

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Renata Alt, Nicole Bauer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Benjamin Strasser, Katja Suding, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Weitere Verzögerung beim Tunnelbau Rheintalbahn bei Rastatt

Im August 2017 war es auf der Rheintalbahn bei Rastatt zu einer Tunnelhavarie gekommen, infolge derer sich das Gleisbett auf der Strecke abgesenkt hat. Als Konsequenz musste die Strecke ganze sieben Wochen gesperrt werden, mit erheblichen Auswirkungen auf den Schienenverkehr, der auf der Strecke sonst regelmäßig unterwegs ist (<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.tunnel-havarie-in-rastatt-sanierung-der-bahnstrecke-stockt-weiterhin.20a12a17-f123-41dc-903d-643310080ea4.html>).

Im vergangenen Jahr, konkret im November 2020, sollte der Tunnelvortrieb in der unbeschädigten Weströhre fortgesetzt werden, nachdem es aufgrund der Tunnelhavarie zu einem Baustopp gekommen war. Die Fortsetzung war im Februar 2020 angekündigt worden (ebd.).

Im November 2020 teilte die Deutsche Bahn AG aber mit, dass die geplante Fortsetzung des Vortriebs verschoben werden müsse. Grund hierfür sei nach Angaben der Deutschen Bahn AG „gegebenenfalls zu verbessernde Bodenstrukturen“ (Schriftliche Frage 178 des Abgeordneten Dr. Christian Jung auf Bundestagsdrucksache 19/25435).

Es bestehen nun die Möglichkeit und der Verdacht, dass diese Probleme bei den Bodenstrukturen bereits vor dem ursprünglichen Baubeginn im Mai 2016 bestanden und nicht ausreichend untersucht worden waren (<https://www.badische-s-tagblatt.de/Lokales/Rastatt/Bahntunnel-Wie-bei-Warten-auf-Godot-70882.html>). In der Folge muss der Untergrund nun gegebenenfalls im Nachhinein verfestigt werden, was laut Experten mit hohen Kosten verbunden wäre, die weitaus höher ausfallen würden, als wenn der Boden vor Baubeginn ausreichend verfestigt worden wäre (<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.tunnel-havarie-in-rastatt-sanierung-der-bahnstrecke-stockt-weiterhin.20a12a17-f123-41dc-903d-643310080ea4.html>).

Ein konkreter Zeitplan und Angaben dazu, wann mit dem Tunnelvortrieb endgültig fortgefahren werden kann, steht – Stand Dezember 2020 – laut Deutsche Bahn AG noch nicht fest. Dies müsse, so die Antwort im Dezember, mithilfe

von „weiteren Erkundungen“ geklärt werden (Schriftliche Frage 178 des Abgeordneten Dr. Christian Jung auf Bundestagsdrucksache 19/25435).

Somit bleibt nach Ansicht der Fragesteller weiterhin unklar, wann mit dem Bau fortgefahren werden kann, und das Bauprojekt droht sich noch weitere Jahre hinzuziehen. Aufgrund der aktuell scheinbar bestehenden Probleme steht auch die Sorge einer erneuten Sperrung der Strecke im Raum. Das würde wiederholt erhebliche wirtschaftliche Einbußen für die betroffenen Unternehmen bedeuten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Probleme liegen bei der Bodenstruktur vor?
2. Bestanden die Probleme bei der Bodenstruktur bereits vor Baubeginn im Jahr 2016, und ist der Baugrund nach Kenntnis der Bundesregierung bereits vor Baubeginn im Jahr 2016 nicht ausreichend untersucht worden?
Wenn ja, warum nicht?
3. Wieso wurde sich dafür entschieden, den Untergrund zu vereisen, statt andere Methoden, wie Kalken, zu nutzen, um eine möglichst starke Verfestigung des Untergrunds zu garantieren?
4. Soll der Untergrund nach Kenntnis der Bundesregierung im Nachhinein verfestigt werden?
 - a) Wenn ja, wie, und wann?
 - b) Wenn nein, warum nicht, und welche möglichen Gefahren hätte das zur Folge?
 - c) Welche Mehrkosten würden durch eine nachträgliche Verfestigung entstehen?
5. Wie vertragen sich gegebenenfalls erforderliche Bodenverfestigungsmaßnahmen mit der Tatsache, dass die Vereisung des Bodens laut den in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Medienberichten nach wie vor aufrechterhalten wird?
 - a) Welche Gründe gibt es für die Aufrechterhaltung der Vereisung des Bodens?
 - b) Welche Kosten entstehen durch die Aufrechterhaltung der Vereisung?
6. Welche weiteren Gründe, neben den Folgen der Tunnelhavarie, liegen für die Verzögerungen – sowohl die vergangenen als auch die aktuellen Verzögerungen – beim Ausbau des Tunnels vor?
7. Besteht nach Kenntnis der Bundesregierung die Gefahr, dass die Strecke der Rheintalbahn aufgrund der bestehenden Probleme der Bodenstruktur erneut gesperrt werden muss?
Wenn ja, warum, und mit welcher Dauer rechnet die Bundesregierung?
8. Verfügt die Bundesregierung mittlerweile über einen neuen Zeitplan für den Bau des Rastatter Tunnels?
 - a) Wenn ja, wie lautet dieser?
 - b) Wenn nein, bis wann soll ein neuer Zeitplan feststehen?
9. Was sind die konkreten nächsten Schritte für den Bau des Tunnels, und wann sollen diese erfolgen?

10. Welche Kosten sind bisher für den Bau des Rastatter Tunnels angefallen, und welche Mehrkosten – abweichend vom ursprünglichen Bauplan vor der Tunnelhavarie – sind bisher aufgrund der Verzögerungen beim Bau angefallen (bitte nach den einzelnen Kosten- und Mehrkostenpunkten auflisten)?
11. Sind die Unternehmen, die aufgrund der Streckensperrung nach der Tunnelhavarie wirtschaftliche Einbußen erlitten haben, mittlerweile finanziell entschädigt worden?
 - a) Wenn ja, wann, und in welcher Höhe?
 - b) Wenn nein, warum nicht, und bis wann soll dies passieren?
 - c) In welcher Höhe belaufen sich die von den betroffenen Unternehmen geltend gemachten Schäden?
 - d) Welchen Branchen gehören die Anspruchsteller an?
 - e) Hat es bei geschädigten Unternehmen seit der Tunnelhavarie Insolvenzen gegeben, wenn ja, hängen diese nach Kenntnis der Bundesregierung mit den nicht ausgeglichenen Schäden aus der Tunnelhavarie zusammen?
12. Welche volkswirtschaftlichen Mehrkosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der immer noch nicht zur Verfügung stehenden neuen Streckenabschnitte und der damit verbundenen noch nicht verfügbaren Neubaustrecke, die zu einer Leistungssteigerung auf der Rheintalbahn führen sollte?

Berlin, den 10. Februar 2021

Christian Lindner und Fraktion

