

An

- den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, Herrn Martin Burkert
- die Obleute im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 18. August 2017

## Unterbrechung des europäischen Schienengüterverkehrskorridors A in Rastatt und Baustellenmanagement der Deutschen Bahn AG

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Burkert,  
sehr geehrter Herr Lange,  
sehr geehrte Frau Lühmann  
sehr geehrter Herr Behrens,  
sehr geehrte Frau Dr. Wilms,

die am vergangenen Sonnabend kollabierte Baustelle an der Rheintalbahn bei Rastatt hat nicht nur Zehntausenden Zugreisenden längere und umständliche Wege beschert, sie hat auch den Schienengüterverkehr auf dem europäischen Güterverkehrskorridor A (Rhine-Alpine) unterbrochen und damit bereits jetzt schwerste volks- und betriebswirtschaftliche Schäden angerichtet. Nach unserer Schätzung haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen alleine rund zwölf Millionen Euro Umsatzeinbußen pro Woche zu verkraften. Nach Ende des ferienbedingt verringerten Verkehrsvolumens werden diese Umsatzverluste noch ansteigen. Auch eine knappe Woche nach Beginn der Sperrung können nur etwa zehn Prozent des durchschnittlichen täglichen Zugaufkommens in einem normalen Verkehrsmonat auf Umleitungsstrecken gefahren werden – und dies mit drastisch erhöhtem Zeit-, Kosten- und Administrationsaufwand – und mithilfe des dankenswerterweise gezeigten Goodwills, im Nahverkehr auch auf den Umleitungsstrecken Einschränkungen hinzunehmen.


Wenn einem der Kollaps eines innerhalb kürzester Zeit gezeigt hat, dann zählt die mangelhafte Vorbereitung auf eine offenbar für undenkbar gehaltene Havarie dazu. Die automatische Überwachung der Gleislage im Baustellenbereich mit seiner flachen Überdeckung von fünf Metern eines gefrorenen Sand-Kies-Gemischs und auch die Aussagen der DB-Projektingenieure deuten darauf hin, dass die besondere Situation den Verantwortlichen durchaus bewusst war. Das Krisenmanagement vor allem zur Organisation von Umleiterverkehren hat jedoch gezeigt, dass niemand mit dieser Herausforderung wirklich gerechnet hat. Insbesondere die bereits häufig beklagte Sperrung der – wenigen – im Korridor liegenden Strecken ebenfalls durch Bauarbeiten haben das Chaos komplett gemacht.

Unser Verband hat gegenüber der DB darauf gedrungen, die Befahrbarkeit in Rastatt, ggf. auch provisorisch, so schnell wie möglich wiederherzustellen. Daneben müssen jedoch auch zahlreiche weitere Fragen dringend geklärt werden, auf die der Bauherr DB Netz bisher keine Antworten gegeben hat. Etwa, was wirklich an der Baustelle geschehen ist, welche Ursachen hierfür in erster Näherung angenommen oder ausgeschlossen werden, was das für die in gleicher Weise geplante und kurz vor der Kreuzung stehende zweite Tunnelröhre bedeutet und ob weitere Tunnelbauten und –planungen von den Erkenntnissen betroffen sind.

Vermutlich nur durch einen glücklichen Zufall konnte die Strecke gesperrt werden, bevor ein Schaden an dort fahrenden Zügen auftrat. Gleichwohl stellt sich die Frage, ob sich das Unglück durch kleinere Unregelmäßigkeiten an der Gleislage angedeutet hat, wofür u.a. lt. Mitteilungen an die DB von Nutzern über Gleislageunregelmäßigkeiten Hinweise existieren. Es hat uns irritiert, zu erfahren, dass das Eisenbahnbundesamt nicht mit eigenen Mitarbeitern die Baustelle inspiziert, weil es sich nach dortiger Einschätzung nicht um einen betrieblichen Unfall handelt.

Wir möchten Sie bitten, in einer Sondersitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Haushaltswoche mehr Licht in das Dunkel dieser Angelegenheit zu bringen und Empfehlungen vor allem für das Bau- und Krisenmanagement im Schienenverkehr zu beraten. Weitere Aspekte für eine intensive Befassung des Ausschusses noch in der auslaufenden Legislaturperiode werden in den kommenden Tagen stärker ins Bewusstsein von Branche, Politik und Öffentlichkeit rücken – etwa die Frage, wie mit dem begonnenen Tunnelbauprojekt weiter verfahren werden soll oder wie und von wem die entstandenen Schäden ersetzt werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
*Vorstandsvorsitzender*



Peter Westenberger  
*Geschäftsführer*