

Rastatt, 08. August 2022

### **Lernen, bauen, entschädigen - die Lehren aus dem Tunnel-Desaster**

Zum 5. Jahrestag der Tunnelhavarie in Rastatt vom 12. August 2017

Sven Flore, stellvertretender Vorsitzender, und Peter Westenberger, Geschäftsführer NEE

Fünf Jahre nach dem teilweisen Einsturz der östlichen Röhre des „Rastatter Tunnels“ dürfte es sich beim südlichen Tunnelende in Rastatt-Niederbühl um die langsamste Eisenbahnbaustelle Deutschlands handeln.

Die DB rechnet mit einer Inbetriebnahme der vier Kilometer langen Tunnelstrecke im Dezember 2026, neuneinhalb Jahre nach der Havarie, mehr als 13 Jahre nach dem Baubeginn und gut 28 Jahre nach dem Planfeststellungsbeschluss.

DIE GÜTERBAHNEN sind erschüttert, dass der Infrastrukturbetreiber DB Netz weder die Fertigstellung des Tunnels noch die Aufarbeitung der Havarie in zumutbaren Zeiträumen organisieren kann.

#### **Ausreichend Kapazität im Netz für Züge bereitzustellen, ist die Kardinalpflicht von DB Netz**

Mit Blick auf insgesamt sechs Wochenendsperrungen der Rheintalbahn wegen Bauarbeiten im Sommer dieses Jahres (zwischen 01. August und 05. September) und eine geplante weitere einmonatige Vollsperrung im Jahr 2024 verlangen die GÜTERBAHNEN, dass DB Netz eine wichtige Lehre aus der 2017 erfolgten 51-tägigen Chaos-Sperrung der europäischen Schienengüterverkehrs-Hauptschlagader beherzigt: Auch beim längst überfälligen, schrittweisen Ausbau der Rheintalbahn müssen ausreichend bau- und störungsfreie zumutbare Umleiterkapazitäten verlässlich bereitgestellt werden.

Die Parallele zum Desaster von Rastatt vor fünf Jahren ist die gleichzeitige baubedingte Sperrung der Gäubahn zwischen Stuttgart und dem Bodensee vom 29. Juli bis 11. September 2022, die zwar nur für rund 40 % der Züge der Rheintalbahn Kapazität hat, aber heute dennoch der leistungsfähigste Umleitungsweg ist. Stattdessen rollen nun wie im vergangenen Jahr an den Wochenenden einige Züge über die Schwarzwaldbahn (Offenburg-Triberg-Donaueschingen-Immendingen) in Richtung Bodensee/Schweiz. Mit dieser Verbindung sind jedoch erhebliche Kapazitätseinschränkungen verbunden.

Auch im Sommer 2017 war die Gäubahn zum Zeitpunkt der Havarie in Rastatt auf der Rheintalbahn gesperrt, so dass die Züge im wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridor zwischen Nordseehäfen und Norditalien sieben Wochen lang größtenteils ausfallen oder grotesk lange Umwege fahren mussten.

Ohne adäquaten Ersatz auf parallelen Strecken droht dem System Schiene der Todesstoß, denn die Geduld der verladenden Wirtschaft und vieler Reisenden ist erschöpft. Wer Wachstum auf der Schiene will, darf keine Chaos-Tage rund um Baustellen und durch vielfach gestörte Anlagen veranstalten. Der Infrastrukturbetreiber DB Netz muss Verkehr ermöglichen und nicht behindern.

Anders als im Schienenpersonennahverkehr sind „Ersatzverkehre“ auf der Straße insbesondere auf hochausgelasteten Schienenstrecken illusorisch – die Bedeutung der Schiene im Gütertransport ist so groß, dass ausreichend Fahrzeuge, Personal, Umlademöglichkeiten und Straßen fehlen, ganz zu schweigen von exorbitanten Kosten.

Der Schienengüterverkehr muss kontinuierlich rollen können. Daher muss die DB Netz vor Sperrungen für Baufreiheit, störungsfreie Anlagen und für die notwendige Ausstattung (Oberleitung, Zuglänge, Abstellflächen, etc.) für die normale Menge von Zügen auf den für die Umleitung vorgesehenen Strecken sorgen.

Besonders wichtig sind die Lehren aus Rastatt auch für das von der DB angekündigte Konzept der „Generalsanierung“ von hochbelasteten Schienenkorridoren, die zur schnelleren und gebündelten Abwicklung von verschiedenartigsten Bauarbeiten für längere Zeit komplett gesperrt werden sollen.

Die GÜTERBAHNEN gehen davon aus, dass die neuen Spitzenmanager der DB-Infrastruktur nun den Kurs des Unternehmens korrigieren und dem reibungslos verlaufenden Schienenverkehr oberste Priorität bei der Planung von Instandhaltung und Modernisierungsinvestitionen einräumen.

### **Auch im Oberrheingraben werden endlich durchgehend vier Gleise benötigt**

Durch den Tunnelleinsturz am 12. August 2017 wurde einer breiten Öffentlichkeit deutlich, dass die Nord-Süd-Verkehre im Oberrheingebiet kaum Ausweichmöglichkeiten bei Störungen und Baustellen haben: im Stadtgebiet von Rastatt sollte der rund vier Kilometer lange Tunnel nicht nur Güterverkehre und schnellfahrende Fernverkehrszüge unter die Erde verlegen und den Bahnhof für den Nahverkehr entlasten, er sollte auch die ansonsten zwischen Karlsruhe und Offenburg nur in diesem Abschnitt fehlenden beiden zusätzlichen Gleise für mehr Zugfahrten bringen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat im Unterschied zur Schweiz ihren im „Vertrag von Lugano“ 1996 zugesagten Schienenausbau für alpenquerende Verkehre noch bei weitem nicht abgeschlossen. Durch mangelnde Finanzierung und Planänderungen fehlen noch immer rund 96 Kilometer des 3. und 4. Gleises zwischen Karlsruhe und Basel, das ist mehr als die Hälfte der Strecke.

Der Tunneleinsturz 2017 im Kreuzungsbereich der vorhandenen mit den im Bau befindlichen Zusatz-Gleisen blockierte die einzig leistungsfähige Rheintalverbindung zwischen der Schweiz und der Rheinschiene. Weit und breit gab es kein Durchkommen:

- Die historisch relevanteste linksrheinische Verbindung (Wörth-Lauterbourg-Strasbourg) liegt inklusive früherer Rheinquerungen im Dornröschenschlaf und dient im Wesentlichen nur dieselgetriebenem Nahverkehr der französischen SNCF. Die Schweiz hat angeboten, eine Modernisierung mitzufinanzieren, die deutsche Bundesregierung hat sich dieses wichtigen Vorhabens dagegen noch nicht angenommen.
- Über den Wiederauf- und -ausbau der nach dem 2. Weltkrieg teildemontierten Gäubahn wird seit vielen Jahren gesprochen, ohne dass bisher Substantielles geschehen ist. Auch die Idee einer Kurve bei Singen, die statt eines aufwändigen Wendemanövers die durchgehende Fahrt von/nach Schaffhausen ermöglichen würde, liegt brach. Das kurze nicht-elektrifizierte Seitenstück zwischen Tübingen und Horb ist noch immer ohne Oberleitung.

In Rastatt ist nicht nachzuvollziehen, warum der Weiterbau der beiden Tunnelröhren nach der Havarie über Jahre kaum vorankam – und sich die Projektleitung nun für die Einsturzstelle eines Vorgehensvorschlages bedient (Verschwenkung der bestehenden Strecke, offene Baugrube), der im Kern bereits kurz nach der Havarie von Experten vorgeschlagen und seinerzeit abgelehnt worden war.

Von heute bis zur vorsichtig angekündigten Inbetriebnahme sind es noch fast viereinhalb Jahre. Der Tunnel muss schneller fertiggestellt und nach Möglichkeit wenigstens in Form der fertig gegrabenen Weströhre den Kapazitätsmangel am Flaschenhals Rastatt verringern.

Unser Verband hat am 19. Juli 2022 Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing als höchstrangigen Vertreter des Auftraggebers Bund für das Milliardenprojekt angeschrieben und um Beschleunigung gebeten. Das Schreiben ist bisher nicht beantwortet. Die GÜTERBAHNEN haben Wissing auch eine Mitfahrt auf einer Lok in einer typischen Situation mit sogenannten „Baufahrplänen“ angeboten, um sich aus erster Hand ein Bild für seine zur „Chefsache“ erklärten Aktivitäten zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Verlässlichkeit im Schienenverkehr zu verschaffen. Auch hierzu steht noch eine Antwort des Ministers aus.

### **DB Netz muss die Schäden regulieren**

Kommen wir zu unserer dritten Forderung: die Regelung der 2017 entstandenen wirtschaftlichen Schäden durch Zugausfälle und Mehrkosten bei den GÜTERBAHNEN. Können Sie sich vorstellen, so lange auf unstreitig entstandene Schäden zu verzichten, bei unstreitiger Rechtslage? Die DB Netz hat keine Vorabzahlungen geleistet und berief sich bisher immer drauf, dass im sogenannten „Schlichtungsverfahren“ zunächst die Ursache der Tunnelhavarie geklärt werden müsse. Es ist wichtig und dringlich, die Ursachen und Verantwortlichkeiten kennenzulernen – um das Finanzielle zu regeln, aber auch, um Wiederholungen an anderen Orten zu verhindern. Abgesehen von der unerklärlichen Dauer des geheimen Verfahrens ist die Ursachenklärung jedoch nicht erforderlich, um seitens DB Netz den betroffenen Bahnunternehmen den geschuldeten Schadenersatz zu leisten. Deren Schadenersatzanspruch leitet sich daraus ab, dass der Vermieter der Trasse (DB Netz) seine Pflichten nicht erfüllt hat. Wen die DB Netz wiederum hierfür möglicherweise haftbar machen kann, steht auf einem anderen Blatt. Seit Kurzem laufen endlich ernsthafte Gespräche über den Schadensausgleich und wir hoffen, dass sie zeitnah mit einem angemessenen Ergebnis zu Ende gebracht werden.

Kontakt: Peter Westenberger, [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de); Tel.: 0170-4854864