



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Herrn  
Phillip Langefeld  
Großprojekt Karlsruhe–Basel  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 10. August 2018

## Weiterbau der Weströhre des Tunnels Rastatt

Sehr geehrter Herr Langefeld,

der Einsturz des Tunnels der Oströhre vor einem Jahr hat die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Tunnels Rastatt im Zuge des Rheintalbahnausbaus massiv zurückgeworfen. Wie Sie wissen, hat uns bereits im vergangenen Jahr die Frage umgetrieben, warum statt einer Behelfsbrückenlösung die Verfüllung der beschädigten Tunnelröhre und der Bau von letztlich zwei großen Betonplatten im Unterquerungsbereich der beiden Tunnelröhren gewählt wurde.

Unabhängig von der Frage, wie groß der Aufwand zur Fortsetzung der Bauarbeiten an der Oströhre ist, stellt sich für uns die Frage, warum die unbeschädigte Weströhre nicht zügig zu Ende gebracht und zumindest ein zusätzlicher Gleisstrang in absehbarer Zeit ins Netz eingebunden wird.

Im Kontext des Jahrestages wurde uns seitens der Pressestelle der DB Netz AG hierzu geantwortet, dass zunächst die genaue Ursachenforschung im Rahmen der sog. „Schlichtung“ abgewartet werden sollte. Außerdem sei eine vorzeitige Inbetriebnahme wegen des Rettungskonzepts (durch Querschläge zur benachbarten Röhre) nicht umsetzbar.

Beide Gründe leuchten auf den ersten Blick nicht unbedingt ein, so dass ich Sie bitten würde, uns diesbezüglich noch einmal genauere Information zukommen zu lassen.

Nach unserem Kenntnisstand ist die in der Weströhre eingesetzte Tunnelbohrmaschine bis zur Querungsstelle von Nordosten herangefahren worden. Der Begründung für den Bau der Betonplatten zufolge sollte eine Unterfahrung der Betonplatte keine Stabilitätsprobleme mit sich bringen. Der südwestlich der Bestandsstrecke gelegene Abschnitt bis zum Beginn des (mindestens weitestgehend) fertig gestellten Trogabschnittes ist derart kurz und nahe an der Oberfläche, dass hier im Zweifelsfall alternativ auch eine offene Bauweise denkbar wäre. Auch bei Durchführung eines Planänderungsverfahrens sollte diese noch schneller eine Fertigstellung ermöglichen können als ein Zuwarten bis zur vollständigen Fertigstellung der Oströhre.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling  
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt  
Geschäftsführer: Peter Westenberger  
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Sofern die Querschläge nördlich der Unfallstelle erstellt sind, ist aus unserer Sicht auch nicht nachvollziehbar, warum ein etwaiges Rettungskonzept nicht bereits jetzt funktionieren sollte. Im verbliebenen Abschnitt sollte kein Querschlag mehr sein, hilfsweise könnte angesichts der Nähe zum Tunnelausgang darauf zeitweise verzichtet werden. Eine weitere Minderung der Risiken könnte durch den Verzicht der Führung von Personenzügen durch den nur einseitig fertig gestellten Tunnel erreicht werden.

Zur Bedeutung der Kapazitätserweiterung auf der Rheintalbahn müssen an dieser Stelle sicher keine Worte verloren werden, so dass ich mich freuen würde, wenn ggf. noch einmal etwas detaillierter dargelegt werden könnte, welche Überlegungen im Detail zur Entscheidung, die Weströhre auf absehbare Zeit nicht fertig zu stellen, geführt haben.

Dafür herzlichen Dank.

Ich verbleibe mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger  
Geschäftsführer