

Berlin, 07. August 2024

## Das Rastatter-Tunnel-Desaster verursacht sieben Jahre später eine weitere dreiwöchige Vollsperrung der Rheintalbahn

Am 12. August 2024 jährt sich das Rastatter-Tunnel-Desaster zum siebten Mal, bei dem eine der Tunnelröhren kurz vor der baulichen Vollendung des gesamten Eisenbahntunnels einstürzte. Nahezu zeitgleich mit dem Jahrestag wird die Rheintalbahn erneut wegen Bauarbeiten am Tunnel für drei Wochen komplett gesperrt. Im Gegensatz zu der am Ende sieben Wochen dauernden Vollsperrung der äußerst stark befahrenen Strecke direkt nach der Havarie 2017 wurde die nun anstehende Vollsperrung längerfristig geplant und beinhaltet ein Umleiterkonzept für Teile des Schienengüterverkehrs linksrheinisch über französische Strecken.

Zeitgleich zur Riedbahn wird ab Freitag für drei Wochen ein weiterer Teilabschnitt der wichtigsten Magistrale des Schienengüterverkehrs in Deutschland – entlang des Rheins – für drei Wochen gesperrt. Die Behinderungen für Reisende und industrielle Verloader gehen auf ein weiterhin mysteriöses Baustellenunglück an einem Augustsamstag vor sieben Jahren zurück. Um Güter zwischen den Nordseehäfen, den wichtigsten westdeutschen Industrieregionen, der Schweiz und Norditaliens Ballungsräumen zu transportieren, müssen Güterbahnen die Rheintalbahn passieren. Täglich fahren dort bis zu 250 Züge im Personen- und Güterverkehr. GÜTERBAHNEN-Geschäftsführer Peter Westenberger bringt das Kapazitäts-Problem auf den Punkt: „Der ausgewiesene europäische Schienengüterverkehrskorridor Rhine-Alpine hat auf langen Abschnitten im badischen Rheintal nur zwei statt der notwendigen vier Gleise. Und der seit Jahrzehnten angekündigte Ausbau bewegt sich nur im Schneckentempo voran.“ Der Einsturz des Rastatter Tunnels kurz vor dem Ende der Bohrarbeiten verzögert die Beseitigung des letzten Nadelöhrs zwischen Karlsruhe und Offenburg um viele Jahre und nach Angaben der DB bis mindestens Ende 2026.

Nachdem die in 2017 ad hoc einbetonierte Tunnelbohrmaschine „Wilhelmine“ schon in Teilen aus dem Tunnel entfernt wurde, kann ein weiterer Schritt innerhalb des Tunnel-Wiederaufbau-Marathons in die richtige Richtung getan werden: Die Anbindung des südlichen Tunnelendes an das Streckennetz. Mit einer dreiwöchigen Sperrung (vom 09. bis zum 30. August) der Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden will die DB InfraGO dieses Etappenziel über die Bühne bringen. Im Gegensatz zur unerwartet notwendig gewordenen Sperrung der Rheintalbahn in 2017 gibt es für die am Freitag beginnende Vollsperrung ein Umleiterkonzept, das den Schienengüterverkehr nicht nur mitdenkt, sondern einen eigenen linksrheinischen Umleiter für bis zu 37 Güterzüge täglich über Frankreich zur Umfahrung des gesperrten Abschnitts beinhaltet. „Die von uns bereits nach der Havarie geforderte Umleitung über Frankreich kommt jetzt erstmalig und kann für Güterbahn-Unternehmen Schäden in Millionenhöhe verhindern“, lobt Westenberger das verbesserte Umleitungskonzept.

Diesel-Shuttlezüge ermöglichen dabei die Befahrung der nicht elektrifizierten Strecke Wörth – Lauterbourg - Strasbourg, indem Hybrid- oder Diesellokomotiven die sonst elektrisch betriebenen Güterzüge ziehen. So kann die Rastatt-Sperre von bis zu 582 Güterzügen passiert werden. „Ein reibungsloses Funktionieren des Umleiterkonzepts würde dem Schienengüterverkehr, der momentan durch die Vollsperrung der Riedbahn und nun auch durch den Rastatter-Tunnel-Wiederaufbau-Marathon stark belastet und des Dauer-Marathon-Laufens müde ist, Entlastung bereiten. Wir hoffen, dass das theoretisch gut geplante Umleiterkonzept nun auch in der Praxis funktioniert“, so Westenberger.

Äußerst befremdlich ist für Westenberger dagegen, dass immer noch keine abschließende Klärung der Einsturzursache der Rastatter Tunnelbaustelle benannt wurde. „DB InfraGO, die beteiligten Bauunternehmen und das Eisenbahn-Bundesamt schweigen sich aus. So entstehen berechtigte Sorgen unsererseits, dass entstandene Mehrkosten am Ende nicht vom Verursacher der Havarie selbst, sondern vom Bund übernommen werden. Und ob die richtigen Konsequenzen für andere Tunnelprojekte gezogen wurden, ist ebenfalls keine Nebensächlichkei“, bemängelt Westenberger den intransparenten Informationsfluss auch sieben Jahre nach dem Unglück.