

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tabea Rößner, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8583 –

Brennende Güterwaggons in Unkel am Rhein

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 6. Februar 2019 gegen 23 Uhr gerieten auf der rechten Rheinstrecke drei Güterwaggons in Brand. Die Waggons waren mit Spraydosen beladen, die in Flammen aufgingen und in die Umgebung geschleudert wurden. Der Lokführer eines Gegenzuges erkannte den Brand und informierte umgehend die entsprechende Leitstelle der Deutschen Bahn AG. Der Zug mit den brennenden Waggons kam in Unkel am Rhein zum Stehen (vgl. www.presseportal.de/blaulicht/pm/70138/4187359, www.rhein-zeitung.de/dossier-bahnlaerm.html, www.eba.bund.de/DE/Themen/Gefahrgut/gefahrgut_node.html).

In der parallel verlaufenden Siebengebirgsstraße in Unkel wurden rund 60 Personen aus Sicherheitsgründen evakuiert. Die Bahnstrecke blieb mehrere Tage voll gesperrt. Die Bahnstrecken im Rheintal sind vom Güterverkehr hoch belastet. Nach Zahlen des Verkehrsministeriums Rheinland-Pfalz durchfahren täglich 200 bis 250 Güterzüge das Mittelrheintal. Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes handelt es sich bei ca. 20 Prozent der transportierten Güter um Gefahrgut (www.bks-portal.rlp.de/organisation/landkreis-neuwied/aktuelles/07022019-brand-unkel-information-der-bev%C3%B6lkerung).

1. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung zur Unglücksursache?

Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchungen (BEU) hat die Untersuchungen zur Ermittlung der Unfallursachen aufgenommen. Derzeit geht die BEU von einer während der Fahrt nicht vollständig gelösten Bremse an einem der zwei brennenden Güterwagen aus. Durch den in der Folge entstandenen Funkenflug und der damit verbundenen hohen Wärmeentwicklung im Bereich des Wagenunterbodens, konnte sich das Ladegut entzünden.

Im Übrigen ist das Untersuchungsergebnis der BEU abzuwarten.

2. Wie lange benötigte der Notfallmanager der Deutschen Bahn AG bis zum Eintreffen am Unfallort?

Nach Angaben des offiziellen Abschlussberichts des Notfallmanagers war dieser nach 32 Minuten vor Ort.

3. Aus welchem Ort, und mit welcher Ausrüstung kam der Notfallmanager an den Unfallort?

Unkel gehört zum Notfallbezirk Troisdorf. Der Notfallmanager verfügt für die Dauer seiner Rufbereitschaft über ein Einsatzfahrzeug, in dem sich u. a. Erdungs- und Kurzschließvorrichtungen zum Bahnerden der Oberleitung befinden.

4. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zu, nach denen die Erdung der Oberleitungen 37 Minuten gedauert hat, und die bereits eingetroffene Feuerwehr in dieser Zeit aus Sicherheitsgründen nicht mit den Löscharbeiten beginnen konnte (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Werner-Boecking-Kreisfeuerwehrspekteur-im-Kreis-Neuwied-Nach-Gueterzug-Brand-in-Unkel-mehr-Notfallmanager,unkel-mehr-notfall-manager-100.html)?
5. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zu, nach denen die Löscharbeiten erst 70 Minuten nach dem Eintreffen der Feuerwehr beginnen konnten, da erst zu diesem Zeitpunkt die Oberleitung geerdet war (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Werner-Boecking-Kreisfeuerwehrspekteur-im-Kreis-Neuwied-Nach-Gueterzug-Brand-in-Unkel-mehr-Notfallmanager,unkel-mehr-notfall-manager-100.html)?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet

Nach Auskunft der DB AG war die Bahnerdung der Oberleitung in den betroffenen Gleisen nach rund 14 Minuten abgeschlossen. Nach weiteren rund 15 Minuten waren alle Gleise in diesem Bereich geerdet. Die Arbeiten vor Ort fanden in Abstimmung mit dem Einsatzleiter statt.

6. Gibt es bei der Bundesregierung Erkenntnisse, dass die Oberleitung von zentralen Stellen aus innerhalb weniger Minuten abgeschaltet werden kann?

Schaltungen in den Oberleitungsanlagen erfolgen durch die jeweilige zentrale Schaltstelle der DB Energie GmbH und können innerhalb weniger Minuten erfolgen. Aus Sicherheitsgründen wird nach der Ausschaltung zusätzlich eine Bahnerdung durchgeführt.

7. Wie lange hat der Zeitraum von der Alarmierung der DB-Netz-Leitstelle bis zur Freischaltung der Oberleitung gedauert?
8. Treffen Medienberichte zu, nach denen die Freischaltung der Oberleitung eine Stunde gedauert hat (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Werner-Boecking-Kreisfeuerwehrspekteur-im-Kreis-Neuwied-Nach-Gueterzug-Brand-in-Unkel-mehr-Notfallmanager,unkel-mehr-notfall-manager-100.html)?

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

Die Ausschaltung der Oberleitung erfolgte nach Auskunft der DB AG unmittelbar nachdem der Triebfahrzeugführer den Brand gemeldet hatte.

9. Hält die Bundesregierung das System Notfallmanager der Deutschen Bahn AG für im Grundsatz zur Gefahrenabwehr geeignet?

Das Notfallmanagement der DB AG stellt die mit den Ländern abgestimmte Umsetzung der gesetzlichen Mitwirkungspflicht bei den Maßnahmen des Brand-schutzes und der Technischen Hilfeleistung gemäß § 4 Absatz 3 AEG dar. Die Aufgaben und Maßnahmen der Gefahrenabwehr liegen bei den zuständigen Gefahrenabwehrbehörden. Die Aufgaben des Notfallmanagers liegen in der fachlichen Beratung sowie der Sicherstellung der erforderlichen betrieblichen Maßnahmen zum Schutz gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb. Fachberater, die die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) unterstützen, sind nicht nur aus dem Bahnbetrieb bekannt, sondern z. B. auch aus dem Bereich der Energieversorger (Gas, Strom).

10. Sieht die Bundesregierung in sich ändernden technischen Rahmenbedingungen der Stromversorgung – z. B. durch Rückspeisungen von nicht am Unfallgeschehen beteiligten E-Loks – und größeren Betriebsbezirken ohne örtliches Personal Handlungsbedarf bei der Deutschen Bahn AG?

Ob Handlungsbedarf bei der Deutschen Bahn besteht, ist im Einzelfall an den sich ändernden technischen Rahmenbedingungen festzumachen. Eine pauschale Aussage hierzu ist nicht möglich.

11. Inwiefern werden nach Kenntnis der Bundesregierung Waggon überwacht?

Jedem Eisenbahnfahrzeug muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die „Entity in Charge of Maintenance“ (ECM), zugewiesen werden. Die ECM sind gemäß § 4a AEG für die Instandhaltung jedes ihrer Eisenbahnfahrzeuge zuständig. Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges muss die ECM mittels eines Instandhaltungssystems gewährleisten, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nach § 4 Absatz 3 AEG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Zu diesem Zweck werden die einzelnen Fahrzeuge eines Zuges vor dessen Abfahrt durch das EVU auf Schäden und Mängel überprüft.

Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nach § 5 AEG stichprobenartig den Zustand von Eisenbahnfahrzeugen.

12. Ist es dem Lokführer möglich, Störungen oder Schäden bei der Ladung, Flachstellen, Achsschäden, Heißläufer, Brände oder Entgleisungen von Waggon im Führerstand während der Fahrt festzustellen?

In der Regel können die genannten Ereignisse nicht ohne weiteres während der Fahrt aus dem Führerstand erkannt werden.

Im Netz der DB AG sind stationäre Heißläufermeldeanlagen installiert, die heiß gelaufene Radsätze und Bremsen detektieren können und die Meldung an die Betriebszentrale weiter geben.

13. Gibt es nach Erkenntnis der Bundesregierung einen Grund dafür, warum der brennende Güterzug innerorts in einem Wohngebiet stoppte?
14. Wäre es möglich gewesen, den Güterzug außerorts anzuhalten, um mögliche Gefahren für die Anwohner zu vermeiden?

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

Das Stellen eines Zuges aufgrund gemeldeter Unregelmäßigkeiten am oder im Zug in einem Bahnhof ergibt sich unter anderem aus der Tatsache, dass in der Regel innerhalb eines Bahnhofs ein etwa schnell notwendig werdender Rettungseinsatz bzw. eine schnelle technische Hilfeleistung gewährleistet werden kann. Des Weiteren ist in Bahnhöfen eine umfassende technische Untersuchung oder das Aussetzen von etwa beschädigten oder gestörten Eisenbahnfahrzeugen möglich. Die Auswahl des Standortes zum Stellen eines Zuges richtet sich nach dem vermuteten Schaden am Fahrzeug in Verbindung mit den (örtlichen) Betriebsregeln des Eisenbahninfrastrukturbetreibers.

15. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, welcher Inhalt sich in dem Kesselwagen befand, der in unmittelbarer Nähe zu den brennenden Waggons stand?
16. Hat es sich bei dem Inhalt des Kesselwagens um Gefahrgut gehandelt?
17. Warum wurde dieser nicht frühzeitig von den anderen Waggons abgekuppelt, um mögliche Gefahren abzuwehren?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der besagte Kesselwagen war nicht beladen.

18. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie hoch die Bahnstrecke zwischen Koblenz und Köln ausgelastet ist?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die Auslastung zwischen Koblenz und Troisdorf (Teil der Strecke 2324) im Durchschnitt ca. 100 Prozent.

19. Wie viele Züge befahren diese Strecke (bitte nach Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG fahren im Durchschnitt im Kalenderjahr 2018 zwischen Koblenz und Troisdorf (Teil der Strecke 2324) täglich fünf Fernverkehrszüge, 64 Nahverkehrszüge und 128 Güterzüge.

20. Gibt es nach Erkenntnissen der Bundesregierung eine alternative Bahnstrecke zur Bahnstrecke Koblenz–Köln, die bei Überlastung oder Sperrung genutzt werden kann?

Die Hauptumleitungsstrecke ist nach Auskunft der DB AG die linke Rheinstrecke, von Bonn über Koblenz, Bingen nach Mainz. Diese ist allerdings ebenfalls stark befahren, im Abschnitt Hürth-Kalscheuren–Remagen sogar als überlastet deklariert. Eine weitere Umleitungsmöglichkeit besteht – unter Beachtung der

Profilbeschränkungen durch Tunnel – in der Ruhr–Sieg–Dill-Strecke über Hagen–Siegen–Gießen. In Sonderfällen kann auch weiträumig von Altenbeken (bei Paderborn) über Kassel nach Frankfurt umgeleitet werden.

21. Welche Notfallpläne oder Sicherheitsvorkehrungen greifen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Störungen oder Unfällen auf der Schienenstrecke Köln–Koblenz?

Auf dieser Strecke greifen, wie auf allen Strecken der DB Netz AG, die Prozesse und Verfahren des Notfallmanagements EIU und EVU gemäß dem einschlägigen Regelwerk sowie der Schienennetznutzungsbedingungen.

22. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie viele Züge in der Folge von dem Unfall in Unkel betroffen waren?

Nach Auskunft der DB AG waren vom 6. Februar 2019 bis Störungsende am 12. Februar 2019 257 Züge betroffen.

23. Wie viele Züge fielen in der Folge aus (bitte nach Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?

Sechs Züge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) fielen aus. Zudem gab es 23 Teilausfälle, wovon 14 dem SPNV und neun dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zuzuordnen sind.

24. Wie viele Züge verspäteten sich (bitte nach Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?

Von der Störung waren laut DB AG 257 Züge betroffen. Davon waren 193 Güterzüge, 53 SPNV und elf SPFV.

25. Wie viele Fahrgäste waren von Verspätungen, Ausfällen und dem Schienenersatzverkehr betroffen?

Im Regionalverkehr waren ca. 11 500 Reisende (nur DB Regio AG) betroffen. Bei der DB Fernverkehr AG waren ca. 1 500 Reisende direkt von Ausfällen oder Teilausfällen betroffen.

26. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie hoch der wirtschaftliche Schaden durch Ausfälle und Verspätungen aufgrund des Unfalls ist?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

27. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele Züge durch den Unfall linksrheinisch umgeleitet werden mussten?

Nach Auskunft der DB AG wurden 152 Züge umgeleitet.

28. Gibt es Kenntnisse darüber, ab wann die maximale Kapazität (Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrplantrassen pro Stunde) auf der linksrheinischen Strecke erreicht ist?

Angaben zu Zugzahlen befinden sich im veröffentlichten Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/pek_aktuelle_veroeffentlichungen-1369240).

In den Nachtstunden ist laut DB AG auf der linken Rheinstrecke eine Restkapazität zur Aufnahme von Umleitungsverkehren von der rechten Rheinstrecke verfügbar.

29. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele Unfälle sich auf der rechtsrheinischen Bahnstrecke in den letzten zehn Jahren ereignet haben?
30. Wie hoch waren die jeweiligen Ausfallzeiten durch die Unfälle in den letzten zehn Jahren?

Die Fragen 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Streckenabschnitt zwischen Troisdorf und Neuwied (Teil der Strecke 2324) wurden vier Brandereignisse in den letzten zehn Jahren verzeichnet.

Nach Auskunft der DB AG konnten seit 2010 insgesamt drei Ereignisse auf den Strecken 2324/3507 im Bereich der Produktionsdurchführung Koblenz und Produktionsdurchführung Mainz ausgemacht werden, welche zu Vollsperrungen der Strecke rechts des Rheins von mehr als 24 Stunden geführt haben und bei denen es sich nicht um eine geplante Totalsperrung für Baumaßnahmen handelte.

31. Hat die Bundesregierung für die Neubaustrecke (NBS) Troisdorf–Mainz–Bischofsheim im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt, und wenn ja, welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat die Neubaustrecke erreicht?
32. Welcher Projektzuschnitt bzw. welche Grobtrassierung der rechtsrheinischen Neubaustrecke für den Güterverkehr hat die Bundesregierung bei dieser NKU unterstellt?

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

Im Rahmen der Bewertung des potenziellen Bedarfes des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde eine zwei-gleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr zwischen Sankt Augustin-Menden und Wiesbaden-Schierstein für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h mit einer Verknüpfung mit dem Bestandsnetz im Raum Koblenz über eine zweigleisige Verbindungsspanne Braubach–Hainau geprüft. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist im Projektdossier zum Planfall 2-004-V04 unter www.bvwp-projekte.de dargestellt.

33. Welche Grobvariante liegt der Kostenschätzung (7 760 Mio. Euro), die die Bundesregierung am 6. November 2018 präsentiert hat, zugrunde, und wie teilen sich die Kosten auf die wichtigsten Gewerke auf?

Die am 6. November 2018 erwähnten Kosten bezogen sich rein auf Baukosten ohne Ersatzanteile betragen 7 957 Mio. Euro. Dem liegt die unter www.bvwp-projekte.de veröffentlichte Variante zum Planfall 2-004-V04 zugrunde. Die dort genannten Kosten teilen sich wie folgt auf:

Gewerk	Kosten
Oberbau	211,9 Mio. Euro
Bahnkörper	288,4 Mio. Euro
Ingenieurbau	6176,0 Mio. Euro
BÜ-Beseitigungen mit SÜ bzw. SÜ mit Straßenanbindung	17,0 Mio. Euro
Hochbau	45,0 Mio. Euro
LST	51,5 Mio. Euro
Bahnübergänge	0,0 Mio. Euro
OLA	92,6 Mio. Euro
Bahnenergieversorgung	15,6 Mio. Euro
ELT/50 Hz	15,9 Mio. Euro
TK	50,0 Mio. Euro
Umwelt/Schall	270,2 Mio. Euro
Risiko/Unvorhergesehenes	723,4 Mio. Euro
Grunderwerb	14,2 Mio. Euro
Planungskosten	1434,9 Mio. Euro
Maßnahmen EKrG (Kostenbeteiligung Dritter, inkl. Planungskosten)	-14,7 Mio. Euro
Absehbare Folgemaßnahmen (Im Bestand, inkl. Planungskosten)	-2,2 Mio. Euro
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (inkl. Planungskosten)	9389,6 Mio. Euro
Planungskosten für Aus-/Neubau (18 Prozent)	1432,3 Mio. Euro
Ausbau-/Neubaukosten (ohne Planungskosten)	7957,3 Mio. Euro
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten	496,9 Mio. Euro
Gesamte haushaltsrelevante Projektkosten	9886,5 Mio. Euro

34. Welchen Tunnelanteil hat die Bundesregierung bei der Schätzung der Baukosten unterstellt (bitte absoluten und relativen Wert angeben)?

Bei der Kostenschätzung wurde ein Tunnelanteil von ca. 73 Prozent bzw. 102,6 km von insgesamt 130,9 km unterstellt.

35. Was meint die Bundesregierung genau, wenn sie im Zusammenhang mit der rechtsrheinischen NBS davon spricht, dass „das Vorhaben erst nach deutlicher Steigerung der im nördlichen Mittelrheinkorridor [...] transportierten Gütermenge die Schwelle der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität erlangt“ (Präsentation der in den Vordringlichen Bedarf heraufgestuften Projekte am 6. November 2018 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI))?
36. Welche Transportmengensteigerung bzw. Steigerung der Verkehrsleistung im Güterverkehr wäre notwendig, um die gesamtwirtschaftliche Rentabilität der rechtsrheinischen NBS nachweisen zu können?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Damit sich das Vorhaben Korridor Mittelrhein: Zielnetz II gesamtwirtschaftlich rechnet und somit in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufsteigen kann, bedarf es – bei gleichbleibenden Kosten – einer Verdopplung der vom Lkw auf die Schiene verlagerten (zusätzlichen) Verkehrsmengen.

37. Ist es zutreffend, dass das BMVI bisher davon ausging, dass die rechtsrheinische NBS für den Güterverkehr kostenmäßig unter 8 Mrd. Euro bleiben muss, um ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1 zu erreichen, und dies auch vom Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann so kommuniziert wurde (Aussagen von Enak Ferlemann (PStS BMVI) im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Berlin am 26. Oktober 2016)?

Den Investitionskosten einer Maßnahme müssen generell mindestens gleichwertige gesamtwirtschaftliche Nutzen gegenüberstehen. Dies ist derzeit nicht der Fall. Auf der Grundlage der GIS-basierten Trassen- und Kostenplausibilisierung des Vorhabens „Korridor Mittelrhein: Zielnetz II“ wurden Investitionskosten von 9 886,5 Mio. Euro ermittelt. Abzüglich der anteiligen Ersatz- und Erhaltungsinvestitionskosten von 496,9 Mio. Euro und der Planungskosten von 1 432,3 Mio. Euro ergeben sich reine Aus- und Neubaukosten von 7 957,3 Mio. Euro. Bei einer angenommenen Realisierungsdauer von 28 Jahren ergibt sich ein Barwert der Kosten von 6 882,9 Mio. Euro, dem ein Barwert der Nutzen von 415,8 Mio. Euro gegenübersteht.

38. Welche Zugzahlen im Schienengüterverkehr hat die Bundesregierung im Planfall 2030 bei der rechtsrheinischen NBS unterstellt?

Es wird auf das unter www.bvwp-projeke.de veröffentlichte Projektdossier zu Planfall 2-004-V04 verwiesen.

39. Von welchen Zugzahlen im Schienengüterverkehr geht die Bundesregierung im Planfall 2030 bei der rechtsrheinischen NBS in einem „Verkehrswendeszenario“ aus?

Alle Vorhaben des BVWP 2030 wurden vor dem Hintergrund der in der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 prognostizierten Zugzahlen bewertet.

40. Welche Kapazitätsreserven haben die rechts- und linksrheinische Strecke sowie die Rhein-Sieg- und Ruhr-Sieg-Strecke bis 2030 im Schienengüterverkehr, und in welchen Streckenabschnitten ist 2030 von Überlastungen auszugehen (bitte jeweils getrennt für genannte Strecken angeben)?

Die Auslastung der rechts- und linksrheinischen Strecken im Bezugsfall ist im Projektdossier zum Planfall 2-004-V04 und die Auslastung der Rhein-Sieg- und Ruhr-Sieg-Strecke ist im Projektdossier zum Planfall 2-004-V03 unter www.bvwp-projekte.de dargestellt.

41. Welche Rolle spielt in den Untersuchungen zur Entlastung des Rheintals die Eifelstrecke Trier–Köln, die schon durch Elektrifizierung des Abschnitts Hürth-Kalscheuren–Ehrang Frankreichverkehre aufnehmen könnte?
42. Wie viele Güterzüge, die jetzt die linke Rheinstrecke und die (via Deutsches Eck) Moselstrecke nutzen, könnte eine elektrifizierte Eifelstrecke aufnehmen?

Die Fragen 41 und 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da ein Ausbau der Eifelstrecke lediglich zu Entlastungen der Moselstrecke, nicht aber der Strecken entlang des Rheines führen würde und aufgrund der engen Tunnelprofile eine güterverkehrstaugliche Elektrifizierung der Strecke inklusive Tunnelaufweitung sehr kostenintensiv ist, wurde das Projekt ABS (Köln–) Hürth-Kalscheuren–Ehrang (–Trier) (Eifelstrecke) im mehrstufigen BVWP-Prozess in Zuge der Erstbewertung ausgeschieden.

43. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass der Mittelrheinkorridor in absehbarer Zeit seine Leistungs- und Kapazitätsgrenze im Schienengüterverkehr erreichen wird, und auch aufgrund der langwierigen Planungszeiträume frühzeitig damit begonnen werden muss, Kapazitäten für den wachsenden Schienengüterverkehr aufzubauen, wozu ausdrücklich auch neue Strecken zählen?

Wenn nein, warum nicht?

44. Bis wann plant die Bundesregierung die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur NBS Troisdorf–Mainz-Bischofsheim, die von der Bundesregierung bei der Präsentation der vom Potentiellen in den Vordringlichen Bedarf aufgerückten Schienenprojekte am 6. November 2018 in Aussicht gestellt wurde (www.faz.net/aktuell/rhein-main/region-und-hessen/mittelrheintal-tunnelsystem-bleibt-auf-der-langen-bank-15879473.html)?

45. Welche weiteren Untersuchungsschritte sieht die Bundesregierung vor, um die rechtsrheinische NBS zur Entscheidungsreife zu bringen?

Die Fragen 43 bis 45 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird aufgrund der hohen Belastung der Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal weiter Lösungsmöglichkeiten prüfen. Dazu wird zeitnah eine vertiefte Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Das Ergebnis dieser Studie ist für die Entscheidung zum weiteren Vorgehen abzuwarten.

46. Bis wann strebt die Bundesregierung die Entscheidungsreife des Baus der rechtsrheinischen NBS an, und welchen Zeitraum würden die Leistungsphasen 1 bis 4 (Planfeststellungsbeschluss) einnehmen?

Für den Bau einer rechtsrheinischen NBS müssen folgende Voraussetzungen vorliegen: Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und Herstellung der sachlichen und haushaltsrechtlichen Voraussetzungen. Vor diesem Hintergrund ist derzeit keine Aussage zur Realisierung des Gesamtprojekts möglich.

