

Große Anfrage

der Abg. Dr. Jörg Meuthen u. a. AfD

und

Antwort

der Landesregierung

Havarie des Eisenbahntunnels Rastatt – Ursachen und Wirkungen

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Güterzüge fallen auf der Rheintalbahn mit welcher Frachtkapazität und welchem Warenwert der Fracht durch den im August 2017 entstandenen Schaden an der Baustelle des Rastatter Eisenbahntunnels täglich aus?
2. Wie viele Personenzüge mit wie vielen Fahrgästen fallen durch den im August 2017 entstandenen Schaden an der Baustelle des Rastatter Eisenbahntunnels täglich aus?
3. Welchen Anteil der auf der Rheintalbahn ausgefallenen Transportkapazität (bitte nach Güterverkehr und Personenverkehr aufschlüsseln) kann die Deutsche Bahn durch welche Ausweichrouten kompensieren?
4. Welchen Anteil kann nach ihrer Kenntnis der Straßenverkehr der auf der Rheintalbahn ausgefallenen Transportkapazität (bitte nach Güterverkehr und Personenverkehr aufschlüsseln) auf welchen Straßenstrecken kompensieren?
5. Entstehen – unter Angabe, in welcher Höhe – nach ihrer Kenntnis dem Land Baden-Württemberg und damit den Steuerzahlern durch den Ausfall der Rheintalbahn wirtschaftliche Schäden (Angabe bitte je Woche Ausfallzeit)?
6. Entstehen – unter Angabe, in welcher Weise und ggfs. Schadenshöhe – der Wirtschaft des Landes durch den Ausfall der Rheintalbahn bzw. Privatpersonen durch die Schädigung ihres Eigentums wirtschaftliche Schäden (Angabe bitte je Woche Ausfallzeit)?
7. Welche rechtlichen Folgen sind für welche Beteiligten aus dem Ausfall der Rheintalstrecke abzusehen?

8. Werden – und falls ja, von wem – angesichts einer eingetretenen gleichzeitigen Sperrung der Nord-Süd-Bahnachsen Rheintalbahn und Gäubahn Notfallplanungen für denkbare künftige Verkehrs-Havarien unternommen?
9. Welche Expertise betreffend die beim Tunnelbau angewandte Vereisungstechnik lag zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für den Rastatter Tunnel bei der zuständigen Genehmigungsbehörde vor (bitte konkrete Gutachten und dergleichen nennen)?
10. Welche Expertise betreffend die beim Tunnelbau angewandte Vereisungstechnik lag zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für den Rastatter Tunnel bei den ausführenden Bauunternehmen vor?
11. Wer ist für den durch den infolge eines ungeeigneten Verfahrens bei der Bauausführung entstandenen Schaden an der Bahnstrecke und die wirtschaftlichen Folgeschäden der Sperrung derselben haftbar?
12. Welche Behörde ist für das Planfeststellungsverfahren, dessen Teil das Rastatter Tunnelbauwerk ist, verantwortlich?
13. Welche Behörde hat konkret die Bauausführung des Tunnels in der letztendlich durchgeführten und durch den Erdbeben mit anschließender Vollsperrung als ungeeignet erwiesenen Vereisungstechnik genehmigt?
14. In welcher Form fand vor der Entscheidung für die Vereisungstechnik eine Risikoabwägung statt?
15. Welche Arten der Bauausführung standen neben der Vereisungstechnik für den Tunnelbau bei Rastatt zur Wahl?
16. Sind der Landesregierung vergleichbare Havarien bei anderen Tunnelbauten bekannt?
17. Worin sieht die Landesregierung die konkreten Ursachen für die Havarie des Rastatter Tunnels?
18. Was unterscheidet die Geologie der Rastatter Baustelle von anderen mittels Vereisungstechnik erfolgreich durchgeführten Tunnelbauten?
19. Welche Körperschaften bzw. beteiligten Bauexperten haben sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens in welcher Weise zum Einsatz der Vereisungstechnik in diesem Fall geäußert?
20. Aufgrund welcher ausschlaggebenden Erwägungen wurde von wem die Entscheidung zugunsten eben dieser letztendlich durchgeführten Bauausführung mittels Vereisungstechnik getroffen?
21. Worauf ist nach Ansicht der Landesregierung die offensichtliche Fehleinschätzung der genehmigenden Behörde für den Einsatz der Vereisungstechnik beim Bau des Rastatter Tunnels zurückzuführen?
22. Wer ist für die wirtschaftlichen Folgen der Havarie haftbar?
23. Welche Planungen hatte die genehmigende Behörde für den Notfall eines Versagens der Vereisungstechnik beim Bau des Rastatter Tunnels vorgesehen?
24. Welche Planungen hatte die Deutsche Bahn für den Notfall eines Versagens der Vereisungstechnik beim Bau des Rastatter Tunnels vorgesehen?
25. Sind der Landesregierung Notfallplanungen für den Fall terroristischer Attentate gegen überregionale Schienen- und Straßen-Transportwege auf dem Territorium Baden-Württembergs bekannt?

26. Existieren Planungen zur Abwehr terroristischer Angriffe auf die Schienen- und die Straßeninfrastruktur auf dem Territorium Baden-Württembergs?

27. In wessen Zuständigkeit liegen derartige Planungen?

21. 08. 2017

Dr. Meuthen, Gögel, Stauch, Berg, Dr. Grimmer,
Klos, Dr. Podeswa, Herre, Voigtmann, Rottmann,
Dr. Baum, Sänze, Baron, Dr. Merz, Wolle AfD

Begründung

Die streckenweise schwere Beschädigung der Rheintalbahn durch den missglückten Tunnelbau bei Rastatt bei gleichzeitiger Sperrung der Gäubahn infolge Bauarbeiten hat die Verwundbarkeit des überregionalen Transportnetzes auf dem Territorium Baden-Württembergs erwiesen. Es soll ein Bild gewonnen werden, wie es zum Einsturz einer Teilstrecke der Rastatter Tunnelbaustelle kam, welche Behörde die letztendlich missglückten Arbeiten in der ausgeführten Form auf welcher sachlichen Entscheidungsgrundlage und welchem Informationsstand genehmigt hat. Ferner soll ein Bild gewonnen werden, welche wirtschaftlichen und rechtlichen Folgen aus dem Unfall erwachsen und wer sie zu tragen hat. Ebenso ist zu fragen, ob und von wem Vorkehrungen gegen Versuche getroffen wurden, die Verkehrsinfrastruktur unseres Bundeslandes in vergleichbarer schwerwiegender Weise, aber vorsätzlich zu schädigen.

Antwort

Schreiben des Staatsministeriums vom 26. September 2017 Nr. I-3824.5:

In der Anlage übersende ich unter Bezugnahme auf § 63 der Geschäftsordnung des Landtags von Baden-Württemberg die von der Landesregierung beschlossene Antwort auf die Große Anfrage.

Murawski
Staatsminister und
Chef der Staatskanzlei

Anlage: Schreiben des Ministeriums für Verkehr

Mit Schreiben vom 19. September 2017 Nr. 3-3824.5-00/429 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Namen der Landesregierung die Große Anfrage wie folgt:

Wir fragen die Landesregierung:

- 1. Wie viele Güterzüge fallen auf der Rheintalbahn mit welcher Frachtkapazität und welchem Warenwert der Fracht durch den im August 2017 entstandenen Schaden an der Baustelle des Rastatter Eisenbahntunnels täglich aus?*

Die Deutsche Bahn hat hierzu wie folgt informiert:

„Bevor die Rheintalbahn auf dem Streckenabschnitt Rastatt/Baden-Baden am 12. August gesperrt werden musste, verkehrten im Schnitt rund 120 Güterzüge täglich die Rheintalbahn. Zu Spitzenzeiten sind auf dem Nord-Süd-Korridor zwischen Karlsruhe und Basel täglich bis zu 200 Züge unterwegs. Bzgl. der Frachtkapazität und dem Warenwert kann die DB AG keine Aussage treffen.“

- 2. Wie viele Personenzüge mit wie vielen Fahrgästen fallen durch den im August 2017 entstandenen Schaden an der Baustelle des Rastatter Eisenbahntunnels täglich aus?*

Die Deutsche Bahn hat hierzu wie folgt informiert:

„Bis zum 7. September sind rund 120 Personenzügen mit 30.000 Reisenden täglich betroffen gewesen.“

- 3. Welchen Anteil der auf der Rheintalbahn ausgefallenen Transportkapazität (bitte nach Güterverkehr und Personenverkehr aufschlüsseln) kann die Deutsche Bahn durch welche Ausweichrouten kompensieren?*

Die Deutsche Bahn hat hierzu wie folgt informiert:

„Die DB steht in einem intensiven Kontakt zu den benachbarten Schienengüterverkehrsunternehmen und den ausländischen Infrastrukturanbietern, um den Kunden bestmögliche Alternativangebote anbieten zu können.“

Rund 50 % der Güterverkehre können über Ausweichstrecken abgewickelt werden (Gäubahn, Südbahn, über Österreich Brenner/Tauern und über Frankreich). Siehe hierzu auch die Antwort zu Ziff. 8 und 10 auf die Fragen in der Landtagsdrucksache 16/2553.

- 4. Welchen Anteil kann nach ihrer Kenntnis der Straßenverkehr der auf der Rheintalbahn ausgefallenen Transportkapazität (bitte nach Güterverkehr und Personenverkehr aufschlüsseln) auf welchen Straßenstrecken kompensieren?*

Weder die DB AG noch die Landesregierung können hierzu eine valide Aussage treffen.

- 5. Entstehen – unter Angabe, in welcher Höhe – nach ihrer Kenntnis dem Land Baden-Württemberg und damit den Steuerzahlern durch den Ausfall der Rheintalbahn wirtschaftliche Schäden (Angabe bitte je Woche Ausfallzeit)?*

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

- 6. Entstehen – unter Angabe, in welcher Weise und ggfs. Schadenshöhe – der Wirtschaft des Landes durch den Ausfall der Rheintalbahn bzw. Privatpersonen durch die Schädigung ihres Eigentums wirtschaftliche Schäden (Angabe bitte je Woche Ausfallzeit)?*

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen beziffert den Umsatzverlust der Güterbahnen pro Woche auf 12 Mio. Euro.

7. Welche rechtlichen Folgen sind für welche Beteiligten aus dem Ausfall der Rheinstrecke abzusehen?

Die Deutsche Bahn hat hierzu wie folgt informiert:

„Zur Bewertung der rechtlichen Folgen müssen die Ursachen feststehen. Die Ursachen des Schadens werden gründlich analysiert, die Aufarbeitung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Derzeit konzentrieren sich alle Anstrengungen darauf, die Rheinstrecke in Betrieb zu nehmen.“

8. Werden – und falls ja, von wem – angesichts einer eingetretenen gleichzeitigen Sperrung der Nord-Süd-Bahnachsen Rheinstrecke und Gäubahn Notfallplanungen für denkbare künftige Verkehrs-Havarien unternommen?

Die Deutsche Bahn hat hierzu wie folgt informiert:

„Bei planmäßigen Baustellen wird ein Umleitungskonzept gemeinsam mit den Güterverkehrsunternehmen vorbereitet und umgesetzt. Allerdings zeigt der aktuelle Fall, dass im Krisenfall für die europäischen und deutschen Magistralen abgestimmte internationale Notfallkonzepte für den Umleitungsverkehr notwendig sind. Dieser Aufgabe wird sich die Deutsche Bahn gemeinsam mit den europäischen Partnern widmen, sobald der Verkehr im Rheinstrecke wieder ungehindert läuft.“

Für Ereignisse wie im Fall Tunnel Rastatt existieren definierte Notfallszenarien für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs und Baustellensicherung. Aber jedes Ereignis bedarf auf dieser Basis einer Analyse der Situation vor Ort und eines maßgeschneiderten Vorgehens. In dieser ad-hoc-Situation haben die DB Netz AG und die Verkehrsunternehmen Lösungen im Einzelfall gefunden – entweder über Umleitung, Verlagerung oder Verschiebung von Transporten. Eine Task-Force ist dafür die Plattform.“

9. Welche Expertise betreffend die beim Tunnelbau angewandte Vereisungstechnik lag zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für den Rastatter Tunnel bei der zuständigen Genehmigungsbehörde vor (bitte konkrete Gutachten und dergleichen nennen)?

Das zuständige Eisenbahn-Bundesamt teilt zu dieser Frage Folgendes mit: „Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz sind die Eisenbahnen für den sicheren Betrieb verantwortlich. Hierzu zählt auch das sichere Planen und Bauen der Eisenbahninfrastruktur. Das Eisenbahn-Bundesamt, als zuständige Aufsichtsbehörde überwacht die Wahrnehmung dieser Betreiberverantwortung im Rahmen von stichprobenartigen Kontrollen. Aufgrund der besonderen Fachkunde und der gesetzlich übertragenen Verantwortung ist die Aufsicht durch die Behörde als sekundäre Aufsicht ausgelegt und auf Stichproben beschränkt. Insofern planen und bauen die Eisenbahnen unter Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik in eigener Verantwortung. Zur Gewährleistung des im Bauwesen üblichen Vier-Augen-Prinzips werden die Pläne durch vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannte Prüfer für bautechnische Nachweise geprüft. Die Freigabe zur Bauausführung erfolgt durch die Unternehmen selbst. Eine Genehmigung der fertiggestellten Anlagen erfolgt im Rahmen einer Inbetriebnahmegenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Da es sich bei der Anwendung von Baugrundvereisungen und beim Vortrieb mit Tunnelbohrmaschinen um vielfach erprobte Verfahren handelt, lagen dem Eisenbahn-Bundesamt keine Unterlagen zur Genehmigung vor.“

10. Welche Expertise betreffend die beim Tunnelbau angewandte Vereisungstechnik lag zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für den Rastatter Tunnel bei den ausführenden Bauunternehmen vor?

Die Deutsche Bahn hat hierzu wie folgt informiert:

„Das Vortriebsverfahren, inklusive Vereisungsverfahren sind erprobte und weltweit durchgeführte Bauverfahren. Spezifisch beim Tunnel Rastatt ist lediglich der relativ lange durchgehend vereiste Korridor, den die Tunnelvortriebsmaschine durchfahren hat. International und deutschlandweit wurde das Verfahren beim Tunnelbau unter anderem hier angewandt.“

- City Tunnel Leipzig
- U5 Berlin
- Herrentunnel Lübeck
- Randstad Rail Rotterdam, Niederlande
- U-Bahn U2-1 Schottenring, Wien, Österreich
- Westerschelde Tunnel in den Niederlanden“

11. *Wer ist für den durch den infolge eines ungeeigneten Verfahrens bei der Bauausführung entstandenen Schaden an der Bahnstrecke und die wirtschaftlichen Folgeschäden der Sperrung derselben haftbar?*

Die Ursache des Unfalls ist noch nicht bekannt. Daher kann noch keine Aussage zur Haftung gemacht werden.

12. *Welche Behörde ist für das Planfeststellungsverfahren, dessen Teil das Rastatter Tunnelbauwerk ist, verantwortlich?*

Zuständige Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.

13. *Welche Behörde hat konkret die Bauausführung des Tunnels in der letztendlich durchgeführten und durch den Erdbeben mit anschließender Vollsperrung als ungeeignet erwiesenen Vereisungstechnik genehmigt?*

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

14. *In welcher Form fand vor der Entscheidung für die Vereisungstechnik eine Risikoabwägung statt?*

Die Deutsche Bahn hat hierzu wie folgt informiert:

„Das Bauverfahren wurde in einem aufwendigen und umfangreichen Planungsprozess, auch unter Abwägung von Alternativverfahren, erarbeitet und von Bauexperten und Gutachtern als geeignet erklärt.

Im Rahmen eines umfangreichen Planfeststellungsverfahrens wurde die Baumaßnahme von der zuständigen Genehmigungsbehörde genehmigt.

Sowohl der Schildvortrieb als auch das Verfahren der Bodenvereisung sind erprobte Verfahren, welche durch Gutachter und Fachexperten bestätigt wurden. Als zusätzliche Maßnahme wurde rund um die Uhr Maschinentchnik vorgehalten, um etwaige kleinere Setzungen im Gleisbereich, die trotz des Eisrings entstanden wären, umgehend mit Schotter ausgleichen zu können.

Zudem kamen vier voneinander unabhängig wirksame Sicherungssysteme zum Einsatz. Neben zwei redundanten Gleismonitoring-Systemen erfolgte auch eine permanente Überwachung der Tunnelvortriebsmaschine und Auswertung der Messergebnisse sowie die visuelle Überwachung der Gleislage durch den „technisch Berechtigten“.

15. *Welche Arten der Bauausführung standen neben der Vereisungstechnik für den Tunnelbau bei Rastatt zur Wahl?*

Die Deutsche Bahn hat hierzu wie folgt informiert:

„In der Planung des Projektes wurde die Alternative eines oberirdischen Ausbaus der Rheintalbahn analysiert und im Rahmen der Planfeststellung diskutiert. Aufgrund der sehr herausfordernden Platzverhältnisse in Rastatt sowie einer im Vergleich zur Tunnelvariante deutlich größeren Auswirkung auf die Anwohner durch oberirdischen Abtransport des Erdaushubs mit Lkw wurde schlussendlich gegen einen oberirdischen Ausbau entschieden.“

16. Sind der Landesregierung vergleichbare Havarien bei anderen Tunnelbauten bekannt?

Nein.

17. Worin sieht die Landesregierung die konkreten Ursachen für die Havarie des Rastatter Tunnels?

Die Ursache für die Havarie ist noch nicht bekannt.

18. Was unterscheidet die Geologie der Rastatter Baustelle von anderen mittels Vereisungstechnik erfolgreich durchgeführten Tunnelbauten?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

19. Welche Körperschaften bzw. beteiligten Bauexperten haben sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens in welcher Weise zum Einsatz der Vereisungstechnik in diesem Fall geäußert?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

20. Aufgrund welcher ausschlaggebenden Erwägungen wurde von wem die Entscheidung zugunsten eben dieser letztendlich durchgeführten Bauausführung mittels Vereisungstechnik getroffen?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

21. Worauf ist nach Ansicht der Landesregierung die offensichtliche Fehleinschätzung der genehmigenden Behörde für den Einsatz der Vereisungstechnik beim Bau des Rastatter Tunnels zurückzuführen?

Ob der Einsatz der Vereisungstechnik für das Tunnelunglück ursächlich war, ist noch nicht geklärt.

22. Wer ist für die wirtschaftlichen Folgen der Havarie haftbar?

Die Frage der Haftung kann erst nach Klärung der Unfallursache beantwortet werden.

23. Welche Planungen hatte die genehmigende Behörde für den Notfall eines Versagens der Vereisungstechnik beim Bau des Rastatter Tunnels vorgesehen?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

24. Welche Planungen hatte die Deutsche Bahn für den Notfall eines Versagens der Vereisungstechnik beim Bau des Rastatter Tunnels vorgesehen?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

25. Sind der Landesregierung Notfallplanungen für den Fall terroristischer Attentate gegen überregionale Schienen- und Straßen-Transportwege auf dem Territorium Baden-Württembergs bekannt?

26. Existieren Planungen zur Abwehr terroristischer Angriffe auf die Schienen- und die Straßeninfrastruktur auf dem Territorium Baden-Württembergs?

27. In wessen Zuständigkeit liegen derartige Planungen?

Die Fragen 25 bis 27 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich liegen die Notfallplanungen gegen terroristische Angriffe für die Schienentransportwege in der Verantwortung der Bundesbehörden, z. B. der Bundespolizei. Die Abwehr bzw. Bewältigung eines terroristischen Anschlages auf die Straßeninfrastruktur ist einsatztaktisch zum einen generell in den einschlägigen

bundesweit gültigen Dienstvorschriften geregelt und orientiert sich zum anderen an der örtlichen Lage. Weiterhin wird die Straßeninfrastruktur grundsätzlich in die allgemeine polizeiliche Gefahrenbewertung mit einbezogen. Liegen Hinweise auf eine konkrete Gefährdung vor, werden ggf. lageorientierte Maßnahmen zum Schutz der Straßeninfrastruktur ergriffen.

Hermann

Minister für Verkehr