



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Nie wieder Rastatt!

Untersuchung der volkswirtschaftlichen Schäden

Ergebnisse der im Auftrag von ERFA, NEE und UIRR
durch HTC - Hanseatic Transport Consultancy erstellten Studie
Peter Westenberger

18. April 2018

Vier Kilometer Tunnelbau in der Rheinebene bei Rastatt Eine Chronologie des Kopfschüttelns I

- Baubeginne 2013 und 2016
- Zweiröhrige Umfahrung der Stadt
- Bau mit Tunnelvortriebsmaschinen
- Samstag 12. August 2017: Sperrung der bestehenden Strecke in Folge eines fünf Meter tiefer gelegenen, eingesackten, jüngst gebohrten Tunnelabschnitts
- DB erwartet Sperrung bis 26. August
- In der Nacht 14./15. August – weiterer Wassereinbruch, Evakuierung des Tunnels und teilweise Verfüllung



Rastatt: Chronologie des Kopfschüttelns II

- Ab ca. 18. August systematische Umleitungen über Neckar-Alb-Bahn, ab 5. September auch über Gäubahn sowie weiter entfernte Strecken
- DB kündigt zwei Wochen nach der Havarie eine (achtwöchige) Sperrung an
- Bau von zunächst einer und dann einer zweiten 120 Meter langen Betonplatte zwischen geplanten Tunnelröhren und Bestandsgleisen
- „Vorzeitige“ Wiedereröffnung am 2. Oktober
- Unklarer aktueller Stand



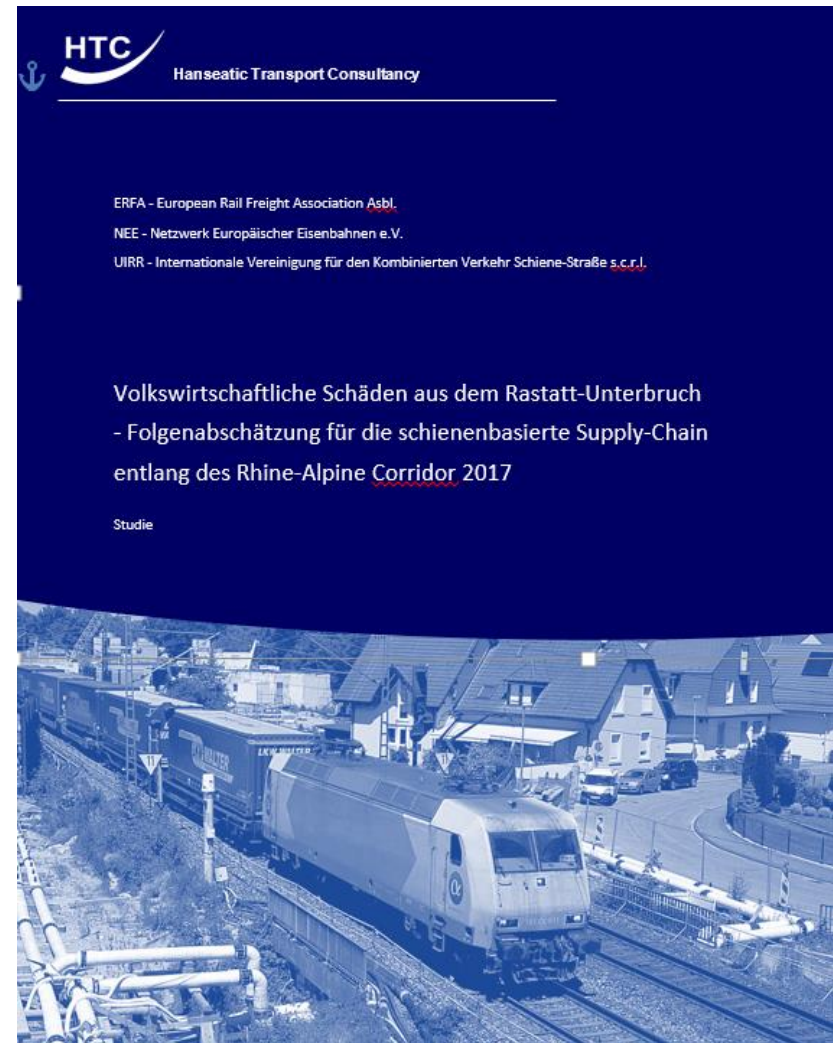
„Rastatt“ ist anders als andere Havarien

- Die Ursache der Tunneleinbruchs ist nicht offiziell geklärt
- Das EBA war nicht vor Ort, „da kein Eisenbahnunfall“!?
- Auch der DB-Konzernvorstand kam erst im Oktober nach Rastatt
- Auch der Bundesverkehrsminister war nicht vor Ort und hat sich nicht geäußert
- Lediglich die EU-Kommission lud am 13.9. zum Gespräch
- Ein „Schlichtungsverfahren“ zwischen DB Netz und der Arbeitsgemeinschaft der Bauunternehmen soll die Ursache klären
- Eine Änderung von Gesetzen ist nicht geplant
- DB Netz entwickelt ein Handbuch zu solchen Risiken, das sich aber zum Gutteil nur an die Verkehrsunternehmen richtet
- Eröffnungszeitpunkt des Tunnels vsl. drei Jahre später

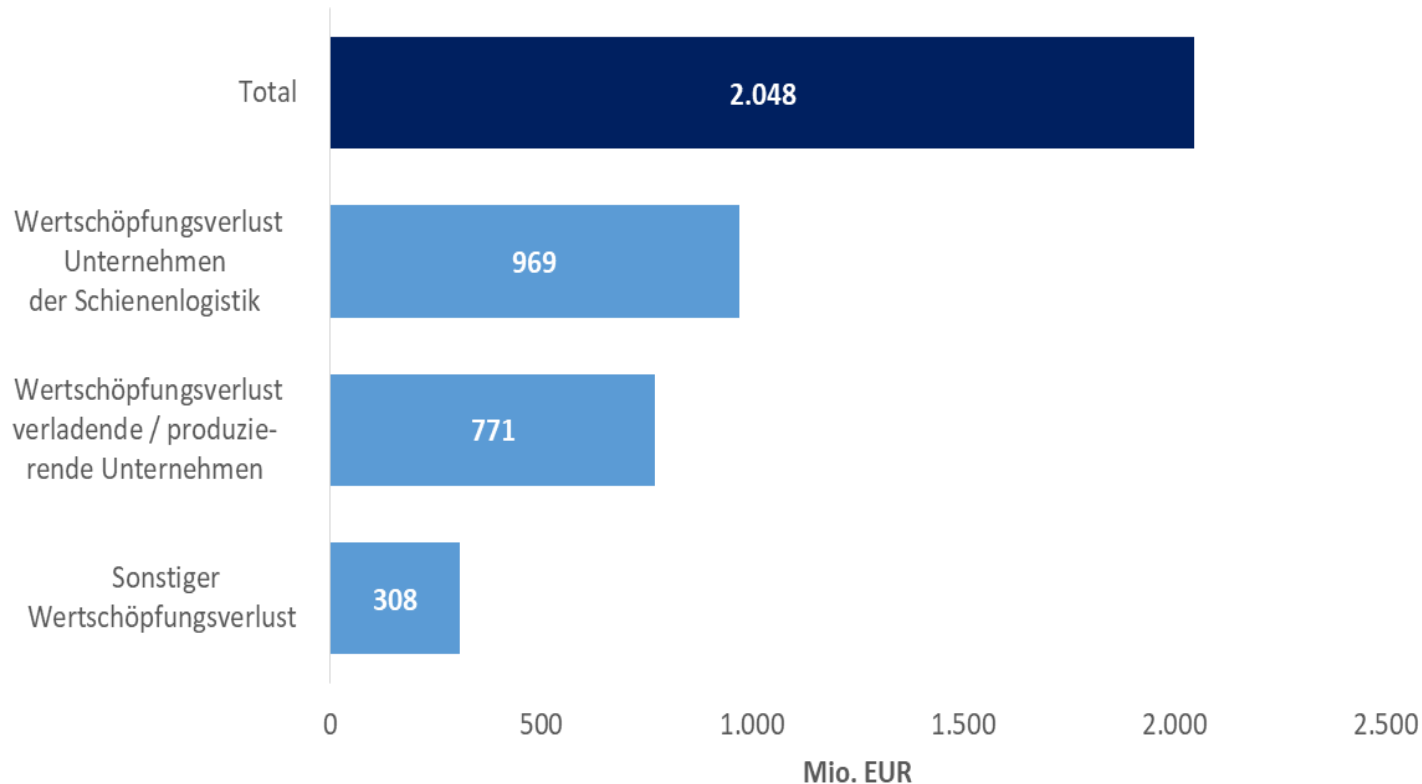
Warum eine Untersuchung der volkswirtschaftlichen Schäden?

In der öffentlichen Berichterstattung war nur über Schäden an der Baustelle und bei den Bahnunternehmen des Schienengüterverkehrs berichtet worden.

Die vermutet weitaus größeren mittelbaren Schäden im industriellen Verladebereich und bei den Dienstleistern wurden dagegen bisher nicht beleuchtet, so dass die Verbände ERFA, NEE und UIRR gemeinsam die Studie in Auftrag gegeben haben, um einen Beitrag vor allem zur künftigen Vermeidung so weitreichender Schadensereignisse zu leisten.



Rastatt: Gesamter Wertschöpfungsverlust über 2 Mrd. Euro



Wertschöpfungsverluste entlang der schienenbasierten Supply-Chain

Kernergebnisse

- Kleine Ursache – riesige Wirkung: die siebenwöchige Sperrung der Rheintalbahn und damit des Europäischen Güterverkehrskorridors Rhine-Alpine als Folgen des am 12. August 2017 eingebrochenen Tunnelbauwerks in Rastatt-Niederbühl tangierten die Volkswirtschaften in ganz Europa und werden Nachwirkungen haben.
- Durch den Unterbruch musste die Schienenlogistik 2017 Wachstum verzichten. Auf dem Korridor ist der Anteil des zukunftssträchtigen Behältertransports etwa doppelt so hoch wie auf dem deutschen Gesamtmarkt.
- Die Wertschöpfungsverluste durch Mindererlöse und Mehraufwendungen aus dem Rastatt Unterbruch bei Schienenlogistik-Unternehmen, deren Kunden und der – noch am wenigsten betroffenen - Infrastruktur summieren sich auf mindestens 2 Milliarden Euro.

Kernergebnisse

- Neben den schon bilanzierten wirtschaftlichen Schäden gingen Verkehre längerfristig auf andere Verkehrsträger über. Weitere Abwanderungen und Wachstumshemmnisse sind durch den Vertrauensverlust in die Schiene zu erwarten und alternative Szenarien, etwa die Stärkung der Mittelmeerhäfen, sind wahrscheinlicher geworden.
- Bisher gibt es nur geringe Hinweise, dass tatsächlich – und nicht nur auf dem Papier – Konsequenzen bei der Notfallvorsorge, der staatenübergreifenden Baustellenplanung der Koordination mehrerer Korridore, der grenzüberschreitenden Vereinfachung der betrieblichen Regeln sowie der Infrastrukturentwicklung aus dem Rastatt Unterbruch gezogen werden.

Anlass, Ansatz und Prämissen der Studie

- Die DB Netz AG hat auch auf Nachfrage Angaben zu Zugzahlen verweigert, so dass Abschätzungen auf der Basis öffentlich zugänglicher Quellen und der Interviews erforderlich waren.
- Die Abschätzung des volkswirtschaftlichen Schadens erfolgte auf dem Wege der interviewgestützten Abschätzung der Wertschöpfungsverluste für den produzierenden Sektor (Kundenseite) und den Dienstleistungssektor der schienenbasierten Supply-Chain.



Anlass, Ansatz und Prämissen der Studie

- Für den planmäßigen Betrieb wurde von 200 Güterzügen täglich ausgegangen, davon rd. 65 % im Container- und 35 % im Wagenladungsverkehr.
- Für die Zeit des Unterbruchs (12.8.-02.10.17) wird – teilweise ferienbedingt und bedingt durch eine Sicherheitsreserve - von durchschnittlich 162 Güterzügen täglich ausgegangen, zusammen theoretisch 8.262 Züge.
- Tatsächlich verkehrten während des Unterbruchs nur 33 % dieser „planmäßigen“ Güterzüge, dies jedoch zum Teil unter widrigen operativen Bedingungen. Zwei Drittel der Güterzüge sind nach Aussage von DB Netz entfallen.
- Mit knapp 40 % konnte nur ein Teil der theoretischen Kapazität der Umleiterstrecken auch tatsächlich genutzt werden.

Anlass, Ansatz und Prämissen der Studie

- Die Hauptlast bei den Umleiterstrecken trug die weitgehend eingleisige und zu Beginn wegen Bauarbeiten teilweise gesperrte „Gäubahn“ (Stuttgart – Singen bzw. Schaffhausen) mit 48,6 % der gefahrenen Güterzüge.
- Die Güterzüge fahren während des Unterbruchs im Schnitt schlechter ausgelastet (gekürzter Zugverband, schlechtere Auslastungsquote) als im Planbetrieb. Containerzüge waren mit durchschnittlich etwa 727 Nt-t (KV) vergleichsweise schlecht ausgelastet, für Züge des Wagenladungsverkehrs (WLV) gilt ähnliches, hier ist von einer durchschnittlichen Auslastung von netto etwa 454 Zug auszugehen.

Weitere Ergebnisse der Recherchen und der Studie

- Der Unterbruch führte temporär zu einem deutlichen Anstieg des schweren Lkw-Verkehrs (z.B. für Trailer, die auf den Umleitungen das P400-Lichttraumprofil benötigt hätten) und der Leistungen des Binnenschiffs. Die Verlagerung konzentrierte sich auf den unterbrochenen Abschnitt, reichte teilweise jedoch bis in die Seehäfen zurück.
- Die Umweltbelastung durch CO₂ und Luftschadstoffe hat deutlich zugenommen, alleine für die Relation Karlsruhe – Basel wurden durch höheren CO₂-Ausstoß von 39.000 Tonnen gesellschaftliche Kosten von bis zu 8,4 Mio. Euro verursacht.

■ Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

- Peter Westenberger | Geschäftsführer
- Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)
- Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

- Tel 0049 30 53 14 91 47 0
- Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de
- Website: www.netzwerk-bahnen.de