

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/11148 –

Ausbaustand der Eisenbahnstrecke Kehl–Appenweier

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen der Herstellung einer Schnellbahnverbindung zwischen Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS Süd) ist gemäß dem bilateralen Abkommen von La Rochelle vom 22. Mai 1992 der Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier auf eine Geschwindigkeit bis maximal 200 km/h und der Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Straßburg geplant. Er ist Teil des TEN-Projektes Nr. 17 Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien–Bratislava (TEN: Trans-europäische Netze), der „Magistrale für Europa“.

Die Rheinbrücke und der Kehler Bahnhof gehören zum ersten Planfeststellungsabschnitt. Alle weiteren Abschnitte wurden bisher noch nicht in Angriff genommen. Für die zweite Baustufe, insbesondere die so genannte Karlsruher Kurve in Appenweier und der dortigen Einmündung in die Rheintalbahn (Karlsruhe–Basel) werden gegenwärtig Variantenuntersuchungen durchgeführt.

1. Wie ist der aktuelle Planungs- und Finanzierungsstand für den Ausbau der Eisenbahnstrecke im Abschnitt Kehl–Appenweier?

Der Bund und die Deutsche Bahn AG (DB AG) haben am 16. Juli 2007 eine Finanzierungsvereinbarung über den Ausbau der Eisenbahnstrecke (ABS) Kehl–Appenweier (POS Süd, 1. Baustufe) abgeschlossen. Bei Gesamtinvestitionen von 51 Mio. Euro ist u. a. der Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke für $v_{\max} = 160$ km/h (bisher 60 km/h), die Errichtung eines Elektronischen Stellwerks in Kehl und der Umbau und die Ertüchtigung des Westkopfs des Bahnhofs Kehl ebenfalls für $v_{\max} = 160$ km/h vorgesehen. Die Bauarbeiten haben im Sommer dieses Jahres begonnen.

Darüber hinaus arbeitet die DB Netz AG zurzeit an der Beseitigung der auf der Strecke noch vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge, da dies Voraussetzung für eine spätere Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf

200 km/h ist. Diese Maßnahmen werden aus der Sammelvereinbarung SV 3 gemäß den Regularien des Eisenbahnkreuzungsgesetzes finanziert.

Außerdem arbeitet die DB Netz AG an der Vorplanung für die restlichen Maßnahmen an der Strecke. Nach Abschluss dieser Planungen werden die Maßnahmen in Abstimmung zwischen Bund und DB AG in die mittelfristige Investitionsplanung aufgenommen, um sie umzusetzen.

2. Welche Priorität besitzt der Ausbauabschnitt Kehl–Appenweier
 - a) im Rahmen der Mittelfristplanung des Bedarfsplans für Bundesschienenwege, der so genannten 66er-Liste,
 - b) im Rahmen des Investitionsrahmenplans (Fünfjahresplan) für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2006 bis 2010 vom 24. Oktober 2006?

Vor dem Hintergrund der Absicht der Bundesregierung, mit dem Bundeshaushalt 2009 den Investitionsanteil im Bereich Verkehr deutlich zu stärken, ist geplant, nach Verabschiedung des Bundeshaushalts 2009 die mittelfristige Investitionsplanung und Vorhabendotierung in Zusammenarbeit mit der DB AG an die neuen finanziellen Möglichkeiten anzupassen. Gegenwärtig sind Aussagen über Umfang und Baubeginn der 2. Baustufe der ABS Kehl–Appenweier noch nicht möglich.

Der aktuell gültige Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes vom April 2007 dotiert die Vorhaben ABS Ludwigshafen–Saarbrücken und Kehl–Appenweier entsprechend der Systematik im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz) gemeinsam (POS Nord und POS Süd).

3. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Vorliegen der Ergebnisse der Variantenuntersuchungen für die so genannte Karlsruher Kurve in Appenweier sowie eines entsprechenden Entscheidungsvorschlages durch die Deutsche Bahn AG (DB AG)?
4. Soll die Karlsruher Kurve niveaufrei oder niveaugleich ausgeführt werden?

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

Die 2. Baustufe der ABS Kehl–Appenweier soll möglichst zeitnah zur Fertigstellung der bereits in Bau befindlichen 1. Baustufe realisiert werden. Die DB Netz AG wird zunächst die Planungen für das Projekt vertiefen. Dabei soll analysiert werden, welche Ausbaumaßnahmen in diesem Streckenabschnitt verkehrlich notwendig sind und in welcher Weise die Einbindung in die bestehende Eisenbahnstrecke betrieblich realisiert werden kann. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen in die laufende Bedarfsplanüberprüfung einbezogen werden. Vor diesem Hintergrund sind derzeit noch keine Angaben zur technischen Ausführung der so genannten Karlsruher Kurve möglich.

5. Für welchen Zeitpunkt sind die öffentlich angekündigten Gespräche (Bahngipfel) zwischen der Deutschen Bahn, dem Bund und dem Land Baden-Württemberg über den Streckenabschnitt Kehl–Appenweier geplant?

Der Bund plant keinen „Bahngipfel“ zur ABS Kehl–Appenweier.

6. Bis wann plant der Bund eine Entscheidung, mit welcher Grundlage die DB AG in das Planfeststellungsverfahren gehen kann?

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH entscheiden als Planungsträger selbst über den Zeitpunkt der Beantragung der Einleitung der Planfeststellungsverfahren bei der Planfeststellungsbehörde.

7. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Start des Raumordnungs- und im Anschluss daran des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Kehl–Appenweier?

Ob für den weiteren Ausbau der ABS Kehl–Appenweier die Durchführung eines weiteren Raumordnungsverfahrens erforderlich ist, entscheidet die zuständige Landesraumordnungsbehörde nach Abschluss der Vorplanung.

Die Beantragung der Einleitung der erforderlichen Planfeststellungsverfahren erfolgt im Anschluss an ein ggf. durchzuführendes Raumordnungsverfahren so rechtzeitig, dass möglichst auch bei Verzögerungen im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ein rechtzeitiger Baubeginn noch gewährleistet ist.

8. Wann kann das Eisenbahn-Bundesamt voraussichtlich den Auftrag zum Ausbau des Streckenabschnitts Kehl–Appenweier an die DB Netz AG bzw. an die DB Projektbau GmbH erteilen?

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt keinen Auftrag zum Ausbau der ABS Kehl–Appenweier. Aufgabe des EBA ist u. a. die Prüfung von Anträgen der EIU auf Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung nach § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und die Abgabe einer Empfehlung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Wesentliche Voraussetzung für den Abschluss einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung ist, dass der Haushaltsgesetzgeber ausreichende Bundesmittel bereitstellt.

Gleichzeitig und unabhängig von der Finanzierung ist das EBA Planfeststellungsbehörde.

