Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

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

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Datum: Berlin, 18.01.2013

Kleine Anfrage der Abgeordneten Kerstin Andreae, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Stand der Planungen zur Rheintalbahn“
- Drucksache 17/12007

Anlagen: 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. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 18.01.2013

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kerstin Andreae, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Stand der Planungen zur Rheintalbahn"
- Drucksache 17/12007

Frage 1: *Gibt es ein Szenario für den Güterverkehr, falls die Rheintalbahn nicht wie geplant 2017 fertig gestellt wird und die Schweiz dann die Grenzen für Güterverkehr schließt?*

Antwort:
Sowohl die Ministerien als auch die Infrastrukturunternehmen beider Staaten führen regelmäßig bilaterale Gespräche über die Verkehrsabwicklung nach Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels. Übereinstimmend wird von beiden Seiten erwartet, dass durch die abschnittsweise Realisierung des Ausbaus der Rheintalbahn genügend Kapazitäten entsprechend der Verkehrsentwicklung vorhanden sein werden.

Frage 2: *Welche Verladestationen gibt es bisher und welche sind aufgrund der prognostizierten Güterverkehrszuwächse auf dieser Strecke geplant?*

Antwort:
Die Bundesregierung geht davon aus, dass diese Frage sich auf Terminals für den intermodalen Umschlag bezieht. Derartige Anlagen existieren entlang der Rheintalbahn in Karlsruhe Güterbahnhof, Freiburg Güterbahnhof (nur Rollende Landstraße) und Basel Badischer Rangierbahnhof. Die Sammelposition „Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe" des geltenden Bedarfsplans enthält keine neu zu errichtenden Anlagen entlang der Rheintalbahn.

Frage 3: *Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen von Bahnchef Grube auf einer Veranstaltung der Stiftung für Ordnungspolitik im Freiburger Colombi-Hotel (19.10.2012) einerseits, bereits 2019 den Ausbau der Rheintalbahn fertig zu stellen, während Verkehrsminister Ramsauer auf dem St. Galler Logistikdienstleistungskongress in Basel (19.09.2012) 2022 bis zur Fertigstellung nannte? Worauf begründet sich die Zeitangabe von Verkehrsminister Ramsauer?*

Antwort:
Mitteilungen von Herrn Dr. Grube kommentiert die Bundesregierung nicht.
Herr Minister Dr. Ramsauer MdB hat sich zum Ausbau der Rheintalbahn vor dem Hintergrund der Erwartung, dass bis 2022 eine weitgehende Realisierung möglich wäre, geäußert.

Frage 4: *Welche Position hat die Bundesregierung zu einem Güterverkehrszentrum in Lahr?*

Antwort:
Die Entscheidung über die Errichtung, die Planung sowie die Realisierung von Güterverkehrszentren außerhalb des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege liegt im Zuständigkeitsbereich der Länder bzw. der kommunalen Gebietskörperschaften. Die Bundesregierung begrüßt Maßnahmen, die zu einer Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene führen, und kann ggf. privat finanzierte Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in Güterverkehrszentren fördern.

Frage 5: *Inwiefern kann durch ein Güterverkehrszentrum in Lahr das Trassierungsproblem für einen von der Offenburger Bevölkerung geforderten Tunnel beim Güterbahnhof Offenburg gelöst werden?*

Frage 6: *Welche zuverlässigen Kostenkalkulationen der verschiedenen Tunnelvarianten in Offenburg sind der Bundesregierung ggf. bekannt und mit welchen Mehrkosten im Vergleich zur Antragstrasse wäre hier zu rechnen?*

Frage 7: *Wann ist mit einem Ergebnis des Vergleichs eines Offenburger Tunnels und der beantragten A3-Trasse zu rechnen?*

Antwort:
Fragen 5 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Entsprechend eines Beschlusses des Projektbeirates, der auf Initiative des BMVBS eingerichtet wurde und an dem u.a. Vertreter des Landes, der Kommunen und der Bürgerinitiativen beteiligt sind, wurde die Deutsche Bahn AG beauftragt, hierzu Untersuchungen mit der Planungsgenauigkeit einer Machbarkeitsstudie durchzuführen. Ergebnisse sollen in der nächsten Sitzung des Projektbeirates vorgestellt werden.

Frage 8: *Wer zahlt die Kosten eines Offenburger Tunnels, wenn es bei der Entscheidung des Regierungspräsidiums und des Eisenbahnbundesamtes bleibt, die Planungen der A3-Trasse als nicht genehmigungsfähig abzulehnen?*

Antwort:
Die Prüfung der Planfeststellungswürdigkeit einer Planung obliegt allein dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die in der Frage genannte Entscheidung hat das EBA nicht getroffen.

Frage 9: *Wann wird die Antragstrasse A3 vom Bund zurückgezogen und eine Tunneltrasse in einem neuen Planfeststellungsverfahren beantragt?*

Frage 10: *Falls die Antragstrasse A3 zurückgezogen wird, kommt dann eine Tunneltrasse wie vom Projektbeirat gefordert in Betracht oder sind andere Trassenalternativen denkbar?*

Antwort:
Die Fragen 9 und 10 werden zusammmen beantwortet.

Der Bund ist kein Antragsteller in Planfeststellungsverfahren der Rheintalbahn. Prüfaufträge zu den von den Bürgerinitiativen geforderten Trassenvarianten in den genannten Abschnitten wurden aufgrund von Absprachen über das Vorgehen im Projektbeirat erteilt.

Frage 11: *Inwieweit wird zum einen hinsichtlich der Immissionen und zum anderen hinsichtlich der Gefährdungen durch Gefahrgüter der aus § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) resultierende Abstandsgrundsatz zu Wohngebieten oder sonstigen schutzbedürftigen Gebieten bei dem Fernverkehr dienenden Eisenbahntrassen in den Planungen berücksichtigt?*

Antwort:
Der in § 50 BImSchG niedergelegte Grundsatz der räumlichen Trennung unverträglicher Raumnutzungen gilt hinsichtlich der von Eisenbahnen ausgehenden Schallemissionen auch für eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren. Dementsprechend wird bei der Wahl der dem Fernverkehr dienenden Eisenbahntrassen die Abwägungsdirektive berücksichtigt, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und sonst schutzwürdige Gebiete soweit als möglich vermieden werden.

Auf Gefahren, die vom Transport von gefährlichen Gütern über die Schiene ausgehen können, ist die Vorschrift des § 50 BImSchG hingegen nicht unmittelbar anwendbar. Die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport ist vom Vorsorgegrundsatz geprägt. Entsprechende Vorschriften werden auf Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes erlassen.

Frage 12: *Wie wird bei der Trassenplanung der Rheintalbahn auf die Gefahrgutsituation reagiert, insbesondere nach dem Unfall in Müllheim im Mai 2011 und dem Gutachten von Prof. Dr. Klaus Kümmerer 2012 „Orientierender Vergleich Gefahrgut Aus- und Neubau der Rheintalbahn Beantragte Trasse vs. Autobahn parallele Trasse im Bereich Offenburg bis Riegel"?*

Antwort:
Die Planungen zur Antragstrasse der Rheintalbahn entsprechen dem Stand der Technik, den gesetzlichen Bestimmungen und den gültigen Regelwerken. Die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport ist vom Vorsorgegrundsatz geprägt. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) sind Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisten und Unfälle nach Möglichkeit ausschließen bzw. Unfallfolgen minimieren. Diese Vorschriften werden unter Beachtung des neuesten Standes von Wissenschaft und Technik laufend überprüft und fortentwickelt.

Ferner stellt das EBA als Eisenbahnaufsicht und nationale Sicherheitsbehörde in Deutschland sicher, dass die ihrer Aufsicht unterliegenden Eisenbahnunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung und betriebssicheren Instandhaltung ihrer Fahrzeuge uneingeschränkt nachkommen.

Im Übrigen liegt das genannte Gutachten der Bundesregierung nicht vor.

Frage 13: *Inwiefern kann durch eine andere Wagenreihung in der Verladestation Freiburg das Problem der Notbremsen bei der Rollenden Landstraße gelöst werden, wodurch bisher eine Führung durch den Katzenbergtunnel oder den möglichen Offenburger Tunnel untersagt war?*

Antwort:
Das Problem der nicht funktionsfähigen Notbremsüberbrückung bei Zügen der Rollenden Landstraße kann durch eine andere Wagenreihung auf dem deutschen Streckenabschnitt gelöst werden. Voraussetzung hierfür ist die Umsetzung der geplanten baulichen Veränderungen im Verladeterminal Freiburg Güterbahnhof. Die entsprechenden Planungen laufen derzeit, die Umsetzung soll im Mittelfristzeitraum erfolgen.

Für einen möglichen Tunnel Offenburg und die Führung von Zügen der Rollenden Landstraße durch diesen haben die Umbaumaßnahmen im Terminal Freiburg keinen Einfluss, da der Tunnel nicht auf dem Laufweg Freiburg–Italien liegt.

Frage 14: *Hat die DB Netz AG seit dem Beschluss des Projektbeirats vom März 2012 etwas unternommen, um die Bestandstrecke höher als die Strecke durch den Katzenbergtunnel zu bepreisen?*

Frage 15: *Welche Möglichkeiten bestehen, um durch die Internalisierung externer Lärmschutzkosten monetäre Anreize im Sinne eines regionalen Trassenpreises zu setzen, um dem Ziel „möglichst alle Güterzüge durch den Tunnel" (KF6) nahe zu kommen?*

Frage 16: *Wann wäre ein solches regionales Trassenentgelt für die Strecke bei Bad Bellingen umsetzbar?*

Frage 17: *Warum wurde im Planfeststellungsänderungsverfahren des Abschnitts 7.2 „Weiche Schliengen" die Festschreibung aller Güterzüge in den Tunnel noch nicht in die Betriebsphase verankert?*

Antwort:
Die Fragen 14 bis 17 werden gemeinsam beantwortet.

Die DB AG führt in Abstimmung mit ihren Kunden alle angemeldeten Güterzüge (mit Ausnahme der Rollenden Landstraße) in den Nachtstunden planmäßig durch den Katzenbergtunnel.

Der Vorstand der DB Netz AG hat dem Bürgermeister von Bad Bellingen in einem Schreiben vom 14.11.2012 zugesagt, die Trassenpreise in diesem Bereich flankierend zu o.g. Betriebsführung zu Ende 2014 so gestalten zu wollen, dass kein Anreiz für Güterzüge besteht, die Altstrecke zu nutzen. Ob dann bundesweit Lärmkomponenten dazu gehören, hängt von der Verabschiedung und diesbezüglichen Umsetzung des Eisenbahnregulierungsgesetzes ab.

Die DB Netz AG ist im täglichen Betrieb zu einem flexiblen und vor allem neutralen diskriminierungsfreien Netzzugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, worüber die Bundesnetzagentur wacht. Aus diesem Grund können Auflagen zum Betriebsprogramm im Planfeststellungsbeschluss (hier für den Abschnitt 9.1, nicht 7.2, wie in der Frage behauptet) nicht aufgenommen werden, sofern dem gesetzlichem Vorgaben entgegenstehen.

Frage 18: *Ist eine niveaugleiche Kreuzung nördlich des Katzenbergtunnels einer Unterquerung aus Kapazitätsgründen vorzuziehen?*

Antwort:
Im Bereich Buggingen treffen die Gleise der sog. Güterumgehungsbahn Freiburg wieder auf die Gleise der bestehenden Rheintalbahn aus Freiburg. Die dort vorzusehenden Überleitverbindungen sollen höhengleich, also in Form von Weichen und nicht höhenfrei durch den Bau entsprechender Überwerfungsbauwerke, erfolgen. Hintergrund ist, dass die Errichtung umfangreicher Überwerfungsbauwerke mit zugehörigen Rampenanlagen aufgrund der zu erwartenden Kreuzungen von Zugfahrten wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen ist.

Der Projektbeirat hat auf seiner 5. Sitzung am 08.02.2011 u.a. Folgendes beschlossen: „Der Projektbeirat nimmt zur Kenntnis, dass die Deutsche Bahn AG die Kapazität des Katzenbergtunnels statt durch die von der Region vorgeschlagenen niveaufreien Verknüpfungen durch eine Blockverdichtung erhöhen wird." Gleichzeitig hat der Projektbeirat auf seiner o.g. Sitzung hierzu ergänzend beschlossen: „Sobald sich abzeichnen sollte, dass die Zugzahlen unter Zugrundelegung der Prognose 2025 auf der Bestandsstrecke dauerhaft überschritten werden, sind Land und Bund/Projektträger bereit, Gespräche hinsichtlich einer Optimierung der Knotenpunkte, insbesondere auch durch eine niveaufreie nördliche und südliche Anbindung des Katzenbergtunnels zu prüfen."

Frage 19: *Welche haushalterischen Mittel sind bis zum Abschluss der Rheintalbahn notwendig und wie sind diese in der nächsten mittelfristigen Finanzplanung eingestellt?*

Antwort:
Der für die Fertigstellung der ABS/NBS Karlsruhe - Basel ab 2013 aufgrund der derzeitigen Planungen und Ausführungsvarianten vsl. noch erforderliche Mittelbedarf liegt bei rund 3,66 Mrd. Euro. Davon entfallen auf die baureifen bzw. im Bau befindlichen Planfeststellungsabschnitte 1, 9.0b, 9.1, 9.2 und 9.3 insgesamt rund 1,23 Mrd. Euro, die bereits vollständig mit Finanzierungsvereinbarungen unterlegt sind. Für die noch ausstehenden Abschnitte 7, 8.1 bis 8.3 und 9.0a soll zeitnah zum Vorliegen des Baurechts die Finanzierung im Rahmen der dann verfügbaren Haushaltsmittel sichergestellt werden. Mit dem Vorliegen des Baurechts für diese Abschnitte wird im Wesentlichen erst gegen Ende des aktuellen Mittelfristzeitraums gerechnet. Die Abschnitte 2 bis 6 sind hingegen bereits fertiggestellt und in Betrieb.

Frage 20: *Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der Zulassung der LL-Sohle und was soll unternommen werden, falls die LL-Sohle keine Zulassung erhält?*

Frage 21: *Inwiefern verändern sich die Pläne zur Umrüstung auf leisere Güterwagen falls die LL-Sohle nicht zugelassen wird und statt der LL-Sohle nur auf die K-Sohle umgerüstet werden kann?*

Antwort:
Die Fragen 20 und 21 werden im Zusammenhang beantwortet.

LL-Sohlen verschiedener Hersteller sind derzeit befristet bis 30.06.2014 zugelassen. Hintergrund ist dabei, dass die Betriebserprobung im Europe-Train abgeschlossen wurde und die Ergebnisse derzeit ausgewertet werden. Die Ergebnisse sind aber von der UIC noch nicht publiziert worden. Nach den Informationen, die der Bundesregierung vorliegen, kann mit einer positiven Zulassungsentscheidung bis zum Ende des 1. Halbjahres 2013 gerechnet werden.

Weiterhin fördert die Bundesregierung im Projekt LäGiV (Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen) die Entwicklung weiterer Typen von Verbundstoff-Bremsklotzsohlen des Typs „LL". Es kann davon ausgegangen werden, dass in überschaubarer Zeit weitere zugelassene LL-Bremsklotzsohlen zur Verfügung stehen.

Das vom BMVBS initiierte lärmabhängige Trassenpreissystem (laTPS) ist technikoffen angelegt und setzt nicht unbedingt die Verfügbarkeit der LL-Sohle voraus.

Frage 22: *Wie wirken sich die Vorbehalte der Generaldirektion Wettbewerb der EU-Kommission auf die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise aus, nach der die Kosten zur Umrüstung der Wagen durch Tausch der herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen gegen lärmgeminderte Bremsen nur zur Hälfte des Aufwands gestattet ist und nicht wie vorgesehen in voller Höhe?*

Antwort:
Das vom BMVBS initiierte laTPS hat von Anfang an eine Bundeszuwendung in Höhe der Hälfte der Umrüstmehrkosten vorgesehen. Die Vorbehalte der GD-Wettbewerb beziehen sich auf den vom Eisenbahnsektor aufzubringenden Anteil und dessen Weiterreichung an die Wagenhalter.

Frage 23: *Welche Auswirkungen hat die Entscheidung der Kommission auf den Verwaltungsaufwand für Wagenhalter bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreiber?*

Antwort:
Die Wagenhalter erhalten eine laufleistungsabhängige Zuwendung aus Bundesmitteln in Höhe der Hälfte der Umrüstmehrkosten. Der vom Eisenbahnsektor aufzubringende hälftige Förderanteil wird nicht mehr direkt an die Wagenhalter gezahlt. Die DB Netz AG wird an die EVU einen laufleistungsabhängigen Bonus zahlen, wenn sie umgerüstete Güterwagen einsetzen. Ob zusätzlicher Verwaltungsaufwand für Wagenhalter und EVU entsteht, hängt somit im Wesentlichen von der Vertragsgestaltung zwischen diesen beiden Parteien ab.

Frage 24: *Wie schätzt die Bundesregierung das Problem ein, dass Wagenhalter jetzt mit der Umrüstung möglichst lange warten werden und erst mit Ablaufen der Förderperiode im Jahr 2020 mit der Umrüstung beginnen?*

Frage 25: *Wann soll die Schwelle mit 80 % umgerüsteten Wagen überschritten werden, ab der für Lärmbetroffene ein hörbarer Effekt eintritt?*

Antwort:
Die Fragen 24 und 25 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die Entscheidung, ob und wann ein Güterwagen umgerüstet wird, trifft der Wagenhalter unter Berücksichtigung seiner speziellen Situation. Die Bundesregierung geht davon aus, dass zum Ende der achtjährigen Laufzeit des laTPS mindestens 80 Prozent der eingesetzten Güterwagen mit Verbundstoff-Bremsklotzsohlen ausgerüstet sein werden. Ziel ist, nach Ende der Laufzeit keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI Noise überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren zu lassen.

Frage 26: *Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung Lärmminderung zeitnah mit anderen Mitteln zu erreichen und wie werden die Möglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverboten eingeschätzt?*

Antwort:
Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sind in der mittelfristigen Finanzplanung jährlich 100 Millionen Euro veranschlagt. Dabei können auch innovative Maßnahmen am Fahrweg zum Einsatz kommen. Betriebliche Beschränkungen im Eisenbahnverkehr aus Lärmschutzgründen sind nach der derzeitigen nationalen Rechtslage nicht durchsetzbar. Die Bundesregierung prüft, in wie weit diese nach europäischem Recht möglich sind. Die Bundesregierung wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass auf europäischer Ebene verbesserte Rahmenbedingungen zum Lärmschutz geschaffen werden.