

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19284 –**

Redundanzstrecken für die Schiene in Süddeutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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/auto/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-alpin>

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 5. Juni 2020 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

e-corridor-have-we-learned-our-lessons/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter+week+2020-15&gclid=accept&gclid=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.

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

Auf welche Ursachen sind die Sperrungen zurückzuführen?

Es gab ein Fahrplanfenster (Katzenbergtunnel) von Sonntag auf Montag jeweils von 23 bis 5 Uhr, in dem regelmäßige Instandhaltungsarbeiten vorgenommen wurden. Außerdem wurde ein 4-wöchiger Instandhaltungskorridor von Mitte April bis Mitte Mai 2019 jeweils in den Nächten eingerichtet.

Weiterhin gab es Eingleisigkeiten mit nächtlichen Totalsperrungen, um größere Bündelmaßnahmen umzusetzen, wie zum Beispiel das Bündel Appenweier – Baden-Baden mit Weichenerneuerung und Gleiserneuerung sowie das Bündel Denzlingen – Gundelfingen für Gleiserneuerungen und Durchlassarbeiten. Diese Maßnahmen sind alle fahrplantechnisch berücksichtigt und mit allen Beteiligten, insbesondere den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmt. Es werden dabei möglichst Zeiträume mit geringerer Nachfrage, insbesondere im Güterverkehr, ausgewählt (z. B. Ostern 2019).

2. Welcher wirtschaftliche Gesamtschaden ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch Sperrungen der Rheintalbahn im Jahr 2019 entstanden?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind durch die genannten Sperrungen keine relevanten Umsatzausfälle entstanden. Sowohl die planmäßigen Instandhaltungsfenster, die Instandhaltungskorridore als auch die gemäß Vorgaben der Nutzungsbedingungen vorgesehenen Bauarbeiten werden zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den EVU langfristig abgestimmt und fahrplanseitig berücksichtigt.

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 abzufachen?
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?

Die Fragen 3 bis 3f werden gemeinsam beantwortet.

Der Fokus der Bundesregierung ist die schnellstmögliche Realisierung der ABS/NBS Karlsruhe – Basel. Mit diesem im Zielzustand durchgehenden viergleisigen Ausbau stehen ausreichend Kapazitäten und Redundanzen zur Verfügung. Als Ausweichstrecke ist im Rahmen des Bedarfsplanprojektes ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH der abschnittsweise zweigleisige Ausbau vorgesehen. Aktuell wird der zweigleisige Ausbau des Abschnittes Horb – Neckarhausen vorbereitet.

4. Wie lautet der aktuelle Stand der Planung des viergleisigen Ausbaus der Strecken Auggen – Schliengen und Haltingen – Basel Badischer Bahnhof?

Der Bereich Auggen-Schliengen und Haltingen-Basel Badischer Bahnhof ist Teil des Großprojektes ABS/NBS Karlsruhe-Basel. Dort wird der Ausbau der Strecke von zwei auf vier Gleise vorangetrieben. Der gesamte Bereich wird mit dem europäischen Zugsteuerungssystem ETCS ausgerüstet.

Der Bereich Müllheim-Auggen ist seit 2019 in der Hauptbauphase. Aktuell werden ebenso mehrere kreuzende Bauwerke realisiert.

Im Bereich Schlingen-Eimeldingen ist der Katzenbergtunnel seit Ende 2012 in Betrieb.

Im Bereich Haltingen-Weil am Rhein läuft seit 2011 die Realisierung. Die westliche Gleistrasse wurde Ostern 2020 in Betrieb genommen, der Bau der östlichen Gleistrasse läuft an.

In der Schweiz, von der Landesgrenze bei Weil am Rhein/Basel, im Bereich des Badischen Bahnhofs weiter bis hin zum Rhein, wurde noch kein Planrecht erteilt.