

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/9958 –

Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel

Vorbemerkung der Fragesteller

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 beab-

sichtigen die Fragesteller, den aktuellen Sachstand des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel zu erfragen.

1. Wie lautet der aktuelle Planungsstand für das Bahnprojekt ABS/NBS Karlsruhe-Basel?

Rund 60 Kilometer der 200 Kilometer langen Gesamtstrecke sind bereits fertiggestellt und in Betrieb. Hierbei handelt es sich um die rund 42 Kilometer lange Teilstrecke zwischen Rastatt Süd und Offenburg (Streckenabschnitte 2 bis 6) und den 17,6 Kilometer langen Abschnitt zwischen Schliengen und Eimeldingen mit dem Katzenbergtunnel (Streckenabschnitt 9.1). Etwa 20 Prozent des Projekts sind aktuell im Bau und sollen bis 2030 abgeschlossen sein. Folgende Abschnitte befinden sich im Bau:

Karlsruhe–Rastatt Süd (Streckenabschnitt 1) mit dem Tunnel Rastatt,

Müllheim–Auggen (Streckenabschnitt 9.0),

Haltingen–Basel (Streckenabschnitte 9.2 und 9.3).

Die weiteren Abschnitte befinden sich in der Planung bzw. der Planfeststellung. Für den Abschnitt 7 (Appenweier–Kenzingen) hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) abgeschlossen. Für den Abschnitt 7.1 Appenweier-Hohberg (mit Tunnel Offenburg) wird noch in diesem Jahr die Offenlage der Planfeststellung erwartet. Die Abschnitte 7.2–7.4 (Hohberg–Kenzingen) haben die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen. Die Planfeststellung wird nun für Ausbau- und Neubaustrecke vorbereitet.

Die neue Güterstrecke im Abschnitt 8A (Kenzingen–Müllheim) befindet sich im Genehmigungsverfahren. Der erste Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 8.1 wurde am 28. Dezember 2023 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erlassen. Die weiteren Planfeststellungsbeschlüsse werden zeitnah erwartet. Im Streckenabschnitt 8B (vorhandene Strecke von Kenzingen über Freiburg nach Müllheim) wird derzeit die Vorplanung durch die DB AG fertiggestellt.

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)?

Die geplanten Termine zur Inbetriebnahme sowie aktuelle Informationen zum Ausbaustatus können unter www.karlsruhe-basel.de/projektbeschreibung.html eingesehen werden.

3. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für das Bahnprojekt ABS/NBS Karlsruhe-Basel?

Die DB AG rechnet mit Gesamtinvestitionen (Stand: 2021) in Höhe von rund 14,2 Mrd. Euro.

4. Rechnet die Bundesregierung mit Kostensteigerungen des Bahnprojekts ABS/NBS Karlsruhe–Basel, und wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Kostensteigerungen sind aufgrund der noch langen Projektlaufzeit von über 15 Jahren nicht auszuschließen. Die DB AG berücksichtigt jedoch Kostenstei-

gerungen aus Marktpreisentwicklungen, Inflation und weiteren Faktoren in der Gesamtkostenprognose.

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?

Gemäß aktuellem Terminplan geht die DB AG von diesen Inbetriebnahmedaten aus.

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?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt im Tunnel Rastatt derzeit der Innenausbau in beiden Röhren. Seit Anfang 2023 stellt die DB AG die feste Fahrbahn her, anschließend wird der Oberbau eingebaut.

Die DB AG arbeitet weiter daran, die Oströhre des Tunnels Rastatt in offener Bauweise fertigzustellen. 2023 wurde der Einschluss der großen Baugrube fertiggestellt.

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)?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Aussagen zu Ursachen des Schadensereignisses können erst nach Abschluss des Verfahrens getroffen werden.

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)?

Die Bundesregierung teilt die in der Fragestellung zitierte Behauptung nicht. Im Norden stellte die DB AG den gesamten Abschnitt vom Abzweig Bashaide bis Ötigheim mit Oberbau und Elektrifizierung fertig. Die Abzweigstelle Bas-

haide nahm die DB AG am 8. November 2021 in Betrieb. Im Norden und im Süden errichtete die DB AG zudem alle Schallschutzwände. An beiden Tunnelportalen hat die Bahn die Grundwasserwannen und die Sonic Boom-Bauwerke fertiggestellt. Die haubenförmigen Bauwerke an den Portalen sorgen dafür, dass sich Druckwellen bei Tunnelein- und -ausfahrten besser ausbreiten können. Von Oktober bis Dezember 2021 hat die DB AG den Vortrieb in der Weströhre abgeschlossen. Im Tunnel hat die DB AG die Arbeiten an den Verbindungsbauwerken zwischen den beiden Röhren, den sogenannten Querschlägen, im Dezember 2022 beendet. Mit der Verlegung der Rheintalbahn Ostern 2022 und der Herstellung der Baugrubenumschließung zur Sanierung der havarierten Stelle im Jahr 2023 sind die Voraussetzungen für die Fertigstellung der Maßnahme geschaffen worden.

12. Auf welche Höhe beziffert die Bundesregierung den gesamtwirtschaftlichen Schaden der Tunnelhavarie?

Der volkswirtschaftliche Schaden kann derzeit nicht beziffert werden.

13. Auf welche Höhe beziffert die Bundesregierung die Kosten für den Bund durch die Tunnelhavarie?

Die Kosten der Tunnelhavarie können zum derzeitigen Zeitpunkt nicht beziffert werden. Zunächst müssen sämtliche Leistungen und Kosten für den Weiterbau der Weströhre, die Änderung des Verlaufs der Rheintalbahn und die Sanierung der Oströhre abschließend definiert werden. Auch das Ergebnis des Schlichtungsverfahrens zwischen der Vorhabenträgerin und den Auftragnehmern muss in eine Gesamtbewertung einfließen.

14. Beeinträchtigt die Tunnelhavarie im Jahr 2017 die aktuellen Arbeiten des Bahnprojekts ABS/NBS Karlsruhe-Basel, und wenn nein, warum nicht?

Nein, im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

15. Um wie viele Jahre wird sich der Aus- und Neubau des Bahnprojekts ABS/NBS Karlsruhe–Basel durch die Tunnelhavarie verzögern?

Die Tunnelhavarie hat keine Auswirkungen auf den Inbetriebnahmetermine des Gesamtprojekts.

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?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist bestrebt, das Bahnprojekt Karlsruhe–Basel schnellstmöglich fertigzustellen.

Gründe für die Verzögerung waren unter anderem Bürgerproteste gegen die Ausgestaltung des Ausbaus zwischen Offenburg und Basel, die die Planungen für mehrere Jahre fast vollständig gestoppt haben. Als Reaktion auf diese Proteste gab es 2015 einen stark veränderten und erheblich erweiterten Projektauftrag des Deutschen Bundestages. Danach mussten etwa 50 Prozent der Gesamtstrecke zum Teil neu und in großen Teilen auch wesentlich umfangreicher durch die Vorhabenträgerin geplant werden.

18. Wie lautet der aktuelle Planungstand für das Bahnprojekt Korridor Mittelrhein?

Das Gesamtprojekt Korridor Mittelrhein: Zielnetz I umfasst mehrere Vorhaben (siehe www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-004-V03/2-004-V03.html). Die folgenden Antworten zu den Fragen 18 bis 22, 25 bis 27 und 30 beziehen sich auf die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe. Dieses Vorhaben bildet den Lückenschluss zwischen der NBS Frankfurt–Mannheim (ebenfalls Bestandteil des Projektes Korridor Mittelrhein: Zielnetz I) im nördlichen und der ABS/NBS Karlsruhe–Basel im südlichen Zulauf.

Aufgrund des kapazitiven Engpasses in Bezug auf die aktuell gültige Zugzahlenprognose 2030 Deutschlandtakt plant die DB AG auf Basis des Bundeschienenwegeausbaugesetzes zwischen Mannheim und Karlsruhe eine neue Bahnstrecke. Aktuell läuft das Trassenauswahlverfahren für die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe. Von ursprünglich 50 ermittelten, durchgängigen Linienvarianten für zwei zusätzliche Gleise werden nun acht mögliche Trassen im Variantenvergleich vertieft untersucht, wovon sechs ausschließlich auf rechtsrheinischer und zwei teilweise auch auf linksrheinischer Seite verlaufen. Diese Option gilt unter dem Vorbehalt, dass aus kapazitiven Gründen im Raum Mannheim zwei zusätzliche Gleise erforderlich sind.

Hierfür wird die neue Zugzahlenprognose 2040 entscheidend sein, die das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 veröffentlichen wird. Falls keine zusätzlichen, durchgängigen Gleise in Mannheim erforderlich werden, würden im Variantenvergleich sechs Linienvarianten in Betracht kommen, die nur auf rechtsrheinischer Seite verlaufen und in Mannheim an den Bestand anbinden.

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)?

Die Planungen zur NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe befinden sich im Zeitplan. Allerdings hängt die Auswahl der Vorzugsvariante von der Veröffentlichung der neuen Zugzahlenprognose 2040 ab, welche die Bundesgutachter derzeit erarbeiten. Auf dieser Grundlage kann ein aktualisierter Terminplan erstellt werden.

20. Wann wird das Raumordnungsverfahren für das Bahnprojekt Korridor Mittelrhein abgeschlossen sein?

Gemäß § 15 Absatz 1 des Raumordnungsgesetzes endet die Raumverträglichkeitsprüfung innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Vorliegen der vollständigen Verfahrensunterlagen bei der zuständigen Raumordnungsbehörde. Nähere Erkenntnisse liegen derzeit nicht vor.

21. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für das Bahnprojekt Korridor Mittelrhein?

Eine belastbare Kostenschätzung wird erst mit Abschluss der Vorplanung vorliegen.

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?

Die Planungen sind aufgrund der Projektgröße und der vielen teilweise gegensätzlichen Ansprüche der verschiedenen Interessensgruppen umfangreich und komplex. Beide Projekte haben zudem einen unterschiedlichen Bearbeitungsstatus.

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?

Linksrheinische Verbindungen könnten nach einem Ausbau als Ausweichstrecken die Resilienz des Netzes erhöhen.

Die Strecke Wörth (Rh)–Lauterbourg–Strasbourg stellt dabei eine mögliche Alternativroute dar.

Darüber hinaus bieten auch wechselseitige Nutzungsmöglichkeiten zwischen dem südlichen Abschnitt der Rheintalbahn zwischen (Appenweier–)Offenburg und Basel sowie der französischen Strecke Strasbourg–Mulhouse Ville–Basel Chancen für Wachstum und Resilienz. Solche Überlegungen erfolgen im Dialog mit SNCF Réseau.

Zu der Frage, ob es im Falle eines Ausbaus von Alternativrouten Auswirkungen auf die Planungen der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe bzw. ABS/NBS Karlsruhe–Basel geben wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden.

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?

Frankreich und Deutschland sind sich einig, dass die Voraussetzungen für eine Wirtschaftlichkeit des linksrheinischen Ausbaus der Bahnstrecke Wörth–Lauterbourg–Strasbourg für den Schienengüterverkehr derzeit noch geschaffen werden müssen. Dazu fand zuletzt am 28. September 2023 eine trilaterale Abstimmung zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz statt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

25. Wann wird der Aus- und Neubau des hier erwähnten Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe abgeschlossen sein?

Die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe befindet sich zum jetzigen Zeitpunkt in einer frühen Planungsphase. Die Vorzugsvariante ist noch nicht ausgewählt. Dadurch ist eine Kalkulation zu einer möglichen Bauzeit derzeit noch nicht möglich.

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)?

Ein rechtlicher Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht für den gesamten Streckenverlauf der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe sowie die unmittelbaren Anbindungsbereiche an die Bestandsinfrastruktur. Über Maßnahmen, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen, wird die Bundesregierung den Deutschen Bundestag im Rahmen der parlamentarischen Befassung unterrichten.

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)?

Aufgrund der Topografie wird ein vorrangig oberirdischer Trassenverlauf gesucht.

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?

Der Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ der Verkehrsprognose 2040 ist empirische Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ). Das BMDV plant den BPÜ-Bericht im Sommer 2024 an den Deutschen Bundestag zu übermitteln.

29. Welche Auswirkungen könnte die neue Zugzahlprognose 2040 auf den bereits laufenden Aus- und Neubau der Bahnstrecke Karlsruhe–Basel haben?

Eine Bewertung der Auswirkungen wird erst möglich, wenn die Prognose vorliegt.

30. Welche Auswirkungen könnte die neue Zugzahlprognose 2040 auf den Planungsprozess des Aus- und Neubaus der Bahnstrecke Mannheim–Karlsruhe haben?

Die Kapazitätsuntersuchungen für die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe haben ergeben, dass auf Basis der Zugzahlen 2030 Deutschlandtakt in Mannheim ein oberirdischer Bestandsausbau ausreichend wäre, um eine optimale Betriebsqualität zu erreichen. Voraussetzung dafür ist die Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn, die bereits im Bundesverkehrswege-

plan 2030 als zweigleisige Strecke unterstellt war. Das Ergebnis der Kapazitätsuntersuchungen ist jedoch knapp. Wenn also die Zugzahlen in der Prognose 2040 steigen, werden für eine optimale Betriebsqualität zwei zusätzliche Gleise im Raum Mannheim benötigt.

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)?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der hochbelasteten Streckenabschnitte zum Hochleistungsnetz macht die Koordinierung von Baumaßnahmen in den kommenden Jahren deutlich anspruchsvoller. Dadurch kann es in Einzelfällen erforderlich werden, den Zeitplan von Projekten zu überarbeiten.