

Herrn  
Bundesminister Dr. Volker Wissing  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Berlin, 19. Juli 2022

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Wissing,

am 12. August 2017, also vor nahezu fünf Jahren, brach die gerade im Rohbau errichtete östliche Tunnelröhre in Rastatt-Niederbühl unmittelbar unter den beiden Gleisen der zu diesem Zeitpunkt regulär betriebenen Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden ein. Tunnelbaustelle und Bahnstrecke wurden seinerzeit sofort stillgelegt und die Tunnelröhre wurde kurzfristig und eher hektisch durch 10.500 cbm eingeleiteten Beton gefüllt und damit gesichert. Dabei wurde die dort eingesetzte Tunnelvortriebsmaschine einbetoniert. Auch in der noch nicht bis zum vorgesehenen Kreuzungsbereich vorgezogenen Weströhre wurde der Bau eingestellt. Kurze Zeit später entschieden sich Bauherr und die beauftragte Arbeitsgemeinschaft, durch den Bau von zwei großen Betonplatten im Untergrund den Kreuzungsbereich zu sichern, um den Weiterbetrieb der bestehenden Strecke zu ermöglichen – und entsprechend der damaligen Begründung den unterirdischen Weiterbau zu ermöglichen. Durch den Einbau der riesigen Betonplatten verzögerte sich die Freigabe allerdings bis zum 2. Oktober 2017.

Da Rastatt nicht auf anderen Strecken umfahrbar war, wurde die Hauptschlagader des europäischen Schienengüterverkehrs und auch von vielen Personenzügen genutzte Strecke für 51 Tage gesperrt. Ein ausreichendes Umleitungskonzept konnte durch den Mangel an leistungsfähigen Strecken in leidlich paralleler Lage – und parallele Baustellen, etwa auf der Gäubahn – zu keinem Zeitpunkt der Sperrung etabliert werden, so dass vereinzelte Versorgungsprobleme in den südlicheren Regionen Deutschlands auftraten. Die ebenfalls hoch ausgelasteten Lkw- und Binnenschiffsverkehre konnten nur begrenzt Volumen übernehmen. Die verladende Wirtschaft und die Eisenbahnverkehrsunternehmen trugen substantielle Schäden davon und die Schiene verlor in einem ihrer nachgefragtesten Korridore Marktanteile.

Angekündigte Inbetriebnahmetermine des zu 90 Prozent fertiggestellten Tunnelprojekts sowie die zugehörigen Konzepte zum Vorgehen wurden mehrfach verschoben bzw. verändert, zurzeit spricht die DB Netz davon, dass der Tunnel „Ende 2026“ in Betrieb gehen soll, also neun Jahr nach der Havarie. Dabei ähnelt das Ende 2021 vorgestellte Konzept stark einem Vorschlag, den Eisenbahnexperten und unser

Verband unmittelbar nach der Havarie in die Diskussion eingebracht hatten, der u.a. den Bau und den nun startenden Rückbau einer der beiden Betonplatten vermieden hätte.

Obwohl die Tunnelvortriebsarbeiten an der 2017 unbeschädigten Weströhre immerhin im Herbst 2021 endeten, wird ein wenigstens einröhriger Betrieb offenbar weiterhin wegen des auf wenigen hundert Meter fehlenden Rettungstunnels von der DB Netz nicht in Betracht gezogen. Sowohl die Lage dieses kurzen Abschnitts am Tunnelausgang als auch die Tatsache, dass im Schienengüterverkehr nur für je einen Triebfahrzeugführer ein Rettungsweg von der Spitze des Zuges aus verfügbar sein muss, lösen Verwunderung über die Geduld bei der Aktivierung teurer und benötigter Infrastruktur bei den GÜTERBAHNEN aus.

Möglicherweise könnte das Vorhaben dieses vier Kilometer langen Tunnels, dessen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1998 stammt, der Beschleunigungskommission Schiene dazu dienen, am konkreten Objekt die jeweiligen Ursachen für jahrzehntelange Umsetzungsdauern im Schienennetzausbau zu analysieren.

Die geringen Fortschritte werfen Fragen auf, die sich angesichts der verkehrlichen Bedeutung des Vorhabens und des Schweigens der DB an die Verkehrspolitik richten. In besagtem Tunnel soll die Erweiterung der Rheintalbahn um zwei auf vier Gleise, die 1996 im Vertrag von Lugano verabredet worden war, im Abschnitt rund um Rastatt realisiert werden. Von Norden betrachtet handelt es sich dabei um das erste zweigleisige Nadelöhr ab der Nordseeküste, am südlichen Tunnelende schließt sich ein bereits seit 18 Jahren bis Offenburg ausgebauter viergleisiger Abschnitt an.

Für unsere Mitglieder und viele Beobachter, insbesondere auch in der Schweiz und Brüssel, wo „German delay“ im Eisenbahnkontext immer mehr zum Thema wird, stehen die folgenden Fragen im Vordergrund, die wir gerne an den Auftraggeber Bund richten möchten:

- 1) Warum beansprucht die Fertigstellung des 2017 bereits zu 90 Prozent fertigen Vorhabens noch einmal von heute an gerechnet mindestens vier Jahre und warum wurde keine Teilbetriebnahme mindestens für den Güterverkehr in der Weströhre durch den Bund vorangetrieben?
- 2) Warum wurde noch immer kein Ergebnis zur Schadensursache veröffentlicht?
- 3) Warum hat die DB Netz AG die den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen entstandenen Schäden immer noch nicht ersetzt und warum haben der Aufsichtsrat und der Eigentümer auf die mehrfach und öffentlich wiederholten Beschwerden, dass die DB Netz sich hier ihrer Verantwortung gegenüber ihren Kunden entzieht, nicht reagiert? Mit der Klärung der Verantwortlichkeit für die Havarie kann dieses Verhalten nicht erklärt werden.

- 4) Kann sicher ausgeschlossen werden, dass die durch die Havarie entstandenen Mehrkosten des Bauprojekts aus Bedarfsplanmitteln getragen werden und die Versicherungen der Verantwortlichen hierfür aufkommen?
- 5) Warum gibt es keine erkennbaren Fortschritte hinsichtlich einer möglichen Ertüchtigung von potenziellen Umleiterstrecken, etwa der linksrheinischen Eisenbahnstrecke zwischen Wörth (Rhein) und Strasbourg über Lauterbourg oder die Elektrifizierung der Strecke Horb-Tübingen oder die Singener Kurve, die sämtlich besonders 2017 fehlten, aber auch im Alltag großen Nutzen hätten? Insbesondere angesichts der schon geplanten umfangreichen Vollsperrung für 2024 stellt sich dieses Problem mit aller Schärfe. Es zeigt übrigens exemplarisch die Notwendigkeit, dass die neue Strategie der „Generalsanierung“ auf „Korridoren“ auf/zu „Hochleistungsnetzen“ ohne nachhaltige Schäden für die Verkehre nur funktionieren kann, wenn zuvor ausreichend Umleiterstrecken identifiziert und vorbereitet werden konnten. Am Oberrhein ist seit 2017 in dieser Hinsicht viel Zeit ergebnislos verstrichen.
- 6) Die zeitgleiche baubedingte Sperrung der Gäubahn während der bevorstehenden sechs Wochenendsperrungen auf der südlichen Rheintalbahn zwischen Ende Juli und Anfang September beeinträchtigt selbst ohne zusätzliche Störungen den Nord-Süd-Verkehr erheblich. Warum wurden auch in dieser Hinsicht keine Lehren aus der Havarie von Rastatt gezogen, wo offenbar für das Risiko von Abweichungen von der Bauplanung keine Notfallpläne existierten und Umleiterkapazitäten mühsam freigemacht werden mussten?

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer