

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/32383 –**

Wiederaufbau der Eifelstrecke nach der Flutkatastrophe

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch die Flutkatastrophe in Teilen von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Juli dieses Jahres sind in den betroffenen Regionen große Teile der Infrastruktur beschädigt oder zerstört worden, darunter auch die Schieneninfrastruktur. Eine der betroffenen Strecken ist die Bahnstrecke Hürth-Kalscheuren – Ehrang von Köln nach Trier, auch Eifelstrecke genannt. Im Zuge der Flutkatastrophe kam es an den Gleisen und Bahnhöfen nach ersten Schätzungen der Deutschen Bahn zu Schäden in Höhe von 1,3 Mrd. Euro. Bevor der Verkehr auf der Strecke wieder anlaufen kann, seien allein 50 Brücken und mehr als 1 000 Oberleitungs- und Signalmasten zu reparieren (<https://www.swr.de/swr/aktuell/rheinland-pfalz/trier/schaeden-an-der-eifelstrecke-der-bahn-nach-hochwasser-100.html>).

Wenige Wochen vor der Flutkatastrophe kündigte die Bahn an, Weichen, Gleise und Brücken entlang der Strecke modernisieren zu wollen (<https://www.utschebahn.com/pr-duesseldorf-de/aktuell/regionale-presseinformationen/Eifelstrecke-DB-investiert-rund-13-9-Millionen-Euro-in-moderne-Infrastruktur-zwischen-Koeln-und-Trier--6243300>). Dieses Vorhaben wurde durch die erfolgte Beschädigung erheblich zurückgeworfen.

In einer Resolution vom 24. August 2021 hat sich die Verbandsversammlung des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland dafür ausgesprochen, die Wiederinstandsetzung der Strecke mit einer umfassenden Modernisierung der Anlage sowie einer Elektrifizierung und einem zweigleisigen Ausbau der Strecke zu verbinden (<https://www.vrs.de/presse/artikel/wiederaufbau-nach-hochwasserkatastrophe-soll-strecken-zukunftsfaehig-aufstellen>).

1. Wurde bereits vor der Flutkatastrophe ein Teil der im Juni 2021 angekündigten Modernisierungsmaßnahmen an der Eifelstrecke begonnen?

Wenn ja, ist das modernisierte Teilstück durch die Flutkatastrophe beschädigt worden?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden im Zuge der geplanten Oberbauerneuerung ein fünf km langer Gleisabschnitt zwischen Hürth-

Kalscheuren und Erftstadt sowie die beiden Bahnhofsgleise 1 und 2 in Weilerswist-Derkum und zehn Weichen im Bahnhof Euskirchen erneuert.

Die Gleiserneuerung bei Blankenheim kann im Moment aufgrund fehlender Infrastruktur nicht beliefert werden. Die Arbeiten werden aber fortgeführt.

Bereits im Juni 2021 erfolgten die Maßnahmen am Kuckuckslay-Tunnel und an der Eisenbahnüberführung Schleidweiler. Beide Maßnahmen waren nur geringfügig von der Flutkatastrophe betroffen und können abgeschlossen werden. Das modernisierte Teilstück ist ebenso nur geringfügig beschädigt worden.

2. Wie viele Mittel wurden bis zur Flutkatastrophe in die Modernisierung investiert?

Nach Auskunft der DB AG waren für das Jahr 2021 Mittel i. H. v. 30 Mio. Euro für die Modernisierung eingeplant. Der größte Anteil war für den Kuckuckslay-Tunnel und die Gleiserneuerungen vorgesehen.

3. Bis wann sollen Teile der Eifelbahn wieder befahrbar sein (bitte nach den jeweiligen Teilstücken aufgliedern)?
4. Bis wann soll der Wiederaufbau der Eifelbahn abgeschlossen sein?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird der Wiederaufbau in drei Stufen erfolgen. Zunächst wird eine Befahrbarkeit mit deutlich eingeschränktem Verkehr (verringerte Taktdichte), Langsamfahrstellen und Provisorien hergestellt. In einem zweiten Schritt wird der Wiederaufbau bis zu einer Befahrbarkeit mit Regelfahrplan unter Einsatz von Provisorien, Hilfsbrücken, Sperrungen von Bahnübergängen für den Individualverkehr und ggf. Postensicherung an Bahnübergängen sowie Bahnsteigen hergestellt. Im dritten Schritt soll ein vollständiger Wiederaufbau mit modernster Signaltechnik, hochwasserresilienten Bauwerken, einschließlich Oberbau, erfolgen.

Die DB AG will bis zum Sommer 2023 eine Befahrbarkeit der gesamten Strecke erreichen.

Der Bereich zwischen Hürth-Kalscheuren und Euskirchen wurde am 6. September 2021 wieder in Betrieb genommen.

In Rheinland-Pfalz sollen noch Ende des Jahres zwischen Ehrang und Auw wieder erste Züge fahren. Im Frühjahr 2022 will die DB AG die Strecke bis Kyllburg wieder in Betrieb nehmen. Im Sommer 2022 folgt der Abschnitt nach Gerolstein und anschließend die Strecke nach Nettersheim.

In Nordrhein-Westfalen plant die DB AG, den Bahnverkehr zwischen Euskirchen und Mechernich bis zum Frühjahr 2022 wieder aufzunehmen. Der Abschnitt bis Kall folgt bis zum Sommer 2022. Zwischen Kall und Nettersheim wird bis Sommer 2023 die Strecke umfassend erneuert. Zur Dauer bis zur vollständigen Wiederherstellung sind noch keine Auskünfte möglich.

5. Kann die Bundesregierung die Berichterstattung bestätigen, dass die Deutsche Bahn plant, zwar noch in diesem Jahr 80 Prozent ihrer Strecken wiederaufzubauen, die Eifelbahn jedoch nicht dazu zählt (<https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/trier/gerolstein-bahn-eifelstrecke-zwischen-trier-ehrang-und-euskirchen-erst-deulich-nach-2021-wiueder-befahrbar-100.html>)?

Wenn ja, nach welchen Kriterien wurde die Priorisierung des Wiederaufbaus der einzelnen Strecken festgelegt, und weswegen wird die Eifelbahn erst im nächsten Jahr wieder instand gesetzt?

Der Wiederaufbau der von der Flutkatastrophe betroffenen Streckenabschnitte richtet sich nach dem Grad der Beschädigung bzw. Zerstörung. Insbesondere für den Wiederaufbau besonders stark betroffener Streckenabschnitte sind umfangreiche Planungen erforderlich. Im Hinblick auf zeitnahe Wiederinbetriebnahmen von Strecken in der Eifel, die teilweise auch bis Ende des Jahres 2021 geplant sind, wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den finanziellen Schaden durch die Flutkatastrophe an den Anlagen der Eifelbahn ein?

Die Schadenshöhe an den Anlagen der Eifelbahn kann nach Auskunft der DB AG noch nicht beziffert werden.

7. In welcher Höhe sind Mittel für den Wiederaufbau der Eifelbahn vorgesehen?

In diesem Stadium der Planungen sind noch keine Auskünfte möglich.

8. Wie viele Kilometer der Eifelbahn waren bisher elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind bisher 2,32 km der Eifelbahn elektrifiziert.

9. Ist geplant, im Rahmen des Wiederaufbaus zusätzliche Abschnitte der Eifelbahn zu elektrifizieren?
 - a) Wenn ja, welche Abschnitte sollen elektrifiziert, und bis wann soll dieser Umbau abgeschlossen sein?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollte bei der Planung und Realisierung der durch das Hochwasserereignis weitestgehend oder komplett zerstörten Schienenstrecken zeitgleich eine Elektrifizierung dieser Strecken erfolgen. Dafür können die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes genutzt werden. Das BMVI befindet sich hierzu im Austausch mit den betroffenen Ländern.

Aktuell besteht nach Auskunft der DB AG ein Planungsvertrag zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der DB Netz AG über die Grundlagenermittlung und Vorplanung zur Elektrifizierung der Strecke von Hürth-Kalscheuren über Euskirchen bis Kall. Zudem sprechen das Land Rheinland-Pfalz und die DB AG über eine mögliche Elektrifizierung der Eifelstrecke von Ehrang bis Nettersheim.

Mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Nahverkehr Rheinland GmbH befindet sich die DB AG im Austausch zu einer möglichen Elektrifizierung des Streckenabschnitts Bonn – Euskirchen – Bad Münstereifel. Das BMVI unterstützt eine Elektrifizierung der Eifelbahn.

10. Wie viele Kilometer der Eifelbahn waren bisher mindestens zweigleisig?

Nach Auskunft der DB AG sind rund 85 km auf der Strecke zweigleisig ausgebaut.

11. Ist geplant, im Rahmen des Wiederaufbaus zusätzliche Abschnitte der Eifelbahn zweigleisig auszubauen?
- a) Wenn ja, welche Abschnitte sollen zweigleisig ausgebaut werden, und bis wann soll dieser Ausbau abgeschlossen sein?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 bis 11b werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit bestehen nach Auskunft der DB AG keine Bau- oder Planungsverträge zum zweigleisigen Ausbau der Eifelbahn. Mit dem Land Rheinland-Pfalz befindet sich die DB AG im Austausch zu einem möglichen zweigleisigen Ausbau der Eifelstrecke von Ehrang bis Nettersheim.

Mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Nahverkehr Rheinland GmbH tauscht sich die DB AG derzeit zu möglichen zweigleisigen Abschnitten der Voreifelbahn zwischen Bonn und Euskirchen aus.

12. Wird beabsichtigt, die Strecke im vorherigen Zustand wiederaufzubauen?

Nach Auskunft der DB AG wird die Strecke wieder vollständig instandgesetzt bzw. auf dem Stand der Technik erneuert.

13. Wird beabsichtigt, die im Juni 2021 angekündigten Modernisierungen an der Eifelbahn im Zuge des Wiederaufbaus umzusetzen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

14. Wird beabsichtigt, darüber hinaus Modernisierungen an der Eifelbahn im Zuge des Wiederaufbaus vorzunehmen?

Der Wiederaufbau erfolgt nach aktuellem Stand der Technik.

15. Ist geplant, für den Wiederaufbau der Eifelbahn die gesetzlich geforderten Umweltverträglichkeitsprüfungen und die Untersuchung im Rahmen des Bundesimmissionsgesetzes auszusetzen?

Die Abstimmungen zwischen der DB AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sind noch nicht abgeschlossen.

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, die Strecke der Eifelbahn durch die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau attraktiver zu machen und sie stärker für den Güterverkehr zu erschließen?

Hinsichtlich einer Elektrifizierung der Eifelbahn wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Der zweigleisige Ausbau der Eifelbahn ist aufgrund der zu geringen Nachfrage für den Schienengüterverkehr nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten.

Der Wiederaufbau der Infrastruktur nach der Flutkatastrophe konzentriert sich zudem im Wesentlichen auf einen 1:1-Ersatz beschädigter oder komplett zerstörter Anlagen auf dem aktuellen Stand der Technik. Zum Teil mehrjährige Planrechtsverfahren sollen so möglichst vermieden werden, die gerade bei einem zweigleisigen Ausbau notwendig wären.

