

vom 6. August 2019

## **Wird das Rastätter Dornröschen jetzt endlich wieder wachgeküsst?** Zwei Jahre Tunnelruine – warum wird erst ab 2020 wieder gebaut?

Fast genau zum zweiten Jahrestag des Einsturzes der Rastatter Tunnel-Baustelle, in deren Folge der gesamte Eisenbahnverkehr an diesem Flaschenhals für sieben Wochen gestoppt werden musste, scheint jetzt endlich Bewegung in die Sache zu kommen. Mehrere Medien berichten, dass im nächsten Jahr an der von der Havarie nicht betroffenen Weströhre weiter gebaut werden solle. Diesen Vorschlag hatte das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V. bereits kurz nach dem Unterbruch gemacht.

Die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist stark befahren. Nach der Havarie 2017 mussten für bis zu 200 Güterzüge täglich Alternativrouten gesucht werden – in vielen Fällen mangels verfügbarer Ausweichstrecken ohne Erfolg. Der volkswirtschaftliche Schaden wurde auf ca. zwei Milliarden Euro geschätzt.

Dem NEE stellt sich die Frage, warum dieser dringend notwendige Weiterbau erst jetzt angegangen werden soll. NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger dauert der Dornröschenschlaf jetzt schon zu lange: „Bislang sind weder die Ursachen öffentlich bekannt gemacht noch der Schadenersatz geregelt, und der dringend notwendige Weiterbau soll erst im nächsten Jahr erfolgen.“ Außer einem Handbuch, das bessere Verfahren für künftige, ähnlich dramatische Havarien festschreibe und der ohnehin geplanten Ertüchtigung der parallel verlaufenden Gäubahn habe es seitens der DB Netz als Infrastrukturbetreiberin bislang keine weiteren Maßnahmen für die Eisenbahnunternehmen gegeben. Westenberger: „Anders als beim Straßennetz kommt es bei Bahn-Sperrungen auf jede mögliche Ersatzstrecke an.“ Wie gut das Handbuch im Rheintal wirke, müsse im Herbst in einer Simulation erst noch geklärt werden.

Es fehle weiter an einer deutsch-französischen Initiative zum Ausbau der linksrheinischen Verbindung zwischen Würth und Straßburg, es gebe trotz „Sonderelektrifizierungsprogramm“ des Bundes keinen Schluss der nur knapp 30 Kilometer langen Elektrifizierungslücke zwischen Tübingen und Horb und auch keine wirkliche Bewegung beim Bau der Singener Kurve. Weiterhin finde keine internationale Abstimmung der Baustellen statt, was beim Rastatt-Desaster 2017 schmerzliche Folgen gehabt habe. Auch gebe es keine greifbaren Fortschritte beim Abbau der Sprachanforderungen selbst auf grenznahen Ausweichstrecken.

Westenberger forderte eine Beschleunigung der Planungen für den seit über dreißig Jahren geplanten vollständigen Ausbau der Rheintalbahn auf vier Gleise. Scheinbar werde die auf Beginn der 2040er Jahre verschobene vollständige Fertigstellung in Planerkreisen schon wieder in Frage gestellt. Westenberger: „Für die Wirtschaft, den Klimaschutz und den Deutschland-Takt brauchen wir die zusätzliche Kapazität so bald wie möglich. Wir können es nicht hinnehmen, wenn angekündigte Inbetriebnahmezeitpunkte bei Schienenprojekten noch schneller in zeitliche Ferne rücken als wir Kalenderblätter abreißen können.“

Pressekontakt: Peter Westenberger (Geschäftsführer), Mobil +49 170 48 54 864, E-Mail [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)