

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andrae, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4878 –**

Menschenfreundlicher und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Rheintalbahn gehört zu den zentralen europäischen Güterverkehrsachsen. Mit mehr als 250 Zügen pro Tag ist die Rheintalbahn eine der am stärksten befahrenen Schienenverbindungen Deutschlands. Um die Kapazitäten der bereits heute überlasteten Strecke zu erhöhen und für die prognostizierten Zunahme des Schienengüterverkehrs gerüstet zu sein, aber auch um Transport- und im Personenverkehr Reisezeiten zu verkürzen und Verbesserungen im Nah- und Regionalverkehr umsetzen zu können, soll die Rheintalbahn von zwei auf vier Gleise ausgebaut werden.

Mit dem hohen Güterverkehrsaufkommen geht allerdings auch eine besonders hohe Lärmbelastung für die Menschen entlang der Rheintalbahn einher. Daher setzen sich eine Reihe von Bürgerinitiativen aus der Region für einen besseren Lärmschutz an der Rheintalbahn ein und haben Vorschläge formuliert, wie der Ausbau der Rheintalbahn menschenfreundlicher gestaltet werden kann.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßt das Engagement der Bürgerinitiativen und unterstützt das Ziel eines menschenfreundlichen und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn. Dem Gesundheitsschutz der Menschen muss durch weitreichende Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen werden. Nur durch ein hohes Lärmschutzniveau kann die für den Ausbau der Rheintalbahn notwendige Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger entlang der Strecke erreicht werden und der bereits im Jahr 1987 begonnene Ausbau der Rheintalbahn möglichst zeitnah zu einem Abschluss gebracht werden.

1. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Schienengüterverkehr auf der Rheintalbahn bis zum Jahr 2030 entwickeln, und mit wie vielen durchschnittlich pro Tag auf der Rheintalbahn verkehrenden Güterzügen rechnet die Bundesregierung in den Jahren 2015, 2020, 2025 und 2030?

Die Bundesregierung verfügt über Prognosen mit dem Zielhorizont für die Jahre 2025 und 2030. Aufgrund der Prognose für das Jahr 2025 ist auf dem am stärksten belasteten Abschnitt der Rheintalbahn von 335 Güterzügen auszugehen. Aussagen über die Anzahl der durchschnittlich pro Tag auf der Rheintalbahn verkehrenden Güterzüge im Prognosejahr 2030 sind erst nach Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 möglich.

2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein vom 26. Februar 2015, durch Verringerung der Ausbaugeschwindigkeit von 250 km/h auf 230 km/h Kosten beim Ausbau des Schienennetzes einzusparen, und gibt es hierzu Berechnungen für die Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Basel, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung eines integrierten Taktfahrplanes?

Grundsätzlich wird bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans geprüft, für welche Höchstgeschwindigkeit eine Neubautrasse ausgelegt werden soll, um ein möglichst günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erzielen. Für die Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Basel wurden dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verschiedene Varianten eines Ausbaus der Rheintalbahn vorgeschlagen, darunter auch eine Variante mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h (siehe Nr. 207 der „Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben – Bundesschienenwege“ unter www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-uebersicht-vorhaben-schiene.pdf?__blob=publicationFile). Das gesetzliche Ausbauziel der Strecke im geltenden Bedarfsplan für die Bundesschienenwege beinhaltet auch die Verkürzung der Reisezeiten im Personenverkehr zwischen Karlsruhe und Basel um eine halbe Stunde. Durch die dann möglichen Taktzeiten in den Knoten Mannheim und Basel wird ein erheblicher Nutzen generiert.

Die Bundesregierung hat eine Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt durchgeführt, die diese Verbindungsqualität auf der Strecke als elementaren Baustein beinhaltet. In der Bundesverkehrswegeplanung werden die Ergebnisse der Studie berücksichtigt.

3. Welche Auswirkungen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung der Ausbau der Rheintalbahn auf eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h (anstatt 250 km/h) auf die Kosten des Ausbaus sowie den Betrieb der Strecke?

Es wird auf die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, am 28. Januar 2015 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten Matthias Gastel, verwiesen (Plenarprotokoll 18/81, S. 7715).

4. Inwieweit unterstützt und fördert die Bundesregierung grundsätzlich die Einrichtung separater Güterzugtrassen, und welche Bedeutung misst sie diesen bei der Planung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel zu?

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans werden Aus- und Neubauprojekte aus gesamtwirtschaftlicher Sicht betrachtet: Die gesamtwirtschaft-

lichen Nutzen und Schäden einer Maßnahme werden den Investitionskosten gegenüber gestellt. Daher sind ausschließlich für den Schienengüterverkehr vorgesehene Aus- und Neubaustrecken dann problematisch, wenn sie nicht durch den Güterverkehr ausgelastet werden. Insbesondere der Schienenpersonennahverkehr passt aufgrund ähnlicher Geschwindigkeiten gut auf Strecken, die vom Schienengüterverkehr genutzt werden. Sofern die neu- oder auszubauenden Schienenstrecken im deutschen Schienennetz also sowohl vom Schienengüterverkehr als auch vom Schienenpersonenverkehr genutzt werden können, ist bei nahezu gleichen Kosten ein höherer Nutzen bei gemischter Nutzung zu erwarten als bei einer ausschließlich vom Schienengüterverkehr genutzten Strecke. Auch für neue oder auszubauende Schienenstrecken, die vorwiegend vom schnellen Personenverkehr genutzt werden, gilt, dass bei einer ergänzenden Nutzung durch den Schienengüterverkehr ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten ist als bei einer ausschließlichen Nutzung durch den Schienenpersonenverkehr. Zur Beantwortung der Frage, ob in einem Abschnitt der ABS/NBS Karlsruhe–Basel der Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Güterverkehr in Bündelung mit der Autobahn realisiert werden sollte, bleiben die Entscheidungen des Projektbeirates und des Deutschen Bundestages abzuwarten.

5. Mit welchem Abschlussjahr und welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung bei der ABS/NBS Karlsruhe–Basel?

Nach dem Verkehrsinvestitionsbericht 2012 (Bundestagsdrucksache 18/580) belaufen sich die Gesamtkosten für das Projekt auf 6 172 Mio. Euro (Angabe der Deutschen Bahn Netz AG – DB Netz AG, Preisstand April 2013). Hierin sind die Mehrkosten aufgrund der bereits beschlossenen Kernforderungen 3 bis 6 enthalten. Im Fall der Umsetzung der Kernforderungen 1 und 2 (Tunnel Offenburg und BAB-Trasse) ist mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen. Die Angabe eines Fertigstellungsjahres ist maßgeblich von der Erlangung des Baurechts und der Bereitstellung der erforderlichen Bundesmittel durch den Deutschen Bundestag abhängig.

6. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um die Fertigstellung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel zu beschleunigen?

Der Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis nach Basel hat sich wegen des Widerstands in der betroffenen Region stark verzögert. Die Bundesregierung und das Land Baden-Württemberg haben sich deshalb auf die Bildung eines Projektbeirates geeinigt (Konstituierung am 5. Oktober 2009). Der Beirat soll „noch vor dem jeweiligen Planfeststellungsbeschluss die vorgeschlagenen Varianten bewerten, alternative Lösungsmöglichkeiten vorschlagen und Verbesserungen, zum Beispiel beim Lärmschutz, in das Verfahren einfließen lassen“. Die Bundesregierung sieht hierin ein wesentliches Element, um zu einvernehmlichen Ausbauvarianten zu gelangen, so dass dadurch auch in der Folge mit einer schnelleren Erlangung des Baurechts zu rechnen ist.

Darüber hinaus ist durch eine Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes das Instrument der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingeführt worden. Es wurde bereits bei diesem Projekt vom Planungsträger DB Netz AG erfolgreich angewandt.

7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Betrag, der in den letzten fünf Jahren jeweils pro Jahr in den Aus- und Neubau der Rheintalbahn investiert wurde?

Ausweislich der jährlich dem Deutschen Bundestag vorzulegenden Verkehrsinvestitionsberichte beliefen sich die Investitionen für das Projekt ABS/NBS Karlsruhe–Basel in den letzten fünf Jahren auf folgende Summen (die Angabe für das Jahr 2014 ist noch vorläufig):

2010: rd. 56 Mio. Euro;

2011: rd. 94 Mio. Euro;

2012: rd. 88 Mio. Euro;

2013: rd. 69 Mio. Euro;

2014: rd. 74 Mio. Euro.

8. Welche Summe müsste der Bund nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich ab dem 1. Januar 2015 im Durchschnitt bereitstellen, damit die ABS/NBS Karlsruhe–Basel bis zum Jahr 2030 abgeschlossen werden kann?

Eine Fertigstellung bis zum Jahr 2030 wäre nach Einschätzung des Planungsträgers und der Bundesregierung nur bei Verzicht auf die Umsetzung der Kernforderungen 1 und 2 (Tunnel Offenburg und BAB-Trasse) noch möglich. Bei den in der Antwort zu Frage 5 angesetzten Gesamtkosten von 6 172 Mio. Euro abzüglich bis Ende 2014 bereits verausgabter 2 270 Mio. Euro verblieben 3 902 Mio. Euro in 16 Jahren (2015 bis 2030) zu investieren. Dies entspräche rund 244 Mio. Euro pro Jahr.

Die Rate der reinen Bundesmittel wäre allerdings niedriger.

9. Inwieweit unterstützt und fördert die Bundesregierung das Vorhaben, mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen den Lärmschutz an der Bestandstrasse zu verbessern, und welche Lärmreduzierung ist hierdurch möglich?

Auch auf der Strecke Karlsruhe–Basel können Lärmschutzmaßnahmen an unverändert fortbestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes gefördert werden. Ob die Voraussetzungen zur Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen an einem Streckenabschnitt vorliegen, ist im Einzelfall auf Antrag des Vorhabenträgers von der Bewilligungsbehörde zu prüfen und zu entscheiden.

10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der sogenannten Herrenknecht-Variante, einer Troglösung für die autobahnparallele Trasse, unter bahnbetrieblichen und finanziellen Gesichtspunkten?

Das Thema ist nach der gemeinsamen Einladung des Ministers für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, Winfried Hermann, und des Staatssekretärs im Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Michael Odenwald, ordentlicher Tagesordnungspunkt auf der zehnten Sitzung des Projektbeirates am 26. Juni 2015 in Stuttgart.

11. Wie wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Trassenpreise der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) gestaltet, damit wie auf Bundestagsdrucksache 17/12143, Antwort zu den Fragen 14 bis 16 angekündigt, kein Anreiz für Güterzüge besteht, die Altstrecke zu nutzen?

Hierzu hat die DB Netz AG Folgendes mitgeteilt:

Die europäische Rahmengesetzgebung zur Bildung der Trassenentgelte hat sich durch die EU-Richtlinie 2012/34 geändert. Aufgrund der sich ändernden rechtlichen Rahmenbedingungen arbeitet die DB Netz AG gegenwärtig an einer Überarbeitung ihres Trassenpreissystems. Das überarbeitete System soll im Dezember 2016 in Kraft treten. Gemäß dem überarbeiteten System hängt das von einem Güterzug je Trassenkilometer zu zahlende Entgelt – anders als heute – grundsätzlich nicht von der genutzten Infrastruktur ab. Bezogen auf den Katzenbergtunnel heißt das: Das Entgelt für eine Fahrt durch den Tunnel wird für Güterzüge – aufgrund der geringeren Streckenlänge – niedriger sein, als das Entgelt für eine Fahrt auf der Altstrecke. Die preislichen Anreize zur Nutzung der Altstrecke entfallen somit.

12. Welche Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn AG wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bislang in welcher Höhe von Bundesländern mitfinanziert, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Die Bundesregierung führt keine Übersicht darüber, ob und in welchem Umfang sich einzelne Bundesländer bisher an der Mitfinanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes beteiligt haben.

Entwicklungen in Deutschland

13. Wie begründet die Bundesregierung ihre getätigte Aussage, wonach sie das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgelegte Ziel einer Umrüstung von 50 Prozent aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen bis zum Jahr 2016 „weiterhin für realistisch“ hält, obwohl der Anteil umgerüsteter Wagen vom 4. Dezember 2013 bis zum 12. März 2015 lediglich von 9,5 auf 14 Prozent gestiegen ist (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?

Die Anmeldungen zur Umrüstung von Güterwagen auf leisere Bremssohlen weisen eine stark ansteigende Tendenz auf. Daraus leitet die Bundesregierung ab, dass in Zukunft auch die Zahl der tatsächlich umgerüsteten Güterwagen stark ansteigen wird.

14. Wie begründet die Bundesregierung, dass sie die im Koalitionsvertrag festgelegten Lärmschutzziele zwar für realistisch hält, aber dennoch eine Rechtsgrundlage für ordnungspolitische Eingriffe vorbereitet (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?

Die Bundesregierung hält das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarte Ziel, den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren, für erreichbar. Sie hat hierzu ein Bündel von Einzelmaßnahmen initiiert, das in seiner Gesamtheit einen ausreichenden Anreiz für alle Beteiligten setzt, die zur Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen zeitgerecht umzusetzen. Hierzu gehört auch die Schaffung der genannten Rechtsgrundlage.

15. Welcher genaue Zeitpunkt ist mit der Aussage der Bundesregierung, „eine gesetzliche Regelung, die den Festlegungen des Koalitionsvertrages entspricht, wird zu gegebener Zeit vorgestellt“, in Bezug auf die Veröffentlichung des Entwurfs der Regelung für ein Verbot lauter Güterzüge gemeint (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?

Das BMVI erarbeitet derzeit den Entwurf einer Regelung.

16. Inwieweit hält die Bundesregierung die finanziellen Anreize zur Umrüstung auf „leisere“ LL-Sohlen für ausreichend, um das Ziel einer Halbierung des Schienenlärms bis zum Jahr 2020 zu erreichen (diese Frage wurde auf Bundestagsdrucksache 18/4402 nicht beantwortet)?

Die Zahl der Anmeldungen von Güterwagen zur Umrüstung kann als Indiz herangezogen werden, dass die Umrüstanreize ausreichend sind, um die Umrüstungsziele als erreichbar zu bewerten.

17. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, dass im ersten Förderjahr mit dem lärmabhängigen Trassenentgelt ein Betrag von 3,7 Mio. Euro generiert (Malus), aber nur 40 000 Euro für die Förderung der Umrüstung zur Verfügung gestellt wurde (Bonus; siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4402), und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie daraus?

Die im ersten Förderjahr in der Höhe abweichenden Mittelzu- und -abflüsse sind der Tatsache geschuldet, dass das lärmabhängige Trassenpreissystem auf einen Zeitraum bis zum Ende der Netzfahrplanperiode 2020/2021 angelegt ist.

Über die Dauer der insgesamt achtjährigen Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems erwartet die DB Netz AG Bonus- und Maluszahlungen in Höhe von rund 150 Mio. Euro, so dass bis zum Ende der Netzfahrplanperiode 2020/2021 der Saldo der Zahlungsflüsse ausgeglichen sein wird.

Entwicklungen auf europäischer Ebene

18. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine Beteiligung der Europäischen Union (EU) am weiteren Ausbau der Rheintalbahn sowie weiterer Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalbahn?
19. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um auf europäischer Ebene an Mittel für den ABS/NBS Karlsruhe–Basel zu gelangen?
20. Welche konkreten Maßnahmen sollen durch die bei der Europäischen Kommission im Rahmen der Connecting Europe Facility (CEF) beantragten Fördermittel für die ABS/NBS Karlsruhe–Basel in Höhe von 424 671 005 Euro umgesetzt werden?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Rheintalbahn gehört zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) und ist Teil des TEN-Kernnetzkorridors Rheingebiet–Alpen. Projekte auf Kernnetzkorridoren haben bei der Förderung aus der „Connecting Europe Facility“ (CEF) höchste Priorität. Im Rahmen des aktuellen Aufrufes der Europäischen Kommission wurden Fördermittel in der in Frage 20 genannten Höhe für den Zeit-

raum der Jahre 2014 bis 2020 beantragt. Vorgesehen sind sie für folgende Bauabschnitte/Teilmaßnahmen:

Streckenabschnitt 1 Karlsruhe–Rastatt Süd

Arbeiten: Baumaßnahmen zur Realisierung des Rastatter Tunnels

Streckenabschnitt 7 Offenburg–Herbolzheim

Studien: Planungstätigkeiten zur Einleitung der neuen Planfeststellungsverfahren

Arbeiten: Bauausführung vorgezogener LBP-Maßnahmen

Streckenabschnitt 8, Planfeststellungsabschnitte 8.0 bis 8.4 Herbolzheim–Hügelheim

Studien: Planungstätigkeiten zur Erlangung des Baurechts

Arbeiten: Bauausführung vorgezogener LBP-Maßnahmen

Streckenabschnitt 8, Planfeststellungsabschnitte 8.5 bis 8.9 Rheintalbahn (Rtb) Kenzingen–Hügelheim

Studien: Planungstätigkeiten zur Einleitung Planfeststellungsverfahren

Streckenabschnitt 9, Planfeststellungsabschnitt 9.0 Müllheim–Auggen

Arbeiten: Baumaßnahmen zwischen Müllheim und Auggen

Streckenabschnitt 9, Planfeststellungsabschnitt 9.1 Schliengen–Eimeldingen

Arbeiten: Baumaßnahmen zwischen Schliengen und Eimeldingen

Streckenabschnitt 9 Planfeststellungsabschnitt 9.2 Haltingen–Weil am Rhein

Arbeiten: Baumaßnahmen zwischen Haltingen und Weil am Rhein

Streckenabschnitt 9 Planfeststellungsabschnitt 9.3 Basel (CH)

Arbeiten: Baumaßnahmen im Bahnhof Basel Badischer Bahnhof.

21. Inwieweit hat die Bundesregierung Mittel der Investitionsoffensive der Europäischen Kommission für die ABS/NBS Karlsruhe–Basel beantragt, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie aus der dort vorgesehenen Umwidmung von CEF-Mitteln (Aufhebung der Bindung der Mittel an Schienenprojekte)?

Im Gegensatz zur Zuschussförderung der CEF zielt die Investitionsoffensive der Europäischen Kommission auf die Mobilisierung privaten Kapitals für Investitionen in die Infrastrukturen. Das Gesetzgebungsverfahren für die entsprechende Verordnung ist noch nicht abgeschlossen.

22. Bis wann sollen die einzelnen Bauabschnitte der ABS/NBS Karlsruhe–Basel Baureife erlangen, und welche Auswirkungen wird dies auf mögliche Ko-Finanzierungsmittel der Europäischen Union haben?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 114 der Abgeordneten Kerstin Andreae verwiesen (Bundestagsdrucksache 18/4642).

23. Welche Auswirkungen wird das Verbot lauter Güterwagen in der Schweiz ab dem Jahr 2020 aus Sicht der Bundesregierung auf den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und die Rheintalbahn haben?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass das Verbot lauter Güterwagen in der Schweiz ab dem 1. Januar 2020 dazu führen wird, dass im Schienengüterverkehr mit der Schweiz nur noch leise Güterwagen eingesetzt werden. Soweit diese Wagen über Schienenwege in Deutschland auf die Schweiz zulaufen oder

ablaufen, wird auch die Schienenverkehrslärmbelastung an in Deutschland liegenden Schienenwegen sinken.

24. Mit welchen Maßnahmen reagiert die Bundesregierung auf das ab dem 1. März 2014 in Kraft getretene schweizerische geänderte Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen und die Einführung neuer Lärmgrenzwerte für Güterwagen, nach dem ab dem Jahr 2020 Fahrten mit „lauten“ Güterwagen auf dem Schweizer Bahnnetz verboten sind?

Die Bundesregierung hat das schweizerische geänderte Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen und die Einführung neuer Lärmgrenzwerte für Güterwagen ab dem Jahr 2020 zustimmend zur Kenntnis genommen. Sie hat zudem die Kooperation in Lärmschutzangelegenheiten weiter vertieft.

25. Inwieweit kann nach Kenntnis der Bundesregierung durch Mittel der CEF eine zum Bundesprogramm zur Förderung der Umrüstung auf „leise“ Bremsen zusätzliche Förderung erreicht werden, so dass sich die Förderung insgesamt auf mehr als 50 Prozent der Umrüstungskosten belaufen kann?
26. Inwieweit kann die CEF auch für die betriebsbedingten Mehrkosten der „leisen“ Bremsen aufkommen?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fördermöglichkeiten richten sich ausschließlich nach den Bestimmungen der CEF und dem jeweils aktuellen Aufruf der Exekutivagentur für Innovationen und Netze (INEA).

27. Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Güterwagen der Deutschen Bahn AG und andere Güterbahnwagons innerhalb der EU auf die leiseren LL- bzw. K-Sohlen umgestellt sein, und welche Auswirkungen hat dies auf die Inbetriebnahme und die Lärmberechnungen des dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn?

Die Durchführung der Umrüstung liegt in der Zuständigkeit der Wagenhalter.

Die Inbetriebnahme der Infrastruktur erfolgt auf der Rechtsgrundlage der jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse.

28. Durch welche Programme und in welcher finanziellen Höhe beteiligte sich die EU seit dem Jahr 2005 am Ausbau der Rheintalbahn (bitte nach Jahren und Verwendungszweck aufschlüsseln)?
29. In welcher Höhe wurden EU-Mittel nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 für Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalbahn ausgegeben (bitte nach Jahren und Verwendungszweck aufschlüsseln)?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zugesagte Förderung aus den damals noch geltenden TEN-Zuschussverordnungen kann nur auf die jeweiligen Finanzierungsperioden (7-Jahres-Zeiträume) bezogen werden. In der Finanzierungsperiode 2000 bis 2006 wurden insgesamt 18,5 Mio. Euro und in der Finanzierungsperiode 2007 bis 2013 insgesamt 89 652 418 Euro zugesagt. In den Kosten, die diesen Fördersummen

zugrunde liegen, sind auch Beträge für den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz enthalten.

Tunnel Offenburg

30. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung seit dem Beschluss des Projektbeirats am 14. Juli 2014 zur Trassenführung in Offenburg unternommen, und für wann ist eine Bereitstellung der für die nächsten Schritte erforderlichen Planungsmittel vorgesehen?

Zur Finanzierung der Mehrkosten eines Tunnels in Offenburg mit Bundesmitteln ist ein Beschluss des Deutschen Bundestages erforderlich. Das gleiche gilt für den Fall, dass sich der Projektbeirat auch für eine Umsetzung der Kernforderung 2 aussprechen sollte.

Zur Vorbereitung des Beschlusses des Deutschen Bundestages hat das BMVI zur Vermeidung weiterer Verzögerungen zugestimmt, dass die DB Netz AG bereits nach dem Beschluss des Projektbeirates zum Bau eines Tunnels in Offenburg Planungsmittel zum Abschluss der Leistungsphase 1 (einschl. Grundlagenanalyse) aus der Sammelvereinbarung Nr. 38 „Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben“ beziehen kann.

31. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme des Offenburger Tunnels, und welche Maßnahmen sind bis dahin geplant, um die Anwohner an der Bestandstrasse vor Lärm zu schützen?

Ob vor Inbetriebnahme des Offenburger Tunnels Lärmsanierungsmaßnahmen nach der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes durchgeführt werden können, hängt davon ab, ob die Voraussetzungen nach dieser Richtlinie erfüllt sind. Dies ist vom Vorhabenträger und der Bewilligungsbehörde zu prüfen. In jedem Fall werden die Anlieger der Strecke von der Umrüstung der Güterwagen auf Verbundstoff-Bremssohlen ausgehenden Lärminderung profitieren.

Strecke Offenburg–Riegel

32. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Voten vom Regionalverband Südlicher Oberrhein (26. Februar 2015), Ortenauer Kreistag (3. März 2015) und Emmendinger Kreistag (9. März 2015) zur Trassenführung für den Neubauabschnitt Offenburg–Riegel?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

33. Ist die Bundesregierung bereit, das Planungsziel einer autobahnparallelen Güterumfahrung im Abschnitt Offenburg–Riegel im Bundesverkehrswegeplan festzuschreiben?
Falls nein, warum nicht?

Die Bundesregierung prüft sämtliche vorgeschlagene Varianten der Rheintalbahn auf ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit.

34. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung das Vorhaben, ein Logistikleistungszentrum in Lahr einzurichten?

Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße, wo immer dies sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist, ist eine erklärte Zielsetzung der Bundesregierung. Daher begrüßt der Bund Vorhaben wie das des geplanten Güterverkehrszentrums (GVZ) in Lahr. Der Bund kann den Neubau einer Umschlaganlage als Teil des GVZ auf Grundlage der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“ fördern, soweit die in der Richtlinie genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

35. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Umfrage der IHK Südlicher Oberrhein bei betroffenen Unternehmen zwischen Offenburg und Riegel, und welche Bedeutung misst sie den wirtschafts- und standortpolitischen Faktoren bei der Trassenwahl zu?

Die erwähnte Umfrage ist dem BMVI nicht bekannt.

36. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anbindung des Offenburger Tunnels an die Antragsstraße oder an die autobahnparallele Trasse kostengünstiger, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Anbindung des Offenburger Tunnels an die Antragsstraße bzw. an die autobahnparallele Trasse?

Nach Angaben der DB AG wird der südliche Anbindungsbereich des Offenburger Tunnels kostengünstiger bewertet, wenn dieser an die autobahnparallele Trasse angebinden wird. Die Kostendifferenz der Anbindung an die Antragsstraße beträgt zum derzeitigen Untersuchungsstand ca. 215 Mio. Euro an Baukosten.

Strecke Müllheim–Auggen

37. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die „Beste Lösung/Optimierte Kernforderung 6“ des Bürger-Bündnisses Bahn Markgräflerland?
38. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Realisierung der Kernforderung 6 im Projektbeirat?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

39. Welche Zugkapazitäten liegen nach Kenntnis der Bundesregierung der Antragsplanung der Deutschen Bahn AG sowie der „besten Lösung“ zugrunde, und welche Lärmentwicklung ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei den beiden Planungen zu erwarten?

Grundlage der DB-Planungen sind die Verkehrsprognosen des gültigen Bundesverkehrswegeplans. Für die Untersuchungen der „besten Lösung“ wurden dieselben Prognosen unterstellt. Der genaue Umfang der Schallschutzmaßnahmen wird derzeit in einem Schallgutachten ermittelt. Die Ergebnisse sollen im nächsten Projektbeirat vorgestellt und erörtert werden.

40. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Auswirkung der „besten Lösung“ auf die Kapazitäten des Katzenbergtunnels bei der Durchfahrt von Güterzügen, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie daraus?

Die Ergebnisse werden bei der nächsten Sitzung des Projektbeirates vorgestellt.

41. Mit wie vielen durchschnittlichen täglichen Güterzugfahrten rechnet die Bundesregierung auf dem Abschnitt Müllheim–Auggen für die Jahre 2015 bis 2030 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

42. Mit wie vielen durchschnittlichen täglichen Güterzugfahrten durch den Katzenbergtunnel rechnet die Bundesregierung für die Jahre 2015 bis 2030 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Strecke Graben-Neudorf–Karlsruhe

43. Welche Überlegungen und Pläne gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung zur Trassenführung für den geplanten viergleisigen Ausbau zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe?

Die ABS Graben-Neudorf/Heidelberg-Karlsruhe mit einem viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe ist im Weiteren Bedarf des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten, den der Deutsche Bundestag im Jahr 2004 beschlossen hat. Die vom BMVI beauftragte Korridorstudie Mittelrhein hat das Erfordernis eines viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Molzau–Graben-Neudorf–Karlsruhe bestätigt. Die Ergebnisse der Studie sind auf der Webseite des BMVI unter der Adresse www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/korridor-mittelrhein.html veröffentlicht.

Die Mittelrheinstudie hat gezeigt, dass rechtsrheinisch weitere Kapazitäten für das prognostizierte Verkehrsaufkommen erforderlich sind. Die Mittelrheinstudie schlägt hierzu den viergleisigen Ausbau zwischen Molzau und Karlsruhe vor. Damit ist aber noch keine endgültige Entscheidung verbunden. Wir stehen erst am Anfang des Planungsprozesses. In den nachfolgenden Prozessschritten wird auch zu untersuchen sein, ob durch Nutzung anderer Strecken im rechtsrheinischen Raum Mannheim – Karlsruhe entsprechende Kapazitäten geschaffen werden können, z. B. durch Ausbau Bruchsal–Karlsruhe oder durch autobahnahe Führung an der A 5. Die konkrete Trassierung sowie die bei einem Ausbau zur Lärmvorsorge erforderlichen Maßnahmen werden im folgenden Plangenehmigungsverfahren festgelegt.

44. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Bauvorplanung und Aussagen über eine konkrete mögliche Lage der zusätzlichen Gleise?

Voraussetzung für die Aufnahme konkreter Planungen ist die Aufnahme der Ausbaustrecke in den neuen Bedarfsplan zum Ausbau der Schienenwege des Bundes. Anschließend wird eine Planungskostenvereinbarung mit dem Vorhabenträger DB Netz AG geschlossen, auf deren Basis die ersten Planungsschritte umgesetzt werden. Die dann folgenden Planungsarbeiten dauern in der Regel

mehrere Jahre. Da derzeit für die Strecke Graben-Neudorf–Karlsruhe keine Planungsvereinbarung vorliegt, kann die Bundesregierung keine zeitliche Abschätzung zum Vorliegen einer Vorentwurfsplanung und zu der Verfügbarkeit von Aussagen über eine konkrete mögliche Lage der zusätzlichen Gleise geben.

45. Wie soll die Region nach Kenntnis der Bundesregierung in die planerischen Überlegungen einbezogen werden?

Im Zuge der Aufnahme konkreter Planungen werden üblicherweise die Vertreter der Region intensiv durch den Vorhabenträger DB Netz AG einbezogen.

Darüber hinaus findet derzeit ein Konsultationsverfahren zur Korridorstudie Mittelrhein statt, an dem sich bereits zahlreiche Bürgerinnen und Bürger aus dem Raum Karlsruhe sowie die regionalen Vertreter beteiligt haben. Die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens sollen voraussichtlich im Sommer 2015 veröffentlicht werden.