

Sieben Jahre nach dem Tunnel-Desaster: Vollsperrung der Rheintalbahn beginnt

Am 12. August 2024 jährt sich das Rastatter-Tunnel-Desaster. Bauarbeiten führen zu dreiwöchiger Vollsperrung der Rheintalbahn.

Fotos SBB, Arnulf Sensenbrenner.

Der Fortlauf des Rastatter-Tunnel-Desasters und seine Auswirkungen auf den Güterverkehr

Der Einsturz des Rastatter Tunnels im Jahr 2017 hat auch sieben Jahre später noch signifikante Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr in Deutschland. Mit der anstehenden Vollsperrung der Rheintalbahn vom 9. bis 30. August 2024 zur Durchführung nötiger Bauarbeiten wird erneut deutlich, wie lange Schatten solche Bauzwischenfälle werfen können.

Geplante Maßnahmen zur Entlastung des Güterverkehrs

Die aktuelle Vollsperrung unterscheidet sich erheblich von der unerwarteten, siebenwöchigen Vollsperrung direkt nach dem Unglück. Sie wurde langfristig geplant und umfasst ein innovatives Umleiterkonzept, das es bis zu 37 Güterzügen täglich ermöglicht, über linksrheinische Strecken in Frankreich den gesperrten Abschnitt zu umfahren. GÜTERBAHNEN-Geschäftsführer Peter Westenberger betont, dass dieses verbesserte Konzept durch die Möglichkeit von Diesel-

Shuttlezügen, die auch nicht elektrifizierte Strecken bedienen, entscheidend ist. Dadurch verringert sich das Risiko finanzieller Verluste für die betroffenen Unternehmen und die Effizienz im Schienengüterverkehr bleibt gewahrt.

Die ungewisse Zukunft des Rastatter Tunnels

Die Ursachen des tragischen Einsturzes, der einst kurz vor dem Abschluss der Arbeiten erfolgte, bleiben ungeklärt. Dies führt zu Besorgnis unter den Verantwortlichen der Branche.

Westenberger kritisiert den mangelnden Informationsfluss seitens der DB InfraGO und der beteiligten Bauunternehmen, wobei die Unsicherheit über die finanziellen Folgen und die möglichen Auswirkungen auf zukünftige Bauprojekte gravierende Fragen aufwirft. „

Bedeutung für den Güterverkehr in Deutschland

Der Rastatter Tunnel ist eine zentrale Verbindung für den europäisch ausgerichteten Gütertransport, und die Rheintalbahn erlebt eine hohe Verkehrsfrequenz mit bis zu 250 Zügen täglich. Der eingeschränkte Zugang aufgrund der Bauarbeiten erschwert den Transport zwischen bedeutenden Wirtschaftsregionen, von den Nordseehäfen über Westdeutschland bis zu den wirtschaftlichen Zentren der Schweiz und Norditaliens. Die Notwendigkeit eines schnellen Ausbaus der Kapazitäten und des Schienennetzes wird von vielen Experten seit Jahren gefordert, doch der Fortschritt bleibt aus.

Langfristige Perspektiven und Herausforderungen

Der Schienengüterverkehr in Europa steht angesichts der recenten Entwicklungen vor gewaltigen Herausforderungen. Die

Infrastruktur ist überlastet, insbesondere auf der Rheintalbahn, die nur über zwei Gleise verfügt, während vier nötig wären, um dem steigenden Güterverkehr gerecht zu werden. Der Umbau sowie die Aufhebung des letzten Engpasses zwischen Karlsruhe und Offenburg sind nach wie vor nicht vollständig umgesetzt. Auch die Fertigstellung entsprechender Alternativen und Umleitungen ist eine Herausforderung, die die Verfügbarkeit und Verlässlichkeit des Schienennetzes beeinflusst.

Insgesamt zeigt sich, dass der Weg zur vollständigen Wiederherstellung des Rastatter Tunnels, sowie zur Optimierung des gesamten Schienennetzes für den Güterverkehr, noch lange nicht zu Ende ist.

Pressemeldung Die Güterbahnen

Details

Besuchen Sie uns auf: [n-ag.de](https://www.n-ag.de)