RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
17/3236
VORLAGE

DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwvlw.rlp.de
www.mwvlw.rlp.de

24. Mai 2018

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 8. Mai 2018
TOP 2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen durch die Tunnel-Havarie in Rastatt
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/3060

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der vorgenannte Tagesordnungspunkt wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 8. Mai 2018 mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt. Gemäß diesem Beschluss berichte ich wie folgt:

Am 12. August 2017 war es im Bereich Rastatt in Folge von Vortriebsarbeiten im Rastatter Tunnel zu einem Einbruch von Wasser und Erde in die im Bau befindliche östliche Tunnelröhre gekommen. Oberbau und Gleise der darüber führenden Rheintalbahn senkten sich in diesem Bereich ab. Bis zum 1. Oktober 2017 bestand zwischen Rastatt und Baden-Baden eine Sperrung der wichtigen Magistralen für den Personen- und Güterverkehr. Während im Personenverkehr zwischen Rastatt und Baden-Baden ein mehr oder weniger funktionierender Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet wurde, gelang es für den Schienengüterverkehr nicht, auf eine belastbare Rückfallebene zuzugreifen.

Zur Untersuchung der volkswirtschaftlichen Schäden infolge der Havarie haben mehrere Organisationen privater Unternehmen eine Studie beauftragt, die Ende April 2018 veröffentlicht wurde. Nach dieser Studie summieren sich die volkswirtschaftlichen Schäden aus der Havarie auf insgesamt rund 2 Milliarden Euro.

RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Während der insgesamt 51 Tage andauernden Streckensperrung konnten von den im Schnitt rund 160 Trassen-anmeldungen pro Tag für Güterverkehre auf der Rheintalbahn über die zur Verfügung stehenden Ausweichstrecken nur rund 1/3 abgefahren werden. Die Logistik-unternehmen waren daher bis einschließlich 1. Oktober 2017 gezwungen, auf andere Verkehrsträger auszuweichen. Spezifische Aussagen zu den Schäden für Rheinland-Pfalz sind seitens der Landesregierung nicht möglich und ergeben sich auch nicht aus der Studie. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei der verladenden Wirtschaft und auch bei den Speditionsbetrieben im Land Mehraufwendungen und Mehrkosten entstanden sind.

Es hat sich gezeigt, dass die DB Netz AG das Risiko, dass es zu einer Streckensperrung der Rheintalbahn kommen könnte, zu gering bewertet hat, da keine Planung für Ausweichverkehre bestand. Darüber hinaus konnten Ersatzstrecken nur mit Mühe identifiziert werden, da große Abschnitte noch nicht elektrifiziert sind oder nur über ein Gleis verfügen. Die Havarie des Rastatter Tunnels verdeutlicht, wie anfällig die Schieneninfrastruktur in Deutschland ist. Dies liegt daran, dass die Schieneninfrastruktur hinsichtlich ihrer Redundanzen im Netz eher zurück als ausgebaut wurde. Auch der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP), der die Weichen für die Infrastruktur der kommenden Jahrzehnte stellt, löst diese Probleme leider nicht. So wurden im BVWP 2030 Projektvorschläge abseits der Hauptmagistralen trotz deren großräumigen Verbindungsfunktion zwischen Oberzentren systematisch abgelehnt. Als Konsequenz aus dem Unglück müssen nunmehr dringend Engpässe beseitigt, Lücken geschlossen und Ausweichstrecken berücksichtigt werden.

Fälschlicherweise vom Bund als Nebenstrecken eingestufte Strecken müssen nunmehr dringend ausgebaut, modernisiert und elektrifiziert werden. Nur so kann mehr Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Qualität im Schienengüterverkehr erreicht werden. Bisher werden notwendige Maßnahmen für Redundanzen bzw. die Zuverlässigkeit der Infrastruktur im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung nicht hinreichend auf der Nutzenseite berücksichtigt. Da auch bei laufenden oder geplanten Projekten des BVWP die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen ständig auf dem Prüfstand steht, ist eine sofortige Nachjustierung der Bewertungsmethode erforderlich. Dies betrifft aber auch die Projekte des potenziellen Bedarfs, über deren Hochstufung noch zu entscheiden ist.

RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU

Die Verkehrsministerkonferenz hat daher bereits im November 2017 beschlossen, den Bund aufzufordern, für die Finanzierung der genannten Infrastrukturausbauten ein zusätzliches Infrastrukturprogramm für den Schienenausbau aufzulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing