Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/13377 –**

Zwei Jahre nach der Tunnelhavarie von Rastatt

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

1. Welche Strecken sollen einen Ausfall der Rheintalbahn kompensieren und als Redundanzen dienen?
Sind diese bereits einsetzbar, und wenn nein, warum nicht?
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?

Die Fragen 1, 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das bundesdeutsche Schienennetz weist bereits heute eine hohe Resilienz auf. So stehen nach Auskunft der DB AG folgende Strecken für einen eventuellen Ausfall der Rheintalbahn als Umleitungsstrecken zur Verfügung:

- Plochingen–Tübingen–Horb–Singen–Schaffhausen,
- Stuttgart–Horb–Singen–Schaffhausen,
- Ulm–Friedrichshafen–Singen–Schaffhausen (einschl. Alternative Konstanz–Winthertur),
- Aschaffenburg–Würzburg/Mannheim–Stuttgart–München–Kufstein,
- Aschaffenburg–Würzburg/Mannheim–Stuttgart–München–Salzburg,
- Rotterdam–Antwerpen–Metz–Basel,
- Mannheim–Kaiserlautern–Forbach–Metz–Basel,
- Mannheim–Schifferstadt–Wörth–Lauterbourg–Strasbourg/Basel,
- Koblenz–Trier–Saarbrücken–Forbach–Metz–Basel.

Über die Nutzung vorhandener Umleitungsstrecken ist in jedem Einzelfall durch die Beteiligten zu entscheiden. Für nicht elektrifizierte Streckenabschnitte ist Dieselvorspann zu leisten.

Bezogen auf den Korridor Karlsruhe–Basel dient insbesondere die Elektrifizierung der ABS Ulm–Lindau (Südbahn) sowie der geplante Ausbau der ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn) der Stärkung redundanter Fahrmöglichkeiten auf dem Korridor. Diese haben folgenden Planungsstand:

Südbahn: Am 23. März 2018 fand bei Niederbiegen der Spatenstich für die Elektrifizierung der Südbahn statt. Die Bauarbeiten werden in vier Bauabschnitten durchgeführt und voraussichtlich 2021 abgeschlossen.

Gäubahn: Der zweigleisige Ausbau Horb–Neckarhausen soll 2021 beginnen. Mit der DB Netz AG wurde vereinbart, dass die Planungen der KV-Profile P/C 410 zur Güterverkehrstauglichkeit der Strecke sowie der Ausbau der Singener Kurve als Erleichterung für den Güterverkehr zeitnah geplant werden. Derzeit wird ein Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ erarbeitet. Es befinden sich die gemeldeten Vorschläge in der gutachterlichen Bewertung. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 2019 vorliegen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/9039 verwiesen.

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?

Die Nutzbarkeit als potentielle Umleitungsstrecke ist im Gespräch mit der französischen Regierung in der gemeinsamen Hochrangigen Eisenbahnarbeitsgruppe sowie im Rahmen der Konsultationen der Exekutivräte der Güterverkehrskorridore Rhein–Alpen und Nordsee–Mittelmeer unter Einschluss der Europäischen Kommission angesprochen worden.

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?

Das von den europäischen Betreibern der Schienenwege unter maßgeblicher Beteiligung der DB Netz AG gemeinsam erstellte Handbuch für das internationale Notfallmanagement auf den Korridoren für den wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr gemäß Verordnung (EU) Nr. 913/2010 befasst sich mit der Organisation der grenzüberschreitenden Schienengüterverkehre auf diesen Korridoren im Falle einer Großstörung, wie sie mit dem Vorfall von Rastatt gegeben war. Eine Verhinderung von Unglücken oder Abwendung von Folgeschäden ist nicht Gegenstand des Handbuchs und kann auch nicht in diesem Rahmen geleistet werden.

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?

Nach Auskunft der DB AG führt sie eine bedarfsgerechte Personalplanung in der Mittelfristplanung (Fünf-Jahre-Zeitraum) durch. Dieser Prozess erfolgt in allen Geschäftsfeldern. Ein Bestandteil dieser Personalplanung ist ein geschäftsfeldspezifischer Vertreterbedarf, um den betrieblich notwendigen Bedarf zu decken. Insbesondere für den stark umworbene Fachberuf des Lokführers wurde zusätzlich ein geschäftsfeldübergreifender Austausch etabliert, um sich im Bedarfsfall kurzfristig gegenseitig unterstützen zu können. Darüber hinaus sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der DB AG im Havariefall in der Lage, kurzfristig ihre Lokressourcen so umzuplanen, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

7. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Unternehmen, welche wirtschaftlich von der Tunnelhavarie betroffen waren, Kompensationszahlungen erhalten?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Ob und inwieweit den von der infolge der Tunnelhavarie erfolgten Sperrung der Rheintalbahn betroffenen EVU ein Anspruch auf Schadenersatz zustehen kann, hängt maßgeblich von den Ursachen der Havarie ab. Diese werden derzeit in einem Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren geklärt.

8. Wie hoch beläuft sich der gesamtwirtschaftliche Schaden der Tunnelhavarie und der Sperrung der Rheintalbahn 2017, inklusive der Bauverzögerungen am Tunnelbauwerk?

Der gesamtwirtschaftliche Schaden ist nicht bekannt und kann derzeit auch von der DB AG hinsichtlich eingetretener Bauverzögerungen am Tunnelbauwerk nicht beziffert werden.