

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Carina Konrad, Sandra Weeser, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/28670 –**

### **Hangrutsch bei Kestert im Mittelrheintal und die Auswirkungen auf den Schienen- und Straßenverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am Montag, den 15. März 2021, kam es bei Kestert in Rheinland-Pfalz oberhalb der Bahnstrecke im Mittelrheintal, zu einem Hangrutsch. Aus Sicherheitsgründen sind seither die rechtsrheinische Bahnstrecke zwischen Loreley und Kamp-Bornhofen sowie die parallel dazu verlaufende Bundesstraße 42 (B 42) gesperrt worden. Die Aufhebung der Sperrungen ziehen sich auf beiden Strecken weiter hin, weil am Wochenende nach dem Hangrutsch Sprengungen vorgenommen werden mussten. Während der Sprengungen musste auch der Schiffsverkehr eingestellt werden. Es ist nach aktuellem Stand nicht klar, wann die rechtsrheinischen Sperrungen aufgehoben werden sollen (<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-kestert-lockeres-gestein-ueber-bahnstrecke-am-mittelrhein-gesprengt-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-210320-99-900480>).

Die Bahnstrecke im Mittelrheintal gehört zu den wichtigsten und meistbefahrenen Güterzugstrecken Europas. Zahlreiche Züge und auch Autos und Lkws müssen aufgrund der Sperrungen umgeleitet werden (<https://www.spiegel.de/panorama/kestert-europas-meistbefahrene-gueterzugstrecke-gesperrt-a-6ee90465-684e-4b59-99e1-d085e8710770>). Vor diesem Hintergrund stellen sich die Fragen, wieso der Hangrutsch durch die bestehenden Sicherungen nicht besser abgefangen werden konnte – auch, weil es in der Vergangenheit bereits mehrfach zu Hangrutschen gekommen ist (<https://www.spiegel.de/panorama/kestert-europas-meistbefahrene-gueterzugstrecke-gesperrt-a-6ee90465-684e-4b59-99e1-d085e8710770>) – ,und welche Auswirkungen die Sperrungen auf den Personen- und Güterverkehr haben.

1. Was sind die Hintergründe des Felsrutsches, und wie kam es dazu?
2. Haben der Lärm oder die Erschütterungen der Güterzüge auf der Bahnstrecke nach Kenntnis der Bundesregierung zu dem Hangrutsch beigetragen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Veröffentlichung des Landesamtes für Geologie und Bergbau des Landes Rheinland-Pfalz (LGB-RLP) verwiesen (abrufbar unter: <https://www.lgb-rlp.de/fachthemen/projekte/projektliste/felssturz-bei-kestert.html>). Gemäß der Veröffentlichung des LGB-RLP hatten Erschütterungen des Bahn- und Straßenverkehrs hierbei keinen Einfluss.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

3. Welche Sicherungsmaßnahmen bestanden an dem betreffenden Fels, und waren diese für einen solchen Felsrutsch ausgelegt?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist der Hang bei Kestert mit Fang- und Stahlschwellenzäunen technisch gesichert und wurde regelmäßig inspiziert. Dabei finden unter anderem Analysen mit Spezialisten und Spezialistinnen im Feld statt.

Im Jahr 2018 hat die DB AG eine Befliegung aller Hänge im Rheintal durchgeführt. Dabei traten bei dem betroffenen Hang bei Kestert keine Auffälligkeiten auf. Bei der jüngsten Begehung/Inspektion im Dezember 2020 stellten die Fachkräfte ebenfalls keine Veränderungen am Hang fest.

4. Wieso hielten die Sicherungsmaßnahmen dem Felsrutsch nicht stand?

Nach Auskunft der DB AG rutschten bei dem Felsrutsch ca. 16 000 Kubikmeter Steine und Geröll herunter. Einzelne Steine haben ein Gewicht von bis zu 100 Tonnen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die bestehenden Sicherungsmaßnahmen für und an dem betreffenden Fels, und geht die Bundesregierung davon aus, dass die Sicherungsmaßnahmen nicht ausreichend waren, um den Felsrutsch zu verhindern?
16. Wie schätzt die Bundesregierung angesichts des Vorfalls bei Kestert insgesamt die Sicherheit der rechtsrheinischen Bahnstrecke und der dort verlaufenden Bundesstraße im Mittelrheintal ein, auch mit Blick auf die dort vorherrschenden geologischen Verhältnisse (<https://www.swr.de/swr/aktuell/rheinland-pfalz/koblenz/geologe-zur-ursache-felsrutsch-kestert-100.html>)?

Die Fragen 5 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 16. März 2021 wurde nach Auskunft der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz die Situation vor Ort auch von Vertretern des LGB-RLP in Augenschein genommen und ein Projektbericht erstellt. In Rheinland-Pfalz ist in dem Bereich des Mittelrheins, der Mosel, der Lahn, der Saar und der Nahe immer wieder aufgrund des anstehenden Schiefergebirges mit Massenbewegungen zu rechnen. Ein Ereignis dieser Größenordnung ist nach Auskunft der Ver-

treter des LGB-RLP nicht vorhersehbar, da aufgrund der Lage in einem Rücksprung des Felses nicht von einer Gefährdung der Infrastruktur ausgegangen werden kann. Die DB AG hat in den letzten zehn Jahren mit Kostenbeteiligung der Bundesstraßenverwaltung viele Bereiche mit Fangzäunen und Verankerungen umfangreich gesichert, so dass die Sicherheit der rechtsrheinischen Bahnstrecke und der Bundesstraße den Umständen entsprechend bestmöglich ist.

6. Wie lange werden nach Kenntnis der Bundesregierung die betroffene Schienenstrecke und Bundesstraße gesperrt sein?

Nach Auskunft der DB AG ist die Bahnstrecke seit dem 1. Mai 2021 wieder für den Verkehr nutzbar. Seit dem 9. Mai 2021 ist die Bahnstrecke wieder zweigleisig befahrbar.

Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz ist die B 42 in dem Hangrutschbereich einspurig für den Verkehr freigegeben. Insofern ist tagsüber die Umleitung bei Kestert nicht mehr erforderlich. In den Abend- und Nachstunden bleibt sie weiter voll gesperrt. Tagsüber wird der Verkehr für beide Richtungen mit einer Lichtsignalregelung gesteuert. Die Räum- und Sicherungsarbeiten werden weitergeführt. Wann die komplette Öffnung der Bundesstraße erfolgen kann, ist noch nicht absehbar.

7. Wie wirkt sich die Sperrung auf den Schienenpersonenverkehr aus?
  - a) Wie viele Umleitungen und Verspätungen gab es seit Beginn der Sperrung im Schienenpersonenfernverkehr (bitte nach Anzahl der Umleitungen und einzelnen Verspätungen auflisten)?
  - b) Wie viele Umleitungen und Verspätungen gab es seit Beginn der Sperrung im Schienenpersonennahverkehr (bitte nach Anzahl der Umleitungen und einzelnen Verspätungen auflisten)?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind von der Sperrung keine Züge des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) betroffen.

Die bestehende Linie des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Strecke wurde geteilt. Im gesperrten Abschnitt verkehrte ein Ersatzverkehr mit Bussen.

8. Wie wirkt sich die Sperrung auf den Schienengüterverkehr aus?
  - a) Wie viele Güterzüge mussten seit Beginn der Sperrung umgeleitet werden, und welcher zusätzliche Zeitaufwand ergab sich nach Kenntnis der Bundesregierung für die Züge heraus?
  - b) Zu wie vielen Verspätungen von Güterzügen kam es im Zusammenhang mit der Sperrung der Schienenstecke seit Beginn der Sperrung (bitte nach einzelner Verspätung und Länge der Verspätung auflisten)?
  - c) Welcher wirtschaftliche Schaden ergibt sich für die betroffenen Unternehmen aufgrund der Umleitungen und Verspätungen der Güterzüge nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden von den durchschnittlich 114 Güterzügen pro Tag auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke ca. 90 Züge pro Tag auf die

linksrheinische Bahnstrecke umgeleitet. Die durchschnittliche Verlängerung der Reisezeiten bei den verschiedenen Umleiterstrecken sieht dabei wie folgt aus:

- Linksrheinische Bahnstrecke: keine signifikante Verlängerung gegenüber dem Weg über die rechtsrheinische Bahnstrecke
- Siegstrecke: plus ein bis drei Stunden, je nach Laufweg, Tageszeit und Baustellensituation
- Kassel-Altenbeken: plus drei bis vier Stunden, je nach Tageszeit und Baustellensituation (ca. 5 Prozent der Güterzüge)

Zu Verspätungen von Güterzügen und zu wirtschaftlichen Schäden der Eisenbahnverkehrsunternehmen kann die DB AG keine Auskunft geben.

9. Wie viele und welche Ausweichstrecken sind für die betroffene gesperrte Schienenstrecke vorhanden, und kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung zu Überlastungen der Schienenstrecken, die zur Umleitung der gesperrten Strecke genutzt wurden und werden?

Nach Auskunft der DB AG standen als Ausweichstrecken die linksrheinische Bahnstrecke, die Sieg-Strecke, die Mosel- und Saarstrecke sowie eine weiträumige Umleitung über Altenbeken zur Verfügung.

Es liegen keine Informationen vor, dass es dabei zu Überlastungen gekommen ist.

10. Wie wirkt sich die Sperrung der Bundesstraße 42 auf den Straßenverkehr aus?
  - a) Wie viele zusätzliche Kilometer müssen die Autofahrer für die Umleitung aufgrund der Sperrung der B 42 zurücklegen, und wie viel zusätzliche Zeit nimmt die Umleitung für die Autofahrer nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt in Anspruch?
  - b) Wie viele Lkws, Transporter und weitere Fahrzeuge im Straßengüterverkehr mussten nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Sperrung umgeleitet werden (bitte nach Fahrzeugtyp auflisten)?
  - c) Welcher wirtschaftliche Schaden ergibt sich für die betroffenen Unternehmen aufgrund der Umleitungen und Verspätungen der Lkws und weiteren Fahrzeuge im Straßengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 10 bis 10c werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz ist die B 42 im Streckenabschnitt bei Kestert nach einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2019 mit rund 2 600 Kfz/24h (120 Schwerverkehrsfahrzeuge) werktäglich belastet. Abhängig vom Startpunkt und dem Ziel der Auto-, Lkw- und Motorradfahrer ergeben sich unterschiedliche Belastungen durch längere Wegstrecken und ein höherer Zeitaufwand. Diesbezügliche Auswertungen liegen nicht vor.

Der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz liegen keine Informationen bezüglich der umgeleiteten Fahrzeuge und des bisherigen wirtschaftlichen Schadens vor.

11. Wie lange musste der Schiffsverkehr insgesamt gesperrt werden, und wie viele Schiffe waren davon betroffen (bitte Anzahl der Schiffe aufgeteilt nach Personenschiffahrt und Güterschiffahrt auflisten)?

Im Zusammenhang mit dem Hangrutsch am 15. März 2021 bei Rhein-km 562,00 war eine Sperrung der Schifffahrt nicht erforderlich. Erst für die am 21. März 2021 durchgeführten Sprengungen wurde die Schifffahrt zu Tal ab Oberwesel von 11:45 Uhr und zu Berg ab der Reede Bad Salzig von 12:15 Uhr bis 13:25 Uhr gesperrt. Da die Schifffahrt bereits am 20. März 2021 zu der geplanten Sperrung informiert wurde, waren nur wenige Güterschiffe betroffen. Der Fährbetrieb in St. Goar war nicht betroffen, weil er außerhalb des Sicherheitsbereiches liegt. Die Fahrgastschiffahrt ist auf der Strecke coronabedingt nicht in Betrieb.

12. Wie viele Minuten vor dem Felsrutsch hat nach Kenntnis der Bundesregierung der letzte Zug die betroffene Stelle passiert?

Nach Auskunft der DB AG passierte 15 Minuten vor dem Hangrutsch der letzte Zug die Stelle.

13. Wie viele Züge fahren auf der betroffenen Strecke durchschnittlich an einem Wochentag pro Stunde (bitte nach Güter- und Personenzügen aufteilen)?

Nach Auskunft der DB AG verkehren auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke pro Tag im Durchschnitt 170 Züge (Summe beide Richtungen), davon 114 im Schienengüterverkehr und 56 im SPNV. Die rechtsrheinische Bahnstrecke wird in diesem Bereich regulär nicht vom SPNV genutzt.

14. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Sprengungen und Sicherungen der betroffenen Stellen, die am Wochenende vom 20. und 21. März 2021 durchgeführt wurden?

Nach Auskunft der DB AG belaufen sich die Kosten für die Beseitigung des Hangrutsches inklusive Sprengungen nach ersten Schätzungen insgesamt auf einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag.

15. Welche Konsequenzen zieht die Deutsche Bahn AG aus dem Vorfall, und plant die Deutsche Bahn AG die Sicherungsmaßnahmen an der betroffenen Stelle und an weiteren vergleichbaren Orten anzupassen?

Nach Auskunft der DB AG hat sie den Hang oberhalb der Bahnstrecke zusätzlich mit einem ca. sechs Meter hohen und ca. 100 Meter langen Schutzwall abgesichert. Im Schutz des Walles wurden ca. 620 Felsanker hergestellt, an denen Netze auf 2 100 Quadratmetern im Steilhang angebracht sind.





