



16.08.2017 Der Schienengau

von [publikant](#)

Quelle: <https://www.kontextwochenzeitung.de/schaubuehne/333/der-schiengau-4546..html>

KONTEXT Extra:

Selbst in Mannheim, Heilbronn und Böblingen sind ausscheidende CDU-Männer, darunter auch Landeschef Thomas Strobl, durch Männer ersetzt. Dabei hatte der doch zur "

Gleise frei für den Güterverkehr

Nein, ein konkretes Datum, bis wann Züge zwischen Rastatt und Baden-Baden wieder verkehren können, das gibt es immer noch nicht. Nachdem am Freitag (18.08.) Vertreter der Deutschen Bahn und betroffener Kommunen im Verkehrsministerium zusammenkamen, teilte dieses mit: "Alle Beteiligten haben die Hoffnung, dass bis zum Ende der Sommerferien in Baden-Württemberg die Rheintalstrecke wieder durchgängig befahren werden kann." Das sind ganz andere Töne, als der ursprüngliche Zeitplan der Deutschen Bahn, in dem der 28. August angepeilt wurde. Das kommende Schuljahr beginnt im Südwesten am 11. September. Verbindlich ist das Datum nicht, die Bahn betont weiterhin, derzeit seien keine Prognosen möglich, bis wann die Reparaturmaßnahmen abgeschlossen sind.

Das Verkehrsministerium teilte außerdem mit, man werde der Bahn in "gewissen Grenzen" entgegenkommen. Das bedeutet eine zwischenzeitliche Einschränkung des Personenverkehrs, Schienenersatzverkehr wird ab Samstag (19.08) auf den betroffenen Strecken eingerichtet. So sollen mehr Kapazitäten für Güterzüge geschaffen werden, die aktuell auf Umleitungen angewiesen sind. Unumwunden heißt es dazu in einer Pressemitteilung: "Bis zur Wiederherstellung der Trasse zwischen Rastatt und Baden-Baden werden auf den genannten Strecken in der Nacht Lärmbeeinträchtigungen für die Anlieger durch ein erhöhtes Güterzugaufkommen die Folge sein." Die Maßnahme sei jedoch zeitlich befristet und solle spätestens zu Beginn des neuen Schuljahres aufgehoben werden. Der Regionalverkehr dürfe zudem, wie es aus dem Ministerium heißt, nicht in den Hauptverkehrszeiten beeinträchtigt werden, daher gebe es zwischen 6 und 9 Uhr sowie 15 Uhr und 19 Uhr keine Zugausfälle.

Weiterhin kritisiert das Verkehrsministerium die Kollegen auf Bundesebene. Die Zurückhaltung bei der Ertüchtigung von Nebenstrecken räche sich nun. Minister Winfried Hermann beklage das bereits seit seinem Amtsantritt.

Betroffene Fahrgäste finden [hier detaillierte Informationen zum Ersatzfahrplan](#). (18.08.2017)

"Runder Tisch" zu Rastatt

Bis zu 200 Güterzüge donnern tagtäglich durchs Rheintal. Im Hochsommer sind es weniger, dennoch stauen sich die Transporte – in der Planung – inzwischen zurück bis Rotterdam. Die grün-schwarze Landesregierung hat zwar keine direkten Zuständigkeiten rund ums Gleisdesaster der Deutschen Bahn in Rastatt. Das Verkehrsministerium bietet der DB aber an, die Folgen abzumildern. Noch in dieser Woche findet ein "Runder Tisch" in Stuttgart statt, um über Ausweichstrecken und Umleitungsverkehre zu reden. Unter anderem werden Kommunalpolitikern in betroffenen Städten und Gemeinden über die möglichen Belastungen rund um die Uhr informiert. Es dürfte nach den bisherigen Planungen

"einen 24-Stunden-Güterbetrieb auf ziemlich beschaulichen Strecken“ geben, sagt ein Sprecher. Die Bahn teilte bereits mit, "ihren Kunden 200 Umleitungstrassen mit unterschiedlichen technischen Anforderungen anbieten zu können".

Ebenfalls eingeladen nach Stuttgart sind Vertreter der DB Netz, der DB Region und der Nahverkehrsgesellschaft. Das Verkehrsministerium mit seinen Fachleuten prüft auch, wie und an welchen Strecken der Takt des Regionalverkehrs ausgedünnt werden könnte, um vorübergehend Güter zu transportieren. Das Angebot gilt aber nur bis zum Schulbeginn im September, weil nach den Ferien das Fahrgastaufkommen deutlich steigt. Die DB selber nennt als eine Umleitungsstrecke die Neckar-Alb-Bahn über Horb–Tübingen–Reutlingen–Plochingen. "Wegen der Umleitung der Güterzüge sind Anpassungen im Regionalzugverkehr auf der Neckar-Alb-Bahn notwendig", heißt es in einer Pressemitteilung weichgespült, und dass die DB "für die auftretenden Beeinträchtigungen und die verstärkte Nutzung der Neckar-Alb-Bahn für den Güterverkehr Anwohner und Fahrgäste um Verständnis bittet". Die notwendigen Umleitungsmaßnahmen für den Güterverkehr seien zeitlich befristet, "bis die durchgehende Sperrung der Rheintalbahn wieder aufgehoben werden kann". Ein konkretes Datum dafür wird nicht (mehr) genannt. Experten rechnen mit einer Wiederinbetriebnahme frühestens in der zweiten Septemberhälfte.

Dazu: <https://www.kontextwochenzeitung.de/schaubuehne/333/der-schienen-gau-4546.html>

-
- [>](#)



Wie Kaugummi: Die Gleise haben sich um einen halben Meter abgesenkt.

es für gewöhnlich rund um die Uhr, in der Rastatter Ringstraße im Ortsteil Niederbühl. Vom Gleisbett, das hier entlang verläuft, bis zur nächsten Wohnbebauung sind es keine 20 Meter. Von früh bis spät rollen Personen und -Güterzüge durch die erweiterten Vorgärten der Anwohner. Und wenn die Züge einmal Ruhe geben, "dann surren und rattern die Generatoren, der Tunnelbohrer, diese Gefriermaschine oder was auch immer". Das ist schon so, berichtet er, seit er hier hergezogen ist.

Die Deutsche Bahn hat ihre Bauarbeiten in Rastatt bereits vor vier Jahren begonnen. Die gesamte Stadt soll untertunnelt werden, damit Reisende komfortabler von Karlsruhe bis nach Basel kommen. Güter verkehren weiterhin überirdisch. Tunneldecke und Erdoberfläche trennen dabei an den dünnsten Stellen gerade einmal drei Meter. Am Samstag Mittag, am 12. August, kam es, wie die Bahn mitteilt, zu "technischen Störungen": Über eine Länge von etwa zehn Metern verbogen sich die Gleise bei Niederbühl und sackten circa 40 Zentimeter in die Tiefe. Die rund 20 Kilometer lange Strecke zwischen Rastatt und Baden-Baden ist seitdem für unbestimmte Zeit gesperrt.



Vier Häuser mussten auf unbestimmte Zeit evakuiert werden.

Die aufgestellten Absperrungen in der Ringstraße haben eher symbolischen Charakter. Abenteuerlustige könnten die Baustelle problemlos betreten. Der Mann, der nur wenige Kilometer entfernt wohnt, traut sich das nicht, er will sich keinen Ärger einheimsen, er will nicht einmal namentlich in der Zeitung genannt werden. Also tänzelt er am Bauzaun herum, streckt den Kopf am Gitter vorbei, doch hütet sich, am helllichten Tag einen Fuß in die verbotene Zone zu setzen. Er ist sichtlich geknickt, dass er von hier aus keinen Blick auf die deformierten Gleise erhaschen kann, die es "sogar ins Fernsehen" geschafft haben. Man kann es sich schon denken: "Normalerweise ist hier in Niederbühl eher tote Hose."

Taxi-Fahrer können sich die Hände reiben

Knapp drei Kilometer weiter ist am Bahnhof Rastatt – wie auch in Karlsruhe, Offenburg und Baden-Baden – seit Tagen die Hölle los. In der Unterführung zu den Gleisanlagen gibt es am Montag ein dichtes Gedränge, hunderte Reisende machen einen eher orientierungslosen Eindruck. Die wenigen Hinweise auf den Schienenerstanzverkehr im "ca. 6-Minuten-Takt" hat die Bahn gut versteckt. Die

elektronischen Anzeigetafeln an den betroffenen Gleisen zeigen nichts an. Ein einsamer Bahnmitarbeiter, der eine Weste mit der Aufschrift "Info-Point" trägt, ist am Montag Nachmittag begehrt wie die Hauptattraktion auf dem Rummelplatz. Immerhin: Die Bahn hat inzwischen per Pressemitteilung zusätzliches Personal an den betroffenen Bahnhöfen (Rastatt, Baden-Baden, Karlsruhe, Offenburg) versprochen.



Immer wenn Züge ankommen, füllt sich die Unterführung schlagartig.

Immer dann, wenn Züge eintreffen, die nicht weiterkommen, wird es proppenvoll auf dem Bahnhofsvorplatz. An den Bushaltestellen werfen viele wehmütige Blicke in Richtung der Taxen, die bereit stehen, jene mitzunehmen, die sich's leisten können. Vor einem der Autos steht ein Fahrer und grinst zufrieden. Das Geschäft laufe gerade "richtig krass", lässt er wissen. Die Fahrt von Rastatt nach Baden-Baden kostet gut 30 Euro, zum Flughafen 38 und nach Karlsruhe etwa 60 Euro. Dutzende Male ist er die Strecken in den vergangenen drei Tagen gefahren, dabei kutscherte er meist gutbetuchte Geschäftsleute in teuren Anzügen: "Wer genügend Kohle hat, steigt da nicht ein", sagt er und nickt mit dem Kopf in Richtung eines hoffnungslos überfüllten Ersatzbusses.

Verkehrschao weckt archaische Instinkte

Gesichter werden hier gnadenlos gegen Fensterscheiben gepresst, Nasenspitzen plattgedrückt und zahlreiche Reisegäste stecken mit ihren Köpfen tief in den Achselhöhlen von Mitreisenden. Trotz einer Dichte, die selbst bei Sardinien Klaustrophobie hervorrufen könnte, will noch eine Frau mit zwei dicken Reisekoffern zusteigen und fordert die Passagiere auf, weiter in die Gänge vorzurücken. Ein vielköpfiges Stimmengewirr aus dem Inneren des Busses ist sich einig, dass dies unmöglich sei. Die Dame quetscht sich aber dennoch rein, die Türen können nicht mehr schließen. Ein entnervter Busfahrer muss mehrfach durchsagen, dass er mit offenen Türen schlecht weiterfahren kann. Schließlich überlassen ein Vater und sein Sohn ihre schon sicher geglaubten Plätze den dreisten Dränglern. Ellenbogen first.



Müssen leider draußen bleiben: Fahrgäste.

Dutzende müssen draußen bleiben. Eine Frau mit wundersam entspanntem Lächeln hat gar nicht erst versucht, zuzusteigen. Die 28-Jährige pendelt beruflich zwischen Karlsruhe und Bühl. "Heute morgen hatte ich noch das Glück, dass mich jemand mitnehmen konnte", erzählt sie. Die kommenden Tagen wird sie mindestens zwei Stunde länger unterwegs sein als gewohnt. Die verlängerte Reisedauer sei aber nicht das schlimmste. "Übler ist, bei Temperaturen um die 30 Grad eine halbe Stunde lang in solchen Bussen zu fahren."

Gewaltiger Schaden

Doch nicht nur der Personenverkehr leidet unter der Streckensperrung. Laut dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, einem Zusammenschluss von Privatunternehmen im Güterverkehr, sei die "wichtigste Schlagader des transeuropäischen Schienengüterverkehrs" betroffen. Allein für die Güterbahnen entstehe nach ihren Schätzungen durch ausbleibende Umsätze ein Schaden von circa zwölf Millionen Euro pro Woche. Hinzukommen Kosten für den Schienenersatzverkehr, die Unterbringung Betroffener und schließlich die Reparaturmaßnahmen selbst.



Aufzüge gibt es keine in Rastatt, der gesamte Bahnhof ist nicht barrierefrei.

Nach Angaben der Bahn ist es aktuell noch zu früh, eine Schadenssumme, auch nur eine ungefähre Größenordnung, seriös zu beziffern. Zudem ist derzeit unklar, wie viel Zeit die Reparaturarbeiten beanspruchen werden. Zunächst peilte der Konzern eine Zeitspanne von etwa zehn Tagen an. Wie allerdings Stadtarbeiter an der Rastatter Baustelle hinter vorgehaltener Hand berichten, sei ein Tunnelbohrer verschütt gegangen. Soll heißen: Teile des Tunnel seien eingestürzt und die Maschine liege begraben unter Erdmassen. Diese müsse nun erst geborgen werden, danach werde man den gesamten Tunnel sichern und erneuern müssen. Dass die Reparaturarbeiten bis Ende des Monats abgeschlossen werden können und die Züge noch im August wieder rollen, hält hier keiner für realistisch.

Auf Kontext-Anfrage wollen sich Bahnsprecher dazu nicht äußern. Sie verweisen auf [eine Pressemitteilung](#), die als allgemeine Sprachregelung gelte, darüber hinaus könne man derzeit keinerlei Angaben machen.. Abweichend davon zitieren am Dienstag Nachmittag (15. August) diverse Medien Sven Hantel, den Konzernbevollmächtigten der Bahn im Südwesten, das Unternehmen werde den Tunnel auf einer Strecke von 50 Metern mit Beton füllen und dabei eine Bohrmaschine – laut der "Stuttgarter Zeitung" stolze 18 Millionen Euro wert – aufgeben, da diese nicht mehr zu bergen sei. Zudem nennt das Unternehmen seit Dienstag nicht einmal mehr ein Datum, bis wann damit zu rechnen ist, dass die Züge wieder rollen. Im Bahndeutsch der Pressemitteilung liest sich das so: "Die Experten entwickeln derzeit einen validen Zeitplan, über den die DB die Öffentlichkeit zeitnah informieren wird." Was die Verzögerung gegenüber der ursprünglichen Prognose verursacht, wird dort nicht ausgeführt.



Toll: Dank Gleiskuhle halten nun auch ICEs in Rastatt..

In Stuttgart läuten derzeit alle Alarmglocken. Jenő Egan-Krieger von der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) mit Sitz in der Landeshauptstadt bezeichnet den Tunnelbau der Bahn als "hochgradig unverantwortlich". Und zieht "erschreckende Parallelen" zu Stuttgart 21. In Rastatt wolle die Bahn den vier Kilometer langen Tunnel nur wenige Meter unter vorhandenen Gleisanlagen bauen. "Auch in Stuttgart haben wir Streckenabschnitte mit einer sehr geringen Überdeckung." Wie in Rastatt, erläutert er, wolle die Bahn auch den Stuttgarter Untergrund für Bauarbeiten stabilisieren, indem sie das Bodenwasser gefriert. Nach Darstellung des Unternehmens handle es sich dabei um ein "international bewährtes Verfahren".

Egan-Krieger kommentiert trocken, in Rastatt sei es "offensichtlich gescheitert" und führt dazu aus, die Sicherheit einer Methode müsse bei einem solchen Bauvorhaben zu 100 Prozent gewährleistet sein: "99 Prozent reichen nicht." Und während die Stabilisierung per Eisring im Tiefbau zwar bereits erfolgreich praktiziert worden sei, handle es sich beim Einsatz im Tunnelbau um eine Weltpremiere, einen Teil des "neuzeitlichen Experimentierkastens" der Bahn.

Hinzukommt: [Laut einem Bericht der FAZ](#) habe es in Rastatt seit Samstag "Risse, Erdbewegungen und Wassereintritt an der Tunnelbaustelle gegeben". Sollte Stuttgart das gleiche Schicksal erleiden, hätte das fatale Folgen für das Anhydrit im Untergrund ([Kontext berichtete mehrfach](#)). Bei Werner Sauerborn vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 steht das Telefon aktuell nicht mehr still: Die Meinungen der Kritiker sind zur Stunde besonders gefragt. Sogar die ARD habe angefragt, erzählt er, für einen Beitrag in der "Tagesschau" – dort war am 15. August Klaus Gebhard, Gründer der Parkschützer, [mit einer Stellungnahme zu sehen](#). Unter den vorhandenen Rastatter Schienen ein neues Verfahren auszuprobieren, sagte er hier, sei "unverzeihlich" und zeige, was für "Glücksritter hier inzwischen bei der Bahn das Reglement übernommen" hätten.



Die Stadtwerker geben Entwarnung: Wasser- und Gasleitungen sollten keine Probleme bereiten.

Am Montag Nachmittag sind die Arbeiter der Rastatter Stadtwerke damit beschäftigt, die Häuser in der Ringstraße wieder an das Gas- und Stromnetz anzuschließen. "Inzwischen kann man Entwarnung geben", meint einer mit Brille und Bart. Bis auf vier Häuser, die auf unbefristete Zeit evakuiert bleiben müssen – eben so lange, bis die Bahn mit ihren Reparaturen fertig ist.

Immerhin ist wenigstens einer glücklich mit der aktuellen Lage: Der Anwohner, der seinen Namen nicht nennen will. Der räumt freimütig ein: "Für andere ist das sicher saublöd, aber ich bin dankbar für die Ruhepause." Und wenn dann, in ferner Zukunft, die Gerätschaften wieder röhren und die Bahn ihren Tunnelausbau lautstark vorantreibt, sagt er und lächelt gequält, "dann geht das mit dem Krach noch mindestens ein Jahr so weiter."

[publikant](#) | 20/08/2017 um 22:53 | Kategorien: [Presse-Blog Rheintalbahn](#) | URL: <http://wp.me/p1hYIY-2ZI>