

# Rastatt: 2 Mrd. EUR Wertschöpfungsverlust

Ein Störfall wie bei Rastatt darf nicht wieder passieren. Doch bisher ist keine befriedigende Lösung in Sicht.

Die Autoren: Peter Westenberger, Geschäftsführer, und Hubertus Wester-Ebbinghaus, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE), Berlin



Nach dem Tunnleinbruch ging auf der Rheintalstrecke sieben Wochen lang nichts mehr.  
Foto: NEE

**D**ie Unterbrechung der Rheintalbahn südlich von Rastatt am 12. August 2017 war eine der schwerwiegendsten Störungen im europäischen Eisenbahnnetz nach dem Zweiten Weltkrieg. Sieben Wochen war eine der Hauptschlagadern des Nord-Süd-Schienengüterverkehrs (SGV) vollständig gesperrt – von einer Minute auf die andere. Die fast fertiggestellte und nun bis auf Weiteres unbenutzbare östliche Tunnelröhre war gerade im geplanten Verknüpfungsbereich mit der bestehenden Strecke mit Hilfe einer Tunnelbohrmaschine nur etwa fünf Meter unter dem Schotterbett weitergegraben worden, als das Bauwerk nachgab. Die Gleise der Bestandsstrecke, über die an verkehrsreichen Tagen bis zu 200 Güterzüge und geschätzt 150 Personenzüge des Fern- und Nahverkehrs fahren, sackten ab.

Nach der Sperrung wurde kurzfristig ein Buspendel als Ersatz für den Schienenpersonenverkehr zwischen Rastatt und Baden-Baden auf rund 10 km Länge eingerichtet. Das hat vergleichsweise gut funktioniert, aber durch eine Reisezeitverlängerung von etwa einer Stunde dennoch viele Kunden vertrieben. Im SGV waren die unmittelbaren Folgen gravierender, hier blieb allenfalls die Umleitung. Doch die dafür noch am ehesten geeignete Gäubahn von Stuttgart nach Singen war wegen Bauarbeiten voll gesperrt und konnte daher keine Entlastung bieten. Erste Züge wurden über die im Vergleich zur Rheintalstrecke mindestens 100 km längere Route Plochingen - Tübingen - Horb - Singen – einschließlich einer nicht elektrifizierten Lücke zwischen Tübingen und Horb – geführt.

## Ersatzkapazitäten nur teilweise nutzbar

In den folgenden Wochen zeigte sich, dass die von DB Netz AG, dem Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn, vorgelegte Liste möglicher Umleiterstrecken zu einem großen Teil theoretischer Natur war. Auch nach der chaotischen Anfangsphase kam der Schienengüterverkehr über ein Maximum von 50 Prozent der üblicherweise transportierten Mengen nicht mehr hinaus. Insgesamt entfielen etwa zwei Drittel der Verkehre im Zeitraum.

Wesentliche Gründe für die unter den theoretischen Kapazitäten der Umleitungsstrecken liegende Nutzung waren

- fehlende Triebfahrzeuge (Diesellokomotiven mit Frankreich-Zulassung)
- fehlende Strecken- und Sprachkenntnisse des vorhandenen Personals für die üblicherweise nicht genutzten Strecken wiederum vor allem in Frankreich
- Unwirtschaftlichkeit aufgrund der großen Umwege und Zusatzkosten
- die sehr schnelle Entscheidung der Verlagerer für andere Verkehrssysteme (LKW, Binnenschiff).

Das allerdings hatte seinen Preis: Für die teuren LKW-Transporte wurden teils längerfristige Verträge gefordert, und der Zwischentransport per Schiff nahm mehr Zeit in Anspruch. Bei der Belieferung von produzierenden Unternehmen war über Wochen das gesamte Können der Logistiker gefragt. Und dennoch sind Schäden in der Logistik entstanden, die den Schaden am Querungsbauwerk deutlich übertreffen: Einer im Auftrag der Verbände NEE, UIRR und Erfa erstellten Analyse der Hamburger HTC Hanseatic Transport Consultancy Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR zufolge summieren sich diese Effekte auf mehr als 2 Mrd. EUR. Während bei der Infrastruktur selbst laut HTC „nur“ ein Achtel der Summe anfiel, mussten Schienenlogistiker und ihre Kunden zusammen fast 1,8 Mrd. EUR Wertschöpfungsverluste verkraften. Nicht enthalten sind die Folgen des Vertrauensverlusts in die Leistungsfähigkeit der Branche.

## Maßnahmenvorschläge liegen vor

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen hat unter dem Titel „Rastatt darf nie wieder vorkommen!“ zusammen mit zahlreichen in- und ausländischen Organisationen Sofortmaßnahmen und längerfristige Vorschläge unterbreitet, um akute Probleme zu verbessern und der Wiederholung eines solchen Desasters vorzubeugen beziehungsweise die Folgen auch bei kleineren Havarien zu minimieren. DB Netz als Infrastrukturbetreiber hat ihrerseits mithilfe des Korridormanagements Schlussfolgerungen

gezogen und will diese in einem Handbuch veröffentlichen. In den ersten Entwürfen ist zu viel die Rede davon, wie sich Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf eine Wiederholung vorbereiten können, anstelle von Ideen für die Schadensvermeidung. Auf Verdacht Lokführer Französisch lernen zu lassen, kann keine Antwort auf die Anforderungen der Interoperabilität sein.

Zwar kam im September 2017 eine hochrangige Runde auf Einladung von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc in Brüssel zusammen. Doch die geforderte Task Force wurde weder ad hoc eingerichtet noch künftig in Aussicht gestellt. Finanzielle Überbrückungshilfen für insolvenzgefährdete Unternehmen wurden explizit abgelehnt, das deutsche Verkehrsministerium hat mehrere Monate lang diese Forderung nicht einmal kommentiert. Zusätzliche Lokführer haben offenbar die Staatsbahnen für Umleiterstrecken in geringem Umfang nur ihren Staatsbahn-Partnern zur Verfügung stellen können. Die Wettbewerbsbahnen waren hier auf sich alleine gestellt. Vereinfachte Betriebsverfahren auf den Umleitungsstrecken unter Einbezug der European Railway Agency (ERA), insbesondere auf der kürzesten aller parallelen Strecken linksrheinisch von Wörth bei Karlsruhe nach Straßburg, wurden nicht erprobt – obwohl bekannt ist, dass das französische Personal auf den elsässischen Stellwerken fast komplett deutsch spricht.

### Bisher geschieht kaum etwas

Von den längerfristig angelegten Forderungen nach Konsequenzen wurden sechs der 20 erhobenen Forderungen in drei der acht angesprochenen Themenfelder weiter verfolgt: Notfallpläne mit ak-

tueller Benennung von Umleitungsstrecken (aktueller Stand derzeit unklar) und Krisenmanagementpläne, auf deren Grundlage sofort auch grenzüberschreitend zwischen den Infrastrukturbetreibern kommuniziert wird. Zudem sollen Priorisierungsregeln und Kommunikationsstrukturen zwischen benachbarten Korridoren entwickelt werden.

Weite Teile der Forderungen stehen jedoch unverändert im Raum:

- einheitliche Betriebsprache (oder ähnlich wirkende Vereinfachung der Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführern und Infrastrukturmitarbeitern)
- internationale Koordination des Baugeschehens
- Harmonisierung von ETCS
- stärkere Managements für die EU-Güterverkehrskorridore mit Entscheidungsbefugnis
- Übernahme von Umleiterkosten (auch Trassenkosten im Ausland),

so dass bisher keine nachhaltigen Impulse von Rastatt ausgegangen sind. Denn auch die geforderte Sonderkommission (kurzfristig) und die Bahnplattform (langfristig) hat und wird es nicht (ge)geben.

Die Eisenbahnlogistiker bekämpfen nun das Vergessen der Schadensdimension und der zu ziehenden Konsequenzen. Auch die noch völlig offene Regelung des Schadenersatzes sowie die von den EVU angefachten und anhaltenden Diskussionen um den Infrastrukturausbau von parallel liegenden oder Netzwirkung erzeugenden Infrastrukturen wirken in diese Richtung. Selbst wenn uns „Rastatt II“ erspart bleibt, muss für Überlastung, Instandhaltungsmaßnahmen und als Sicherheits- und Wachstumsreserve auf vorhandene Infrastrukturen besser zurückgegriffen werden können. ■

### Studie

Mehr zur Analyse von HTC unter: [www.netzwerk-bahnen.de/Rastatt](http://www.netzwerk-bahnen.de/Rastatt)



SBB Cargo International

**bewege-was.com**

**no national barriers:**

**one language, less regulations, one highway!**