

Kleine Anfrage

**der Abg. Thomas Hentschel, Thomas Marwein,
Daniel Renkonen und Elke Zimmer GRÜNE**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Tunnelhavarie in Rastatt

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Sind die Arbeiten zur Ursachenermittlung für die Tunnelhavarie in Rastatt bereits beendet?
2. Welche Ursachen sind für die Tunnelhavarie in Rastatt verantwortlich?
3. Wann können die Arbeiten an dem Tunnel wieder aufgenommen werden?
4. Wie lange verzögert sich die Fertigstellung des Tunnels und des Streckenabschnitts Karlsruhe–Achern?
5. Welche Folgen hat die Verzögerung für den Eisenbahnverkehr, insbesondere die Erhöhung der Taktfrequenz im Schienenpersonennahverkehr und der Gütermengen auf der Schiene?
6. Entstehen hierdurch für das Gesamtprojekt des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn erhebliche Verzögerungen?
7. Wie hoch ist der volkswirtschaftliche Schaden durch die Tunnelhavarie?

08. 04. 2019

Hentschel, Marwein, Renkonen, Zimmer GRÜNE

Begründung

Am 12. August 2017 führte die Tunnelhavarie im Neubautunnel in Rastatt zu einer erheblichen Unterbrechung des Schienenverkehrs auf der Rheintalbahn. Der havarierte Teil des Tunnels wurde samt Spezialbohrmaschine einbetoniert, die Arbeiten an der zweiten Tunnelröhre unterbrochen. Nach den Mitteilungen der Bahn sollten die Arbeiten mit einer Verzögerung von einem Jahr fortgeführt werden. Bisher wurde dieses wichtige Projekt nicht wieder aufgenommen.

Die Landesregierung wird aufgefordert mitzuteilen, welchen Kenntnisstand sie zu der Havarie und den wirtschaftlichen Folgen hat, die sich aus dem derzeitigen Stillstand, neben den unmittelbaren Folgen der seinerzeitigen Bahnunterbrechung, ergeben.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 17. Mai 2019 Nr. 3-3824.5-00/429/33 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Sind die Arbeiten zur Ursachenermittlung für die Tunnelhavarie in Rastatt bereits beendet?

Laut Auskunft der Deutschen Bahn läuft das zwischen der Deutschen Bahn und der ARGE Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen des Schadens beim Tunnelvortrieb im August 2017 und zur Klärung der damit verbundenen Verantwortlichkeiten weiterhin. Das Verfahren sei im September 2017 vereinbart worden, um langwierige Gerichtsprozesse zu vermeiden. Ein gemeinsames Team aus technischen und juristischen Gutachtern soll die Ursachen aufarbeiten sowie einen Schlichtungsvorschlag erarbeiten. Nach Auskunft der Deutschen Bahn liegen derzeit noch keine Ergebnisse der Schlichtungsgutachter zu den Gründen der Havarie vor.

2. Welche Ursachen sind für die Tunnelhavarie in Rastatt verantwortlich?

Wie in Frage 1 erläutert, steht der technische Bericht der Schlichtungsgutachter nach Auskunft der Deutschen Bahn noch aus. Die Zeitschiene hierfür werde im nächsten Schlichtungstermin abgestimmt. Mit einem Abschluss der Schlichtung vor 2020 sei nicht zu rechnen.

3. Wann können die Arbeiten an dem Tunnel wieder aufgenommen werden?

Die Deutsche Bahn hat wie folgt berichtet:

„Anfang Februar 2018 wurden die Arbeiten in der Oströhre des Tunnel Rastatt wieder aufgenommen: Der im August 2017 nach der Havarie gegossene Betonpfropfen wurde von der ARGE Tunnel Rastatt inzwischen zurückgebaut. Anschließend wurde eine Öffnung durch die Tunneldecke zur Erdoberfläche hergestellt. Diese Verbindung dient als Rettungsweg aus der Tunnelröhre sowie zur logistischen Versorgung der weiteren Bauarbeiten – beispielsweise für den Bau der Querschläge im unbeschädigten Tunnelbereich.

Für die West- und Oströhre wurden Variantenuntersuchungen für den Weiterbau und die Sanierung durchgeführt und derzeit einer Ausführungslösung zugeführt. Unabhängig vom Bau der Tunnelröhren laufen die Arbeiten im südlichen Anschluss weiter. Zum Beispiel an der Grundwasserwanne Süd und im Bereich der offenen Bauweise des Tunnels mit der Herstellung des Sonic Boom Bauwerks. Am Nordportal in Ötigheim laufen die Arbeiten zur Anbindung der Grundwasserwanne Nord an das Tunnelportal.“

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. Wie lange verzögert sich die Fertigstellung des Tunnels und des Streckenschnitts Karlsruhe–Achern?

Laut Deutscher Bahn kommt es durch die Havarie und die notwendige Sanierung bei der Fertigstellung des Tunnels zu Verzögerungen. Abhängig von dem noch abschließend zu bestimmenden Bauverfahren für den Tunnel im Bereich der Rheintalbahn in Niederbühl, könne die Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels nicht vor 2024 stattfinden.

5. Welche Folgen hat die Verzögerung für den Eisenbahnverkehr, insbesondere die Erhöhung der Taktfrequenz im Schienenpersonennahverkehr und der Gütermengen auf der Schiene?

Laut Deutscher Bahn sind nennenswerte Verkehrsausweitungen zwischen Karlsruhe und Offenburg insbesondere in den Tagesstunden zwischen 6 und 22 Uhr erst mit der Inbetriebnahme des Tunnels realisierbar. Von einzelnen zusätzlichen Fahrplantrassen in den Tagesrandlagen oder am Wochenende abgesehen, können demzufolge auch die vom Land Baden-Württemberg geplanten Ausweitungen des SPNV erst nach Inbetriebnahme eingeführt werden. Für den internationalen Güterverkehr ist die Fertigstellung der Arbeiten im Abschnitt zw. Müllheim-Offenburg kapazitätsbestimmend.

6. Entstehen hierdurch für das Gesamtprojekt des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn erhebliche Verzögerungen?

Laut Auskunft der Deutschen Bahn wird das Schadensereignis bei den Vortriebsarbeiten im Rastatter Tunnel keine Auswirkungen auf die Fertigstellung des Gesamtprojekts Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel haben.

7. Wie hoch ist der volkswirtschaftliche Schaden durch die Tunnelhavarie?

Die Eisenbahn-Verbände ERFA und NEE und die Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene haben eine Studie in Auftrag gegeben. Diese soll klären, welche Schäden insgesamt durch den Rastatt-Unterbruch bei Schienengüterverkehrs-Logistikern und ihren Kunden sowie in ihrem Umfeld entstanden sind. Nach einer Pressemitteilung der genannten Auftraggeber zum Ergebnis der Studie beliefen sich die Schäden auf 2,048 Milliarden Euro. Der Landesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor