

Bericht des Landes Baden-Württemberg

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. November 2017 in Wolfsburg

TOP 5.2 Konsequenzen aus dem Tunnelunglück an der Rheintalbahn – Ausbaustrategie für das Schienennetz

Am 12. August 2017 war es im Bereich Rastatt in Folge von Vortriebsarbeiten im Rastatter Tunnel zu einem Einbruch von Wasser und Erde in die im Bau befindliche östliche Tunnelröhre gekommen. Oberbau und Gleise der darüber führenden Rheintalbahn senkten sich in diesem Bereich ab. Bis zum 1. Oktober 2017 bestand zwischen Rastatt und Baden-Baden eine Sperrung der wichtigen Magistralen für den Personen- und Güterverkehr. Von den im Schnitt 117 Trassenanmeldungen pro Tag für Güterverkehre auf der Rheintalbahn konnten die zur Verfügung stehenden Ausweichstrecken nur rund 50 Prozent übernehmen. Die Logistikunternehmen waren daher bis einschließlich 1. Oktober 2017 gezwungen, auf andere Verkehrsträger auszuweichen. Es hat sich gezeigt, dass die DB Netz AG das Risiko, dass es zu einer Streckensperrung der Rheintalbahn kommen könnte, zu gering bewertet hat, da keine Planung für Ausweichverkehre bestand. Darüber hinaus konnten Ersatzstrecken nur mit Mühe identifiziert werden, da große Abschnitte noch nicht elektrifiziert sind oder nur ein Gleis haben.

Die Havarie des Rastatter Tunnels verdeutlicht, wie anfällig die Schieneninfrastruktur in Deutschland ist. Dies liegt daran, dass die Schieneninfrastruktur hinsichtlich ihrer Redundanzen im Netz eher zurück- als ausgebaut wurde. Auch der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP), der die Weichen für die Infrastruktur der kommenden Jahrzehnte stellt, löst diese Probleme leider nicht. So wurden im BVWP 2030 Projektvorschläge abseits zu der Hauptmagistralen trotz ihrer großräumigen Verbindungsfunktion zwischen Oberzentren systematisch abgelehnt.

Als Konsequenz aus dem Unglück müssen nunmehr dringend Engpässe beseitigt, Lücken geschlossen und Ausweichstrecken berücksichtigt werden. Fälschlicherweise

vom Bund als Nebenstrecken eingestufte Strecken müssen nunmehr dringend ausgebaut, modernisiert und elektrifiziert werden. Nur so kann mehr Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Qualität im Schienengüterverkehr erreicht werden.

Bisher werden notwendige Maßnahmen für Redundanzen bzw. die Zuverlässigkeit der Infrastruktur im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung nicht hinreichend auf der Nutzenseite berücksichtigt. Da auch bei laufenden oder geplanten Projekten des BVWP die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen ständig auf dem Prüfstand steht, ist eine sofortige Nachjustierung der Bewertungsmethode erforderlich. Dies betrifft aber auch die Projekte des potenziellen Bedarfs, über deren Hochstufung noch zu entscheiden ist.