

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel

Der Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel gehört nach Auffassung der Fragesteller zu den wichtigsten Bahnprojekten im deutschen und europäischen Schienengüterverkehr. Die Strecke zwischen beiden Städten ist eine der ältesten und am stärksten frequentierten Eisenbahnstrecken in Südwestdeutschland. Außerdem ist das Bahnprojekt ein wesentlicher Bestandteil des Güterverkehrskorridors Rotterdam–Genua (vgl. bauprojekte.deutschebahn.com/p/karlsruhe-basel), welcher zu den wichtigsten Transeuropäischen Netzen (TEN) gehört. Umso wichtiger ist aus Sicht der Fragesteller der Aus- und Neubau der Bahnstrecke.

Auf der Strecke zwischen Mannheim und Basel ist zwischen zwei Schienenprojekten zu unterscheiden:

1. Das Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ (vgl. Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-004-V03/2-004-V03.html, nachfolgend „Korridor Mittelrhein“ genannt), eingeordnet im vordringlichen Bedarf und für welches die Planungen begonnen haben;
2. Das Projekt „ABS/NBS (Ausbau- und Neubaustrecke) Karlsruhe–Basel (BAB-Trasse)“ (vgl. BVWP 2030, www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-005-V02/2-005-V02.html, nachfolgend ABS/NBS Karlsruhe–Basel genannt), welches sich bereits im Bau befindet.

Für den Korridor Mittelrhein sollen laut Deutsche Bahn AG (DB AG) im Jahr 2024 die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren eingereicht werden. Wann der Aus- und Neubau dieser Strecke vollendet werden soll, steht nach Kenntnis der Fragesteller noch nicht fest. Für das Projekt ABS/NBS Karlsruhe–Basel soll dem Zeitplan der DB AG zufolge der Ausbau auf vier Gleise auf der Bahnstrecke bis 2035 erfolgen und der vollständige Ausbau der Strecke bis 2041 (vgl. bauprojekte.deutschebahn.com/p/karlsruhe-basel).

Aus Sicht der Fragesteller ist der Erfolg beider Bahnprojekte entscheidend für die Zukunft des deutschen sowie europäischen Schienengüterverkehrs. Gerade mit Blick auf den Korridor Mittelrhein und den noch frühen Planungsstand des Projekts sind nach Ansicht der Fragesteller weitere Verzögerungen bis zur Inbetriebnahme der Strecke wahrscheinlich. Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Fragesteller, den aktuellen Sachstand des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel zu erfragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lautet der aktuelle Planungsstand für das Bahnprojekt ABS/NBS Karlsruhe-Basel?
2. Befinden sich die Planungen zum Bahnprojekt ABS/NBS Karlsruhe–Basel im Zeitplan der DB AG, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie sieht der weitere Zeitplan aus (bitte konkret auflisten)?
3. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für das Bahnprojekt ABS/NBS Karlsruhe-Basel?
4. Rechnet die Bundesregierung mit Kostensteigerungen des Bahnprojekts ABS/NBS Karlsruhe–Basel, und wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
5. Wird der Ausbau des Bahnprojekts ABS/NBS Karlsruhe–Basel im Jahr 2035 bzw. der Neubau des Bahnprojekts im Jahr 2041 abgeschlossen sein, und wenn nein, warum nicht?
6. Wie weit sind aktuell die Arbeiten an der Tunnelbaustelle in Rastatt, nach der Havarie in der Oströhre (nachfolgend „Tunnelhavarie“ genannt) im Jahr 2017, vorangeschritten?
7. Wann wird der Rastatter Tunnel nach der Tunnelhavarie der Bundesregierung zufolge in Betrieb gehen?
8. Ist die Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels Ende 2026 nach wie vor aktueller Stand der Planungen der DB AG (vgl. bnn.de/mittelbaden/rastatt/zuege-rollen-in-rastatt-fruehestens-ende-2026-durch-den-tunnel)?
9. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie es zur Tunnelhavarie kam, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
10. Wann wird das Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren der Tunnelhavarie der Bundesregierung zufolge abgeschlossen sein?
11. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu Presseberichten, dass der Weiterbau an der havarierten Tunnelbaustelle jahrelang aufgeschoben wurde, und wenn ja, weshalb gab es diese Verzögerung (vgl. www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/viergleisig-durchs-rheintal.html)?
12. Auf welche Höhe beziffert die Bundesregierung den gesamtwirtschaftlichen Schaden der Tunnelhavarie?
13. Auf welche Höhe beziffert die Bundesregierung die Kosten für den Bund durch die Tunnelhavarie?
14. Beeinträchtigt die Tunnelhavarie im Jahr 2017 die aktuellen Arbeiten des Bahnprojekts ABS/NBS Karlsruhe-Basel, und wenn nein, warum nicht?
15. Um wie viele Jahre wird sich der Aus- und Neubau des Bahnprojekts ABS/NBS Karlsruhe–Basel durch die Tunnelhavarie verzögern?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die Verzögerung des Bahnprojekts ABS/NBS Karlsruhe-Basel, obwohl sich Deutschland im Vertrag von Lugano im Jahr 1996 verpflichtet hat, das Bahnprojekt und vor allem den viergleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe–Basel bis zum Jahr 2021 fertigzustellen?
17. Warum konnte die Bundesrepublik Deutschland nicht wie vereinbart den Vertrag von Lugano mit der Fertigstellung des Bahnprojekts bis zum Jahr 2021 erfüllen?

18. Wie lautet der aktuelle Planungstand für das Bahnprojekt Korridor Mittelrhein?
19. Befinden sich die Planungen zum Bahnprojekt Korridor Mittelrhein im Zeitplan der DB AG, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie sieht der weitere Zeitplan aus (bitte konkret auflisten)?
20. Wann wird das Raumordnungsverfahren für das Bahnprojekt Korridor Mittelrhein abgeschlossen sein?
21. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für das Bahnprojekt Korridor Mittelrhein?
22. Wie bewertet die Bundesregierung den Fortgang der Planungen sowie den aktuellen Planungsstand der beiden hier erwähnten Bahnprojekte Korridor Mittelrhein und ABS/NBS Karlsruhe–Basel?
23. Wie ist der Erarbeitungsstand des in der „Gemeinsamen Absichtserklärung zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)“ vorgesehenen Ausbaus linksrheinischer Alternativrouten via Frankreich (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 auf Bundestagsdrucksache 19/18911), und inwiefern ergeben sich daraus Auswirkungen auf die Planungen der Deutschen Bahn zum hier erwähnten Bahnprojekt?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen der französischen und schweizerischen Planungen zum Ausbau der Bahnstrecke Wörth–Lauterbourg–Strasbourg (vgl. www.hupac.com/220819-Kapazittsengpass-Rheintalbahnpdf-a9747700?MasterId=g1_5431), auch im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung, auf das Schienennetz zwischen Karlsruhe und Mannheim, insbesondere auf das hier erwähnte Bahnprojekt?
25. Wann wird der Aus- und Neubau des hier erwähnten Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe abgeschlossen sein?
26. Plant die Bundesregierung, zum Erreichen höherer Akzeptanz der Bevölkerung für das Aus- und Neubauprojekt Mannheim–Karlsruhe Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus vorzusehen (analog zum sogenannten Rheintalbahnbeschluss, Bundestagsdrucksache 18/7364)?
27. Plant die Bundesregierung, zum Erreichen höherer Akzeptanz der Bevölkerung und der Vermeidung der Zerschneidung von Natur- und Siedlungsräumen der Raumwiderstandsklassen IV und V beim Aus- und Neubauprojekt Mannheim–Karlsruhe abschnittsweise Eisenbahntunnel anstatt eines oberirdischen Ausbaus vorzusehen (analog zum sogenannten Rheintalbahnbeschluss, Bundestagsdrucksache 18/7364)?
28. Wann werden die Gutachter des Bundes die neue strategische Langfrist-Verkehrsprognose 2040, aus der die neuen Zugzahlen für das Zieljahr 2040 abgeleitet werden, vorlegen?
29. Welche Auswirkungen könnte die neue Zugzahlprognose 2040 auf den bereits laufenden Aus- und Neubau der Bahnstrecke Karlsruhe–Basel haben?
30. Welche Auswirkungen könnte die neue Zugzahlprognose 2040 auf den Planungsprozess des Aus- und Neubaus der Bahnstrecke Mannheim–Karlsruhe haben?

31. Hat der von DB AG und Bundesregierung vorgelegte Sanierungsplan für die wichtigsten Bahnkorridore (vgl. beispielsweise die Generalsanierung der Riedbahn; www.riedbahn.de/home.html) Auswirkungen auf die Aus- und Neubauprojekte der Bahnstrecken Mannheim–Karlsruhe sowie Karlsruhe–Basel, und wenn ja, um welchen Zeitraum verzögern sich diese Projekte?
32. Welche Neu-, Aus- und Umbauprojekte sowie Lärmsanierungen der DB Netz AG in Hessen, Rheinland-Pfalz sowie Baden-Württemberg verzögern sich durch die Generalsanierung der Riedbahn (bitte nach Projekt, jeweiligem Zeitverzug und erwarteten Mehrkosten auflisten)?

Berlin, den 27. Dezember 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion