

# Das Rastatt-Desaster könnte für Bund und Bahn teuer werden

Nichts geht mehr Richtung Süden. Spediteure warnen vor einem Kollaps der europäischen Bahnlogistik. Sie fordern Sofortmaßnahmen.

tag/bü. LUDWIGSHAFEN/DÜSSELDORF, 6. September. Die Sperrung der Rheintalbahn, der wichtigsten Güterbahnstrecke von Nord- nach Südeuropa, könnte für Bund und Deutsche Bahn noch teuer werden. Um existenzbedrohliche Schiefslagen abzuwenden, fordern Spediteure vom Bund Soforthilfen von 250 Millionen Euro. Betroffene Unternehmer gehen zudem davon aus, dass es erhebliche Schadensersatzforderungen an die Bahn geben wird.

Zweieundzwanzig Spediteure, Güterbahnbetreiber und Logistikverbände aus Deutschland, den Niederlanden, Italien, Frankreich und der Schweiz haben jetzt in einem offenen Brief an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und EU-Transportkommissarin Violeta Bulc sogar vor einem Zusammenbruch der Lieferketten gewarnt. „Das System der europäischen Bahnlogistik steht vor dem Kollaps“, heißt es in einem in dieser Zeitung am Mittwoch veröffentlichten Schreiben, das neben den Wirtschaftsverbänden auch die Naturschutzorganisationen BUND und Deutsche Umwelthilfe unterzeichnet haben. Die Verfasser erheben

schwere Vorwürfe gegen die Deutsche Bahn und die politisch Verantwortlichen für den europäischen Bahnverkehr. Sie fordern kurzfristig eine Taskforce auf Ministeriebene, eine bessere Koordination der europäischen Bahninfrastruktur und nicht zuletzt finanzielle Hilfen in nicht genannter Höhe.

Die Rheintalbahn ist Teil der europäischen Nord-Süd-Hauptachse von der Nordsee durch den Gotthard-Basistunnel bis nach Genua. Seit einem Unglück am 12. August beim Tunnelbau unter Rastatt ist sie voll gesperrt, weil sich die Gleise über der unterirdischen Baustelle gesenkt haben. Nach Angaben der Bahn dauert die Sperrung voraussichtlich bis 7. Oktober.

Die Folgen sind gravierend: Nach Angaben der Unterzeichner passieren normalerweise täglich 200 Güterzüge die Strecke. Die Umfahrungsstrecken könnten aktuell nur ein Viertel des Volumens bewältigen. Der Kombiverkehr aus Bahn und Lastwagen sei sogar auf nur noch 15 Prozent des sonst üblichen geschrumpft. Kritik entzündet sich vor allem am Notfallplan der Bahn: Mögliche Ausweichrouten seien „während der bekanntermaßen riskanten Untertunnelung in Rastatt“ ebenfalls wegen Bauarbeiten ganz oder teilweise geschlossen. Nun seien Umschlagterminals entlang der Strecken mit Containern überfüllt und hätten einen Annahmestopp verhängt. Bemängelt wird nicht nur die Planung der Bahn, sondern auch die

fehlende europäische Zusammenarbeit. Es gebe weder eine internationale Koordination von Baumaßnahmen im Schienennetz noch ein gemeinsames Krisenmanagement. Betriebe nördlich und südlich der Alpen seien noch in bedrohlichem Ausmaß von Lieferausfällen und Produktionsstopps betroffen. „Sehr viele Werkstillstände stehen kurz bevor“, den betroffenen Unternehmen drohten Schäden in Milliardenhöhe.

Die Kombiverkehr KG aus Frankfurt, welche die Bahnverkehre von 200 zu meist mittelständischen Spediteuren koordiniert, hat vor einigen Tagen in einem Brief an Dobrindt und Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries (SPD) vor teilweise existenzbedrohenden Zuständen gewarnt und 250 Millionen Euro Soforthilfe gefordert. Spediteure könnten wegen der Sperrung ihre Lieferverpflichtungen nicht einhalten, ihnen drohten Einnahmeausfälle und Vertragsstrafen. Das Unternehmen

spricht vom größten Schieneninfrastruktursschaden, der jemals in Europa eingetreten ist. Allein die Güterbahn TX Logistik fährt üblicherweise 27 Züge in der Woche über die Rheintalstrecke in die Schweiz und nach Italien.

Weil die Ausweichstrecken über Stuttgart und Singen bei weitem nicht ausreichen, läuft seit dem Rastatt-Desaster fast die Hälfte des Transports über den Brenner. Die von Troisdorf aus geführte Tochtergesellschaft der italienischen Eisenbahn ist eine der wenigen Bahnen, denen diese Option offensteht. Weil die nötigen Lizenzen, Loks und streckenkundige Lokführer für die Strecke fehlten, sei der Brenner trotz des Chaos auf den Alternativrouten bei weitem nicht ausgelastet, sagte TXL-Vorstandsvorsitzender Mirko Pahl dieser Zeitung. Aber es ist ein riesiger Umweg von 600 Kilometern oder mehr, der entsprechend Zeit und viel Geld kostet. Auf den Mehrkosten bleibe man sitzen,

im Gegenteil reklamierten die Kunden wegen der Verzögerungen und Qualitätsmängel ihrerseits einen Ausgleich. Die Verluste durch die schweren Störungen seien nicht mehr aufzuholen, die Ergebnisplanungen der Güterbahnen völlig durchkreuzt. Pahl rechnet mit einer Welle von Schadensersatzklagen gegen die DB Netz. Auch nach seinen Worten macht vor allem der Mangel an Lokführern den Güterbahnen zu schaffen.

Ohne einen speziellen Streckenkundenachweis für die Ausweichrouten dürften selbst sehr erfahrene Lokomotivführer dort keine Züge bewegen, kritisiert er die seiner Ansicht nach zu unflexiblen betrieblichen Regeln für die Umleitungen. Und es fehle an jeglicher Art einer wirkungsvollen internationalen Abstimmung, sagt Pahl. Vor allem hat er kein Verständnis dafür, dass die DB Netz und die französische SNCF drei Wochen gebraucht hätten, um ein Konzept für die

Ausweichroute auf der französischen Seite zu entwickeln. Auch wenn der Termin 7. Oktober für die Wiedereröffnung der Strecke eingehalten werden sollte, fürchtet Pahl schon weitere Schwierigkeiten: durch neue Baustellen auf der italienischen Seite des Brenners und verschärfte Kontrollen in Österreich und in Deutschland, die Flüchtlinge davon abhalten sollen, auf Güterzügen versteckt die Grenzen zu überqueren.

Die besonders auf Bahntransporte angewiesene chemische Industrie hatte die Deutsche Bahn schon vor Tagen vor einem langfristigen Akzeptanzverlust des Güterverkehrs gewarnt und ebenfalls ein besseres Krisenmanagement angemahnt. Es sei zu befürchten, dass Transporte nicht wieder auf die Schiene zurückkommen, die einmal erfolgreich von anderen Verkehrsträgern übernommen worden seien, hieß es vom Verband der Chemischen Industrie (VCI).