



Frau
Tabea Rößner MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, *13.04.2021*
Seite 1 von 4

Sehr geehrte Frau Kollegin,

Ihre Frage Nr. 569/März:

Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage von Geologen, der Klimawandel könne mitverantwortlich für den Felssturz zwischen den rheinland-pfälzischen Orten Kestert und St. Goarshausen sein, der zur Sperrung des entsprechenden rechtsrheinischen Bahnstreckenabschnitts führte (<https://www.swr.de/swr/aktuell/rheinland-pfalz/geologe-zu-ermehrten-felsstuerzen-in-rheinland-pfalz-100.html>), und sieht sie die Notwendigkeit, unter dem Aspekt der Ursachen des Felssturzes, Streckenabschnitte mit ähnlichen Voraussetzungen neu zu prüfen beziehungsweise die dortigen Sicherungsmaßnahmen neu zu bewerten?

beantworte ich wie folgt:

Inwieweit ein Zusammenhang zwischen den klimatischen Entwicklungen und dem Hangrutsch in Kestert besteht, kann nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) noch nicht abschließend beantwortet werden. Die DB AG arbeitet bei der Hangsicherung jedoch eng mit Sachverständigen zusammen. Alle Felshänge entlang der Bahnstrecken werden regelmäßig inspiziert und bei Bedarf mit konstruktiven Sicherungsmaßnahmen wie Netzen versehen. Zusätzlich lässt die DB AG Luftaufnahmen der Hänge erstellen, um vertiefende Informationen zu deren Beschaffenheit zu erhalten. Ergänzend finden regelmäßig Untersuchungen im Feld statt. Die DB AG entwickelt diese Prozesse in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen kontinuierlich weiter.

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
Beauftragter der Bundesregierung
für den Schienenverkehr

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de





Seite 2 von 4

Ihre Frage Nr. 570/März:

Wie viele Züge müssen infolge des Felssturzes im Tagesdurchschnitt auf die linksrheinische Strecke umgeleitet werden (bitte aufschlüsseln nach Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr), und wie viele Züge verspäten sich im Tagesdurchschnitt beziehungsweise fallen infolge der Sperrung aus (bitte aufschlüsseln nach Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr)?

beantworte ich wie folgt:

Nach Auskunft der DB AG verkehrten vor dem Bergsturz auf der rechtsrheinischen Strecke im Durchschnitt 170 Züge pro Tag (Summe beider Richtungen), davon 114 im Schienengüterverkehr (SGV), 56 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und keine im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Durch den Bergrutsch wird die SPNV-Linie geteilt, und es verkehrt im gesperrten Abschnitt ein Ersatzverkehr mit Bussen. Eine Umleitung des SPNV über die linksrheinische Strecke erfolgt nicht. Von den durchschnittlich 114 Zügen im SGV pro Tag auf der rechtsrheinischen Strecke werden durchschnittlich 85 Züge pro Tag auf die linksrheinische Strecke umgeleitet (ca. 75% des SGV).

Durch die nun hohe Auslastung auf der linksrheinischen Strecke kommt es zeitweise, vor allem in der Hauptverkehrszeit morgens und abends, zu einigen Verzögerungen. Züge mussten in den Kalenderwochen 11 und 12 aufgrund der rechtsrheinischen Sperrung nicht entfallen (außer Unterbrechung der SPNV-Linien – s.o.). Aufgrund dringender nächtlicher Instandhaltungsmaßnahmen auf der linksrheinischen Strecke, wurde die Kapazität temporär am Morgen des 31. März 2021 und 1. April 2021 eingeschränkt. Deshalb sind zur Entlastung der Strecke vier Verstärkerzüge im SPNV entfallen.

Aufgrund einer weiteren, nicht verschiebbaren Baumaßnahme am 1. April 2021 zwischen 11 und 17 Uhr, wurde die Kapazität der linksrheinischen Strecke erneut temporär eingeschränkt. Folgende Anpassungen im Betriebsprogramm wurden deshalb erforderlich: Im SPNV fallen zusätzlich 24 Züge auf Teilabschnitten zwischen Koblenz und Bingen aus. Ein Grundangebot im Stundentakt auf der Strecke steht weiterhin zur Verfügung. Im SPFV kommt es zum Ausfall von vier Zügen zwischen Köln und Frankfurt.



Seite 3 von 4

Ihre Frage Nr. 571/März:

Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Sicherung, Räumung und Instandsetzung der Strecke infolge des Felssturzes und wer trägt diese Kosten zu welchen Teilen?

beantworte ich wie folgt:

Nach Auskunft der DB AG ist nach ersten groben Schätzungen von Gesamtkosten in Höhe von mehreren Millionen Euro auszugehen. Um die Schäden an Gleisen, Schwellen und Technik abschließend zu beurteilen und Folgemaßnahmen abzustimmen, müssen Hang und Strecke zunächst komplett freigelegt werden. Der Hang ist im Eigentum der DB Netz AG. Ein Versicherungsschutz besteht nicht.

Weitere Informationen im Sinne der Fragestellung liegen der Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor.

Ihre Frage Nr. 572/März:

Wird unmittelbaren Kosten und mittelbaren wirtschaftlichen Folgeschäden, verursacht durch Unfälle mit Sach- und Umweltschäden im Mittelrheintal, die zu Streckensperrungen, Umleitungen, Ausfällen und Verspätungen führen oder Räumarbeiten notwendig machen <https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/lahnsteingueterzug-entgleist-arbeiten-abgeschlossen-100.html>, in der Bewertung einer Alternativtrasse Rechnung getragen, wenn ja, auf welche Weise?

beantworte ich wie folgt:

Nein. Im Rahmen der fortlaufenden Arbeiten zur Aktualisierung der Bewertungsmethodik für die Bundesverkehrswegeplanung werden Folgewirkungen von Streckenstörungen, die durch Alternativprojekte gemildert werden können, diskutiert und nach Möglichkeiten zukünftiger Berücksichtigung gesucht.

Im Rahmen des aktuellen Forschungsauftrages zur Machbarkeit einer leistungsfähigen Alternativstrecke für den Güterverkehr wird nach möglichen Trassenalternativen gesucht, um die Belastung im Mittelrheintal durch den Güterzugverkehr zu reduzieren. Hierzu werden auch die Resilienzwirkungen (Vermeidung von Störwirkungen), die durch diese Alternativstrecken erzielt werden können, untersucht.





Seite 4 von 4

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann