

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Mario Brandenburg (Südpfalz), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8574 –

Grenzüberschreitende Schienenprojekte zwischen Mannheim und Basel

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Tunnelhavarie 2017 bei Rastatt-Niederbühl und die damit verbundene 51-tägige Sperrung der Rheintalstrecke haben in den europäischen Volkswirtschaften allein im Schienengüterverkehr Schäden in Höhe von mindestens 2 Mrd. Euro verursacht. Sowohl der nationale als auch der internationale Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr waren wochenlang unterbrochen. Neben den wirtschaftlichen Schäden gab es aber auch einen massiven Vertrauensverlust in den Schienengüterverkehr und vor allem in die Deutsche Bahn AG und DB Cargo AG (vgl. www.netzwerk-bahnen.de/news/jahrestag-das-rastatt-desaster-ist-noch-lange-nicht-bewaeltigt.html). Um solch einem Szenario künftig zu entgehen und in Katastrophenfällen besser vorbereitet zu sein, müssen betriebsbereite und funktionierende Ausweichstrecken bereitstehen.

1. Plant die Bundesregierung die Nutzung und Optimierung von Bestandsstrecken, zusätzliche Elektrifizierungen, die Reaktivierung abgebauter Überholgleise und die Einrichtung von zusätzlichen Bahnkurven, Weichen und Brücken, um kurz- und mittelfristig funktionierende Ausweichstrecken zur Verfügung zu stellen?

Die Bundesregierung wird im Zuge der Elektrifizierungsinitiative prüfen, welche Strecken durch eine Ausstattung mit Oberleitungen als Ausweichstrecke ertüchtigt werden können. Die Überlegungen werden mit Vorlage der Förderkonzeption abgeschlossen.

2. Inwieweit plant die Bundesregierung den Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenprojekte zwischen Mannheim und Basel, insbesondere auf den Strecken Saarbrücken–Hagenau–Rastatt–Karlsruhe (Brücke Wintersdorf) und Ludwigshafen–Wörth–Hagenau–Straßburg?
3. Wieso bekennt sich die Bundesregierung im Vertrag über die deutsch-französische Zusammenarbeit und Integration nicht ausdrücklich zur Reaktivierung der Strecke Saarbrücken–Hagenau–Rastatt–Karlsruhe und damit zur Schaffung einer verbesserten europäischen Bahninfrastruktur?
4. Plant die Bundesregierung die Bereitstellung von Geldern zur finanziellen Unterstützung einer Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Bahnstrecke Saarbrücken–Hagenau–Rastatt–Karlsruhe, wie dies für die Bahnstrecke Freiburg–Colmar zur Verfügung gestellt wurde?

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Vertrag über die deutsch-französische Zusammenarbeit und Integration (Vertrag von Aachen) vereinbaren beide Staaten eine bessere Verknüpfung der Eisenbahnverbindungen. Darüber hinaus wurde eine Projektliste vereinbart, in der gemeinsame Vorhaben gelistet sind.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Saarbrücken–Hagenau–Rastatt zielt hauptsächlich auf die Stärkung des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs, eine Nutzung als Ausweichstrecke würde auch eine Elektrifizierung Rastatt–Röschwoog–Strasburg bedingen. Die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie für die Bahnstrecke Saarbrücken–Hagenau–Rastatt–Karlsruhe ist durch französische, deutsche und EU-Beteiligung weitestgehend gesichert.