

# Deutscher Bundestag

## Stenografischer Bericht

### 30. Sitzung

Berlin, Freitag, den 27. April 2018

#### Inhalt:

#### Tagesordnungspunkt 20:

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Menschenrechte und humanitäre Hilfe zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung: <b>Bericht der Bundesregierung zur weltweiten Lage der Religions- und Weltanschauungsfreiheit</b>	
Drucksachen 18/8740, 19/1381 Nr. 3, 19/1894 .....	2823 B
Volker Kauder (CDU/CSU) .....	2823 B
Volker Münz (AfD) .....	2824 D
Dr. Lars Castellucci (SPD) .....	2825 D
Petr Bystron (AfD) .....	2827 A
Dr. Lars Castellucci (SPD) .....	2827 B
Dr. Stefan Ruppert (FDP) .....	2827 C
Christine Buchholz (DIE LINKE) .....	2828 C
Kai Gehring (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) .....	2830 A
Aydan Özoğuz (SPD) .....	2831 C
Verena Hartmann (AfD) .....	2832 C
Markus Grübel (CDU/CSU) .....	2833 C
Gyde Jensen (FDP) .....	2834 D
Josephine Ortleb (SPD) .....	2835 C
Sebastian Brehm (CDU/CSU) .....	2836 B

#### Tagesordnungspunkt 21:

Erste Beratung des von dem Abgeordneten Jens Maier und der Fraktion der AfD eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Einführung ei-**

#### ner teilweisen Legaldefinition für „Teile der Bevölkerung“ in § 130 StGB

Drucksache 19/1842 .....	2837 C
Jens Maier (AfD) .....	2837 D
Michael Grosse-Brömer (CDU/CSU) .....	2838 A
Axel Müller (CDU/CSU) .....	2839 D
Ingmar Jung (CDU/CSU) .....	2840 B
Dr. Jürgen Martens (FDP) .....	2841 D
Sarah Ryglewski (SPD) .....	2843 A
Jens Maier (AfD) .....	2843 B
Martina Renner (DIE LINKE) .....	2844 C
Canan Bayram (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) .....	2846 A
Dr. Patrick Sensburg (CDU/CSU) .....	2847 A
Jens Maier (AfD) .....	2847 C
Dr. Karl-Heinz Brunner (SPD) .....	2848 B
Dr. Volker Ullrich (CDU/CSU) .....	2849 B
Thomas Seitz (AfD) .....	2849 C

#### Zusatztagesordnungspunkt 9:

Antrag der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP: <b>Nach Tunnelhavarie und Rheintal-Streckensper- rung 2017 von Rastatt – Aufarbeitung und Notfallmanagement entwickeln</b>	
Drucksache 19/1839 .....	2850 C
Dr. Christian Jung (FDP) .....	2850 D
Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär BMVI ...	2851 C
Wolfgang Wiehle (AfD) .....	2852 D

Martin Burkert (SPD) . . . . .	2853 D	Dr. Robby Schlund (AfD) . . . . .	2870 B
Sabine Leidig (DIE LINKE) . . . . .	2855 A	Dr. Karl-Heinz Brunner (SPD) . . . . .	2870 D
Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) . . . . .	2856 B		
Dr. Dirk Spaniel (AfD) . . . . .	2857 B	<b>Tagesordnungspunkt 24:</b>	
Florian Oßner (CDU/CSU) . . . . .	2858 A	Antrag der Abgeordneten Annalena Baerbock, Katja Dörner, Sven Lehmann, weiterer Abge- ordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: <b>Kinderzuschlag automatisch auszahlen – Verdeckte Armut überwinden</b>	
Michael Donth (CDU/CSU) . . . . .	2859 B	Drucksache 19/1854 . . . . .	2871 D
Sabine Leidig (DIE LINKE) . . . . .	2859 D		
		Annalena Baerbock (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) . . . . .	2872 A
<b>Tagesordnungspunkt 23:</b>		Marcus Weinberg (Hamburg) (CDU/CSU) . . .	2873 A
a) Antrag der Abgeordneten Sevim Dağdelen, Heike Hänsel, Michel Brandt, weiterer Abge- ordneter und der Fraktion DIE LINKE: <b>Export von Rüstungsgütern verbieten</b>		Martin Reichardt (AfD) . . . . .	2874 C
Drucksache 19/1339 . . . . .	2860 D	Nadine Schön (CDU/CSU) . . . . .	2875 C
b) Antrag der Abgeordneten Katja Keul, Agnieszka Brugger, Katharina Dröge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: <b>Ein Rüs- tungsexportkontrollgesetz endlich vorle- gen</b>		Sönke Rix (SPD) . . . . .	2876 B
Drucksache 19/1849 . . . . .	2860 D	Matthias Seestern-Pauly (FDP) . . . . .	2877 C
Sevim Dağdelen (DIE LINKE) . . . . .	2861 A	Sabine Zimmermann (Zwickau) (DIE LINKE) . . . . .	2878 C
Klaus-Peter Willsch (CDU/CSU) . . . . .	2862 A	Maik Beermann (CDU/CSU) . . . . .	2879 C
Kathrin Vogler (DIE LINKE) . . . . .	2862 D	Sabine Zimmermann (Zwickau) (DIE LINKE) . . . . .	2880 A
Steffen Kotré (AfD) . . . . .	2864 C	Annalena Baerbock (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) . . . . .	2880 C
Florian Post (SPD) . . . . .	2865 A		
Stefan Liebich (DIE LINKE) . . . . .	2865 C	Nächste Sitzung . . . . .	2882 C
Ulrich Lechte (FDP) . . . . .	2866 C		
Sandra Weeser (FDP) . . . . .	2867 B	<b>Anlage 1</b>	
Katja Keul (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) . . . . .	2868 B	Liste der entschuldigten Abgeordneten. . . . .	2883 A
Bernhard Loos (CDU/CSU) . . . . .	2869 B		
		<b>Anlage 2</b>	
		Amtliche Mitteilungen . . . . .	2883 D

**Dr. Volker Ullrich**

- (A) Sie haben das Zitat weder wortwörtlich zitiert noch eine Quellenangabe genannt oder den Zusammenhang deutlich dargestellt.

(Canan Bayram [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es bleibt ein Rätsel!)

Ich rate Ihnen: Es wäre für Sie vielleicht wesentlich zielführender, sich Ihre Twitter- und Facebook-Einträge anzusehen und die Kommentare, die Menschen darunter posten, zu lesen. Davon müssen Sie sich distanzieren. Das ist es, was Hass in der Gesellschaft schürt und das Gemeinwesen hier zersetzt.

(Beifall bei der CDU/CSU, der SPD, der FDP, der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Darüber müssen wir reden.

Ja, wir müssen diesen Gesetzentwurf auch rechtspolitisch betrachten. In einem Umfeld, in dem wir wertausfüllungsbedürftige unbestimmte Rechtsbegriffe haben, wollen Sie eine Legaldefinition einführen. Der Punkt ist aber, dass das Strafrecht anders aufgebaut ist. Überall dort, wo wir unbestimmte Rechtsbegriffe haben, die dann der Beurteilung durch den Tatrichter obliegen, braucht es keine Legaldefinitionen. Wenn Sie aber eine Legaldefinition einführen, ändern Sie den Charakter der Vorschrift. Wenn Sie den Charakter der Vorschrift ändern, entwerten Sie den gesamten strafrechtlichen Schutzzweck dieser Norm. Es geht Ihnen also darum, dass der § 130 Strafgesetzbuch durch die Überladung wirkungslos wird.

- (B) (Canan Bayram [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ist es!)

Damit werden im Ergebnis Würde und öffentlicher Frieden nicht mehr in dem Umfang geschützt. Das steckt dahinter.

(Beifall bei der CDU/CSU, der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der FDP)

Ich möchte zum Abschluss dieser Woche darauf aufmerksam machen, dass der Kern dieser Vorschrift im Jahr 1960 geändert worden ist aufgrund bitterer historischer Erfahrungen der jungen Bundesrepublik Deutschland, antisemitischer Schmierereien an Synagogen und Hetzschriften, die die junge Bundesrepublik Deutschland vor eine schwere Bewährungsprobe gestellt haben. Das junge demokratische Deutschland hat diese Bewährungsprobe bestanden, indem es gesagt hat: Nie wieder! Das dulden wir nicht. Wir stellen das unter Strafe. Wir wollen durch die Strafvorschrift eindeutig zum Ausdruck bringen, dass wir es nicht zulassen, dass ein Klima der Verrohung, der Angst, der Hetze und der Intoleranz entsteht, auch mit Mitteln des Strafrechts. – Wir werden klar und deutlich zum Ausdruck bringen, dass wir an diesem Gedanken, der damals modern war, festhalten, und deswegen bleibt § 130 Strafgesetzbuch so, wie er ist.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU, der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der FDP und der LINKEN)

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Ich schließe die Aussprache.

Interfraktionell wird Überweisung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/1842 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. Gibt es dazu anderweitige Vorschläge? – Das ist nicht der Fall. Dann ist die Überweisung so beschlossen.

Ich rufe den Zusatzpunkt 9 auf:

Beratung des Antrags der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

**Nach Tunnelhavarie und Rheintal-Streckensperrung 2017 von Rastatt – Aufarbeitung und Notfallmanagement entwickeln**

**Drucksache 19/1839**

Überweisungsvorschlag:  
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für die Aussprache 38 Minuten vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist so beschlossen.

Ich bitte, die notwendigen Umgruppierungen in den Fraktionen zügig vorzunehmen.

Nachdem alle ihren Platz gefunden haben, eröffne ich die Aussprache und erteile dem Abgeordneten Dr. Christian Jung zu seiner ersten Rede im Deutschen Bundestag für die FDP-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU und der SPD)

**Dr. Christian Jung (FDP):**

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich stelle mir ein modernes Deutschland folgendermaßen vor: keine Staus, mehr Menschen in Zügen, mehr Güter auf der Schiene, moderne Brücken und Straßen, durchdachte Fahrradwege, Wasserwege mit funktionstüchtigen Schleusen, eine sichere Ostseeautobahn A 20, einen funktionsfähigen neuen Flughafen in Berlin und einen fertigen Bahnhof in Stuttgart, über den man voller Freude mit der Bahn in alle Welt fahren kann.

(Beifall bei der FDP – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das wird wohl nicht passieren!)

Ein modernes Deutschland ist auf Notfälle vorbereitet. Eine Tunnelhavarie wie 2017 in Rastatt mit anschließender 51-tägiger Streckensperrung der Rheintalbahn darf es nie wieder geben.

(Beifall bei der FDP)

Unzählige Unternehmen standen plötzlich vor Liefer Schwierigkeiten und Engpässen. Dringend benötigte Teile kamen nicht in den Fabriken an. Viele Produkte waren im Supermarkt nicht mehr erhältlich. Baustellen standen still, weil Material nicht geliefert wurde. Pendler kamen nur unter widrigsten Umständen zur Arbeit. Viele Familien standen deshalb vor unlösbaren Problemen. Die ge-

(C)

(D)

**Dr. Christian Jung**

- (A) samte europäische Volkswirtschaft nahm Schaden – nach einem gerade erst veröffentlichten Gutachten in Höhe von mindestens 2 Milliarden Euro.

Rastatt ist nur ein weiteres Symptom für die Probleme und auch den Zerfall der deutschen Infrastruktur. Wir müssen daraus lernen und alles dafür tun, dass es keine Wiederholung gibt.

(Beifall bei der FDP)

Deshalb haben wir Freie Demokraten diesen Antrag zur Aufarbeitung und umgehenden Entwicklung von Notfallplänen gestellt. Wir wollen genau wissen, wie es im August 2017 zur Tunnelhavarie bei Rastatt kommen konnte. Wir wollen genau wissen, was die Bundesregierung und die Verantwortlichen der Deutschen Bahn taten, um den Unfall aufzuklären und die Folgen der Streckensperrung zu managen. Ich finde es in diesem Zusammenhang ungeheuerlich, dass weder der damalige Bundesverkehrsminister noch der Konzernvorstand der Deutschen Bahn sofort nach dem Vorfall die Unfallstelle besuchten.

(Beifall bei der FDP – Daniela Kluckert  
[FDP]: Unerhört!)

Es kann doch nicht sein, dass die Verantwortlichen erst sechs Wochen später – einige Tage nach der Bundestagswahl – in Rastatt aufkreuzten. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

(Beifall bei der FDP)

- (B) Fest steht für uns: Wir brauchen ein neues Krisenmanagement für die Deutsche Bahn und das gesamte deutsche Schienennetz. Vor einigen Tagen gab es wieder eine Absenkung in Rastatt. Wäre die Bahn auf einen zweiten und ähnlichen Unfall an der gleichen Stelle überhaupt vorbereitet? Wir brauchen einen Plan für betriebsbereite Ausweichstrecken für Güterzüge im gesamten Bundesgebiet und mehr Kooperation mit den europäischen Nachbarländern.

(Beifall bei der FDP und dem BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)

Und – ich selbst komme aus der Region Karlsruhe – wir brauchen Gespräche mit der französischen und der schweizerischen Regierung zum Thema Rheintalbahn. Wir brauchen ein besseres bundesweites Management von Ausweichstrecken mit dem Zugsicherungssystem ETCS und die Digitalisierung des Schienennetzes insgesamt.

(Beifall bei der FDP sowie des Abg. Matthias  
Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Sehr geehrter Herr Bundesminister Scheuer – schade, dass Sie der wichtigen Debatte heute fernbleiben –, machen Sie die offene, lückenlose und transparente Aufarbeitung von Rastatt zur Chefsache.

(Beifall bei der FDP)

Um in Ihren Worten zu bleiben, Herr Bundesminister: Ich akzeptiere es nicht, wenn es in diesem Falle keine Konsequenzen gibt.

(Beifall bei der FDP)

(C) Ich akzeptiere es nicht, wenn es kein ausreichendes Notfallmanagement mit geeigneten Ausweichstrecken gibt. Ich akzeptiere es nicht, wenn wir in Deutschland nicht auf Ernstfälle vorbereitet sind.

(Beifall bei der FDP)

Wir benötigen wieder das Vertrauen der Menschen und der europäischen Wirtschaft in den deutschen Schienenverkehr.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der FDP sowie der Abg. Dr. Karl-Heinz Brunner [SPD] und der Ingrid Nestle [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Das Wort hat der Parlamentarische Staatssekretär Steffen Bilger.

(Beifall bei der CDU/CSU)

**Steffen Bilger**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Keine Frage: Die Tunnelhavarie in Rastatt im August vergangenen Jahres hat für große Turbulenzen gesorgt. Die Folgen sind immer noch spürbar, insbesondere für die Bahnkunden, die Anwohner der Strecke, aber auch bei den verkehrlichen Abläufen. Eine politische Folge ist dann auch der Antrag der FDP-Fraktion, den wir heute beraten. Ich werde versuchen, in meiner Rede Antworten zu geben auf die im Antrag gestellten Fragen, aber auch auf die in der Rede des Kollegen Christian Jung – herzlichen Glückwunsch zur ersten Rede – aufgeworfenen Fragen. Ich werde auch etwas zu aus unserer Sicht möglichen Konsequenzen sagen. (D)

Aber zunächst zu den Fakten. Am 12. August 2017 kam es bei Tunnelbaumaßnahmen an der Rheintalbahn bei Rastatt-Niederbühl zur Absenkung der Streckengleise. Was war passiert? Im Tunnelrohbau hatten sich Tübbinge – das sind Fertigteile der Tunnelauskleidung – verschoben, sodass Wasser und Material in den Bereich des sogenannten Nachläufers der Tunnelbohrmaschine eindringen konnten. Der Eisenbahnbetrieb und die Arbeit auf der Baustelle wurden eingestellt und die Rheintalbahn umgehend gesperrt. Immerhin kam durch diese schnell getroffene Entscheidung niemand auf der Baustelle zu Schaden, und für die Eisenbahn bestand zu keinem Zeitpunkt eine Betriebsgefahr.

Allerdings war die gravierende Konsequenz die Sperrung der stark befahrenen Rheintalstrecke – mit allen Auswirkungen. Aber auch anschließend wurde schnell gehandelt. Zur Sicherung wurde ein circa 150 Meter langer Abschnitt des Tunnels verfüllt,

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es wurde nicht aufgeklärt, warum das passiert ist!)



**Parl. Staatssekretär Steffen Bilger**

- (A) eine Betonplatte gebaut, und die Streckengleise wurden wiederhergestellt. Dadurch kann die Strecke seit dem 2. Oktober 2017 wieder befahren werden.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es geht um die Aufklärung!)

Der Tunnelbau wird seitdem im Schutz der Betonplatte fortgesetzt.

Dennoch: Diese Sperrung der am stärksten befahrenen Magistrale des internationalen Schienengüterverkehrs in Europa traf den Eisenbahnsektor tief ins Mark. Insbesondere musste die Ursache der Havarie geklärt werden. Dazu wurde zwischen der DB Netz AG als Projektträger und den ausführenden Firmen ein Schlichtungsverfahren eingeleitet. Das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde nimmt daran als Beobachter teil. Neue Erkenntnisse erwarten wir im Mai und Juni dieses Jahres durch das Bohrprogramm im Havariebereich. Der Abschluss des Schlichtungsverfahrens wird Ende 2018 zum technischen Teil und Anfang 2019 zum juristischen Teil erwartet. Schnellstmöglich, aber eben auch mit der notwendigen Gründlichkeit soll somit die Ursachenforschung abgeschlossen werden. Zwischen allen Beteiligten besteht Einigkeit, dass erst nach Vorlage des technischen Endberichts sinnvoll die Haftungsfragen erörtert werden können. So weit zum Geschehen im und um den Tunnel.

- (B) Nun komme ich zu den Auswirkungen auf die Eisenbahn. Es ist schon bemerkenswert, dass die Havarie ausgerechnet an der Stelle erfolgte, die den letzten Flaschenhals im ansonsten redundanten Eisenbahnkorridor im Oberrheintal darstellt. Ein grundsätzliches Problem war zweifellos, dass sich insbesondere kleine Eisenbahnverkehrsunternehmen bis zur Havarie sehr auf die Verfügbarkeit der Linie im Oberrheintal verlassen haben. Klar ist: Es liegt in der unternehmerischen Verantwortung der Verkehrsunternehmen, zu entscheiden, wie viel Reservekapazitäten sie vorhalten wollen oder eventuell anderweitig kompensieren können.

Im Bundesverkehrsministerium – das auch noch zu den Konsequenzen, die wir gezogen haben – wurde in einem Gespräch am 10. Januar dieses Jahres unter Leitung des damaligen Staatssekretärs Michael Odenwald gemeinsam mit der DB AG und den Verbänden der Bahn die Tunnelhavarie nachbearbeitet. Dabei haben sich Lösungsvorschläge ergeben, die teils von den Bahnen selbst realisiert werden müssen, teils aber natürlich auch in die Aktivitäten des Bundes, etwa beim Bundesverkehrswegeplan, einzubeziehen sind.

Verbesserung kann nur ein Bündel verschiedener lang-, mittel- und kurzfristiger Maßnahmen bringen. Aus unserer Sicht muss zum Ersten die Kommunikation auf allen Ebenen und in allen Schnittstellen dringend verbessert werden. Es sollte ein übergreifendes Korridormanagement eingerichtet werden, um schnell und großräumig auf vergleichbare Ereignisse reagieren zu können. Es sollte auch darüber nachgedacht werden, welchen Verkehren eventuell Priorität bei einem Störfall eingeräumt werden kann. Beim Baustellenmanagement sollte es möglich werden, Baumaßnahmen kurzfristig qualifiziert zu unterbrechen, sodass auch Umleiterverkehre hier abgewickelt werden können.

- (C) Es gilt also: Längerfristige Sperrungen können auch an neuralgischen Punkten im Netz nie ausgeschlossen werden. Aber eine Verdopplung der Infrastruktur für jederzeitige Umleitungen ist unrealistisch. Daher müssen die Prozesse verbessert werden, sowohl kurzfristig im Störfall als auch langfristig proaktiv. Zudem ist es geboten, ein hochprioritäres Netz zu definieren. Ein solches Netz weist dann sowohl die im Regelfall genutzten Strecken und Knotenpunkte als auch für jeden Streckenabschnitt die jeweiligen durchgängigen Umleitungsmöglichkeiten aus.

Um Trassen als mögliche Umleitungstrecken zu ertüchtigen, ist zu erwägen, ob im Rahmen künftiger BVWP-Bewertungen ein zusätzliches Gewichtungskriterium „Alternativstrecke im Störfall“ eingeführt werden sollte.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Nach 2035!)

Das hochprioritäre Netz sollte also derart gestaltet sein, dass sehr kurzfristig Umleitungen ohne Zugangsprobleme möglich sind. Vor allem sollte das Netz so ausgerüstet sein, dass es ohne Streckenkenntnis von allen Triebfahrzeugführern sicher befahren werden kann. Das bedeutet primär eine eindeutige und vollständige Signalisierung ohne Speziallösungen. Wir setzen sehr auf European Train Control Systems, ETCS, und zwar in ganz Europa, nicht nur in den Grenzbereichen.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie haben gar kein Konzept dafür! Sie wissen gar nicht, was das kostet!)

- (D) Abschließend ist festzuhalten: Störfälle können passieren. Deswegen müssen wir es gemeinsam schaffen, die negativen Auswirkungen möglichst gering zu halten. Die Tunnelhavarie von Rastatt ist Anlass, die gebotenen Konsequenzen zu ziehen und auf allen Ebenen Lösungen anzubieten.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Auf die Lösungen warten wir noch!)

Als Bundesregierung und als Bundesverkehrsministerium werden wir das tun.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD)

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Das Wort hat der Abgeordnete Wolfgang Wiehle für die AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

**Wolfgang Wiehle (AfD):**

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Bei einem volkswirtschaftlichen Schaden von rund 2 Milliarden Euro muss man von einer Katastrophe sprechen, die am 12. August des vergangenen Jahres in Rastatt-Niederbühl geschehen ist. An diesem Tag gab während der Tunnelarbeiten unterhalb der Rheintalbahn das Erdreich nach. Die Strecke war für 51 Tage komplett

**Wolfgang Wiehle**

- (A) blockiert; der Kollege Dr. Jung hat das schon erwähnt. Die Auswirkungen auf Logistikunternehmen, deren Kunden, die Bahn selbst und Abertausende Fahrgäste waren gravierend. Außerdem sind einige Kunden wegen der wochenlangen Behinderungen dauerhaft von der Schiene auf andere Verkehrsträger abgewandert, hauptsächlich auf die Straße.

Ich danke den Kolleginnen und Kollegen von der FDP, dass sie mit diesem Antrag dafür sorgen, dass dieses Thema heute hier im Bundestag debattiert wird. Ihre Analyse und Ihre Forderungen greifen jedoch ein Stück zu kurz. Es ist ja richtig, dass wir beispielsweise mehr Ausweichstrecken im Güterverkehr brauchen. Es ist genauso richtig, dass Überholgleise, die in den vergangenen zwei oder drei Jahrzehnten abgebaut wurden, jetzt bitter fehlen. Doch es fehlen offensichtlich auch Lokführer, die Streckenkenntnisse haben, die über den täglichen Einsatzbedarf hinausgehen, und Fahrzeugbaureihen bedienen können, die sie nicht jeden Tag fahren. Wenn man hier Reserven haben will, die man im Falle großer Störungen einsetzen kann, darf man bei der Ausbildung nicht den Rotstift ansetzen.

(Beifall bei der AfD)

Das Kernproblem ist bei allen diesen drei Punkten eine kurzfristige Betrachtung eines Bahnbetriebs, der auf Kante genäht ist. Hier kommt schnell der Verdacht auf, dass kurzfristige Optimierungen einer langfristigen Sichtweise vorgezogen wurden, die sich an einem nachhaltigen und dauerhaft funktionsfähigen Bahnbetrieb orientieren muss. Mitverursacht wurde das durch eine Privatisierung ohne ausreichende Kontrolle.

(B)

(Beifall bei der AfD)

Davon sprechen Sie aber wohl nicht, weil das an Ihrem politischen Leitbild einen kräftigen Kratzer hinterlassen könnte.

Auch die Planung des Bauvorhabens selbst unterlag anscheinend einem ungesunden Sparzwang; denn sonst wäre man nicht unnötige Risiken eingegangen. Deshalb frage ich mich: Warum wurde auf eine bauliche Sicherung der oberirdischen Gleisanlagen verzichtet? Weshalb setzte man bei der Unterquerung der Rheintalbahn auf ein Vereisungsverfahren, das in einem Tunnelabschnitt dieser Länge vorher noch nicht angewendet worden war? Aus welchem Grund entschied man sich damit auch gegen die Bauweise, die der Ausschreibungstext noch vorsah? Dort war noch davon die Rede, dass man die Unterquerung der Bahnlinie von einem zweiten Schacht aus startet.

(Martin Burkert [SPD]: Einmal ist immer das erste Mal!)

Die Infrastruktur, meine sehr verehrten Damen und Herren, dient der Daseinsvorsorge. Übertriebenes Sparen führt hier nicht zum Ziel, wie der Fall Rastatt zeigt.

(Beifall bei der AfD – Felix Schreiner [CDU/CSU]: Sie tun ja gerade so, als wäre das alles absichtlich passiert!)

Auch auf anderen Gebieten sollte uns das eine Warnung sein. Die Privatisierung der kommunalen Wasserver-

sorgung, wie sie von der Europäischen Union betrieben wird, muss keineswegs eine Verbesserung der Verhältnisse bringen. (C)

(Beifall bei der AfD – Alexander Graf Lambsdorff [FDP]: Stimmt ja gar nicht! Sie betreibt es gar nicht!)

Auch bei der Überführung der Bundesfernstraßen in die geplante Infrastrukturgesellschaft ist große Vorsicht geboten.

(Michael Donth [CDU/CSU]: Nicht dass da die Tunnels einbrechen!)

Für Bauvorhaben im Schienennetz bedeutet diese Erkenntnis: Bei der Planung muss die Sicherheit der Bauausführung im Vordergrund stehen. Die Havarie von Rastatt zeigt deutlich, wie teuer es werden kann, wenn man auf wichtige Sicherungsmaßnahmen verzichtet.

(Beifall bei der AfD)

Es müssen verstärkt allgemeine Notfallkonzepte entwickelt werden. Unfälle und Unglücke können schließlich an jedem Punkt des Schienennetzes passieren.

Die Bahn muss ihre personellen Kapazitäten erweitern. Umfassende Ausbildung hätte die Suche nach strecken- und fahrzeugkundigen Lokführern nach der Streckensperrung erleichtert.

Nutzen wir also die schlimme Erfahrung der Katastrophe von Rastatt ganz allgemein, um die richtigen Schlüsse zu ziehen: Infrastruktur ist Daseinsvorsorge. In notwendige Planungen, im wohlverstandenen langfristigen Sinn, müssen wir investieren. Aber auch: Die Privatisierung darf nicht zum Selbstzweck werden. (D)

(Beifall bei der AfD)

Die AfD-Fraktion sieht der Beratung im Ausschuss mit großem Interesse entgegen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Für die SPD-Fraktion hat nun der Kollege Martin Burkert das Wort.

(Beifall bei der SPD)

**Martin Burkert (SPD):**

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Über die Tunnelhavarie in Rastatt haben wir bereits am 4. September 2017 ausführlich diskutiert. Ich will das betonen, damit nicht der Eindruck entsteht, dass wir nur darüber reden, weil die FDP das so wollte.

Heute befassen wir uns alle noch einmal mit dem Geschehen in Rastatt. Wir haben schon von einigen Rednern gehört, was vorgefallen ist. Vor acht Monaten haben uns die Vorstände der DB Netz AG, Dr. Rompf und Dr. Schaffer, im Ausschuss erklärt, wie es am 12. August zu der Gleisabsenkung im Zuge der Tunnelarbeiten kam. Damals hat die Besatzung der Tunnelvortriebsmaschine eine Veränderung der Tunnellage erkannt – was gut

**Martin Burkert**

- (A) ist – und umgehend den Fahrdienstleiter informiert. Die Strecke wurde sofort gesperrt. Das dauerte ganze drei Minuten.

An der Strecke gab es eine viergliedrige Überwachung. Es gab innerhalb der Tunnelvortriebsmaschine, aber auch oberirdisch ein sensorisches und auch ein tachymetrisches Messsystem. Außerdem gab es eine Überwachung der Baustelle rund um die Uhr durch den technischen Berechtigten; ihn gab es durchaus. Eine erste optische Veränderung an der Streckenanlage wurde am Tag der Havarie nach circa eineinhalb Stunden festgestellt.

Es lässt sich also zusammenfassend sagen: Das Schienenkonzept ging auf. Es bestand zu keinem Zeitpunkt – das hat der Herr Staatssekretär schon geschildert – Gefahr für Leib und Leben. Das ist die gute Nachricht. Ich will deshalb allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die besonnen und schnell gehandelt haben, herzlichen Dank sagen dafür, dass nichts passiert ist.

(Beifall bei der SPD)

- (B) Für den Schienengüterverkehr standen dann nur drei Umleitungsstrecken zur Verfügung. Eine ging über Österreich, eine andere über die Gäubahn – allerdings nur auf einem nicht elektrifizierten Abschnitt, auf dem nur Dieselverkehr möglich ist – und wieder eine andere über eine grenznahe Strecke nach Frankreich, zusätzlich zum Rail Freight Corridor 2, der komplett über Frankreich geht. Man muss sagen: Grenzüberschreitende Ausweichstrecken sind schön und gut, doch müssen auch ausreichend Lokführer vorhanden sein. Und nicht nur das: Sie müssen auch Sprach- und Streckenkenntnisse haben. Das war leider nicht immer der Fall.

Es gab auch innerdeutsche Ausweichstrecken, die aber nicht von allen Kunden des Güterschienenverkehrs benutzt werden konnten. Der Grund: Als Ausweichstrecken standen vor allem nicht elektrifizierte Trassen zur Verfügung, auf denen Diesellokomotiven benötigt werden. Die Nutzung der Umleitungen lag Anfang September dementsprechend nur zwischen 20 und 60 Prozent. Das eigentliche Problem war also weniger, kurzfristig Ausweichstrecken zur Verfügung zu stellen, sondern wie diese genutzt werden.

Zurückblickend zeigt sich: Die Deutsche Bahn war auf einen Super-GAU auf einer Hauptschlagader des europäischen Güterverkehrs nicht ausreichend vorbereitet.

(Zuruf von der FDP: Ja!)

An Herrn Pofalla gerichtet – er ist der verantwortliche Netzvorstand – kann ich nur sagen: Aus Schaden wird man klug. Das sollte er sich besonders zu Herzen nehmen.

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke war für den 7. Oktober vorgesehen. Es ist erfreulich, dass die Strecke fünf Tage früher in Betrieb genommen werden konnte. Was bedeuten fünf Tage? Auf der Strecke im Korridor zwischen Karlsruhe und Basel – das muss man wissen – fahren täglich rund 200 Güterzüge. Durch die frühere Inbetriebnahme konnten also immerhin 1 000 Zugausfälle vermieden werden.

(C) Vor fünf Tagen wurde uns ein Gutachten vorgelegt, das im Auftrag des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen erstellt wurde und in dem die volkswirtschaftlichen Schäden dieser Havarie untersucht wurden. Man spricht davon, dass Schäden mit einem Volumen von mindestens 2 Milliarden Euro für die europäische Volkswirtschaft entstanden seien. Zwei Drittel der Güterzüge sind in der Tat ausgefallen, und ein Drittel wurde umgeleitet. Enorme Gütermengen sind so – leider – von der Schiene auf die Straße abgewandert, zum Teil auch auf die Wasserstraßen. Insgesamt – das müssen wir feststellen – waren von der vermutlich größten Streckensperrung im deutschen Netz seit dem Zweiten Weltkrieg über 8 000 Güterzüge betroffen.

Ich sage in diesem Zusammenhang aber auch: Besonders schlimm finde ich es, dass jeden Tag, auch ohne Tunnelhavarie, zwischen 50 und 100 Güterzüge aus verschiedenen Gründen herumstehen. – Lieber Bahnvorstand, auch da gilt es zu handeln.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Zuruf von der FDP: Genau!)

(D) Ich bin der Ansicht, dass wir Unternehmen, die ihre Transportgüter von der Straße auf die Schiene bringen, nicht vollständig im Regen stehen lassen dürfen, wenn es um die finanziellen Risiken geht. In diesem Zusammenhang wird über einen Notfallfonds diskutiert. Ich halte dies für einen nachdenkenswertes Vorschlag, über den wir vielleicht auch im Ausschuss diskutieren können; denn richtig ist: Nach Rastatt ist vor Rastatt. Deswegen dürfen wir nicht zur Tagesordnung übergehen.

Wir werden die Digitalisierung der Schiene vorantreiben. Wir werden den Ausbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik – das Schlagwort lautet ETCS – vorantreiben. Den Bau elektronischer Stellwerke und die Umrüstung von Lokomotiven werden wir seitens des Bundes unterstützen. Um im Fall der Fälle Ausweichstrecken nutzen zu können, ist die Elektrifizierung von besonderer Wichtigkeit. Das hat Rastatt ganz klar gezeigt. Ohne Elektrifizierung haben wir weniger Ausweichmöglichkeiten. Deshalb wollen wir bis 2025 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren. Das haben wir im Koalitionsvertrag vereinbart.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Herr Staatssekretär Bilger, ich sage: Das schaffen wir. Ich gehe davon aus, dass das Ministerium schon massiv daran arbeitet.

Es gibt noch einen zweiten Bereich, in dem Handlungsbedarf besteht: Die internationale Koordination und Abstimmung müssen unbedingt verbessert werden; da gebe ich Ihnen recht, Herr Kollege Jung. Mein Dank gilt deswegen ausdrücklich der Schweizer Verkehrsministerin, Doris Leuthard, und der Schweizer Bahn, die viele abgestellte Züge auf der Schweizer Seite zu managen hatten. Deshalb begrüßen wir den von der DB Netz AG mit anderen europäischen Schienennetzbetreibern ausgearbeiteten besseren Notfallplan. Ein Notfallhandbuch ist in Arbeit; der Herr Staatssekretär hat darauf hingewiesen.



**Martin Burkert**

- (A) Man kann nur sagen: Hoffentlich ist nach Rastatt nicht vor Rastatt. Vielleicht finden wir, Herr Kollege Jung, im Ausschuss auch noch einen gemeinsamen Nenner. Ich will Ihnen sagen: Der Antrag ist so schlecht nicht.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Für die Fraktion Die Linke hat die Kollegin Sabine Leidig das Wort.

(Beifall bei der LINKEN)

**Sabine Leidig (DIE LINKE):**

Guten Tag, Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste! Wer es ernst meint mit den Klimazielen, der muss dafür sorgen, dass Gütertransporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten der SPD)

Wir von der Linken haben dazu wirklich viele konkrete Vorschläge auf den Tisch gelegt. Es ist höchste Eisenbahn, dass auch der Verkehrsminister die Bahn mit voller Kraft unterstützt und nicht immer wieder eine Leerstelle hinterlässt.

- (B) Im August 2017 bricht eine Tunnelbaustelle auf einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Europas zusammen, bei Rastatt, im auf ihre Ingenieure so stolzen Baden-Württemberg – peinlich. Dann bricht das Chaos aus – wir haben es schon gehört –: Der Zugverkehr wird wochenlang praktisch eingestellt, Ausweichrouten existieren kaum oder sind gerade wegen Bauarbeiten gesperrt, Fahrgäste werden in Busse verfrachtet, und 8 200 Güterzüge bleiben stehen. Der damals Zuständige, Herr Pofalla, blieb in dieser Zeit weitgehend unsichtbar. Die Beschäftigten haben wirklich schwer gelitten, weil vom Beschwerdemanagement nur Serienbriefe verschickt wurden und die Beschäftigten den Frust der betroffenen Fahrgäste aushalten mussten. Ich finde, das ist völlig inakzeptabel.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Ein gutes Krisenmanagement sieht anders aus. Die Bundesregierung als Eigentümerin der Deutschen Bahn darf diese Angelegenheit nicht aussitzen.

Deshalb ist es gut, dass die FDP diese Sache mit ihrem Antrag wieder auf die Tagesordnung gesetzt hat. Wir stimmen ihren Forderungen nach Aufklärung und Transparenz völlig zu. Selbstverständlich setzen auch wir uns dafür ein, dass das Bahnnetz zügig ausgebaut und modernisiert wird, damit es wieder Ausweichstrecken gibt.

Aber der Unfall wirft natürlich noch ein weiteres Licht auf ein jahreslanges Versagen der Bundesregierung. Die Rheinstalstrecke hätte nämlich schon längst fertig sein müssen.

(Tobias Pflüger [DIE LINKE]: So ist es!)

(C) Die Tatsache, dass dort überhaupt noch eine Baustelle war, ist ein Vertragsbruch und ein Wortbruch der Bundeskanzlerin.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Auch das darf das Parlament nicht einfach akzeptieren. Die Bundeskanzlerin hat bei diesem zentralen Projekt für den Schienenverkehr in Europa, das zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vor allem im Alpenraum gebraucht wird, ihr Wort gebrochen und stattdessen Prestigeprojekte wie die Neubaustrecke Ulm–Wendlingen und vor allen Dingen Stuttgart 21 gepusht. Auch dazu ein ernstes Wort.

Der Tunnel in Rastatt war ein vergleichsweise einfaches und überschaubares Tunnelbauprojekt.

(Zurufe von der CDU/CSU: Aha, interessant! – Wie kommen Sie denn zu der Einschätzung?)

Dort ist aus unerfindlichen Gründen plötzlich die Technik, die man angewendet hat, geändert worden. Keiner Mensch weiß, wie es zu dieser Entscheidung gekommen ist. Tatsache ist, dass mit demselben Verfahren bereits bei vorhergehenden Tunnelprojekten vergleichbare Schwierigkeiten aufgetreten sind.

Hinzu kommt, dass eine Verwirrtaktik im Hinblick auf die Unglücksursachen verbreitet wurde.

(Florian Oßner [CDU/CSU]: Das ist ja unglaublich! – Felix Schreiner [CDU/CSU]: Das sind Verschwörungstheorien!)

(D) Erst hieß es, es sei eine innovative Neuerung, die dort verwendet wurde, und deshalb sei man in diese Schwierigkeiten geraten. Dann wurde davon geredet, dass man überhaupt keine Schuld trage, weil es sich um eine ganz bewährte Methode handle. Ich kann Ihnen sagen: Wenn schon beim Rastatter Tunnelunglück eine solche Verwirrtaktik, eine solche Intransparenz und ein solches Komplettversagen zu beobachten sind,

(Zurufe von der CDU/CSU: Oha!)

was erwartet uns bei Stuttgart 21?

(Beifall bei der LINKEN – Michael Donth [CDU/CSU]: Jawohl! Na endlich! – Florian Oßner [CDU/CSU]: Das ist nicht zu fassen!)

Dies ist nämlich ein ungleich größeres Projekt.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Frau Präsidentin, achten Sie bitte auf die Redezeit!)

Es ist aus meiner Sicht kein Zufall, dass das zentrale Gutachten – –

(Zurufe von der CDU/CSU: Was für ein Argument! – S 21 ist ein toller Bahnhof!)

– Sie können jetzt herumschreien, aber Sie können mir auch zuhören und vielleicht etwas lernen.

(Beifall bei der LINKEN – Michael Donth [CDU/CSU]: Nein, bei Ihnen nicht!)



**Sabine Leidig**

- (A) Das zentrale Gutachten im Zusammenhang mit den Risiken der Tunnelbauwerke in Stuttgart wird wie ein Staatsgeheimnis gehütet.

(Michael Donth [CDU/CSU]: Jetzt fehlt bloß noch die Vermögensabgabe! – Felix Schreiner [CDU/CSU]: „Hartz IV muss weg!“ müssten Sie auch noch erwähnen!)

Wir haben mehrfach versucht, dieses Gutachten öffentlich zu machen. Sie verweigern es. Der Minister droht mit einer Klage gegen die Bahn. Das ist wirklich inakzeptabel.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Ja, wirklich!)

Sie verhöhnen damit die Öffentlichkeit. Ich finde, Stuttgart 21 muss endlich ein Umstiegsprojekt werden.

(Beifall bei der LINKEN – Michael Donth [CDU/CSU]: Jawohl! – Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Wie gut, dass wir das Thema heute auf der Tagesordnung haben! Ihre Redezeit ist jetzt aber mal vorbei!)

Die Linke fordert darüber hinaus, dass die Unternehmen entschädigt werden.

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Frau Kollegin, achten Sie bitte auf die Zeit?

**Sabine Leidig (DIE LINKE):**

- (B) Ich komme zum Schluss. – Hunderte Millionen Euro werden für Elektroautos zur Verfügung gestellt. Dann müssen auch Hunderte Millionen Euro für die Unterstützung der Güterzugunternehmen in der Kasse sein.

(Florian Oßner [CDU/CSU]: Richtig! – Michael Donth [CDU/CSU]: Machen wir doch! – Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Die Redezeit ist zu Ende!)

Es müssen auch endlich faire Wettbewerbsbedingungen hergestellt werden. Es darf nicht immer zugunsten der Lkws entschieden werden.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Frau Präsidentin!)

Wir brauchen die Verkehrswende für den Klimaschutz und für mehr Lebensqualität.

(Beifall bei der LINKEN)

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Die Ankündigung des Redeendes ersetzt dieses nicht. – Das Wort hat der Kollege Matthias Gastel für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Felix Schreiner [CDU/CSU]: Schauen wir mal, ob er auch etwas zu S 21 sagt!)

**Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Stellen Sie sich einmal vor, ganz unvorbereitet muss eine Autobahn gesperrt werden. Im Ver-

kehrsfunk heißt es: Eine Umleitungsempfehlung können wir leider nicht aussprechen. Autofahrer sollten besser zu Hause bleiben, damit wenigstens ein Teil der möglichen Umleitungsstrecken für einige Lkws frei bleibt. Die Sperrung der Autobahn wird 51 Tage dauern. – Sie meinen, das ist nicht vorstellbar? Ja, für die Straße bzw. die Autobahn ist das nicht vorstellbar, aber bei der Schiene – wir haben es nach dem Baustellenunfall von Rastatt gesehen – ist genau das Geschilderte passiert. Eine der wichtigsten Strecken für den Personen- und für den europäischen Güterverkehr musste gesperrt werden. Umleitungsstrecken waren entweder deswegen nicht verfügbar, weil sie ebenfalls wegen Bauarbeiten gesperrt waren oder weil sie eingleisig oder nicht elektrifiziert waren und damit nicht ausreichend leistungsfähig waren.

Um wenigstens Teile des Schienengüterverkehrs fahren zu lassen, wurden einzelne Personenzüge gestrichen. Güterzüge vom Norden her stauten sich weit zurück. Was auf Lkws verladen werden konnte, wurde auf der Straße abgewickelt.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Hätte Rot-Grün nicht so einen Rieseninvestitionsstau hinterlassen, hätten wir die Probleme jetzt nicht! Schlecht wirtschaften und sich jetzt beschweren!)

Der Schaden wird auf über 2 Milliarden Euro geschätzt. Teile des Schienengüterverkehrs wurden langfristig auf die Straße verlagert. Wir haben einen maximalen Vertrauensverlust in die Verlässlichkeit der Schiene zu beklagen. Das alles hat Gründe.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie des Abg. Stefan Liebich [DIE LINKE])

Seit 1992 wurde das Straßennetz in Deutschland um 40 Prozent ausgebaut. Im gleichen Zeitraum wurde das Schienennetz um 20 Prozent geschrumpft. Wenn man in den Bundesverkehrswegeplan schaut, dann stellt man fest: Die Straßenbauorgie in Deutschland geht weiter.

(Felix Schreiner [CDU/CSU]: Das ist doch einfach falsch! – Florian Oßner [CDU/CSU]: 42 Prozent für die Bahn stellt man fest! – Michael Donth [CDU/CSU]: 42 Prozent des Geldes für die Schiene! – Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Das ist doch Quatsch! Wer hat denn nicht investiert? Sie!)

Eineinhalb Jahre nach Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans werden überall in Deutschland munter neue Straßen geplant. Von den 46 Schienenprojekten im potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes sind bis heute, nach eineinhalb Jahren, gerade einmal fünf Schienenprojekte abschließend bewertet worden.

(Christian Kühn [Tübingen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Skandal!)

Baden-Württemberg ist ein gutes Beispiel für die Totalverweigerung der Bundesregierung in Sachen Ausbau der Schienenwege.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Michael Donth [CDU/CSU]: Wo ist denn das Unglück passiert? – Daniela Ludwig [CDU/

**Matthias Gastel**

- (A) CSU]: Das ist Realitätsverweigerung, die Sie hier betreiben!)

Von der Gäubahn abgesehen sind alle vom Land Baden-Württemberg beim Bund angemeldeten Schienenprojekte abgelehnt worden. Kein einziges weiteres Projekt ist in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Selbst solche Ausbauprojekte, die für Umleitungen bei Sperrung der Rheintalbahn nützlich wären und angemeldet wurden, wurden abgelehnt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Stephan Kühn [Dresden] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Hört! Hört! – Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Wenn man nicht investiert, braucht man sich nicht zu beschweren!)

Wenn in Deutschland in Sachen Ausbau der Schienenwege etwas vorangehen soll, dann geht es nur dann, wenn die Länder eigenes Geld in die Hand nehmen, um Bundesschienenwege auszubauen und zu ertüchtigen. Das nenne ich einen wirklichen Skandal.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der LINKEN – Michael Donth [CDU/CSU]: Das bekommen Sie ja auch durch den Bund für den Nahverkehr!)

Meine Damen und Herren, der Koalitionsvertrag enthält die eine oder andere positive Passage zum Thema Bahn.

- (B) **Vizepräsidentin Petra Pau:**

Kollege Gastel, gestatten Sie eine Frage oder Bemerkung aus der AfD-Fraktion?

**Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bitte schön.

(Felix Schreiner [CDU/CSU]: Wenn es hilft!)

– Schauen wir mal.

**Dr. Dirk Spaniel** (AfD):

Sie haben ja nun über Baden-Württemberg geredet. Ist Ihnen eigentlich bekannt, dass in Baden-Württemberg momentan eine grüne Landesregierung die Geschäfte führt?

(Michael Donth [CDU/CSU]: Aha! – Sven-Christian Kindler [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Mal zuhören! – Stephan Kühn [Dresden] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Zuhören! – Dr. Kirsten Kappert-Gonther [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Zuhören!)

**Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Lieber Abgeordneter der AfD, wir reden hier über Bundesschienenwege. Das Land Baden-Württemberg hat beim Bund jede Menge Schienenwege zum Ausbau angemeldet, und der Bund hat diesen Ausbau abgelehnt. Baden-Württemberg gehört aber zu den Ländern, die eigenes Geld in die Hand nehmen, um Bundesschienenwege zu ertüchtigen und auszubauen. Genau das habe ich

gerade ausgeführt, und ich habe es für Sie gerne wiederholt. (C)

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE] – Sven-Christian Kindler [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Erst mal zuhören!)

Die Große Koalition geht nicht an die Strukturen ran, und genau das ist das Problem. Das Motto der Großen Koalition lautet: Weiter so, mehr von allem!

(Michael Donth [CDU/CSU]: Mehr Schienenwege!)

Mehr Straßen, mehr Schienenwege und vor allem mehr Flugverkehr! So, meine Damen und Herren, kann die Verkehrswende nicht funktionieren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

So wird der Anteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland auch weiter bei unter 20 Prozent vor sich hindümpeln. Österreich, die Schweiz und viele andere Länder zeigen, dass das auch deutlich anders erfolgreich funktionieren kann.

Mit dieser Politik werden die Autobahnen immer voller mit immer mehr Lkws, die für Staus sorgen. Das gescheiterte Modell der Vergangenheit kann keine Lösung für die Zukunft bringen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nötig sind die Stärkung der Schiene, die Engpassbeseitigung, der Bau von 740-Meter-Netzen für längere und wirtschaftliche Güterzüge, der Deutschland-Takt für den Güter- und für den Personenverkehr und natürlich auch die Digitalisierung. (D)

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Lesen Sie den Koalitionsvertrag! Erzählen Sie mal was Neues! – Kirsten Lühmann [SPD]: Steht alles im Koalitionsvertrag!)

Das ETCS, das europäische Zugbeeinflussungssystem, kommt in Deutschland nicht voran. Es gibt bei der Bundesregierung und bei der Deutschen Bahn noch nicht mal ein entsprechendes Konzept.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Herr Kollege Gastel, diese Vorschläge müssen Sie jetzt bitte in die Ausschussberatungen verlagern.

**Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Stellen Sie das Signal für die Bahn endlich auf Vorfahrt für die Schiene! Das ist dringend notwendig.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der LINKEN – Felix Schreiner [CDU/CSU]: Thema verfehlt!)

**(A) Vizepräsidentin Petra Pau:**

Das Wort hat der Kollege Florian Oßner für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU)

**Florian Oßner (CDU/CSU):**

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Gastel, Ihre Ausführungen verwundern mich schon ein Stück weit:

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ehrlich?)

Sie selbst waren bei der Ausarbeitung des Bundesverkehrswegeplans dabei, den wir verabschiedet haben.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Genau! Sie haben alle unsere Anträge abgelehnt! Alle haben Sie abgelehnt!)

42 Prozent von 72 Milliarden Euro bis 2030 gehen an die Bahn und in unsere Schienenstrecken. Das ist eine klare Botschaft für die Schienenwege in unserem Land.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Felix Schreiner [CDU/CSU]: Das ist die Wahrheit! – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Bis dahin haben Sie die Straßen ausgebaut und das Geld ausgegeben! Wo sind denn die Schienenwege? Die haben Sie noch nicht mal bewertet!)

**(B)** Nun zum Antrag der FDP. Er scheint mir doch ein Stück weit mit sehr heißer Nadel gestrickt worden zu sein. Man könnte frei nach Christian Lindner sagen: Lieber schnell einen Antrag schreiben, als einen guten Antrag schreiben.

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU/CSU – Beifall bei Abgeordneten der SPD – Alexander Graf Lambsdorff [FDP]: So witzig war das jetzt auch nicht!)

So steht in dem Antrag, liebe Kolleginnen und Kollegen von der FDP, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung und die Deutsche Bahn dazu auffordern soll, das Parlament „zeitnah mündlich und schriftlich“ zu informieren, wie es „am 12. August 2017 zu der Tunnelhavarie bei Raststatt-Niederbühl kommen konnte“.

Bereits am 5. September 2017 – das war allerdings noch vor dem Einzug der FDP in den Bundestag und ist deswegen vielleicht Ihrer Aufmerksamkeit entgangen – hatten wir hierzu eine Sitzung. Der vormalige Vorsitzende des Verkehrsausschusses, aber auch unser Staatssekretär Steffen Bilger sind darauf bereits eingegangen.

(Zurufe von der AfD)

In dieser Sitzung haben die DB Netz AG und der Staatssekretär Michael Odenwald vom Bundesverkehrsministerium dem Ausschuss über die ersten Erkenntnisse und Ursachen des Unfalls berichtet. Diese ersten Erkenntnisse können Sie in dem Protokoll der 117. Sitzung nachlesen.

(Dr. Christian Jung [FDP]: Aber das reicht doch nicht, Herr Kollege! Das ist doch alles

oberflächlich, was Sie hier machen! Völlig oberflächlich!)

**(C)**

Liebe Liberale, ich kenne zwar nicht Ihre Definition des Wortes „zeitnah“, aber nach meinem Verständnis möchte ich behaupten, dass dieser kurze Zeitraum von knapp drei Wochen eindeutig hierunter fällt. Die Verantwortlichen haben eigentlich ein großes Dankeschön für die schnelle Reaktion verdient.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD)

Der schriftliche Bericht zur Tunnelhavarie von Raststatt wurde uns seitens der Bundesregierung gestern vorgelegt, sodass es auch hierfür keiner weiteren Aufforderung der Bundesregierung seitens des Parlaments mehr bedarf

(Alexander Graf Lambsdorff [FDP]: Nach dem Antrag der FDP!)

und Ihre Wünsche diesbezüglich – ich weiß gar nicht, warum Sie so unzufrieden sind – bereits erfüllt sind.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Ja, genau!)

Weiter fordern Sie in Ihrem Antrag, dass „zum besseren Management von Ausweichstrecken das Zugsicherungssystem ... und die Digitalisierung des Schienennetzes“ vorangetrieben werden sollten.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es geht nichts voran! Absolut nichts!)

Das ist absolut richtig. Auch hier kann ich als Berichterstatter für das Baustellenmanagement nur auf die eingangs erwähnte heiße Nadel verweisen.

**(D)**

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Schauen Sie einmal in die Antwort der Bundesregierung auf unsere Kleine Anfrage! Kein Konzept! Sie weiß nicht einmal, was das kostet!)

Ich bin mir sicher, liebe Kollegen von der FDP, Sie haben unseren Koalitionsvertrag aufmerksam studiert. So finden Sie auf Seite 78 folgende Passagen:

Wir wollen die Digitalisierung der Schiene, auch auf hochbelasteten S-Bahnstrecken, vorantreiben und den Ausbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS,

– also das Zugbeeinflussungssystem, das heute schon mehrfach angesprochen worden ist –

elektronischer Stellwerke und Umrüstung der Lokomotiven durch den Bund unterstützen.

(Detlef Müller [Chemnitz] [SPD]: Und Triebfahrzeuge!)

Die Automatisierung des Güterverkehrs und das autonome Fahren auf der Schiene wollen wir durch Forschung und Förderung unterstützen.

(Oliver Luksic [FDP]: Ein bisschen spät!)

Das ist doch, so finde ich, eine klare Aussage. Alle im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien sollten diese technologischen Verbesserungen in die Eisenbahntechnik

**Florian Oßner**

- (A) nik für mehr Sicherheit und Mobilität unserer Bürger unterstützen.

(Beifall bei der CDU/CSU – Dr. Christian Jung [FDP]: Wir werden alles sezieren, bis klar ist, ob Sie Konsequenzen gezogen haben! – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wenn das doch auch die Bundesregierung täte!)

Sie haben auch die Kategorie „Potenzieller Bedarf“ angesprochen. Auch in meiner Heimatregion gibt es ein wichtiges Projekt zwischen Landshut und Plattling. Da bin ich ganz bei Ihnen: Auch da werden wir mit großen Schritten vorangehen, um die entsprechenden Projekte zu einer Entscheidung zu führen.

Sie sehen, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass wir uns bereits in vielen Forderungen einig sind, diese übernommen haben und Ihr Antrag überhaupt nicht notwendig gewesen wäre.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Genau! – Dr. Christian Jung [FDP]: Das sieht die deutsche Wirtschaft anders! Die Chemieindustrie wie BASF in Rheinland-Pfalz! Also erzählen Sie keinen Unsinn!)

Positiv möchte ich zum Schluss noch das besonnene Krisenmanagement der Deutschen Bahn sowie des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur unter der damaligen Leitung von Alexander Dobrindt, aber auch die heute sehr transparente Behandlung dieser Angelegenheit durch den neuen Bundesminister Andreas Scheuer ansprechen.

(B)

Ein herzliches Vergelt's Gott fürs Zuhören.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie des Abg. Detlef Müller [Chemnitz] [SPD])

#### **Vizepräsidentin Petra Pau:**

Letzter Redner in dieser Debatte ist der Kollege Michael Donth für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der SPD)

#### **Michael Donth (CDU/CSU):**

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Unfall bei den Tunnelbauarbeiten an der Rheintalbahn und seine Folgen waren zweifelsohne ein großes Unglück von dramatischem Ausmaß, auch wenn es zum Glück – das möchte ich ausdrücklich anführen – keine Personenschäden gab oder es gar Menschenleben gekostet hat. Aber der Schaden für die Wirtschaft ist immens. Ein diese Woche vorgelegtes Gutachten spricht von 2 Milliarden Euro. Immens waren aber auch die Beeinträchtigungen im Personenverkehr, der über Ersatzbusse abgewickelt werden musste, was die Fahrgäste – viele von ihnen Pendler aus dem Raum Rastatt – eine ganze Stunde mehr Reisezeit gekostet hat. Auch hier ist volkswirtschaftlicher Schaden entstanden. Die heikelste Diskussion für die Bahn und alle Beteiligten wird sich aus der Frage ergeben, wer am Ende für die dann beziferten Schäden aufkommen muss.

Statt aber nur über vergossene Milch zu weinen, möchte ich den Blick darauf richten, welche positiven Effekte der Unfall bei all dem Schaden gebracht hat. Die enormen wirtschaftlichen Einbußen, die die sechswöchige Streckensperrung verursacht hat, haben nämlich der Öffentlichkeit deutlich gemacht, was für eine große Bedeutung der Schienengüterverkehr für ganz Europa hat

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber leider nicht der Bundesregierung! Das ist das Problem!)

und wie wichtig es ist, dass wir Geld in die Hand nehmen, um das Netz zügig auszubauen,

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Zuruf der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

um Ausweichstrecken durchgängig zu elektrifizieren und den Schienengüterverkehr so zu modernisieren, dass er effizienter wird.

(Dr. Christian Jung [FDP]: Sehr gut! Das ist wirklich gut! Im Gegensatz zu Herrn Oßner!)

Genau das haben wir uns im Koalitionsvertrag vorgenommen. Der Kollege Oßner hat es gerade wörtlich zitiert.

(Dr. Christian Jung [FDP]: Nein! Das war Unsinn teilweise! – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Dinge haben Sie schon das letzte Mal nicht umgesetzt!)

Der Unfall hat auch gezeigt, dass mehr Europa auf der Schiene dringend geboten ist.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD)

#### **Vizepräsidentin Petra Pau:**

Kollege Donth, gestatten Sie eine Frage oder Bemerkung der Kollegin Leidig?

#### **Michael Donth (CDU/CSU):**

Ja, bitte.

#### **Sabine Leidig (DIE LINKE):**

Vielen Dank, Kollege Donth, dass Sie mir die Frage erlauben. – Sie haben gerade noch einmal deutlich gemacht, wie wichtig die Unterstützung des Schienengüterverkehrs ist. Eines der großen Versprechen kurz vor der Bundestagswahl, auch von Ihrer Partei, war, dass die Schienenmaut, also die Trassengebühren insbesondere für die Güterzüge, halbiert werden soll. Wir haben demnächst Haushaltsverhandlungen. So wie ich den Verkehrsminister am Mittwoch in der Verkehrsausschusssitzung verstanden habe, wollte er von diesem Versprechen nichts mehr wissen.

Ich frage Sie jetzt, ob das ein Versprechen ist, auf das sich auch die Unternehmen verlassen können, und ob entsprechende Vorkehrungen im Haushalt getroffen werden.

(Marianne Schieder [SPD]: Ja, da waren wir auch überrascht vom Herrn Minister! – Kirsten Lühmann [SPD]: Das Parlament entscheidet!)

(C)

(D)



(A) **Michael Donth (CDU/CSU):**

Zum Haushalt sage ich gleich noch etwas. – Vielen Dank für die Frage, Frau Leidig. Sie haben völlig recht: Es ist ein wichtiges Anliegen nicht nur des Verkehrsministers, sondern auch unserer Fraktionen – ich nehme die SPD mit dazu –, dass wir den Schienenverkehr stärken. Deshalb steht das auch in unserem Koalitionsvertrag. Es wurde schon gesagt: 42 Prozent der Mittel im Bundesverkehrswegeplan sind für die Schienenstrecken vorgesehen, obwohl sie kilometermäßig weit hinter den Straßen zurückliegen. Und wir haben zusammen mit der Industrie den Aktionsplan zum Schienengüterverkehr vereinbart, der viele Elemente enthält, die wir alle angehen wollen, weil sie nämlich dazu beitragen, den Schienengüterverkehr nach vorne zu bringen. Dazu gehört auch die Halbierung der Schienenmaut für den Güterverkehr.

Wir haben den Entwurf des Haushaltsplans noch nicht auf dem Tisch. Wir beklagen alle, dass er dieses Jahr erst so spät kommt. Wir werden dafür kämpfen, diese Zusage einzuhalten.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Ja, genau!)

Wir gehen dafür auch auf unseren Bundesfinanzminister zu, der dabei ja ein gewichtiges Wort mitzureden hat.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Ja, genau!)

Ich sehe das Nicken in der SPD-Fraktion. Sie wird uns dabei unterstützen. Wir halten also an diesem Plan fest und wollen das auch durchsetzen.

(B) (Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD – Sabine Leidig [DIE LINKE]: Gut!)

Der Unfall hat gezeigt, dass wir mehr Europa auf der Schiene dringend brauchen. Allein diese streckenmäßig relativ kurze Unterbrechung des Rhein-Alpen-Korridors hat den gesamten Güterverkehr in Europa herausgefordert. Es gab Ausweichstrecken. Aber diese konnten nicht voll ausgelastet werden – der Kollege Burkert ist darauf eingegangen –, nicht nur wegen technischer Probleme, sondern auch wegen sprachlicher Barrieren; denn während es im Luftverkehr normal und Standard ist, auf Englisch zu kommunizieren, muss man als Lokführer die jeweilige Landessprache beherrschen, in diesem Fall auf der linksrheinischen Strecke Französisch. Für die Lokführer ist es also nichts mit „Thank you for travelling with Deutsche Bahn“.

Es gibt aber auch eine positive Entwicklung. Seit diesem Unfall hat sich nämlich im europäischen Verkehrsnetz, bei den europäischen Bahnen und im Schienengüterverkehr viel bewegt. Die Kollegen von der Deutschen Bahn sind im Austausch mit den Kollegen aus der Schweiz und Frankreich, um in Zukunft solche Großschadenslagen gemeinsam besser zu managen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Kollege Donth, gestatten Sie eine weitere Frage oder Bemerkung des Kollegen Kühn?

**Michael Donth (CDU/CSU):**

Nein. Ich glaube, das haben wir schon zuvor bilateral geklärt.

Bei diesem Unglück ist auch deutlich geworden, dass einige Dinge sehr gut funktioniert haben. Die Baustellenüberwachung in Form der vier eingesetzten Messsysteme hat sofort reagiert, als die Gleisabsenkung kam, sodass keine Gefahr für Leib und Leben bestand. Das hat übrigens auch die Staatsanwaltschaft erst dieser Tage bestätigt.

Die Deutsche Bahn und die Bundesregierung haben – das wurde schon gesagt – den Verkehrsausschuss am 5. September ausführlich und transparent informiert und standen auch in dieser Woche noch einmal zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Daher, liebe Kollegen der FDP: Was Sie in Ihrem Antrag fordern, ist völlig unnötig; es ist aber auch nicht falsch. – Es ist deshalb unnötig, weil die Berichte schon gegeben wurden, weil die Untersuchungen bereits laufen und weil die Pläne für die Verhinderung einer solchen Störung in Zukunft bereits erarbeitet wurden.

(Dr. Christian Jung [FDP]: Die Menschen und die Wirtschaft sehen das im Moment komplett anders!)

Wenn aber der Antrag dazu geeignet war, Ihnen, Herr Dr. Jung, Ihre erste Rede hier im Haus zu ermöglichen, dann soll es recht sein.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU)

**Vizepräsidentin Petra Pau:**

Ich schließe die Aussprache.

Interfraktionell wird die Überweisung der Vorlage auf Drucksache 19/1839 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. Sind Sie damit einverstanden? – Das ist der Fall. Dann ist die Überweisung so beschlossen.

Ich rufe die Tagesordnungspunkte 23 a und 23 b auf:

- a) Beratung des Antrags der Abgeordneten Sevim Dağdelen, Heike Hänsel, Michel Brandt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

#### **Export von Rüstungsgütern verbieten**

##### **Drucksache 19/1339**

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie (f)

Auswärtiger Ausschuss (f)

Verteidigungsausschuss

Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

**Federführung strittig**

- b) Beratung des Antrags der Abgeordneten Katja Keul, Agnieszka Brugger, Katharina Dröge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

#### **Ein Rüstungsexportkontrollgesetz endlich vorlegen**

##### **Drucksache 19/1849**

(C)

(D)