

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/26698 –

Weitere Verzögerung beim Tunnelbau Rheintalbahn bei Rastatt

Vorbemerkung der Fragesteller

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.badisches-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.

1. Welche konkreten Probleme liegen bei der Bodenstruktur vor?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurde im Bereich der Querung der Rheintalbahn und der noch herzustellenden Weströhre im Bereich des Rohgrabens ein Boden mit sehr lockerer Lagerung detektiert, der für einen Tunnelvortrieb mit einer Tunnelvortriebsmaschine mit Zement-Injektionen verbessert wird.

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?

Nach Auskunft der DB AG wurden vor dem Jahr 2016 Bodenerkundungsprogramme nach den anerkannten Regeln der Technik durchgeführt. Dabei wurden keine Bodenbereiche mit sehr lockerer Lagerung gefunden.

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?

Nach Auskunft der DB AG ist die Überdeckung zwischen der geplanten Tunnelfirste und der Rheintalbahn im Bereich der Querung dieser beiden Bauwerke sehr gering. Die Vereisung wurde gewählt, um beim Tunnelvortrieb die Lage der Rheintalbahn stabil zu halten und die Ortsbrust zu stabilisieren. Mit Kalken können diese Effekte nicht erreicht werden.

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?

Die Fragen 4 bis 4c werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird der Bereich mit den im Jahr 2020 detektierten sehr locker gelagerten Böden in der noch aufzufahrenden Tunnelachse der Weströhre mit Injektionen bis zum Herbst 2021 verbessert.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG betrifft die Aufrechterhaltung der Vereisung den Bereich der havarierten Oströhre und dient der Stabilisierung.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind die Verzögerungen in der Detektion der sehr locker gelagerten Böden, deren weiterer Analyse, der Planung und Genehmigung von Gegenmaßnahmen und der Ausführung der Injektionen (in Summe ca. 1 Jahr) begründet.

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?

Nach Auskunft der DB AG wird aufgrund der locker gelagerten Böden mit keiner Sperrung der Rheintalbahn gerechnet, weil der Boden durch Injektionen verbessert wird und die Rheintalbahn zusätzlich mit einer 1 m starken Stahlbetonplatte gesichert ist bzw. wird. An Ostern 2022 kommt es zu einer geplanten kurzen Streckensperrung, da die Rheintalbahn zur Sanierung der Oströhre verlegt wird.

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?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird die Herstellung des Tunnelrohbaus für beide Tunnelröhren im Jahr 2024 abgeschlossen sein. Die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts 1 von Karlsruhe bis Rastatt Süd ist für Ende 2026 geplant.

9. Was sind die konkreten nächsten Schritte für den Bau des Tunnels, und wann sollen diese erfolgen?

Nach Auskunft der DB AG sind die nächsten Schritte für den Bau des Tunnels Rastatt die in Ausführung befindlichen Injektionen zur Verbesserung des locker gelagerten Bodens und die Erweiterung der Stahlbetonplatte bzw. das Aufbrin-

gen der Auflast. Der Tunnelvortrieb wird dann voraussichtlich Ende dieses Jahres durchgeführt.

Bei der havarierten Oströhre wird derzeit der Planungs- und Genehmigungsprozess für die Wiederherstellungs- und Sanierungsarbeiten der havarierten Oströhre und der Querschläge zwischen den Tunnelröhren durchgeführt.

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind für den Tunnelrohbau des Rastatter Tunnels inklusive der Tröge nördlich und südlich des Tunnels bis Ende 2020 für den Bund Baukosten in Höhe von ca. 322 Mio. Euro (inklusive anteiliger EU-Mittel) angefallen. Die Bundesregierung hat sich nicht an verursachten Mehrkosten durch die Tunnelhavarie beteiligt.

Zunächst werden die Kosten für Sanierung und Wiederherstellung der beschädigten Tunnelröhre bei der kombinierten Montage-, Bauleistungs- und Haftpflichtversicherung noch geprüft. Zudem wird die Verantwortung für die Tunnelhavarie in dem noch laufenden Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren ermittelt. Daher kann derzeit noch keine Auskunft über die entstehenden Kosten getroffen werden.

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?

Die Fragen 11 bis 11e werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Netz AG den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), mit denen sie Trassenverträge im Zeitraum der Streckensperrung hatte, ein IT-Tool zur Meldung der Schäden bereitgestellt. Die EVU haben dabei die Möglichkeit, eventuelle Schäden ihrer Vertragspartner als Dritt- bzw. Viertschäden geltend zu machen.

Derzeit werden die Eintragungen ausgewertet. Es gibt eine Reihe von Nachforderungen hinsichtlich der Nachweisführung, da die derzeitigen Nachweise zum Teil nicht den zivilrechtlichen Maßstäben genügen.

Nach dem derzeitigen Stand geht die DB AG davon aus, dass die Auswertung und Verhandlung der Schäden innerhalb der nächsten 12 Monate abgeschlossen wird. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand der DB AG sind keine Unternehmen wegen der Havarie in Rastatt insolvent gegangen. Es wurden bislang auch keine Ansprüche durch Insolvenzverwalter geltend gemacht.

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?

Größere Auswirkungen einer späteren Inbetriebnahme des Streckenabschnitts 1 auf die Nutzen-Kosten-Analyse des Gesamtprojekts sind nicht zu erwarten, da der Abschnitt von Karlsruhe bis Rastatt viergleisig betrieben wird. Der vergleichsweise kurze Engpass Rastatt hat nur begrenzten Einfluss auf die Streckenleistungsfähigkeit der Rheintalbahn, solange die übrigen Abschnitte noch nicht durchgehend viergleisig ausgebaut sind.

