

Mehltau auf der Tunnelbaustelle – in Rastatt kommen die Grundprobleme der deutschen Schieneninfrastrukturpolitik an die Oberfläche

(Berlin, 12. August 2021) Zur Stunde vor vier Jahren gab die neu errichtete Tunnelröhre in Rastatt-Niederbühl wenige Meter unter den beiden Gleisen der Rheintalbahn nach. Tunnelbaustelle und Bahnstrecke wurden sofort stillgelegt. Danach ging 51 Tage lang gar nichts mehr auf einer der wichtigsten Schienenstrecken Europas. Rund 1400 Tage später wird rund um „Rastatt“, wo ein vier Kilometer langer Tunnel die vorhandene zweigleisige Strecke entlasten soll, immer deutlicher, woran die deutsche Schieneninfrastrukturpolitik krankt.

„Es beginnt damit, dass DB Netz die 2017 durch die Sperrung entstandenen Schäden der Güterbahnen noch immer nicht beglichen hat“, sagt Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE). „Ebenso schwer wiegt, dass die DB die Inbetriebnahme des zu 95 Prozent fertigen Tunnels auf – ich sage: zurzeit – 2027 verschoben und mehrfach neue Konzepte hierfür vorgestellt hat.“ Natürlich wüsste man auch gerne endlich die Ursache für die höchst gefährliche Absenkung der Gleise im laufenden Bahnbetrieb.

Der Sprecher der Güterbahnen beklagt, dass den Spitzen von DB und Regierung im fernen Berlin das Thema „offensichtlich wurscht“ ist. Westenberger: „Regt sich dort etwas, wenn neun Jahre täglich bis zu 250 Züge ihre Geschwindigkeit an der stillliegenden Baustelle reduzieren müssen? Sorgt jemand, dass der Rastatter Süden eines der beiden gefährdetsten Nadelöhre für den systemrelevanten Schienengüterverkehr auf dem europäischen Schienengüterverkehrskorridor Rhine-Alpine ist, weil sich auch „nach Rastatt“ niemand um Ausweichstrecken gekümmert hat? Wären alle entspannt, wenn eine 800-Millionen-Euro-Investition im Autobahnnetz neun Jahre lang nicht in Betrieb genommen würde? Ist es der Bundesregierung einerlei, dass sie ihre Verpflichtung aus dem 1996 geschlossenen zwischenstaatlichen Vertrag von Lugano, bis 2020 zwischen Karlsruhe und Basel vier statt nur zwei Gleise bereitzustellen, immer weiter verletzt? Nimmt jemand die Warnungen der Expert:innen ernst, dass die Ausrüstung der Rheintalbahn mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS in der vorgesehenen Form und zusätzliche Fernzüge aus dem Deutschlandtakt-Konzept die Kapazität der Strecke verringern könnten? Verhindert jemand, dass immer wieder – wie an diesem Wochenende – wegen vergleichsweise kleiner Baumaßnahmen die Strecke für Tage, 2024 sogar für mehrere Wochen, komplett gesperrt wird? Und wie kann es sein, dass dennoch jährlich die Trassenpreise auch auf dieser Strecke erhöht werden?“

Die Güterbahnen wollen nun mehr Aufmerksamkeit darauf lenken, dass mit dieser Infrastrukturpolitik keine Verkehrswende zu machen ist. Zum Jahrestag des deutsch-schweizerischen „Vertrages von Lugano“ vergleichen die Güterbahnen im „Badischen Bahnhof“ in Basel Anfang September mit prominenten Gästen die unterschiedliche Herangehensweise in der Schweiz und Deutschland beim Schienenausbau. Westenberger: „Eine andere Organisation der Schieneninfrastrukturpolitik ist für uns ein Kernstück einer Bahnreform II, auf die wir nach der Bundestagswahl hinarbeiten. Und selbstverständlich werden wir der EU-Kommission Hinweise geben, womit sie ihrer neuen anspruchsvolleren Eisenbahnpolitik im Rahmen des Green Deal mehr Nachdruck verleihen kann.“