

Rheintalbahn

Die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel gehört zur wichtigsten Verbindung der Nordsee mit dem Mittelmeer. Sie soll vierspurig werden, doch das Projekt erweist sich als lange Kette von Verzögerungen. Die europäischen Nachbarn werden immer ungeduldiger.

Der Ausbau lahmt schon seit Jahrzehnten

Verkehrssache Das Tunnelunglück bei Rastatt lenkt den Blick auf andere Probleme. Von Stefan Jehle

Das der Tunnel der neuen Rheintalbahnstrecke eingebochen ist, passt ins Bild. Das Fiasko reiht sich ein in eine lange Kette von Verzögerungen und Problemen. Seit Jahrzehnten steht der Aus- und Neubau der Rheintalbahnstrecke auf der politischen Agenda: Die ganze 182 Kilometer langen Strecke soll vierspurig werden. Das Projekt wurde 1980 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Schon damals galt vor allem der Abschnitt zwischen Rastatt und Offenburg als völlig überlastet. Künftig sollen zwei Gleise für die Güterzüge reserviert bleiben, die anderen beiden für bis zu 250 Stundenkilometer fahrende ICE- und TGV-Schnellzüge. Nach optimistischen Schätzungen könnte die

„Das Tunnelunglück ist symptomatisch für die Eisenbahn in Deutschland“

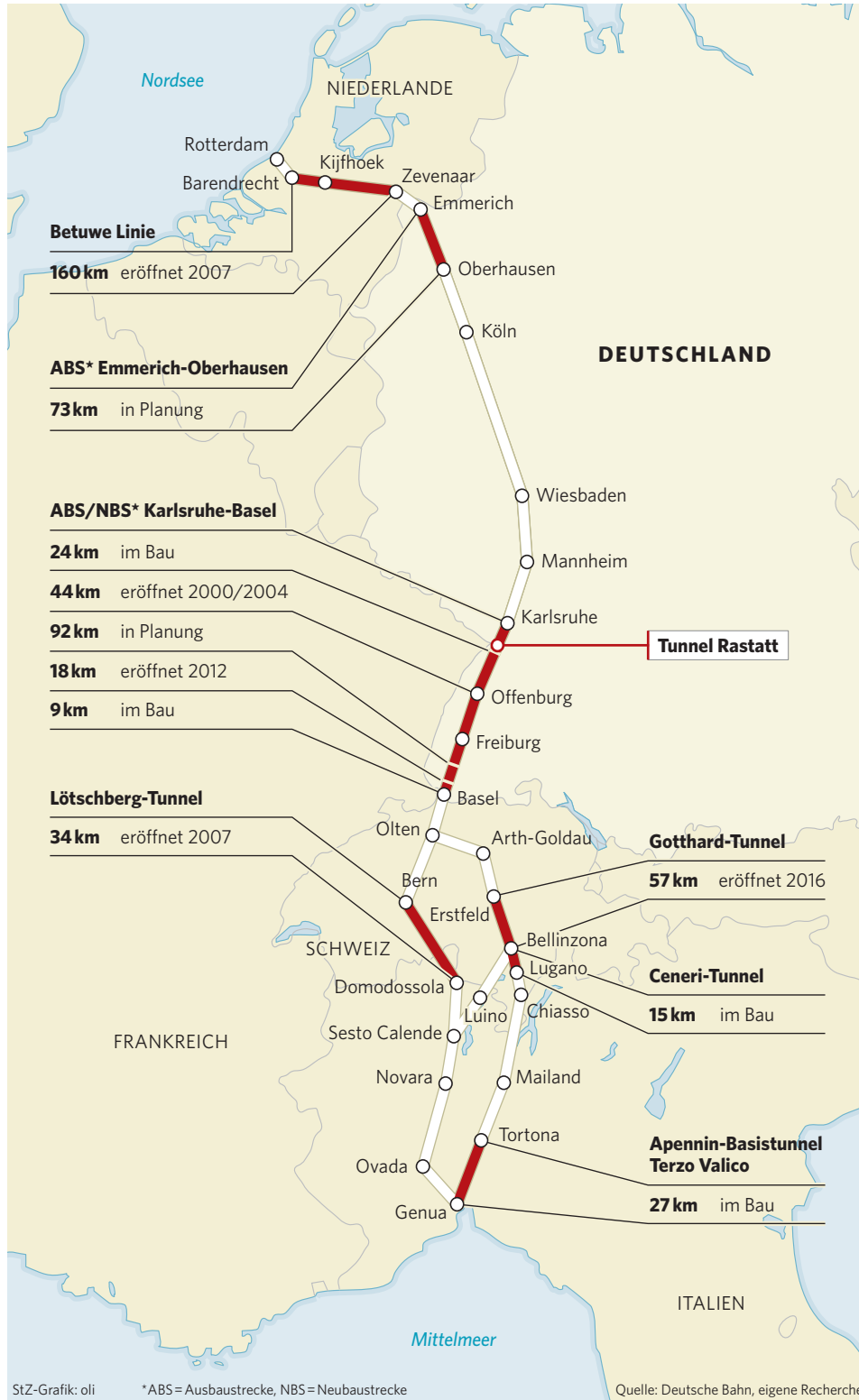
Matthias Lieb, Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Strecke im Jahr 2030 fertig sein. Doch es hakt an allen Ecken und Enden. So hat die Bahn jahrelang darauf gepocht, oberirdisch durch Offenburg zu fahren. Sie wollte dafür bis zu sieben Meter hohe Lärmschutzwälle errichten. Doch die Bürger liefen Sturm dagegen. Nach Tausenden von Einwendungen wurde die oberirdische Trasse vor vier Jahren endgültig als nicht genehmigungsfähig erklärt. Seitdem läuft ein neues Planfeststellungsverfahren – und zwar für einen sieben Kilometer langen Tunnel, der in zwei Röhren unter Offenburg verlaufen soll. Bis wann die Pläne baureif sind, ist allerdings noch völlig offen. Die Bahn, so heißt es, rechnet mit der Inbetriebnahme nicht vor 2035. Und der knapp 50 Kilometer lange Abschnitt zwischen Offenburg und Kenzingen befindet sich laut Bahn erst „im Stadium der Vorplanung“.

In Rastatt hätte man schon vor fast 20 Jahren mit dem Bau des Tunnels beginnen können, er wurde damals genehmigt. Doch dem Bund als Bauträger war er zu teuer. Er forderte die Bahn auf, billigere Alternativen zu prüfen. Unter anderem war eine Trasse entlang der Autobahn 5 im Gespräch. Doch sie wurde verworfen. Nach vielen neuen Prüfaufträgen blieb es beim Tunnel. Da der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss – inzwischen war das Jahr 2009 erreicht – aber verfallen war, musste neu geplant werden. Nun allerdings nach dem EU-Recht ein Tunnel mit zwei getrennten Röhren. Sie sind seit Mai 2016 im Bau. Die Ost-Röhre war fast fertig, als sie eingebrochen ist und die darüber liegenden Gleise gesperrt werden mussten.

Schon seit fünf Jahren ist dagegen der Katzenbergtunnel in Betrieb, weit südlich von Freiburg im Markgräfler Land gelegen zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen. Mit einer Länge von gut neun Kilometern ist er das größte Einzelprojekt der

DIE WICHTIGSTEN PROJEKTE AN DER AUSBAUSTRECKE



neuen Rheintalstrecke. Und auch auf einem vierspurigen Gleisabschnitt zwischen Baden-Baden und Offenburg fahren schon seit einigen Jahren Züge.

Doch nördlich davon, zwischen Rastatt und Baden-Baden, herrscht wegen der Sperrung seit dem 12. August meist Stille. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), eine Lobbyvereinigung der privatwirtschaftlichen Gütertransporteure, kritisiert, die Eisenbahn-Unternehmen hätten seit dem Unglück „zweifeln Millionen Euro Umsatzeinbußen pro Woche zu verkraften“. Das NEE fordert daher eine Sondersitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur beim Bundestag.

Die Bahn-Tochter Bahn Cargo sagt nicht, wie viele Güterzüge sich zurzeit stauen.

Für den 52-jährigen Wirtschaftsmathematiker Matthias Lieb ist der Unfall bei Rastatt eine Art „Super-Gau“. Die Vollspernung der Rheintalbahn über Wochen wegen des Tunnel-Unglücks sei „symptomatisch für den Zustand des bundeseigenen Eisenbahnverkehrs in Deutschland“, schimpft er. Der Zahlenexperte, der die Fahrpläne der Deutschen Bahn in- und auswendig kennt, ist seit 2004 Landesvorsitzender des ökologisch ausgerichteten Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Eine komplizierte Baumaßnahme werde „ohne ausreichende Risikoanalyse und ohne einen Plan B be-

gonnen – am Ende steht hilflos die Einstellung des Gesamtverkehrs“, kritisiert Lieb.

Bereits vor der Sperrung sei die Rheintalbahn in ihren zweigleisigen Abschnitten „an der Belastungsgrenze“ gewesen, beklagt Andreas Kempff, der Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein in Freiburg. Die Sperrung und ihre fatalen Folgen seien ein weiterer Beleg für die kritische Infrastruktur der Rheintalbahn. In der aktuellen Lage aufgrund der Havarie bei Rastatt räche es sich besonders, dass „in Ausweichstrecken zu wenig investiert wurde“. Zwischen Rastatt, der Südpfalz und dem benachbarten Elsass gebe es mehrere Ausweichtrassen – diese seien aber entweder nicht elektrifiziert, nur eingleisig oder „mit einer völlig veralteten Signaltechnik“ ausgestattet, sagt der Freiburger IHK-Mann. Gerade „an grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen“ sei gespart worden.

Bis zu 200 Güterzüge täglich verkehrten zwischen Karlsruhe und Basel, bestätigte Sven Hantel, der Konzernbeauftragte der Bahn für Baden-Württemberg. Noch sind Ferien – aber im September steigt die Zahl der Güterzüge wieder stark. Nur 13 Züge täglich könnten über die Gäubahn und die Strecke Horb-Plochingen umgeleitet werden, nur sieben sollen laut Hantel über die Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen fahren. Doch diese Größen kann man bei einem Bedarf von 200 vernachlässigen.

Der Karlsruher Eisenbahxperte Eberhard Hohnecker, seit 1994 Lehrstuhl-inhaber für Eisenbahnwesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), kritisiert Bahn und Politik: Sie hätten über Jahre versäumt, weitere Kapazitäten für den Güterfernverkehr auf der Nord-Süd-Achse zu schaffen. Die Politik habe „in aller Ruhe zugeschaut, keine Initiativen ergriffen“. Seit Jahrzehnten gebe es, bevorzugt im Wahlkampf, den Politikerspruch „Güter gehören auf die Bahn“. In Wirklichkeit interessiere das aber kaum jemanden. Die Lobby der Bahn sei bei weitem nicht so gut wie die der Autoindustrie.

ERSTE ARBEITEN VOR 30 JAHREN

Rheintalbahn Die Bahn beziffert die Kosten des Aus- und Neubaus der Rheintalbahnstrecke auf 11,6 Milliarden Euro. Die Arbeiten begannen bereits 1987. Die Verbindung zwischen Karlsruhe und Basel gehört zu einem wichtigen europäischen Schienenkorridor, der das niederländische Rotterdam mit Genua in Italien verbindet. Für den Personenverkehr soll sich die Reisezeit zwischen Karlsruhe und Basel um bis zu 31 Minuten verkürzen. Der Güterverkehr wird entmischt, wenn die Gleise durchgehend vierspurig liegen: zwei Gleise sind dann für Güterzüge reserviert, die anderen für Schnellbahnen.

Tunnelbauten Bereits fertig ist der Katzenbergtunnel südlich von Freiburg mit 9,4 Kilometern Länge. Wieder offen ist – nach jahrelangen Protesten gegen eine innerstädtische Trasse – wann die Umfahrung von Offenburg gebaut wird. Seit dem Mai des vergangenen Jahres ist der Tunnel bei Rastatt im Bau, der 4270 Meter lang wird. sj

Als „Drittworldland“ verspottet

Schiene Die Magistrale von Rotterdam nach Genua wird ausgebaut – Deutschland könnte als letzter fertig werden. Von Thomas Faltin

Vor allem in der Schweiz ist der Unmut wegen des Rastatter Tunnelunglücks gewaltig. Er gründet nicht nur in der Sperrung der Rheintalbahn, sondern insgesamt im von Deutschland schleppend vorangetriebenen Ausbau der Schienenmagistrale von Rotterdam bis Genua. In der Vereinbarung von Lugano aus dem Jahr 1996 hatten sich Deutschland und die Schweiz dazu verpflichtet, diese Transversale zügig aus- oder teilweise neu zu bauen, damit die Personenzüge schneller fahren und der Güter- und der Personenverkehr entkoppelt werden können.

Der Musterknabe entlang dieser rund 1300 Kilometer langen Strecke vom Nordseehafen in Rotterdam bis zum Mittelmeerhafen in Genua ist allerdings nicht die Schweiz, es sind die Niederlande. Schon im Jahr 2007 ist dort eine reine Güterverkehrsstrecke in Betrieb genommen worden, die von Rotterdam bis zur deutschen Grenze reicht. Selbst die Deutsche Bahn bezeichnet diese Trasse neidlos als eine der „weltweit modernsten Strecken“. Dann kommt gleich die Schweiz. Der Lötschberg- und der Gotthardtunnel, zu-

sammen unfassbare 91 Kilometer lang, sind fertig – nur der Ceneri-Basistunnel östlich des Lago Maggiore befindet sich noch im Bau. Er soll in drei Jahren in Betrieb gehen.

Selbst Italien, das die Ertüchtigung dieser Transversale lange vernachlässigt hat, wird womöglich vor Deutschland seine Hausaufgaben gemacht haben. Die Arbeiten am wichtigsten Abschnitt, dem Apennin-Basistunnel Terzo Valico, sind am Laufen; die geplante Fertigstellung bis 2021 dürfte aber kaum zu bewerkstelligen sein. Daneben müssen zwischen der Schweizer Grenze und Mailand das Schienennetz modernisiert, Verladestationen gebaut und Bahnhöfe ertüchtigt werden – bisher können zum Beispiel auf dem norditalienischen Abschnitt keine vier Meter hohen Container befördert werden.

Die „Neue Zürcher Zeitung“ kommentierte vor einiger Zeit, dass nicht nur „bürokratische Hürden, Korruption und Ineffizienz der Bauarbeiten“ die Arbeiten verzögert hätten; auch habe Italien die Priorität auf den Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken für Personenzüge gelegt. Die deutschen Abschnitte am Niederrhein und

im Rheintal werden dagegen frühestens Mitte der 2030er Jahren gebaut sein. Das lag nicht allein an der Bahn; der Bund hat auch immer wieder die Finanzierung verzögert. Auch Umplanungen waren nötig.

Dennoch ist Winfried Hermann, der grüne Landesverkehrsminister, klar der Meinung: „Inzwischen hängt der Ausbau der Rheintalbahn 20 Jahre hinter den Planungen zurück. Der Bund und die Bahn haben den Schienengüterverkehr insgesamt in den vergangenen Jahrzehnten sträflich vernachlässigt.“ Im Vertrag von Lugano war von Terminen nicht die Rede – aber in der Schweiz ärgern sich dennoch viele, dass Deutschland sich so viel Zeit lässt. Nach der Tunnelhavarie in Rastatt giftete die „Basler Zeitung“ – in einem Kommentar, nicht in einer Glosse – gegen das „Drittworldland Deutschland“: „Nach dem peinlichen Scheitern deutscher Tunnelbauer muss sich die Schweiz überlegen, ihr Entwicklungsbudget aufzustooken, um dringend benötigte Ingenieure zum Einsatz bringen zu können.“

Ebenfalls im Bau ist auf der zweiten Alpenmagistralen der Brenner-Basistunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste mit insgesamt 64 Kilometern Länge. Er soll im Jahr 2025 fertig werden – die bayerischen Zulaufstellen sind gerade erst in der Planung. Tatsächlich aber drängt die Zeit für die Fertigstellung der Transversalen. Laut der letzten Prognose des Bundesver-

kehrsministeriums wird der Güterverkehr auf der Schiene bis zum Jahr 2030 um 43 Prozent zunehmen. beim Personenverkehr sind es 19 Prozent. Insgesamt wächst demnach der Anteil der Güter, die auf der Schiene transportiert werden, von 9,7 auf 10,2 Prozent.



Ohne schnelle Züge im Rheintal hält sich die Wirkung des neuen Gotthardtunnels in Grenzen. Foto: Alp Transit Gotthard AG