

Christian Jung MdB
Pressemitteilung vom 27. Juni 2018
www.christian-jung.de

JUNG: "Bundesregierung verschläft systematische Aufarbeitung der Tunnelhavarie 2017 in Rastatt und der 51-tägigen Sperrung der Rheintalbahn"

FDP-Bundestagsabgeordneter Christian Jung (Karlsruhe-Land) sagte nach der heutigen Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bei dieser wurde ausführlich über den Antrag der Bundestagsfraktion der Freien Demokraten (Drucksache 19/1839) zur Aufarbeitung und dem Notfallmanagement nach der Tunnelhavarie 2017 in Rastatt und der 51-tägigen Sperrung der Rheintalbahn beraten:

"Ich freue mich sehr, dass alle Oppositionsfraktionen im Deutschen Bundestag den von mir eingebrachten Antrag zur systematischen Aufarbeitung der Tunnelhavarie 2017 in Rastatt und der 51-tägigen Sperrung der Rheintalbahn unterstützen. Uns liegt als Parlamentarier nur ein zweiseitiger und lückenhafter Kurzbericht der Bundesregierung zu den Ursachen der Tunnelhavarie 2017 vor. Fest steht nach heutiger Mitteilung der Bundesregierung nur, dass der Doppel-Tunnel von Rastatt nicht 2022, sondern zu einem unbestimmten Zeitpunkt später in Betrieb gehen soll.

Ermittlungsergebnisse des Eisenbahnbundesamtes oder weiterer ermittelnder Stellen und eine Auflistung der genauen Handlungen der Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und nachgeordneter Behörden wurden bisher nicht vorgelegt. Das vorläufige internationale Eisenbahn-Handbuch für die Bewältigung von großen Streckensperrungen ist nur der Anfang einer systematischen Aufarbeitung, die die Bundesregierung zurzeit leider verschläft.

Überhaupt nicht geklärt ist nach meiner Analyse, wie die Bundesregierung in Süddeutschland auch in Kooperation mit Frankreich, der Schweiz und Österreich Ausweichstrecken für die wichtigen Güterzugstrecken wie die Rheintalbahn schaffen will. Dabei fehlt die Beschäftigung mit entscheidenden Detailfragen wie einem neuartigen Krisenmanagement mit Diesellok- und Hybridlokreseerven und besonders geschulten Lokführern sowie den Bau von zusätzlicher Verbindungs-Eisenbahn-Infrastruktur wie Bahnkurven und rasche Elektrifizierungsmaßnahmen, damit man auf Streckensperrungen in der Zukunft auch vorbereitet ist. Dazu gehört auch der Abschluss der Prüfung von noch nicht bewerteten Schienenprojekten des Bundesverkehrswegeplanes 2030 im ‚Potenziellen Bereich‘."