

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Carina Konrad, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Katrin Helling-Plahr, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Matthias Seestern-Pauly, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Sicherung von Zugfahrten entlang der Mittelrheintalbahn

Das Mittelrheintal ist eine der meistbefahrenen Zugstrecken in Europa. Täglich fahren nach Zahlen des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums bis zu 400 Personen- und Güterzüge die Strecke durch das Weltkulturerbe (Frankfurter Rundschau: www.fr.de/rhein-main/mittelrheintal-keine-alternative-gueterzug-trasse-11697642.html). Eine immense Belastung – sowohl für die Schieneninfrastruktur, als auch für die angrenzende Bevölkerung.

Das Mittelrheintal mit seinen 160 Jahre alten Tunneln, engen Kurven und steilen Hängen birgt nicht nur ein Lärmproblem für die Bevölkerung, sondern nach Ansicht der Fragesteller auch ein Sicherheitsrisiko. Geröll- und Brandschutz müssen deshalb stets auf dem modernsten Stand sein. Denn neben der Gefahr für Personen würde auch die Wirtschaft unter Unfällen leiden: Bisweilen fehlen notwendige Ausweichstrecken, um Züge umleiten zu können.

Welche Auswirkungen Unfälle auf den Zugverkehr haben können, hat die Streckensperrung bei Unkel gezeigt (SWR: www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Brand-bei-Unkel-Am-Montag-sollen-wieder-Zuege-fahren,unkel-bahn-strecke-100.html). Die rechtsrheinische Bahnstrecke war für mehrere Tage aufgrund eines brennenden Güterzuges gesperrt. Wegen fehlender Ausweichstrecken fielen viele Züge aus und es gab erhebliche Behinderungen, insbesondere im Fernverkehr (DER SPIEGEL: www.spiegel.de/reise/deutschland/unkel-ausfaelle-und-verspaetungen-auf-der-bahnstrecke-koeln-koblenz-a-1252187.html).

Eine alternative Güterzugtrasse ist aus Sicht der Fragesteller ein sinnvolles Vorhaben, insbesondere auf lange Sicht. Der Zugverkehr wird weiter zunehmen. Damit steigt sowohl die Lärmbelastung für die Bevölkerung, als auch die Gefahr von Unfällen und Notfällen. Eine Güterzugtrasse könnte somit auch als Ausweichstrecke dienen und wirtschaftlichen Schaden von der Region und auch überregional abwenden. Bis dahin muss die Bestandsstrecke den höchsten Sicherheitsstandard garantieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung des allgemeinen Zustandes der Gleise der Mittelrheinbahn?
2. Welche Techniken liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den Stellwerken auf der Mittelrheinbahn zugrunde (bitte nach mechanisch, elektronisch und digital aufschlüsseln)?
3. Bis wann werden auf der Mittelrheinbahn flächendeckend digitale Stellwerke im Einsatz sein?
4. Wie hat sich der allgemeine Zustand der Eisenbahnbrücken entlang der Mittelrheinbahn nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt?
Wie viele Eisenbahnbrücken wurden seit 1994 saniert?
5. Wie viele Tunnel gibt es auf der Mittelrheinbahn (bitte nach Länge aufschlüsseln)?
6. Wie alt sind die Tunnel auf der Mittelrheinbahn, und wie viele wurden seit 1994 saniert?
7. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Tunnel entlang der Mittelrheinbahn (bitte Entwicklung seit 1994 aufschlüsseln)?
8. Wie viele Tunnel müssen nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 saniert werden, und welcher Mitteleinsatz ist hierfür erforderlich?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit der Tunnel hinsichtlich des Brandschutzes?
10. Welchem Standard unterliegt der Brandschutz in den Tunneln entlang der Mittelrheinbahn (bitte nach Tunnel und Brandschutzstandard aufschlüsseln)?
11. Wann wurde der Brandschutz zuletzt erneuert?
12. Wie bewertet die Bundesregierung den Geröllschutz entlang der Hanglagen?
13. Wann wurde dieser installiert und zuletzt erneuert?
14. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Bahndämme?
15. Wie viel Mittel stehen nach Kenntnis der Bundesregierung für das Schleifen von Schienen jährlich zur Verfügung (bitte zwischen 2010 und 2019 aufschlüsseln)?
16. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Weichen und Weichenzungen?
Wie häufig werden diese ersetzt?

Berlin, den 29. Mai 2019

Christian Lindner und Fraktion