

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/19288 –

Bahnunfall auf der Rheintalstrecke bei Auggen

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 2. April 2020 ereignete sich ein schwerer Bahnunfall auf der Rheintalstrecke zwischen Freiburg und Basel bei Auggen. Eine rund 100 Tonnen schwere Betonplatte war auf ein Gleis gefallen, nachdem sie sich von einer Brücke gelöst hatte, für die Sanierungsarbeiten geplant waren. Ein Güterzug war daraufhin mit der Platte kollidiert, der Lokführer kam dabei ums Leben, und eine weitere Person wurde verletzt (merkur.de, „Tödliches Zugunglück in Baden-Württemberg: Bahn rast in Betonteil und entgleist“ vom 4. April 2020; abrufbar unter: <https://www.merkur.de/welt/baden-wuerttemberg-auggen-zugunglu-eck-entgleisung-grossaufgebot-rettungskraefte-zr-13638795.html>). Die Strecke war insgesamt für fast eine Woche gesperrt (baden.fm, „Züge fahren nach tödlichem Bahnunfall auf Rheintalstrecke bei Auggen wieder“ vom 8. April 2020; abrufbar unter: <https://www.baden.fm/nachrichten/zuege-fahren-nach-toedlichem-bahnunfall-auf-rheintalstrecke-bei-auggen-wieder-628422/>).

Der Unfall hatte erhebliche Auswirkungen auf den internationalen Güterverkehr (RailFreight.com, „Line closure Rhine-Alpine corridor: have we learned our lessons?“ vom 7. April 2020; abrufbar unter: https://www.railfreight.com/railfreight/2020/04/07/line-closure-on-rhine-alpine-corridor-have-we-learned-our-lessons/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter+week+2020-15&gdpr=accept&gdpr=accept). Es wurden Ausweichstrecken via Singen und den Schwarzwald bereitgestellt, die aber den Ausfall nicht vollständig abfedern konnten. Es wurde außerdem eine weitere Redundanzstrecke via Straßburg freigegeben, die aber kaum Erleichterung brachte (RailFreight.com, „Line closure Rhine-Alpine corridor: have we learned our lessons?“ vom 7. April 2020; abrufbar unter: https://www.railfreight.com/railfreight/2020/04/07/line-closure-on-rhine-alpine-corridor-have-we-learned-our-lessons/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter+week+2020-15&gdpr=accept&gdpr=accept). Weitere vorhandene Strecken, z. B. über Frankreich, wurden nicht bereitgestellt, da die DB Netz AG die Nutzung weiterer Ausweichstecken nicht eingeleitet hatte (RailFreight.com, ebd.). Das ist nach Auffassung der Fragesteller insofern fragwürdig, als dass das „Handbook for International Contingency Management“ Sperrungen, die länger als drei Kalendertage andauern und hohe Auswirkungen auf den internationalen Verkehr haben, als „international disruptions“ einstuft (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), „Handbook for Internati-

onal Contingency Management“ vom 23. März 2018; abrufbar unter: https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_contingency_handbook_0.pdf).

Als solche eingestufte Unterbrechungen erlauben es und sehen vor, dass alle verfügbaren Ausweichstrecken zur Verfügung gestellt werden (RailFreight.com, „Line closure Rhine-Alpine corridor: have we learned our lessons?“ vom 7. April 2020; abrufbar unter: https://www.railfreight.com/railfreight/2020/04/07/line-closure-on-rhine-alpine-corridor-have-we-learned-our-lessons/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter+week+2020-15&gdpr=accept&gdpr=accept). Zusätzliche Ausweichstrecken hätten – davon ist aus Sicht der Fragesteller auszugehen – die Sperrung bei Auggen besser kompensiert. Es stellt sich daher die Frage, warum weitere Strecken durch die DB Netz AG nicht freigegeben wurden.

Die Umstände und der Umgang mit dem Bahnunfall bei Auggen müssen nach Ansicht der Fragesteller umfassend aufgeklärt werden, auch um daraus Lehren für zukünftige Vorfälle zu ziehen.

1. Auf welche Ursache lässt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Unfall auf der Rheintalbahn bei Auggen vom 2. April 2020 zurückführen?
 - a) Ist es zutreffend, dass das herabgefallene Brückenbauteil bereits vor dem Ereignis des Unfalls freigeschnitten worden ist?
 - b) Wenn ja, wie wurde das Brückenbauteil gesichert?
 - c) Wenn nein, warum konnte sich das Brückenbauteil lösen?
 - d) Wurden die geografischen Begebenheiten (erdbebengefährdetes Gebiet) bei Auggen bei den Bauarbeiten an dem betroffenen Brückenbauteil berücksichtigt?

Wenn ja, mit welchen Konsequenzen?

Wenn nein, warum nicht?
 - e) Liegen der DB Netz AG die Untersuchungsergebnisse der Landeskriminalpolizei vor?

Wenn ja, welche Schlüsse werden daraus gezogen?
 - f) Wird der Unfall durch die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchungen (BEU) als gefährliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb i. S. d. § 5b Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eingestuft?

Hat die BEU eigene Untersuchungen eingeleitet?

Die Fragen 1 bis 1f werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist bei dem Unfall bei Auggen ein Brückenelement der im Rückbau befindlichen Straßenüberführung „Fischerpfad“ auf die Gleise gestürzt und mit einem Güterzug der „rollenden Landstraße“ kollidiert. Zum Zeitpunkt des Unfalls fanden keine Arbeiten an der Brücke statt. Zur Aufklärung, warum das gesicherte Brückenelement herabgestürzt ist, finden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft statt. Das gefährliche Ereignis wurde als schwerer Unfall eingestuft und es wurden Untersuchungen durch die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchungen (BEU) eingeleitet. Die DB AG hat bereits umfangreiche Unterlagen zugeliefert. Nach Auskunft der BEU wurde die alte Straßenüberführung für den Rückbau vorbereitet und es wurden Freischnittmaßnahmen vorgenommen. Nach den aktuellen Erkenntnissen war der Brückenüberbau mit einer Kippsicherung versehen.

Im Übrigen handelt es sich um ein laufendes Verfahren, zu dem noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden können.

2. Wurden im Zuge der Sperrung bei Auggen neben den Strecken über Schwarzwald, Singen und Straßburg weitere Ausweichstrecken, z. B. über Frankreich, von der DB Netz AG freigegeben?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG ist eine Freigabe von Umleitungsstrecken durch die DB Netz AG nicht erforderlich, da diese im Rahmen der üblichen Regularien (u. a. Beachtung der technischen Parameter) genutzt werden können. Bei den Ausweichstrecken über Frankreich gab es übliche Herausforderungen (z. B. Ausbildung, Sprachkenntnisse, Kooperationspartner der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)). Insbesondere im Elsass bestanden aufgrund der Corona-Pandemie Einschränkungen in Frankreich. Eine Nutzung war nur bedingt möglich. Einzelne Züge konnten über Frankreich umgeleitet werden. Im Übrigen gab es keine Einschränkungen im Zugang auf den Umleitungsstrecken.

3. Wie viele Güterzüge hätten im Zeitraum der Sperrung bei Auggen die Strecke befahren?
 - a) Wie viele hiervon sind ausgefallen?

Welche Gütermengen (in Tonnen) konnten infolge nicht transportiert werden?
 - b) Wie viele Züge wurden umgeleitet (bitte nach Ausweichstrecke aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind vor den Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie durchschnittlich 180 Züge/Tag (Richtung und Gegenrichtung) im Schienengüterverkehr gefahren. Während der Corona-Pandemie fahren im Durchschnitt 128 Züge/Tag (knapp ein Drittel weniger). Zu genauen Zugzahlen kann die DB AG keine Auskunft geben. Aufgrund der Corona-Pandemie war die Nachfrage (in Tonnen) insgesamt niedrig. Eine mögliche Umleitung über Österreich (bezogen auf Profilgrößen restriktionsfrei) wurde durch die EVU nicht genutzt.

Nach Auskunft der DB AG wurden Umleitungen für 196 Züge über Singen durch die EVU bestellt, aber nicht vollständig genutzt. In Summe wurden 151 Züge über die Gäubahn, 23 Züge über die Schwarzwaldbahn und 2 Züge ab Mannheim über Forbach umgeleitet. Über Umleitungen, die ohne Berührung des deutschen Streckennetzes (als Beispiel über den Korridor Schweiz – Frankreich – Niederlande/Belgien) durchgeführt wurden, liegen keine Angaben vor.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Angaben vor.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen hat die Sperrung bei Auggen für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach Auskunft der DB AG sind aufgrund der Kürze der Sperrung nach dem Unfall in Auggen bei der DB Cargo AG weder betriebliche, noch wirtschaftlich signifikante Effekte eingetreten. Auch für die DB Fernverkehr AG hatte die Sperrung keine signifikanten Auswirkungen auf die Umsätze. In Abstimmung mit der DB Regio AG wurde am Tag des Unfalls ein Ersatzverkehr (Basel – Schliengen mit Regionalverkehr, Schliengen – Müllheim mit Schienenersatzverkehr, Müllheim – Freiburg mit Regionalverkehr) etabliert.

5. Welche Einbußen entstanden der DB Netz AG infolge der Streckensperrung bei Auggen?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Netz AG im Regionalbereich Südwest infolge der Streckensperrung aufgrund des Unfalls bei Auggen einen Erlösausfall (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Schienengüterverkehr) von rd. 0,25 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung bundesweiter Netzwirkungen der Sperrung geht die DB AG von Erlösausfällen in Höhe von rd. 1 Mio. Euro aus. Zusätzlicher Aufwand für die Beseitigung der Unfallschäden ist bis zum 20. Mai 2020 in Höhe von 0,8 Mio. Euro entstanden.