



Karin Roth, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL 030 2008-2100

FAX 030 2008-2119

E-MAIL psts-r@bmvbs.bund.de

Präsident des Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 29. Februar 2008

Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Kerstin Andreae,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN“ betreffend
„Termingerechte Fertigstellung der Rheintalbahn“
- Drucksache 16/8163“

Anlage: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage
(mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine
Anfrage. Die Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen sind für die Fraktionen des Deut-
schen Bundestages beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage
zum Schreiben
vom 29. Februar 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN“ betreffend

„Termingerechte Fertigstellung der Rheintalbahn“
- Drucksache 16/8163“

Vorbemerkung der Bundesregierung:

Die Bundesregierung misst dem Vorhaben Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Basel hohe Bedeutung zu, da das Vorhaben Teil des für Deutschland bedeutendsten alpenquerenden Korridors für den Schienenverkehr ist. Aus diesem Grund hat die Bundesregierung im Jahre 2004 zusätzliche Planungsmittel in Höhe von 25 Mio. Euro für die ABS/NBS Karlsruhe-Basel bereitgestellt, um die Ausbauplanungen voranzutreiben. Damit konnte erreicht werden, dass bis 2007 sämtliche Planfeststellungsverfahren auf dem deutschen Streckenabschnitt zwischen Offenburg und Basel von dem dafür zuständigen Eisenbahn-Bundesamt eingeleitet werden konnten. Die Bundesregierung ist an der zügigen Schaffung des Baurechts interessiert, dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund der zum Teil schwierigen örtlichen Verhältnisse im Oberrheinteil, in dem sich drei Verkehrsträger auf engem Raum konzentrieren, entsprechend schwierige Abwägungsprozesse durch die Planfeststellungsbehörde zu treffen sind, um Interessenkonflikte in einem gesetzlich geordneten Verfahren zu würdigen und angemessen zum Ausgleich zu bringen.

Darüber hinaus hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit den Verkehrsministern Italiens, der Niederlande und der Schweiz im März 2006 einen „Letter of Intent“ über die Ausrüstung des Schienenkorridors Rotterdam–Genua mit dem europäisch genormten Leit- und Sicherungssystem European Train Control System (ETCS) unterzeichnet. Darin verpflichtet sich die Bundesregierung den deutschen Streckenabschnitt zwischen Emmerich und Basel Badischer Bahnhof bis 2015 mit ETCS Level 2 auszustatten. Auch hieraus wird deutlich, welche große Bedeutung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel zur Bewältigung der europäischen Güterverkehrsströme zukommt.

Bisher besteht im südbadischen Abschnitt zwischen Offenburg und Basel Baurecht im Planfeststellungsabschnitt 9.1 zwischen Schliengen und Eimeldingen. Hier laufen die Bauarbeiten an der Errichtung des 9,4 km langen Katzenbergtunnels und seiner Anbindung an die bestehende Rheintalbahn auf Hochtouren. Der Bund stellt hierfür bis Ende 2011 Bundesmittel in Höhe von 548 Mio. Euro bereit.

Noch in diesem Jahr strebt die Bundesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Bundesmittel für Schienenwegeinvestitionen den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) zur Anbindung einer von der Schweiz auf deren Gebiet geplanten neuen Rheinbrücke an das deutsche Streckennetz an. Unter anderem müssen in diesem Zusammenhang ein neues Elektronisches Stellwerk im von der DB Netz AG betriebenen Badischen Bahnhof in Basel errichtet und neue Gleise und Weichen verlegt werden.

Frage 1: *Welche konkreten Vereinbarungen wurden im Schweizerisch-Deutschen Staatsvertrag abgeschlossen?*

Antwort:

In der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements von 1995 (Vertrag von Lugano) wird die Absicht zum Ausdruck gebracht, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz, insbesondere im Hinblick auf die Neue Eisenbahn Alpen Transversale (NEAT) zu schaffen.

Frage 2: *Gibt es über den Staatsvertrag von Lugano hinaus weitere vertragliche Vereinbarungen zum Ausbau der Rheintalbahn und ihrer Fertigstellung?*

Antwort:

Der Bund hat bisher zwei Finanzierungsvereinbarungen gemäß § 9 Bundesschienenwegeausbaugesetz mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) zum Ausbau der ABS/NBS Karlsruhe–Basel geschlossen. Sie umfassen zum einen den Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg und zum anderen den Abschnitt Buggingen–Basel (Streckenabschnitt 9).

Frage 3: *Auf welchen Termin zur Fertigstellung der Rheintalbahn haben sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im Deutsch-Schweizerischen Lenkungsausschuss geeinigt? Kann die Bundesrepublik diesen Termin einhalten?*

Falls nein, warum toleriert die Bundesregierung die Verschleppung des Ausbaus durch die DB AG?

Antwort:

In den Sitzungen des Lenkungsausschusses haben sich die beteiligten Länder über den jeweiligen Stand der Investitionsmaßnahmen informiert. Festlegungen zur Fertigstellung der Rheintalbahn wurden nicht getroffen.

Frage 4: *Welche Ansprüche bzw. Sanktionen kann die Schweiz gegenüber der Bundesrepublik Deutschland geltend machen, wenn sich die Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn erst Jahre nach der Fertigstellung der betreffenden schweizerischen Schienenabschnitte erfolgt?*

Antwort:

Keine.

Frage 5: *Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass der Ausbau der Rheintalbahn nicht rechtzeitig mit der Fertigstellung der Neuen Alpentransversale (NEAT) 2017/18 vollendet sein wird. Falls nein, warum nicht?*

Antwort:

Eine zeitgleiche Fertigstellung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel mit der NEAT bleibt Ziel der Bundesregierung. Allerdings können sichere Abschätzungen zum Fertigstellungstermin erst nach Vorliegen aller bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse gegeben werden, weil erst dann der Ausbauumfang und die daraus resultierenden finanziellen Erfordernisse und zeitlichen Abfolgen genau bestimmbar sind.

Frage 6: *Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur internen Priorisierung der Schienenprojekte des vordringlichen Bedarfs durch die Deutsche Bahn AG vor?*

Frage 7: *Erfüllt die vorgenommene Priorisierung der Aus- und Neubauprojekte des Bundes durch die DB AG die Vorgaben des Bundes gemäß Bundesverkehrswegeplan, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Investitionsrahmenplan und Bedarfsplan?*

Antwort:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) führt jährlich Abstimmungsgespräche mit den EIU zur Abstimmung und Festlegung der mittelfristigen Finanzplanung und Priorisierung der Vorhaben des Bedarfsplans durch. Die Festlegungen erfolgen in gegenseitigem Einvernehmen. Dabei werden die gesetzlichen Bestimmungen und die Vorgaben des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des Bedarfsplans, der Anlage des Gesetzes ist, beachtet. Das gilt naturgemäß auch für den vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2003 und für den vom BMVBS erstellten Investitionsrahmenplan, der die mittelfristige Investitionsstrategie zur Umsetzung der Verkehrspolitik darstellt.

Frage 8: *Wie beurteilt die Bundesregierung, dass sich die Fertigstellung der Rheintalbahn laut der internen Planungen der DB AG um mindestens 5 bis 10 Jahre verzögern soll?*

Antwort:

In der Presseinformation der DB AG vom 7. Februar 2008 erklärt die DB AG, dass Medienberichte, wonach sich der Ausbau der Rheintalbahn verzögern würde, jeglicher Grundlage entbehrten. Die Bundesregierung teilt diese Auffassung.

Frage 9: *Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG ergreifen, damit der prognostizierte Güterverkehr im alpenquerenden Verkehr nicht ausschließlich im Straßengüterverkehr abgewickelt wird, wenn die Kapazitätserweiterung der Rheintalbahn nicht termingerecht erfolgt?*

Antwort:

Die Erweiterung der Kapazitäten auf der Rheintalbahn erfolgt gemäß dem geltenden Bedarfsplan Schiene und unter Berücksichtigung der Entwicklung der Verkehrsnachfrage.

Frage 10: *Sind die Aussagen in den Stuttgarter Nachrichten vom 07.02.2008 zutreffend, dass zunächst der Ausbau des Knotens Stuttgart und der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sowie die Neubaustrecke Frankfurt Mannheim vorangetrieben werden sollen, bevor der Ausbau der Rheintalbahn, mit Ausnahme des Katzenbergtunnels, fortgesetzt werden kann?*

Falls nicht, in welchem Umfang stehen in den nächsten zehn Jahren Bundesmittel für den Ausbau der Rheintalbahn zur Verfügung?

Antwort:

Die Aussagen in den Stuttgarter Nachrichten vom 7. Februar 2008 sind unzutreffend. Auf die Presseinformation der DB AG vom 7. Februar 2008 wird hingewiesen. Die Dotierung des Projekts außerhalb des Planfeststellungsabschnitts 9.1 (Streckenabschnitt Schliengen-Eimeldingen / Katzenbergtunnel) hängt von Zeitpunkt und Inhalt der noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse und von der Höhe der vom Haushaltsgesetzgeber zukünftig zur Verfügung gestellten Mittel für die Eisenbahnen des Bundes ab.

Frage 11: *Wie hoch ist der aktuelle Baufortschritt (Bauvolumen und Streckenlänge) bezogen auf den Fertigstellungstermin im Jahr 2017/18 (Angaben bitte in Prozent bezogen auf die Gesamtstreckenkilometer ausweisen)?*

Antwort:

Von der Gesamtlänge des Neubaustreckenabschnitts von 187 km (=100 %) wurde 2004 der Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg (Länge ca. 44 km \approx 23,5 %) in Betrieb genommen. Zurzeit im Bau ist der Planfeststellungsabschnitt 9.1 (Schliengen–Eimeldingen / Katzenbergtunnel; Länge ca. 21 km \approx 11,2 %). Insgesamt wurden bis Ende 2007 ca. 1,7 Mrd. Euro aufgewandt.

Frage 12: *Wie hoch ist der Betrag der 2007 in den Aus- und Neubau der Rheintalbahn investiert wurde?*

Antwort:

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes haben die EIU im Jahre 2007 Bundesmittel i. H. v. rund 97 Mio. Euro (Bau- und Planungskosten) zulasten dieses Projektes abgerufen. Zu den von den EIU darüber hinaus in 2007 investierten Eigenmitteln liegen der Bundesregierung noch keine Informationen vor.

Frage 13: *Welche Summe müsste der Bund jährlich ab 01.01.2008 im Durchschnitt bereitstellen, damit der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn noch bis 2017/18 abgeschlossen werden kann und wie hoch wäre der jährliche Betrag bei neuer Fertigstellung im Jahr 2020?*

A) auf der Basis der Gesamtkostenrechnung von 4,7 Mrd. Euro?

B) auf der Basis teilweise geschätzter Mehrkosten aufgrund von Lärmschutzbedingter Verlegung und Untertunnelung (Offenburg)?

Frage 14: *Für wie wahrscheinlich hält es die Bundesregierung, dass der Bund ca. ein Viertel des Jahresvolumens der Mittel für den Aus- und Neubau von Schienenwegen des Bundes in den nächsten neun Jahren für die Rheintalbahn zur Verfügung stellen kann, obwohl der BVWP und IRP eine Vielzahl von Projekten mit hohem Investitionsvolumen als vordringlich ausweisen?*

Antwort:

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor Erlass bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse, in denen der konkrete Umfang der Baumaßnahme beschrieben wird, sind Mutmaßungen über zukünftig erforderliche Jahresraten spekulativ.

Frage 15: *Wird die Bundesregierung angesichts der wahrscheinlichen Engpässe im Güterverkehr auf eine Priorisierung der Schienengüterstrecken drängen bzw. auf die doppelte Nutzbarkeit (Güter- und Personenverkehr) beim Neubau achten?*

Antwort:

Die Priorisierung der Investitionen in das Schienennetz erfolgt grundsätzlich nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien. Die Beseitigung möglicher Engpässe für den Güterverkehr ist dabei ein wichtiger verkehrlicher Aspekt.

Frage 16: *Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung als Eigentümerin ergreifen, damit die DB AG jährlich ausreichend Mittel in den viergleisigen Aus- und Neubau der Rheintalbahn investiert, so dass dieser bis 2017/18 abgeschlossen werden kann?*

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

Frage 17: *Wird die Bundesregierung, wie von der DB AG angeregt, zusätzliche Mittel beim Bundestag beantragen, um den Ausbau der Rheintalstrecke zu beschleunigen?*

Falls ja, in welcher Höhe? Falls nein, welche Gründe sprechen dagegen?

Antwort:

Über die Beantragung von Investitionsmitteln wird die Bundesregierung mit Aufstellung des Bundeshaushalts entscheiden.

Frage 18: *Hat die Bundesregierung bzw. die DB AG andere Streckenalternativen, die zeitweilig genutzt werden können?*

Antwort:

Die DB Netz AG vergibt ihre Fahrplantrassen nach einem fest definierten Verfahren, welches von der Bundesnetzagentur überwacht wird.

Frage 19: *Welche Kapazitätsausweitungen im Rheintal stehen nach jetzigem Stand mit der Fertigstellung der schweizerischen Gotthardachse ab 2017/18 zur Verfügung?*

Wo und wie sollen diese von der Straße auf die Schiene bzw. umgekehrt verladen werden?

Antwort:

Im Rheintal wird der nach der Bundesverkehrswegeplanung definierte Ausbauzustand hergestellt.

Frage 20: *Wird die Bundesregierung der DB AG und dem Bundestag nahe legen, neue Prioritäten beim Ausbau der Schieneninfrastruktur zu setzen: Ausbau der für den Güterverkehr nutzbaren Strecken, Nutzung von Nebennetzen, Doppelnutzung von Neubaustrecken bei gleichzeitigem Verzicht auf Hochgeschwindigkeiten von 205 km/h und mehr?*

Antwort:

Die Bundesregierung trifft Entscheidungen zur Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen entsprechend den Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan, den Bedarfsgesetzen und dem Investitionsrahmenplan.