

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Peter Heidt, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Redundanzstrecken für die Schiene in Süddeutschland**

Der Schienenverkehr soll nach Ansicht der Bundesregierung in den kommenden Jahren deutlich an Bedeutung für den Gütertransport gewinnen. Um diesem ambitionierten Ziel gerecht zu werden, bedarf es einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur. Doch gerade in Süddeutschland sind die Zugtrassen nach Ansicht der Fragesteller heillos überlastet, denn es mangelt an leistungsfähigen Redundanzstrecken.

Symbolisch hierfür steht die Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel. Die zweigleisige elektrifizierte Strecke gehört deutschlandweit zu den am stärksten befahrenen Strecken (Süddeutsche Zeitung, „Aus dem Bahn-Chaos nichts gelernt“ vom 10. September 2019; abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/uto/schienenverkehr-aus-dem-bahn-chaos-nichts-gelernt-1.4584690>). Gleichzeitig zählt sie nach Auffassung der Fragesteller zu den größten Sorgenkindern: Zunächst ist die Bundesregierung in 20 Jahren ihrem Versprechen gegenüber der Schweiz, die Strecke viergleisig elektrifiziert auszubauen, nicht nachgekommen (ARD, „Güterverkehr – Engpass im Rheintal“ vom 10. Juli 2019; abrufbar unter: <https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/sendung-vom-10-07-2019-gueterverkehr-rheintal-100.html>). Obendrein kann die DB Netz AG die einwandfreie Nutzung der vorhandenen zwei Gleise nicht garantieren: Im Jahr 2017 war die Strecke auf der Höhe von Rastatt für sieben Wochen gesperrt (Süddeutsche Zeitung, „Aus dem Bahn-Chaos nichts gelernt“ vom 10. September 2019; abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/auto/schienenverkehr-aus-dem-bahn-chaos-nichts-gelernt-1.4584690>). Im April 2020 wurde für etwa eine Woche eine Streckensperrung infolge eines Unfalls bei Auggen veranlasst (baden.fm, „Züge fahren nach tödlichem Bahnunfall auf Rheintalstrecke bei Auggen wieder“ vom 8. April 2020; abrufbar unter: <https://www.baden.fm/nachrichten/zuege-fahren-nach-toedlichem-bahnunfall-auf-rheintalstrecke-bei-auggen-wieder-628422/>). Hinzu kommen kurzfristige Streckensperrungen. Die Ausweichstrecken über Frankreich (Wörth – Straßburg – Mulhouse), den Schwarzwald (Offenburg – Singen – Schaffhausen und

Stuttgart – Singen – Schaffhausen) und Österreich/Italien (München – Brenner – Verona – Mailand) können diese Kapazitätseinbußen nicht abfedern (Railfreight.com, „Line closure Rhine-Alpine corridor: have we learned our lessons?“ vom 7. April 2020; abrufbar unter: [https://www.railfreight.com/railfreight/2020/04/07/line-closure-on-rhine-alpine-corridor-have-we-learned-our-lessons/?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Newsletter+week+2020-15&gdpr=accept&gdpr=accept](https://www.railfreight.com/railfreight/2020/04/07/line-closure-on-rhine-alpine-corridor-have-we-learned-our-lessons/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter+week+2020-15&gdpr=accept&gdpr=accept)). Derartige Einschränkungen gefährden nach Auffassung der Fragesteller die Leistungsfähigkeit des europäischen Schienengüterverkehrs und bedeuten für die betroffenen Logistikunternehmen einen empfindlichen wirtschaftlichen Schaden. Zudem besteht die Gefahr, dass die Unternehmen sich langfristig für die Ausweichrouten über Frankreich oder Österreich bzw. für den Güterkraftverkehr oder Binnenschiffverkehr entscheiden.

Aus Sicht der Antragsteller hat die Bundesregierung aus dem Chaos der vergangenen Jahre nichts gelernt, denn es mangelt nach wie vor an signifikanten Infrastrukturinvestitionen. In Deutschland beträgt der Anteil des Schienengüterverkehrs lediglich 19 Prozent (Allianz pro Schiene, ebd.), und während das Straßennetz seit den 1990er-Jahren um 40 Prozent wuchs, schrumpfte das Schienennetz um 20 Prozent (ARD, „Güterverkehr – Engpass im Rheintal“ vom 10. Juli 2019; abrufbar unter: <https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/sendung-vom-10-07-2019-gueterverkehr-rheintal-100.html>).

Aus Sicht der Antragsteller muss die Schieneninfrastruktur wiederbelebt und Flexibilität in das Transportnetz gebracht werden. Hierzu müssen, insbesondere in Süddeutschland, Flaschenhälse beseitigt und leistungsstarke Ausweichstrecken geschaffen werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Tage war die Rheintalbahn im Jahr 2019 zumindest abschnittsweise gesperrt?

Auf welche Ursachen sind die Sperrungen zurückzuführen?

2. Welcher wirtschaftliche Gesamtschaden ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch Sperrungen der Rheintalbahn im Jahr 2019 entstanden?
3. Welche Maßnahmen zum Ausbau der Ausweichstrecken für die Rheintalbahn plant die DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung?
  - a) Plant die DB Netz AG die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau des Grenzübergangs Wörth-Lauterbourg?

Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?

Wenn nein, warum nicht?

- b) Plant die DB Netz AG den zweigleisigen Ausbau und die Erhöhung der zulässigen Zuglänge auf der Strecke Kornwestheim – Singen?

Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?

Wenn nein, warum nicht?

- c) Plant die DB Netz AG, den Neigungswinkel der Strecke Offenburg – Singen durch abschnittsweise Untertunnelung abzuflachen?

Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?

Wenn nein, warum nicht?

- d) Plant die DB Netz AG den zweigleisigen Ausbau des Grenzübergangs Müllheim-Neuenburg?  
Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?  
Wenn nein, warum nicht?
  - e) Plant die DB Netz AG, den Richtungswechsel in Singen abzuschaffen?  
Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?  
Wenn nein, warum nicht?
  - f) Plant die DB Netz AG, den Richtungswechsel in Wörth abzuschaffen?  
Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand?  
Wenn nein, warum nicht?
4. Wie lautet der aktuelle Stand der Planung des viergleisigen Ausbaus der Strecken Auggen – Schliengen und Haltingen – Basel Badischer Bahnhof?

Berlin, den 14. Mai 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

