

## **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 – Drucksache 17/12007 –**

### **Stand der Planungen zur Rheintalbahn**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Seit nunmehr 25 Jahren plant der Bund den Aus- und Neubau der Rheintalbahn und hat das Projekt im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuft. Der durchgängige Ausbau auf eine viergleisige Strecke soll durch die Entmischung von Güter- und Personenverkehren zur deutlichen Erhöhung der Streckenkapazität sowie zur Verkürzung der Transport- und Reisezeiten beitragen. Mitten durch Ortschaften und zum Teil dichtbebaute Wohn- und Siedlungsgebiete, an denen die Menschen heute schon massiv unter Schienenlärm, vor allem der Güterzüge, leiden, soll ein drittes und viertes Gleis gebaut werden.

Problematisch gestaltet sich daher der Ausbau des dritten und vierten Gleises der Rheintalstrecke in der Region „Südlicher Oberrhein“ zwischen Offenburg und Basel. Dagegen gibt es massive Proteste der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie der Anliegergemeinden mit unterschiedlichen Forderungen für die einzelnen Teilabschnitte. Gemeinsam ist allen, dass sie sich ausdrücklich nicht gegen die Notwendigkeit des Ausbaus der Rheintalstrecke richten, sondern mit Nachdruck eine lärm- und umweltschonendere Ausführung des Projekts fordern. Der seit dem Jahr 2009 tagende Projektbeirat hat bereits einige Verbesserungen für die Bevölkerung erreicht, auch die Gemeinden und Bürgerinitiativen arbeiten ständig an weiteren Fragestellungen zum Lärmschutz und der Kapazitätssteigerung der Güter-, Fern- und Nahverkehrstrasse.

1. Gibt es ein Szenario für den Güterverkehr, falls die Rheintalbahn nicht wie geplant im Jahr 2017 fertiggestellt wird und die Schweiz dann die Grenzen für Güterverkehr schließt?

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.

2. Welche Verladestationen gibt es bisher, und welche sind aufgrund der prognostizierten Güterverkehrszuwächse auf dieser Strecke geplant?

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.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen von Bahnchef Dr. Rüdiger Grube auf einer Veranstaltung der Stiftung für Ordnungspolitik im Freiburger Colombi-Hotel (19. Oktober 2012) einerseits, bereits im Jahr 2019 den Ausbau der Rheintalbahn fertigzustellen, während der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, auf dem St. Galler Logistikdienstleistungskongress in Basel (19. September 2012) das Jahr 2022 bis zur Fertigstellung nannte?

Worauf begründet sich die Zeitangabe des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer?

Mitteilungen von Dr. Rüdiger Grube kommentiert die Bundesregierung nicht.

Bundesminister Dr. Peter Ramsauer hat sich zum Ausbau der Rheintalbahn vor dem Hintergrund der Erwartung, dass bis 2022 eine weitgehende Realisierung möglich wäre, geäußert.

4. Welche Position hat die Bundesregierung zu einem Güterverkehrszentrum in Lahr?

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 gegebenenfalls privat finanzierte Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in Güterverkehrszentren fördern.

5. Inwiefern kann durch ein Güterverkehrszentrum in Lahr das Trassierungsproblem für einen von der Offenburger Bevölkerung geforderten Tunnel beim Güterbahnhof Offenburg gelöst werden?
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?
7. Wann ist mit einem Ergebnis des Vergleichs eines Offenburger Tunnels und der beantragten A3-Trasse zu rechnen?

Die Fragen 5 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Entsprechend eines Beschlusses des Projektbeirates, der auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingerichtet wurde und an dem unter anderem Vertreter des Landes, der Kommunen und der Bürgerinitiativen beteiligt sind, wurde die Deutsche Bahn AG (DB AG) beauftragt, hierzu Untersuchungen mit der Planungsgenauigkeit einer Machbarkeitsstudie durchzuführen. Ergebnisse sollen in der nächsten Sitzung des Projektbeirates vorgestellt werden.

8. Wer zahlt die Kosten eines Offenburger Tunnels, wenn es bei der Entscheidung des Regierungspräsidiums und des Eisenbahn-Bundesamtes bleibt, die Planungen der A3-Trasse als nicht genehmigungsfähig abzulehnen?

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

9. Wann wird die Antragstrasse A3 vom Bund zurückgezogen und eine Tunneltrasse in einem neuen Planfeststellungsverfahren beantragt?
10. Falls die Antragstrasse A3 zurückgezogen wird, kommt dann eine Tunneltrasse wie vom Projektbeirat gefordert in Betracht, oder sind andere Trassenalternativen denkbar?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam 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.

11. Inwieweit wird zum einen hinsichtlich der Immissionen und zum anderen hinsichtlich der Gefährdungen durch Gefahrgüter der aus § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes resultierende Abstandsgrundsatz zu Wohngebieten oder sonstigen schutzbedürftigen Gebieten bei dem Fernverkehr dienenden Eisenbahntrassen in den Planungen berücksichtigt?

Der in § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (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.

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 aus dem Jahr 2012 „Orientierender Vergleich Gefahrgut Aus- und Neubau der Rheintalbahn Beantragte Trasse vs. Autobahn parallele Trasse im Bereich Offenburg bis Riegel“?

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 Stands 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.

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?

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 Verladeterminale 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.

14. Hat die DB Netz AG seit dem Beschluss des Projektbeirats vom März 2012 etwas unternommen, um die Bestandsstrecke höher als die Strecke durch den Katzenbergtunnel zu bepreisen?
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) nahezukommen?
16. Wann wäre ein solches regionales Trassenentgelt für die Strecke bei Bad Bellingen umsetzbar?
17. Warum wurde im Planfeststellungsverfahren des Abschnitts 7.2 „Weiche Schliengen“ die Festschreibung aller Güterzüge in den Tunnel noch nicht in die Betriebsphase verankert?

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. November 2012 zugesagt, die Trassenpreise in diesem Bereich flankierend zu oben genannter 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 gesetzlichen Vorgaben entgegenstehen.

18. Ist eine niveaugleiche Kreuzung nördlich des Katzenbergtunnels einer Unterquerung aus Kapazitätsgründen vorzuziehen?

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 fünften Sitzung am 8. Februar 2011 unter anderem 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 oben genannten 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.“

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

Der für die Fertigstellung der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ab 2013 aufgrund der derzeitigen Planungen und Ausführungsvarianten voraussichtlich 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.

20. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der Zulassung der LL-Sohle (LL = Low-Low), und was soll unternommen werden, falls die LL-Sohle keine Zulassung erhält?
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 (K = Komposit) umgerüstet werden kann?

Die Fragen 20 und 21 werden gemeinsam beantwortet.

LL-Sohlen verschiedener Hersteller sind derzeit befristet bis 30. Juni 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 International Union of Railways (UIC) noch nicht publiziert worden. Nach den Informationen, die der Bundesregierung vorliegen, kann mit einer positiven Zulassungsentscheidung bis zum Ende des ersten Halbjahrs 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 technisch offen angelegt und setzt nicht unbedingt die Verfügbarkeit der LL-Sohle voraus.

22. Wie wirken sich die Vorbehalte der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen 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?

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

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

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 Eisenbahnverkehrsunternehmen (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.

24. Wie schätzt die Bundesregierung das Problem ein, dass Wagenhalter jetzt mit der Umrüstung möglichst lange warten werden und erst mit Ablauf der Förderperiode im Jahr 2020 mit der Umrüstung beginnen?
25. Wann soll die Schwelle mit 80 Prozent umgerüsteten Wagen überschritten werden, ab der für Lärmbetroffene ein hörbarer Effekt eintritt?

Die Fragen 24 und 25 werden gemeinsam 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.

26. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Lärminderung zeitnah mit anderen Mitteln zu erreichen, und wie werden die Möglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverboten eingeschätzt?

Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sind in der mittelfristigen Finanzplanung jährlich 100 Mio. 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, inwieweit diese nach europäischem Recht möglich sind. Die Bundesregierung wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass auf europäischer Ebene verbesserte Rahmenbedingungen zum Lärmschutz geschaffen werden.

