

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/2330 –

Modernisierung der Eifelstrecke

Vorbemerkung der Fragesteller

Die als „Eifelstrecke“ bezeichnete Bahnstrecke Hürth-Kalscheuren – Ehrang verbindet die Räume Köln und Trier und ist im gegenwärtigen Zustand nicht elektrifiziert. Im Rahmen der verheerenden Flutkatastrophe von Juli 2021, die insbesondere Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen getroffen hat, hat auch die Eifelstrecke erheblichen Schaden genommen und war zu großen Teilen nicht mehr befahrbar. Im Nachgang zur Flutkatastrophe hatten die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG (DB AG) das Ziel geäußert, die beschädigten Streckenabschnitte nach dem neuesten Stand der Technik wiederherzustellen sowie die Resilienz der Infrastruktur gegenüber dem nächsten Hochwasser zu erhöhen. Darüber hinaus hatte die Bundesregierung in Aussicht gestellt, eine Elektrifizierung der Strecke im Zuge des Wiederaufbaus über das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mit bis zu 90 Prozent der Kosten zu fördern.

1. Entspricht der in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/32644 genannte Sommer 2023 als Zeitpunkt, bis zu dem die Befahrbarkeit der gesamten Eifelstrecke wiederhergestellt sein soll, weiterhin dem aktuellen Zeitplan der Bundesregierung?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) soll der Wiederaufbau der rund 160 Kilometer langen Eifelstrecke bis Ende 2023 abgeschlossen sein.

2. Auf welchem Stand befinden sich die Gespräche zwischen der DB AG und den Ländern Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen bezüglich der Anmeldung einer Elektrifizierung der betroffenen Streckenabschnitte als Vorhaben im Rahmen des GVFG?

Bis wann soll die Elektrifizierung der Eifelstrecke abgeschlossen sein?

Nach Auskunft der DB AG sind die Gespräche mit den Ländern abgeschlossen. Die entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen sind gezeichnet. In diesen Finanzierungsvereinbarungen ist auch die Zustimmung der Länder zur Auf-

nahme in das Programm des Bundes nach § 6 Absatz 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) enthalten. Aktuell geht die DB AG davon aus, dass bereits in den Jahren 2026/27 die Voraussetzungen für einen elektrischen Betrieb auf der Eifelstrecke vorliegen werden.

3. Wird eine durchgehende Elektrifizierung der Eifelstrecke erfolgen?

Nach Auskunft der DB AG wird eine durchgehende Elektrifizierung der Eifelstrecke erfolgen.

4. Wie quantifiziert die Bundesregierung die möglichen Einsparungen von Schadstoffen und Treibhausgasen, die sich durch eine durchgehende Elektrifizierung der Eifelstrecke erreichen lassen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

5. Welche Maßnahmen wurden und werden durchgeführt, um die Resilienz der Eifelstrecke gegenüber zukünftigen Extremwetterereignissen zu erhöhen?

Inwiefern unterscheiden sich diese Maßnahmen von vergleichbaren Maßnahmen an Schienenstrecken, die in Gebieten mit einer geringeren Gefährdung durch Extremwetterereignisse umgesetzt werden?

Um potentielle negative Auswirkungen aufgrund möglicher künftiger Hochwasserereignisse zu reduzieren, werden im Rahmen des Wiederaufbaus unterschiedliche Maßnahmen ergriffen. Dazu gehört z. B. bei zerstörten Brücken der Wiederaufbau mit einer höheren lichten Weite, um die Durchfluss- und Abflusseigenschaften auch in Extrem-Wetterlagen zu verbessern. Zusätzlich wurden Maßnahmen gegen Ausspülungen und Unterspülungen von Widerlagern/Pfeilern/Böschungen an Bestandsbauwerken und den Strecken getroffen. Auch bei der Auswahl von Standorten z. B. für Stellwerke mit technisch sensibler Stellwerkstechnik wird, soweit möglich, auf höhergelegene Standorte ausgewichen. Eine Tiefengründung gehört bei Brücken in von Hochwasser gefährdeten Bereichen zum Stand der Technik und wird dort entsprechend umgesetzt.

6. Bedeutet der im Schreiben des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 1. Oktober 2021 angekündigte „vollständige Wiederaufbau [der Eifelstrecke] mit modernster Signaltechnik, hochwasserresilienten Bauwerken, einschließlich Oberbau [...]“, dass im Zuge des Wiederaufbaus streckenseitig digitale Stellwerke und die notwendigen Komponenten für die Signal- und Sicherungstechnik des modernen ETCS-Zugleitsystemstandards installiert werden?

Der Wiederaufbau der Stellwerkstechnik erfolgt entlang der gesamten Eifelstrecke zwischen Euskirchen und Trier-Ehrang als elektronisches Stellwerk. Ein späteres Hochrüsten auf das Zugleitsystem ETCS ist möglich.

7. Wie viele Mittel sind seit der Flutkatastrophe in die Eifelstrecke investiert worden?

Nach Auskunft der DB AG wurden bis zum 31. Mai 2022 insgesamt rund 38 Mio. Euro für den Wiederaufbau der Eifelstrecke aufgewendet.

8. Auf welche Höhe belaufen sich nach derzeitigem Stand die Gesamtkosten für den Wiederaufbau und die Modernisierung der Eifelstrecke?

Nach Auskunft der DB AG belaufen sich die Gesamtkosten für den Wiederaufbau und die Modernisierung der Eifelstrecke mit Stand Mai 2022 auf rund 860 Mio. Euro. Dies beinhaltet auch die geplante Elektrifizierung der Eifelstrecke.

9. Zu welchem Ergebnis haben die Abstimmungen zwischen der DB AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bezüglich der möglichen Aussetzung der Umweltverträglichkeitsprüfungen und Untersuchungen nach den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes geführt?

Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich nicht mit der DB AG abgestimmt, da eine entsprechende rechtliche Notwendigkeit nicht besteht.

10. Mit welcher mittel- und langfristigen Auslastung der Eifelstrecke rechnet die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die Stärkung des Schienenverkehrs und die Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr erklärte Ziele des Koalitionsvertrages zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sind?

Der Bundesregierung liegen zur mittel- und langfristigen Auslastung der Eifelstrecke keine Prognosen vor.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung das mittel- und langfristige touristische Potenzial der Eifelstrecke?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

12. Welche höchstmögliche Taktung des Zugverkehrs ist auf der in großen Teilen eingleisigen Eifelstrecke möglich?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die höchstmögliche Taktung auf der Eifelstrecke zwischen Jünkerath und Trier ca. zwei Züge pro Stunde und Richtung.

13. Bei welchem Verkehrswachstum gegenüber dem derzeitigen Verkehrsaufkommen stößt der Schienenverkehr auf der Eifelstrecke an seine Kapazitätsgrenzen?

Nach Auskunft der DB AG sind bei Berücksichtigung der Gesamtstrecke Köln–Trier die Züge im nördlichen Abschnitt Köln–Kall bereits ausgelastet. Die DB AG geht davon aus, dass maximal 5 bis 10 Prozent Nachfragesteigerung auf der Gesamtstrecke ohne zusätzlichen Infrastrukturausbau realisierbar wäre.

14. Zu welchem Ergebnis haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Gespräche der DB AG mit den Ländern Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen bezüglich eines zweigleisigen Ausbaus zusätzlicher Abschnitte der Eifelstrecke geführt?

Nach Auskunft der DB AG dauern die Gespräche derzeit noch an.

15. Sieht die Bundesregierung weitere Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung, um die nachträgliche Herstellung der Zweigleisigkeit auf regionalen Schienenstrecken ohne mehrjährige Planrechtsverfahren zu realisieren?

Wenn ja, welche regionalen Schienenstrecken sind davon betroffen (bitte mit jeweiligem Investitionszeitraum auflisten)?

Die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bleibt, nicht zuletzt aufgrund der bestehenden Engpässe im bundesweiten Schienennetz sowie zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor, ein zentrales. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr prüft weitere Möglichkeiten zur Planungsbeschleunigung im Schienenbereich.

16. Wird die Eifelstrecke in einer Art und Weise instandgesetzt, dass der zweigleisige Ausbau der eingleisigen Abschnitte der Eifelstrecke auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Gleisabstände zu einem späteren Zeitpunkt möglich bleibt, ohne dass beispielsweise aufwendige Anpassungen des bestehenden Gleises erforderlich sind?

Nach Auskunft der DB AG liegt beim laufenden Wiederaufbau die Priorität auf der beschleunigten Umsetzung des Projekts und der Herstellung der Grundlagen für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs. Bedarfe für einen potenziellen zweigleisigen Ausbau in Abschnitten können dabei soweit berücksichtigt werden, dass Anlagen, die im Rahmen des Wiederaufbaus errichtet werden, möglichst nicht wieder zurückgebaut werden müssen.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung das Unfallrisiko auf eingleisigen Streckenabschnitten im Vergleich zu mehrgleisigen Streckenzügen?
18. Unterscheiden sich im Falle eines Unfalles auf ein- und mehrgleisigen Schienenstrecken die Unfallfolgen für die Passagiere, wenn ja, inwieweit gibt es signifikante Unterschiede?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eingleisige und mehrgleisige Strecken sind gleich sicher. Das Schadensausmaß und die Unfallfolgen sind von verschiedenen Einflussfaktoren abhängig.