

## **Im Morgengrauen gescheitert: Zeitgleiche Sperrung von Rheintalbahn und Gäubahn weckt Erinnerungen an das Rastatt-Desaster**

**(Berlin/St. Georgen, 31. Juli 2021) An diesem und den zwei folgenden Wochenenden wird die Rheintalbahn zwischen Offenburg und Freiburg komplett für den Schienenverkehr gesperrt. Grund sind die Erneuerungen von Gleisen und Weichen zwischen Offenburg und dem 30 km südlich gelegenen Ort Orschweier, teilweise auch zeitgleich an zwei noch weiter südlich gelegenen Abschnitten. Im Normalfall befahren 250 Züge pro Tag – vom internationalen Güterverkehr über den regionalen Personenverkehr bis zum schnellen Personenfernverkehr – eine der wichtigsten europäischen Eisenbahnstrecken.**

Selbst das Management hochbelasteter Schieneninfrastrukturen ist in Deutschland aus Sicht der Güterbahnen noch nicht auf Klimakrisen-Niveau. Die heute begonnene gleichzeitige Sperrung von Rheintalbahn und Gäubahn mit der Schwarzwaldbahn als einziger Umleiterstrecke für die wichtigste europäische Güterverkehrsachse ist wegen Infrastrukturstörungen sofort aus dem Tritt geraten. NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger hatte gegenüber der Presse bereits am Morgen am Bahnhof St. Georgen im Schwarzwald-Baar-Kreis die Forderung der Güterbahnen an Bund und DB begründet, das nutzbare Schienennetz wieder dichter zu knüpfen, effizienter zu bauen und die Infrastruktur resilienter gegen Störungen zu machen. Am Scheitelpunkt der zweigleisigen, aber quer durch das größte deutsche Mittelgebirge verlaufenden Schwarzwaldbahn (Offenburg – Hausach – Triberg – St. Georgen – Donaueschingen – Tuttlingen – Singen) skizzierte er, warum diese Strecke aber auch ohne zusätzliche Störungen als einzige Umleitungsverbindung ungeeignet ist.

- Fahrtzeit und Strecke sind für die meisten Start- und Zielorte der Güterzüge in Norditalien deutlich länger. Reguläre „Umläufe“ von Lokomotiven und Wagen funktionieren nicht mehr.
- Für das Gros der Züge, die über Schaffhausen ins Schweizer Netz fahren, ist ein Richtungs- und Lokwechsel im dafür zu knapp bemessenen Bahnhof Singen erforderlich.
- Die Strecke mit einem Höhenunterschied von über 400 Metern erfordert eine zweite Lok und dennoch eine Verkürzung/Ablastung vieler Züge. Pro Zug macht das bis 40 Prozent weniger Ladung aus.
- Ein Teil der Container kann wegen der eingeschränkten Tunnelhöhen dort nicht befördert werden.

Gestörte Bahnübergänge auf der Strecke hatten bereits am Morgen den Umleiterfahrplan über den Haufen geworfen und in Kombination mit der zu geringen Kapazität des Bahnhofs in Singen zusätzliche Verspätungen bei Güterzügen von mehreren Stunden verursacht. Westenberger: „Aus genau

diesen Gründen lehnen wir solche nur auf dem Papier funktionierenden Umleiterfahrplankonzepte ab.“

Die – glücklicherweise auf einige Tage begrenzten – Konsequenzen erinnern an die siebenwöchige Vollsperrung der Rheintalbahn ab 12. August 2017, nachdem bei Arbeiten an der Neubau-Tunnelstrecke am südlichen Ende in Rastatt der Untergrund ausgerechnet direkt unter der zweigleisigen Bestandsstrecke nachgab.

Während seinerzeit ad hoc Ersatzverkehre mit Bussen auf der Straße zwischen Rastatt und Baden-Baden und weiträumige Umleitungsverkehre für den Schienengüterverkehr organisiert werden mussten, gab es jetzt eigentlich ausreichend Vorlauf, um die gleichzeitige Sperrung der parallel verlaufenden und noch am besten als Ausweichstrecke fungierenden Gäubahn (Stuttgart – Horb – Singen) zu vermeiden, die 2017 parallel wegen Bauarbeiten gesperrt war. Viele Güterverkehre mussten komplett auf Straße und Binnenschiff verlagert werden und gingen für die Schiene verloren, die Kosten der nur weiträumig möglichen Umleiterverkehre explodierten.

Westenberger: „Der Weckruf von 2017 wurde nicht beherzigt. Aktuell hat DB Netz erneut die Gäubahn wegen geplanter Bauarbeiten unter anderem für den Austausch von Weichen zeitgleich voll gesperrt. Und keine der weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen wurde vom Bund oder der DB Netz aufgegriffen.“

- Unverändert gibt es keine wirklich leistungsfähigen Ersatz- bzw. Umleitungsstrecken parallel zur Rheintalbahn, die bei den auch künftig notwendigen Bauarbeiten sowie Störungen die überregionalen Verkehre aufnehmen könnten.
- DB Netz und die Bundesregierung als Infrastrukturverantwortliche sprechen – wie schon vor Rastatt – von einer Ertüchtigung der „Gäubahn“, doch nur wenige Ausbauten der teilweise auf ein Gleis zurückgebauten Bahnstrecke sind trotz jahrelanger Debatten konkret in Vorbereitung.
- Den naheliegendsten Vorschlag, die linksrheinisch verlaufende deutsch-französische Verbindung von Wörth bei Karlsruhe nach Strasbourg auszubauen, hat die Bundesregierung nicht aufgegriffen.
- Auch die Schließung der verhältnismäßig kurzen „Elektrifizierungslücke“ zwischen Tübingen und Horb wurde nicht einmal in das Sonderelektrifizierungsprogramm der Bundesregierung aufgenommen.

„Die beteiligten Güterbahnen“, so Westenberger, „werden ihr Bestes geben, um die Verkehre planmäßig abzuwickeln, um das Vertrauen ihrer industriellen Kunden nicht zu enttäuschen.“ Der Verband nimmt aber die Sperrung zum Anlass, deutlich mehr Tempo beim Streckenausbau – von der Rheintalbahn selbst über die Gäubahn, Tübingen – Horb und die Strecke Wörth – Lauterbourg – Strasbourg – einzufordern. Und er fordert, eine weitere Lektion von Rastatt nicht zu vergessen und künftig parallele baubedingte geplante Streckensperrungen zur Risikominimierung unbedingt zu vermeiden.

Westenberger wies abschließend darauf hin, dass noch deutlich weiträumigere Umleitungen – etwa von Verkehren zwischen Hamburg und Prag über Nürnberg statt direkt über Dresden oder von Verkehren von den Niederlanden über Frankfurt/Oder und weiter nach Polen über Bebra – leider alltägliche Praxis für die Güterbahnen sind. Zu wenig Kapazität im Netz und zu wenig Rücksicht bei der Planung von Bauarbeiten auf die Abwicklung der Verkehre führen zu hohen Mehrkosten bei den Güterbahnen und Unzufriedenheit bei den teils drastisch verspätet bedienten Kundinnen und Kunden.

Pressekontakt: Peter Westenberger, mobil: + 49 170 485 486 4, E-Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)