen Planungen sehen vor, dass die Arbeiten überwiegend mit Hilfe der „Tunnel-im-Tunnel-Methode“ (TiT-Methode) durchgeführt werden. Die Züge fahren in dieser Zeit auf nur einem Gleis, das für

die Bauarbeiten in die Tunnelmitte verlegt wird. Innerhalb des Tunnels wird für die Bauphase eine Schutzeinhausung errichtet. Im Zwischenraum von Schutzeinhausung und Tunnel wird gearbeitet, während der Zugverkehr auf einem Gleis weiterrollt. Zur Aufweitung der Tunnel werden teilweise auch Lockerungssprengungen durchgeführt.

Zeitplan

Die Erneuerungen der sechs Tunnelbauwerke werden unabhängig voneinander bearbeitet und befinden sich in unterschiedlichen Bau- oder Planungsphasen. Für einige Bauwerke läuft das Planrechtsverfahren. Bei diesem gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungsverfahren werden Behörden und Bürger:innen beteiligt.

Sollte es innerhalb des Verfahrens Einwände von Privatpersonen, Fachbehörden oder Trägern öffentlicher Belange geben, sind Verschiebungen im vorgesehenen Zeitplan möglich. Eventuelle Änderungen werden rechtzeitig kommuniziert.

Folgende Terminalschiene sind vorgesehen:

Fachinger Tunnel

- Baurecht: liegt vor
- Baubeginn: hat im Januar 2023 stattgefunden
- Inbetriebnahme: im Mai 2026

Ursprünglich war die Inbetriebnahme Ende 2025 geplant. Aufgrund von Verzögerungen im Tunnelvortrieb musste der Terminplan angepasst werden. Die Arbeiten zur Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im Tunnel schlossen wir im Mai 2026 ab.

Cramberger Tunnel

- Planrecht: liegt vor
- Baubeginn: hat im Januar 2023 stattgefunden
- Inbetriebnahme: voraussichtlich im Herbst 2027

Ursprünglich war die Inbetriebnahme 2026 geplant. Aufgrund von Verzögerungen im Tunnelvortrieb kann dieser Termin nicht eingehalten werden.

Kirschhofener Tunnel

- Planrecht: ohne Planfeststellung, da nur Instandsetzung
- Baustelleneinrichtung: vom 16. März bis 14. Juli 2025
- Hauptbauarbeiten: vom 14. Juli bis Dezember 2025
- Inbetriebnahme: im Dezember 2025

Kalkofener Tunnel

- Planrecht: ohne Planfeststellung, da nur Instandsetzung
- Baustelleneinrichtung: bauvorbereitende Arbeiten vom 1. Dezember 2025 bis 5. Januar 2026
- Hauptbauarbeiten: vom 5. Januar bis Mai 2026
- Inbetriebnahme: im Mai 2026

Grävenecker Tunnel

in Planung

Villmarer Tunnel

in Planung

Anwohnerinfo

Aufgeweiteter und erneuerter Fachinger Tunnel seit Mai 2026 wieder in Betrieb

Der Fachinger Tunnel auf der Lahntalbahn ist seit 15. Mai 2026 wieder zweigleisig in Betrieb. Wir haben die Anfang 2023 begonnenen umfangreichen Erneuerungsarbeiten abgeschlossen und konnten die Strecke am frühen Morgen wieder für den Zugverkehr freigeben.

Im Rahmen der Bauarbeiten wurde der 1862 errichtete, rund 426 Meter lange Tunnel grundlegend modernisiert und im Querschnitt um etwa zwei Meter erweitert. Damit erfüllt das Bauwerk bereits die Sicherheitsanforderungen für die nächsten Jahrzehnte des Eisenbahnbetriebs.

In der abschließenden Bauphase im April und Mai 2026 lag der Fokus auf den Arbeiten zur Inbetriebnahme. Dazu zählten insbesondere der Rückbau des bauzeitlichen Betriebsgleises in der Tunnelmitte und die Herstellung der beiden Streckengleise, der Rückbau der Bauweichen an beiden Tunnelenden sowie Anpassungen am Bahnsteig in Fachingen. Darüber hinaus wurden Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik durchgeführt, die Tunnelentwässerung hergestellt, eine neue Stützwand errichtet, umfangreiche Hangsicherungsarbeiten durchgeführt und die Tunnelportale neu gebaut.

Mit der Inbetriebnahme des Fachinger Tunnels erreicht die Modernisierung der Tunnel auf der Lahntalbahn einen weiteren Meilenstein. Ende 2025 hatten wir bereits die umfangreiche Instandhaltung am Kirschhofener Tunnel abgeschlossen. Im Rahmen der vergangenen Sperrpause für den Zugverkehr konnten zudem die Arbeiten am Kalkofener Tunnel beendet werden. Am Cramberger Tunnel setzen wir die Aufweitung und grundlegende Erneuerung des Bauwerks fort.

Erneuerung des Fachinger Tunnels

Der Tunnelvortrieb konnte dank des Tunnelaufweitungssystems am 21. November 2024 mit dem „Durchschlag“ des letzten Tunnelmeters vollendet werden. Der Fachinger Tunnel hat jetzt einen großen Tunnelquerschnitt mit ausreichend Arbeitsraum, um die neue Betoninnenschale und das künftige Tunnelgewölbe herzustellen.

Auf der Diezer Seite des Tunnels haben wir bereits im Dezember 2024 mit der Herstellung der Fundamente für das neue Tunnelportal und die Stützwand begonnen. Das Errichten des Portals und der lahnseitigen Stützwand findet 2025 statt.

Für die Herstellung der neuen Tunnelschale aus Beton wurde Anfang 2025 die für die Betonarbeiten notwendige Technik auf der Baustellenfläche vormontiert, ins Gleis eingehoben und anschließend auf Position gefahren, um das neue Tunnelgewölbe abschnittsweise herzustellen. Insgesamt 44 einzelne Blöcke bilden am Ende das neue Tunnelbauwerk.

Damit die Zweigleisigkeit bis Mitte 2026 eingerichtet werden kann, arbeiten wir weiterhin rund um die Uhr.

Mit Beginn der neuen Bauphase finden keine erschütterungsintensiven Tunnelarbeiten mehr statt.

Beginn des Vortriebs am Fachinger und am Cramberger Tunnel

Am 21. November 2023 stand die Maschine, mit der der **Cramberger Tunnel** in den folgenden Monaten radial um circa zwei Meter aufgeweitet wird, im Voreinschnitt Ost aufgebaut. Die Maschine wurde auf den Namen „Tilly von Cramberg“ getauft. „Tilly“ steht dabei als Kurzform von Mathilda und bedeutete im Althochdeutschen „pure Kraft“.

Nachdem die noch verbliebenen Reste des Ostportals und die offene Bauweise des Bestandstunnels zurückgebaut wurden, wurde die Maschine auf das für sie errichtete Schienensystem gehoben und hat ihren Betrieb aufgenommen. In den folgenden zwölf Monaten arbeitet sie sich rund um die Uhr durch den Berg. Mittels Rückbauwerkzeug und Geräten zum Sichern des anstehenden Gebirges auf der Außenseite der Maschine wird abschnittsweise zunächst der Rückbau des Bestandsmauerwerks durchgeführt. Es folgt – teilweise unterstützt durch Lockerungssprengungen – der Gebirgsausbruch sowie das Einbringen der temporären Sicherung.

Die neuartige Maschine zur Tunnelaufweitung ermöglicht die Erneuerung des zweigleisigen Eisenbahntunnels bei laufendem Bahnbetrieb. Der circa 270 Tonnen schwere und 46 Meter lange Koloss stellt eine Kombination aus fahrbarer Schutzeinhausung und Geräteträger dar. Die Einhausung über die komplette Länge trennt den temporär eingleisigen Bahnbetrieb von den Erneuerungsarbeiten ab. Während mit „Tilly von Cramberg“ gearbeitet wird, fahren die Züge demnach sicher durch sie hindurch. Somit lassen sich die Einschränkungen im Zugverkehr auf ein Minimum beschränken.

Trotz moderner technischer Geräte ist die Arbeit im Tunnelvortrieb anspruchsvoll und nicht ungefährlich. Aus diesem Grund wurde um den Schutz und den Beistand der heiligen Barbara gebeten. Hierzu haben wir im festlichen Rahmen der Maschinentaufe die Tunnelpatin als Stellvertreterin der heiligen Barbara ernannt und eine Barbarafigur, die im Tunnel aufgestellt wurde, geweiht.

Bereits am 25. Oktober 2023 markierte auch am **Fachinger Tunnel** eine kleine Feier den Vortriebsbeginn. Nach kurzen Reden des Oberbauleiters, des Projektleiters und der Tunnelpatin wurden der Tunnel und die Tunnelmaschine „Nora“ von einer Pfarrerin gesegnet. Auch hier wacht nun die Figur der heiligen Barbara als Schutzpatronin über die Bauarbeiter:innen.

Bauerlebnispfad am Fachinger Tunnel

Am Fachinger Tunnel haben wir einen interaktiven Bauerlebnispfad geschaffen, um die Besucher:innen zu informieren. Der Pfad beginnt in der Nähe der Baustelle an der „Bahnhofstraße“ und führt über einen Waldweg zur Straße „Im Wingert“. Hinweistafeln am Anfang und am Ende des Weges erleichtern den Zugang. Entlang des Pfades erfahren Besucher:innen beispielhaft, wie Tunnel in der Vergangenheit gebaut wurden, wie die Tunnel-im-Tunnel-Methode funktioniert und wie Mensch, Natur und Umwelt vor Bautätigkeit und -lärm geschützt werden. Interaktive Quizfragen laden dazu ein, das bisherige Wissen über den Tunnel zu testen. Das Projektteam lädt alle Interessierten herzlich dazu ein, den Bauerlebnispfad zu erkunden und sich aktiv mit der Modernisierung des Fachinger Tunnels auseinanderzusetzen.

Vorbereitende Bauarbeiten für die Tunnelaufweitung am Cramberger Tunnel

Für die Aufweitungsarbeiten am Cramberger Tunnel führten wir eine Vielzahl von Vorbereitungen durch.

Die Maschine zur Tunnelaufweitung wurde im Werk des Herstellers zusammengesetzt. Parallel hierzu weiteten wir den Voreinschnitt Ost auf und sicherten die Böschungen, um eine Aufstellfläche für das Aufweitungssystem vor dem Ostportal herzustellen. Bevor das Aufweitungssystem auf die Baustelle transportiert wurde, bauten wir das Ostportal zurück und stellten die Anschlagswand her.

Auch an der Baustellenzufahrt wurde gearbeitet. Die fertige Abfahrt bot ausreichend Platz, um das zerlegte Aufweitungssystem in den Voreinschnitt zu transportieren und es vor der Anschlagswand aufzubauen. Nach der Inbetriebnahme des erneuerten Tunnels dient die Abfahrt als Rettungszufahrt.

Bis zur Ankunft des Aufweitungssystems musste auch der Bereich zwischen der Abfahrt der Kreisstraße K 33 und dem Ostportal für den Baustellenverkehr und den kontinuierlichen Transport während des Vortriebs präpariert werden. Der Boden wurde stabilisiert, sodass er der erhöhten Belastung durch die Baumaschinen und Lastkraftwagen standhält.

Das Projektteam informiert in kurzen Videos über den Baustellenalltag. Es werden neben der regelmäßigen Beschreibung des Baufortschritts auch immer wieder Themen über Genehmigungsprozesse, Projektbeteiligte im Hintergrund, Baumaschineneinsätze etc. aufgegriffen und erläutert. Wir freuen uns über Anregungen und versuchen, diese in die Videos aufzunehmen.

Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten am Fachinger Tunnel

Im Rahmen des Projekts arbeiten wir am Fachinger Tunnel. Unter anderem führen wir Anpassungen an den Voreinschnitten durch und erneuern die technische Ausrüstung, Kabeltrassen und Entwässerungssysteme.

Bis Ende 2023 haben wir aus diesem Grund folgende Arbeiten durchgeführt:

- **Herrichten der Baustellenfläche an der Birlenbacher Straße:** Profilierung und Befestigung der Lagerflächen und Transportwege sowie Aufbau und Installation aller Anlagen wie zum Beispiel Wasserbehandlungs- und Reifenwaschanlage sowie vollständige Inbetriebnahme der Bereitstellungsfläche
- **Hangsicherung auf beiden Tunnelportalseiten:** Boden- und Felsabtrag, Einbau von Felsankern und Aufbringen von bewehrtem Spritzbeton sowie anschließende Installation von Schutznetzen
- **Rückbau von Tunnelportalen und Tunnelblöcken:** maschineller Bauwerksrückbau und Entsorgen der entstandenen Abfälle unter Schutz einer Einhausung des Bahngleises
- **Aufbau des Tunnelaufweitungssystems (TAS):** Liefern der Maschine für den eigentlichen Tunnelvortrieb, Maschinenvormontage auf der Bereitstellungsfläche und anschließendes Einheben des TAS ins Gleis
- **Beginn der Tunnelvortriebsarbeiten:** Auffahren des Tunnels aus Richtung Fachingen im laufendem Bahnbetrieb, kombinierter Meißel- und Sprengvortrieb (kontrollierte Auflockerungssprengungen) unter Sicherung des Rückbaus mit Stahlausbaubögen und bewehrtem Spritzbeton

Wir führen keine nächtlichen Sprengungen auf den ersten 50 Metern des Tunnels durch.

Artenschutz am Cramberger Tunnel

Die Arbeiten zur Erneuerung des Cramberger Tunnels haben planmäßig im Januar 2023 begonnen. Als Umleitung für die vollgesperrte Kreisstraße K 33 zwischen Balduinstein und Cramberg wird die Nutzung der K 34 im Bereich des Quarz-Kies-Werks Hartmann durch zusätzliche Artenschutzvorkehrungen vor Ort ermöglicht.

Dort, wo vorhandene Straßendurchlässe den Amphibien "natürliche" Möglichkeiten zum Queren unterhalb der Straße bieten, wird am Straßenrand ein Amphibienschutzzaun gebaut. Dort, wo keine Möglichkeiten zum Queren unterhalb der Straße vorhanden sind, wird ein Amphibienschutzzaun errichtet, die Tiere werden regelmäßig abgesammelt und über die Straße verbracht. Außerdem werden Gespräche mit den jeweiligen Grundstückseigentümer:innen geführt, um einmündende Feld- und Waldwege mit Stopprinnen auszustatten. Mit deren Hilfe werden die Tiere in Versteckmöglichkeiten geleitet.

Mehr Schienenverkehr bedeutet auch, dass die Infrastruktur instandgehalten werden muss. Dabei lassen sich Berührungspunkte zwischen Natur und Baustelle nicht immer vermeiden. Wir fühlen uns dabei der biologischen Vielfalt vor Ort als schützenswertes Gut verpflichtet. Seit 2010 wurden bereits über 46.000 einzelne Natur- und Artenschutzaktivitäten umgesetzt.

Informationsveranstaltungen und weitere Informationen

Im Rahmen der Planungsphase wurden in den Gemeinden digitale **Informationsveranstaltungen** angeboten. Anlässlich des Baubeginns fand am 17. Januar 2023 eine Informationsveranstaltung in der Mehrzweckhalle Fachingen-Birlenbach statt. Gemeinsam stellten Projektleitung, Baufirma und Lärmgutachter die konkreten Planungen und möglichen Auswirkungen für Anwohnende vor.

Haben Sie Interesse an **Informationen zu den Lahntaltunneln**, dann abonnieren Sie gern unsere [Infomail](#).

Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub

Während der Arbeiten sind trotz des Einsatzes moderner Arbeitsgeräte und Technologien Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub möglich. Die Lautstärke wird auf ein Minimum reduziert. Für die Unannehmlichkeiten bitten um Verständnis. Die betroffenen Anwohner:innen werden rechtzeitig informiert.

Fahrplanänderungen

Einschränkungen im Zugverkehr am Cramberger und am Fachinger Tunnel bis Ende 2026

Aufgrund von Restarbeiten **am Cramberger Tunnel und am Fachinger Tunnel** sind **Ausfälle einzelner Züge in den Tagesrandlagen** möglich. Ein Ersatzverkehr wird eingerichtet.

Detaillierte Informationen für die Züge der Deutschen Bahn unter bahn.de/bauarbeiten, weitere Informationen unter www.rmv.de.

Mediagalerie



Um kurz vor halb sechs Uhr fuhr am 15. Mai 2026 der erste Personenzug durch den aufgeweiteten und erneuerten Fachinger Tunnel (Mai 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Im Fachinger Tunnel verlegen die Bauteams neue Gleise und sorgen so dafür, dass die Tunnelröhre ab Mai 2026 wieder zweigleisig befahrbar ist (April 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Mit schwerem Gerät arbeiten die Bauteams in Fachingen am neuen Oberbau samt Gleiskörper (April 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Während der abschließenden Sperrpause für den Zugverkehr von April bis Mai 2026 stellen wir am Fachinger Tunnel das neue Tunnelportal her und bauen den Behelfsbahnsteig sowie die Bauweiche vor dem Tunnelportal zurück (April 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Während der abschließenden Sperrpause für den Zugverkehr von April bis Mai 2026 stellen wir am Fachinger Tunnel das neue Tunnelportal her und bauen den Behelfsbahnsteig sowie die Bauweiche vor dem Tunnelportal zurück (April 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Aufweitung des Fachinger Tunnels (Juni 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Der Tunnelvortrieb konnte dank des Tunnelaufweitungssystems am 21. November 2024 mit dem „Durchschlag“ des letzten Tunnelmeters vollendet werden (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



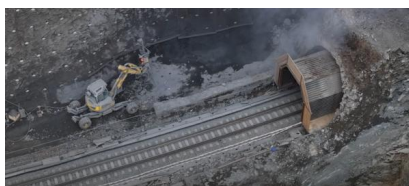
YouTube: Beginn der Aufweitung des Cramberger Tunnels (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Transport des Tunnelaufweitungssystems vor den Cramberger Tunnel (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Rückbau des Ostportals des Cramberger Tunnels (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Vorbereitung und Durchführung der ersten Lockerungssprengung für die Aufweitung des Cramberger Tunnels (Dezember 2023) [Quelle: DB Netz AG]



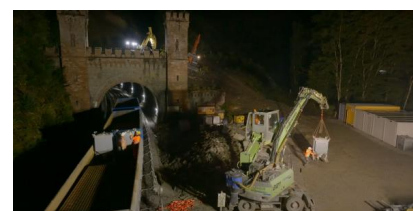
YouTube: Bauvorbereitende Arbeiten für die Erneuerung des Fachinger Tunnels (Oktober 2023) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Herstellung der Tunnelaufweitungsmaschine für den Cramberger Tunnel (September 2023) [Quelle: DB Netz AG]



YouTube: Anzuwendende Bauverfahren im Rahmen der Erneuerung des Cramberger Tunnels (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



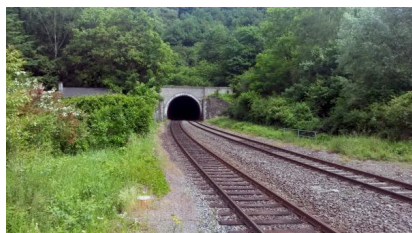
YouTube: Vorbereitungen zum Herstellen der Voreinschnittssicherung am Cramberger Tunnel (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



YouTube: Bauvorbereitende Arbeiten für die Erneuerung des Fachinger Tunnels (Juni 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Blick vom Haltepunkt Fachingen auf das westliche Tunnelportal des Fachinger Tunnels (März 2020) [Quelle: DB Netz AG]



Es ist geplant, an den Portalen des Fachinger Tunnels unter anderem die Voreinschnitte anzupassen (Februar 2020) [Quelle: DB Netz AG]



An den Portalen des Kalkofener Tunnels ist geplant, die Voreinschnitte anzupassen (März 2020) [Quelle: DB Netz AG]



Das Nordportal des Grävenecker Tunnels (Februar 2020) [Quelle: DB Netz AG]



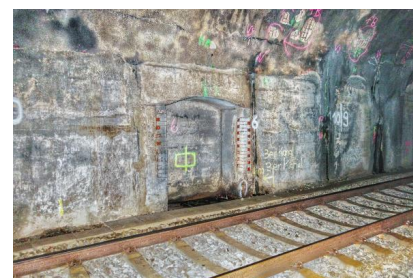
Das Südportal des Grävenecker Tunnels (Februar 2020) [Quelle: DB Netz AG]



Der Villmarer Tunnel ist eines von sechs Tunnelbauwerken, die auf der Lahntalbahn erneuert werden (Februar 2020) [Quelle: DB Netz AG]



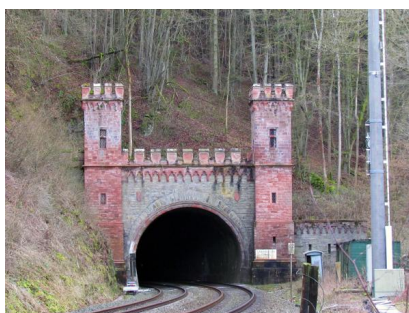
Das Südportal des Villmarer Tunnels (Februar 2020) [Quelle: DB Netz AG]



Innenansicht des Villmarer Tunnels (Februar 2019) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf das östliche Tunnelportal des Kalkofener Tunnels (September 2017) [Quelle: DB Netz AG]



Voraussichtlich 2023 beginnen die Arbeiten zur Erneuerung des Cramberger Tunnels (März 2015) [Quelle: DB Netz AG]