

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst,
Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/1839 –

Nach Tunnelhavarie und Rheintal-Streckensperrung 2017 von Rastatt – Aufarbeitung und Notfallmanagement entwickeln

A. Problem

Der Antrag konstatiert, dass wegen einer Tunnelhavarie bei Bauarbeiten in Rastatt-Niederbühl die Bestandsstrecke der Rheintalbahn Karlsruhe–Offenburg am 12. August 2017 abgesackt sei. Die daraus folgende mehrwöchige Streckensperrung habe dramatische Folgen für den europäischen Schienengüterverkehr gehabt. Tausende Menschen, die auf Züge und Stadtbahnen angewiesen seien, hätten aufgrund der Havarie massive Einschränkungen in Kauf nehmen müssen. Der volkswirtschaftliche Schaden belaufe sich nach einem Gutachten auf 2 Milliarden Euro. Nach dem Willen der Antragsteller soll der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern, über die Ursachen, Folgen und Ermittlungen in Bezug auf die Tunnelhavarie zu berichten, Pläne für ein neues Krisenmanagement vorzulegen sowie einen Plan für betriebsbereite Ausweichstrecken für Güterzüge zu entwickeln und zum besseren Management der Ausweichstrecken das Zugsicherungssystem ETCS und die Digitalisierung des Schienennetzes voranzutreiben.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

C. Alternativen

Annahme des Antrags

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/1839 abzulehnen.

Berlin, den 27. Juni 2018

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/1839** in seiner 30. Sitzung am 27. April 2018 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag konstatiert, dass wegen einer Tunnelhavarie bei Bauarbeiten in Rastatt Niederbühl die Bestandsstrecke der Rheintalbahn Karlsruhe–Offenburg am 12. August 2017 abgesackt sei. Die daraus folgende mehrwöchige Streckensperrung habe dramatische Folgen für den europäischen Schienengüterverkehr gehabt, da keinerlei leistungsfähige Ausweichstrecken für den nationalen und internationalen Güterzugverkehr zur Verfügung gestanden hätten. Tausende Menschen, die auf Züge und Stadtbahnen angewiesen seien, hätten durch die Havarie massive Einschränkungen in Kauf nehmen müssen. Der volkswirtschaftliche Schaden belaufe sich nach einem Gutachten auf 2 Milliarden Euro. Nach dem Willen der Antragsteller soll der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern, über die Ursachen, Folgen und Ermittlungen in Bezug auf die Tunnelhavarie zu berichten, Pläne für ein neues Krisenmanagement vorzulegen sowie einen Plan für betriebsbereite Ausweichstrecken für Güterzüge zu entwickeln und zum besseren Management der Ausweichstrecken das Zugsicherungssystem ETCS und die Digitalisierung des Schienennetzes voranzutreiben.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/1839 in seiner 11. Sitzung am 13. Juni 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 15. Sitzung am 27. Juni 2018 gemeinsam mit einem Bericht des BMVI zum aktuellen Stand der Untersuchungen am Tunnel Rastatt (Selbstbefassung 19(15)SB -021) beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, dass sie die mit dem Antrag erhobenen Forderungen für überholt halte. Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG hätten dem Ausschuss mehrfach mündlich und schriftlich über den Unfallhergang, das Unfallmanagement, den aktuellen Stand der Ermittlungen und die Lehren, die aus dem Vorfall gezogen werden sollen, berichtet. Bereits am 23. Mai 2018 hätten die Vorstandsvorsitzenden der am Korridor beteiligten Bahnunternehmen als Konsequenz der Ereignisse ein gemeinsames Handbuch zum Notfallmanagement verabschiedet, das standardisierte Verfahren zur organisatorischen Bewältigung festlege, Ausweichstrecken definiere und eine verbesserte Koordination der Baumaßnahmen vorsehe. Diese Ziele hätten die beteiligten Verkehrsminister bekräftigt und außerdem Unterstützungsmaßnahmen im Bereich der Harmonisierung avisiert, sodass man den Antrag als inhaltlich erledigt ablehne.

Die **Fraktion der SPD** betonte ebenfalls, dass viele der erhobenen Forderungen berechtigt, aber aus ihrer Sicht erledigt seien oder deren Umsetzung in Arbeit sei. Sie verwies auf den eingetretenen massiven Ausfall bei den

Güterzügen, der Gegenstand einer gesonderten thematischen Behandlung sein könnte. Die zügige Erstellung des grenzüberschreitenden Notfallhandbuchs sei sehr zu begrüßen, auch wenn solche Maßnahmen leider oftmals erst dann ergriffen würden, wenn bereits ein Negativereignis eingetreten sei. Sie bat um konkretere Angaben der Bundesregierung zu Schadensermittlung und -ersatz sowie zum Sachstand bei der Kooperation mit den Nachbarländern Schweiz, Frankreich und Österreich im Hinblick auf die Ausweichstrecken, die ertüchtigt werden könnten.

Die **Fraktion der AfD** stellte sich inhaltlich hinter den Antrag der FDP. Auch wenn einzelne Punkte erledigt wären, führe das nicht zu einer Abwertung des Antrags insgesamt. Dies gelte insbesondere im Hinblick auf die in Punkt 5 des Antrags genannten Ausweichstrecken, die identifiziert und verfügbar gemacht werden müssten. Es müsse dringend auf diesen Bedarf hingewiesen werden, der nicht nur bei plötzlichen Ereignissen wie Unfällen entstehe, sondern auch im Rahmen des Baustellenmanagements. Diesen Komplex müsse man zusammen mit dem Programm für die Elektrifizierung betrachten, da auch Lücken in diesem Bereich die Nutzung von Ausweichstrecken verhinderten.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, ihr gehe es nicht nur um eine Aufarbeitung der Ereignisse in Rastatt, sondern darum, adäquate Schlussfolgerungen für die Zukunft zu ziehen, vor allem mit Blick auf ein effizientes Krisenmanagement, das zumindest bislang nicht sichtbar geworden sei. Bei weitem nicht alle Fragen aus dem Antrag seien beantwortet. Ohne gründliche Analyse und angemessene Maßnahmen zur Bewältigung drohten sich solche Szenarien zu wiederholen. Sie kritisierte den vorliegenden Bericht als zu unpräzise und bezeichnete die Ausweichstrecken als entscheidendes Thema. Auch über den Abschluss der Bewertungen von Schienenprojekten im potenziellen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 müsse in diesem Kontext gesprochen werden.

Die **Fraktion DIE LINKE** erklärte, sie unterstütze den Antrag, der viele richtige und wichtige Forderungen beinhalte. Dies gelte für die Forderung nach Aufklärung und einem besseren Krisenmanagement ebenso wie für die Vorhaltung von betriebsbereiten Ausweichstrecken. Die geforderten Optimierungen der Strecken seien notwendig, ebenso die Elektrifizierung und die Reaktivierung von Überholgleisen sowie ganzer Strecken. Der Forderung nach dem schnellen Abschluss der Prüfungen von Schienenprojekten im potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans schließe sie sich ebenfalls an. Die Digitalisierung der Schiene und Ausstattung mit ETCS sei wichtig, wenn auch aus ihrer Sicht nicht ganz vordringlich.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** unterstützte den Antrag ebenfalls. Die darin enthaltenen Forderungen seien keineswegs erledigt, sondern wichtig und aktuell. Dies gelte insbesondere für die Ausweichstrecken (Punkt 5) sowie für die ausstehenden Prüfungen der Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 „potenzieller Bedarf“ (Punkt 6). Die angemeldete Elektrifizierung von Strecken, die als Ausweichstrecken zu nutzen wären, habe der Bund abgelehnt. Sie bezeichnete den vorgelegten Bericht als unzulänglich und begehrte Auskunft über die Zeitplanung, die Auswirkungen auf den Ausbau der Rheintalbahn und darüber, welche Konsequenzen generell für den Ausbau der Infrastruktur gezogen würden.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/1839.

Berlin, den 27. Juni 2018

Michael Donth
Berichtersteller