Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Michael Georg Link, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Zwei Jahre nach der Tunnelhavarie von Rastatt

Die Tunnelhavarie von Rastatt-Niederbühl sorgte ab dem 12. August 2017 für turbulente Wochen bei Logistikunternehmen in Europa. Denn rund 8200 Güterzüge konnten auf dieser für den europäischen Schienengüterverkehr bedeutenden Strecke in den folgenden 51 Tagen der Streckensperrung nicht fahren. Das Krisenmanagement der Deutschen Bahn sowie der Bundesregierung war aufgrund fehlender Vorbereitung wirkungslos. Der nationale und internationale Schienenpersonenverkehr musste daraufhin zwischen Karlsruhe/Rastatt und Baden-Baden/Offenburg unterbrochen werden. Zeitweise gab es chaotische Zustände an den jeweiligen Bahnhöfen. Tausende auf Züge und Stadtbahnen angewiesene Menschen in der Region Mittlerer Oberrhein und darüber hinaus mussten auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Der wirtschaftliche Schaden belief sich auf mindestens 2 Mrd. Euro (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen: Studie: Rastatt-Unterbruch verursachte Schäden von über zwei Mrd. Euro).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strecken sollen einen Ausfall der Rheintalbahn kompensieren und als Redundanzen dienen?
Sind diese bereits einsetzbar, und wenn nein, warum nicht?
2. Welche offiziellen Gespräche gab es vonseiten der Bundesregierung mit der Europäischen Kommission, mit Frankreich, der Schweiz und mit Österreich, um funktionierende Ausweichstrecken wie die Verbindung Ludwigshafen–Wörth–Berg–Hagenau–Straßburg zu reaktivieren, zweigleisig auszubauen und in Teilen zu elektrifizieren?
3. Wie begründet die Bundesregierung das Fehlen von funktionierenden Ausweichstrecken auch zwei Jahre nach der Tunnelhavarie von Rastatt-Niederbühl?
4. Auf welchen Strecken muss es zu baulichen Optimierungsmaßnahmen und Elektrifizierungen kommen, damit diese überhaupt als Ausweichstrecken genutzt werden können?

5. Geht die Bundesregierung davon aus, dass allein ein internationales Handbuch zum Notfallmanagement (vgl. www.bahn-manager.de/rastatt-unterbruch-verursachte-schaden-von-ueber-zwei-milliarden-euro/) Unglücke und Folgeschäden in dieser Dimension zukünftig verhindern kann, und wenn ja, welche Argumente liegen dieser Ansicht zugrunde?
6. Gibt es mittlerweile für Streckensperrungen und das Abschleppen von Zügen eine strategische Lokreserve bzw. Lokführer der Deutschen Bahn bzw. DB Netz?
Wenn ja, um welche Lokomotiven handelt es sich genau, und wie viele Lokführer stehen für derartige Notfälle und Umleitungsfahrten auch über Frankreich zur Verfügung?
7. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Unternehmen, welche wirtschaftlich von der Tunnelhavarie betroffen waren, Kompensationszahlungen erhalten?
Wenn ja, in welcher Höhe?
8. Wie hoch beläuft sich der gesamtwirtschaftliche Schaden der Tunnelhavarie und der Sperrung der Rheintalbahn 2017, inklusive der Bauverzögerungen am Tunnelbauwerk?

Berlin, den 28. August 2019

Christian Lindner und Fraktion