

Rastatt, 08. August 2022

ANLAGE zum Statement

Auszüge von E-Mails vom Herbst 2017

Auszug aus einer Mail an den seinerzeitigen Vertriebsvorstand der DB Netz AG, Dr. Thomas Schaffer vom 20. Oktober 2017:

Darüber hinaus würde ich Sie an dieser Stelle „formlos“ erneut darauf ansprechen, dass wir seitens der DB Netz AG noch auf eine Antwort zu unserem Petitum (zum erstenmal am 25. August vorgebracht) erwarten, dass unstrittige Schadenersatzleistungen an die betroffenen EVU für Rastatt zeitnah auf den Weg gebracht werden. Für uns stellt sich – vereinfacht gesagt – die Lage so dar, dass die sog. „Schlichtung“ der DB Netz mit den Bauunternehmen keine Transparenz über Schadensursache und –höhe (auch bei den EVU) schaffen wird und es DB Netz derzeit darauf ankommen lässt, dass einzelne Unternehmen ihren Schaden geltend machen und diesbezüglich auch keine „policy“ des Umgangs bekannt gibt oder geben will.

Auszug aus einer Mail an die Bundesnetzagentur vom 16. November 2017:

Das Netzwerk hatte nach Beratung mit eigenen Experten bereits am 14. August vorgeschlagen, durch den Einsatz von Hilfsbrücken die abgesackte Stelle im Untergrund der Strecke zu überbrücken. Damit wäre Betrieb, wenn auch ggf. deutlich beschränkt, wieder möglich geworden. Die im Bau befindliche, beschädigte Tunnelröhre hätte von oben freigelegt und möglicherweise auch in offener Bauweise saniert bzw. zu Ende gebaut werden können. Nach unseren Informationen hat man sich jedoch in der Projektleitung frühzeitig (erstmal öffentlich angedeutet bereits am 15. August) gegen diese Variante und für die Verfüllung des beschädigten Tunnels in zwei Schritten auf insgesamt 150 Metern Länge mit Beton entschieden. Erst am 22. August wurde der "zweite Teil" des Konzepts öffentlich, demzufolge im Untergrund der Rheintalbahn eine 1.800 Quadratmeter große, einen Meter dicke Betonplatte gegossen werden soll, deren Fertigstellung alleine rund drei Wochen dauern soll. Eine abschließende Bewertung der beiden Alternativen (und ggf. weiterer diskutierter Varianten) ist uns nicht möglich, das gewählte Verfahren scheint jedoch außergewöhnlich aufwändig, ohne das klar ist, wie stark durch die Vorgehensweise die Nutzung der bereits fertig trassierten östlichen Tunnelröhre auf Dauer erschwert oder gar verunmöglicht wird.