

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungs- und Realisierungsstand bei der Ausbaustrecke Kehl–Appenweier – Bahnübergangsbeseitigung zwischen Karlsruhe und Stuttgart

Der Staatsvertrag zwischen der Französischen Republik und Deutschland vom 22. Mai 1992 („Vertrag von La Rochelle“) sieht zur Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen beiden Staaten den Neu- und Ausbau einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS Süd) vor. Bestandteil der Übereinkunft zum bilateralen Bahnausbau ist auch die Ausbaustrecke (ABS) Kehl–Appenweier, die das Bindeglied zwischen der LGV (Ligne à grande vitesse) Est européenne (Paris–Straßburg) und der ABS/NBS (NBS = Neubaustrecke) Karlsruhe–Basel bildet. Die Strecke zählt damit auch zum Trans-europäischen Verkehrsnetz im Rhein-Donau-Korridor (s. BVWP 2030).

Die Ausbaustrecke gliederte sich bisher in fünf Planfeststellungsabschnitte. Die DB Netz AG hat bereits 2010 die Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 1 abgeschlossen. In diesem Abschnitt hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die eingleisige Rheinbrücke von 1956, die zuletzt nur noch eine Streckengeschwindigkeit von 50 km/h erlaubte, durch eine neue Stahlfachwerkkonstruktion ersetzt, die jetzt eine Geschwindigkeit von 160 km/h zulässt und zweigleisig ausgeführt wurde. Auch den Umbau des Westkopfes des Bahnhofs Kehl hat der Vorhabenträger im Zusammenhang mit dem Neubau der Rheinbrücke realisiert, so dass auch hier die Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben werden konnte. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG vom 16. Juli 2007 sah für die Maßnahmen Investitionen in Höhe von 51 Mio. Euro vor (s. Bundestagsdrucksache 16/11359).

Die Bauarbeiten in den übrigen Abschnitten stehen weitgehend aus, da zwischenzeitlich der Bund wichtige Planungsparameter geändert hat. So sahen die ursprünglichen Planungen zwischen der Rheinbrücke bei Kehl und der Einfädelung in die Oberrheinstrecke den Ausbau auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h vor (s. Bundestagsdrucksache 16/11359). Seit 2011 wird im besagten Abschnitt ein Ausbau auf 160 km/h verfolgt. Auch die Bewertung des Vorhabens für den Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält diese abgeänderten Parameter für die Infrastruktur.

Der Bund hat die ABS Kehl–Appenweier im November 2018 vom Potentiellen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans heraufgestuft. Die Verbindungskurve nach Norden (Relation Straßburg–Karlsruhe–Frankfurt am Main) wird neu errichtet und soll künftig mit einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h befahrbar sein. Die Fahrzeitverkürzung für den Fernverkehr würde zwei Minuten betragen. Trotz Einfädelung in die Schnellfahrstrecke Karlsruhe–Basel ist auch der Neubau weiterhin nur niveaugleich und eingleisig vorgesehen. Aus Sicht der Fragesteller sind damit betriebliche Konflikte vorhersehbar. Bei

einer Weiterfahrt auf den östlich gelegenen Regionalgleisen der Oberrheinstrecke sind insgesamt vier Gleise zu queren, was zu entsprechenden Fahrstraßenaus-schlüssen und damit zur Kapazitätsminderung auf der Oberrheinstrecke führen würde.

Den alternativen Ausbau der Verbindung Rastatt–Wintersdorf–Roeschwoog–Strasbourg, mit dem Bau einer neuen Rheinbrücke bei Wintersdorf, hat der Bund bereits in einer frühen Phase der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 verworfen (s. Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von 6. November 2018, BVWP 2030).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Alternativen hat die Bundesregierung im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 zur ABS Kehl–Appenweier geprüft, und welche Ergebnisse brachte diese Prüfung?
2. Hat die Bundesregierung zusammen mit den zuständigen Behörden in Frank-reich den Ausbau der Verbindung Rastatt–Wintersdorf–Roeschwoog–Stras-bourg (ggf. mit einer direkten Einschleifung auf die LGV Est européenne als Untervariante) geprüft?
3. Wenn ja, welche Ergebnisse hat die Untersuchung des Ausbaus der Verbin-dung Rastatt–Wintersdorf–Roeschwoog–Strasbourg ergeben, und welche Fahrzeiten (Relationen Frankfurt–Straßburg, Karlsruhe–Straßburg) ließen sich über eine entsprechend ausgebaute Strecke realisieren?
4. Was hat den Ausschlag dafür gegeben, die Ausbauparameter zu verändern, so dass nunmehr zwischen Kehl und Appenweier die Streckengeschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h herabgesetzt wurde?
5. Welche Auswirkungen ergeben sich auf die erzielbare Fahrzeit und zu errei-chende Kantenfahrzeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung des Deutschland-Takts?
6. Wie viele technisch gesicherte bzw. beschränkte Bahnübergänge gibt es der-zeit zwischen Kehl und Appenweier?
7. Ist mit der Herabsetzung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h auch die Beseitigung aller noch bestehenden niveaugleichen Bahnübergänge hinfäl-lig?

Wenn nein, welche Bahnübergänge sollen im Zuge des Ausbauvorhabens dennoch durch Straßenunterführungen bzw. Eisenbahnüberführungen aufge-löst werden?

8. Welche Bahnübergänge sollen ggf. als Vorabmaßnahme, also quasi losgelöst vom Ausbauvorhaben, aufgelöst werden, und für welche Maßnahmen liegen Kreuzungsvereinbarungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vor bzw. befinden sich in Vorbereitung?
9. Welche Kosteneinsparungen ergeben sich durch die herabgesetzte Strecken-geschwindigkeit, insbesondere durch den möglichen Verzicht auf die Auflö-sung von niveaugleichen Bahnübergängen?
10. Ist die Aufteilung des Ausbauvorhabens in fünf Planfeststellungsabschnitte weiterhin gültig?
Wenn nein, welcher Zuschnitt ergibt sich aktuell, und welche Hauptbaumaß-nahmen sollen in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten durchgeführt werden?
11. Bis wann will die DB AG die Leistungsphasen 1 und 2 bei der ABS Kehl–Appenweier abschließen, und welche Planungsaufträge sind derzeit für die genannten Planungsphasen bereits veranlasst worden?

12. Welchen Zeitplan verfolgt die DB AG im weiteren Planungsverlauf, also bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 (Planfeststellungsbeschluss)?
13. Welcher Planungs- und Umsetzungsstand ergibt sich in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten aktuell?
14. Weshalb soll die neue „Nordkurve“ in Appenweier auf eine Maximalgeschwindigkeit von 180 km/h, die ABS Appenweier–Kehl auf 160 km/h ausgebaut werden?
15. Mit welchen technischen Parametern (Radien, Überhöhung bzw. Überhöhungsfehlbetrag, Weichenbauformen) wird die Appenweier „Nordkurve“ geplant?
16. Weshalb soll die niveaugleiche Ein- bzw. Ausfädelung über die „Nordkurve“ bzw. die „Südkurve“ in Appenweier beibehalten werden, obwohl dadurch die Kapazität der Rheintalbahn eingeschränkt bleibt?
17. Welche Alternativvarianten zur kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelung hat die Bundesregierung im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 untersucht, und welche Ergebnisse brachte diese Untersuchung gerade in Bezug auf die Sicherung der Kapazität der viergleisigen Oberrheinstrecke?
18. Wie viele Fahrstraßenkonflikte bzw. Fahrstraßenausschlüsse entstehen werktäglich auf Basis der Verkehrsprognose 2030 durch die jetzt verfolgte eingleisige Variante, und wie viele dieser Fahrstraßenkonflikte bzw. Fahrstraßenausschlüsse ließen durch eine kreuzungsfreie Gestaltung der Ein- und Ausfädelung der ABS Kehl–Appenweier vermeiden?
19. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass eine eingleisige Ein- und Ausfädelung einer im weiteren Verlauf zweigleisigen Hauptbahn aus einer de facto viergleisigen Hauptbahn als unzumutbar zu bewerten ist, da die durch den viergleisigen Ausbau erzielte Kapazitätssteigerung auf der Oberrheinstrecke unnötig gemindert wird?
Wenn nein, warum nicht?
20. Wie viele Fahrplantrassen werden durch die eingleisige Ein- und Ausfädelung der ABS Kehl–Appenweier bzw. die dadurch entstehenden Fahrstraßenkonflikte auf Basis der Verkehrsprognose 2030 werktäglich „verbraucht“, die bei einer kreuzungsfreien Lösung zur Verfügung stehen würden (bitte Trassenkapazität zwischen eingleisiger und kreuzungsfreier Variante vergleichen)?
21. Soll die ABS Kehl–Appenweier mit ETCS ausgerüstet werden?
Wenn ja, ab wann, und auf welchen Streckenabschnitten (bitte genau abgrenzen), in welcher Version, und wie weit ist die ETCS-Ausrüstung auf französischer Seite gediehen?
Wenn nein, warum nicht?

Strecke Karlsruhe–Stuttgart

22. Wie weit sind die Planungen für die Erneuerung des Bahnübergangs Kleinsteinbach inklusive der Beseitigung der Langsamfahrstelle gediehen (siehe Bundestagsdrucksache 19/6628, Antwort zu Frage 17)?
23. Welche Variante zur Auflösung des niveaugleichen Bahnübergangs in Kleinsteinbach verfolgt die DB AG derzeit?
24. Welcher Planungsstand ergibt sich für die Bahnübergangersatzmaßnahme aktuell, und bis wann strebt der Vorhabenträger den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz an?

25. Hält die Bundesregierung eine Fahrzeit von zukünftig (siehe Zielfahrplan) 32 Minuten zwischen Stuttgart und Karlsruhe mit Blick auf die Anforderungen des Deutschland-Takts für angemessen?
26. Welche Infrastrukturmaßnahmen müssten zwischen Stuttgart und Karlsruhe umgesetzt werden, um eine Kantenfahrzeit von 30 bzw. knapp unter 30 Minuten zu erreichen, und welche Maßnahmen sind von der Bundesregierung näher untersucht worden bzw. werden noch untersucht?
27. Welche Bedeutung hat der Hauptbahnhof Karlsruhe aus Sicht der Bundesregierung in Zukunft?
28. Welche Verbesserungen sollen sich für Fahrgäste aus Karlsruhe und Umgebung durch den Deutschlandtakt im Zielfahrplan 2030 ergeben?

Berlin, den 7. Mai 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion