

PRESSEMELDUNG

vom 14. August 2017

Rastatt-Delle verursacht zwölf Millionen Euro Umsatzausfall pro Woche Netzbetreiber muss noch mehr Tempo machen und unkonventionell denken

Eine einzige kollabierte Bahntunnel-Baustelle bei Rastatt hat die wichtigste Schlagader des transeuropäischen Schienengüterverkehrs unterbrochen und bremst die Industrie nördlich und südlich der Alpen aus. Seit Samstag ist die Rheintalbahn (Karlsruhe – Basel) südlich von Rastatt voll für den Zugverkehr gesperrt. Das behindert nicht nur viele Tausende Bahnreisende, die 20 Kilometer per Bus reisen müssen. Dramatisch sind auch die Auswirkungen auf den Güterverkehr. Gesperrt wurde ein Nadelöhr, auf dem normalerweise täglich rund 200 Güterzüge die Verbindung zwischen Norditalien, der Schweiz und den Nordseehäfen, aber auch zu und von den großen deutschen Industriegebieten sicherstellen. Jetzt gibt es wegen des eingebrochenen Tunnelneubaus direkt unter den Gleisen der bestehenden Bahnstrecke südlich von Rastatt nach Angaben der DB Netz AG keine Fahrmöglichkeit mehr bis mindestens Ende August. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen schätzt, dass die Umsatzausfälle alleine für die Güterbahnen bei zwölf Millionen Euro pro Woche liegen. Dabei sind weder die Schäden bei den Versendern/Empfängern der Güter noch bei der Infrastruktur berücksichtigt.

Isabelle Schulze, Vorstandsmitglied des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. aus Lörrach bei Basel, forderte deshalb heute, vor allem bei der DB Netz AG die Anstrengungen „noch einmal zu beschleunigen“. Zeitgleich müssten die schnellstmögliche Wiederherstellung der Befahrbarkeit in Rastatt und die Organisation der Umleitungsverkehre organisiert werden. Um den in den neuen Tunnel eingebrochenen Untergrund gründlich aufarbeiten zu können, empfiehlt das Netzwerk, auch den Einsatz einer Hilfsbrücke zu prüfen. Schulze: „Man muss unkonventionell denken. Wenn nicht beim hiesigen oder einem anderen europäischen Bahnnetzbetreiber, wird es nach unserer Einschätzung mindestens in Militärdepots Hilfsbrücken geben, die von Pionieren zügig über der entstandenen Senke installiert werden könnten.“

Die Zeit drängt extrem: die Züge stehen im Stau und fressen Geld, die Industrie benötigt und produziert ständig weiteren Nachschub. Nach einer ersten Bestandsaufnahme durch die DB Netz AG zeigt sich, dass für die Verlagerung von Güterzügen selbst auf weiträumige Umfahrungsverbindungen bei weitem nicht genug Kapazität im Schienennetz zur Verfügung steht. Besonders tragisch sei es, dass mehrere der Ersatzstrecken – vor allem die „Gäubahn“ von Stuttgart in Richtung Süden sowie auf österreichischem Gebiet die südliche Umfahrung des Bodensees bei Bregenz und der Zulauf zum noch weiter östlich gelegenen Brennerpass – ebenfalls durch Bauarbeiten blockiert oder stark eingeschränkt seien. Schulze: „Es muss geklärt werden, welche Bauarbeiten dort sofort beendet und aufgeschoben werden können.“ Weitergehende Maßnahmen wie eine zeitweise Aufhebung der betriebsfreien Nachtruhe auf den Stellwerken der Ersatzstrecken oder die vorrangige Fahrt der bis zu 575 Meter langen Güterzüge

seien nun notwendig. DB Netz hat nach Auffassung der Bahnunternehmen den Ernst der Lage erkannt, dennoch gebe es dort „noch Luft nach oben“! So habe DB Netz den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Übersicht von potenziellen Ersatzstrecken übergeben, die bei „wohlwollender“ (Schulze) Auslegung 142 Fahrmöglichkeiten (Trassen) auflisten. Schulze: „Realistisch ist davon nur ein Bruchteil. Teilweise fehlen in Grenzbahnhöfen die Kapazitäten, die Züge dürften teils nur gut halb so lang sein, wie sie in der Realität sind oder wir benötigen Diesellokomotiven plus Lokführer mit entsprechenden Streckenkenntnissen.“ Und etwa 40 Prozent dieser „Trassen“ führen durch Frankreich, wo es besonders anspruchsvoll ist, ad hoc zusätzliche Güterzüge fahren zu lassen.

Welche Konsequenzen – vom Schadenersatz bis zur kompletten Überprüfung des Baustellen- und des Risikomanagements der DB Netz AG – mittel- und langfristig aus dem Unglück in Rastatt zu ziehen sind, will das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen nicht aus den Augen verlieren. Schulze: „Etwa die Frage, ob man wirklich fünf Meter unter 1.600 Tonnen schweren Güterzügen eine Tunnelbaustelle installiert und keinen „Plan B“ hat, wenn da etwas schief geht.“

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. wurde im Jahr 2000 gegründet, um die Interessen des nichtbundeseigenen Schienengüterverkehrs gegenüber der Politik, den Behörden, der Deutschen Bahn AG als Infrastrukturbetreiber und der Industrie zu vertreten. Immer stärker rücken intermodal faire Wettbewerbsbedingungen und die Umsetzung der politisch gewollten Verkehrsverlagerung in den Vordergrund der Verbandstätigkeit. Die Erfolgsgeschichte der Wettbewerbsbahnen begann mit der Öffnung des Marktes 1994 und setzt sich seitdem kontinuierlich fort. Der Verband besteht derzeit aus 45 Unternehmen, die vor allem im Schienengüterverkehr aktiv sind und nicht zum DB-Konzern gehören. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen rund 4.500 Mitarbeiter und nähern sich mit ihrem Umsatz der 1,5 Milliarden-Euro-Grenze. 2016 betrug die Leistung der Wettbewerbsbahnen ca. 47,5 Milliarden Tonnenkilometer. Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im deutschen Schienengüterverkehr beträgt damit 40,9 Prozent.

Pressekontakt:

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Peter Westenberger (Geschäftsführer)

Mobil +49 170 48 54 864 |

Tel +49 30 53 14 91 473

Mail office@netzwerk-bahnen.de