

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ute Kumpf, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/933 –**

Ausbau der Rheintalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat sich mit dem Vertrag von Lugano im Jahr 1996 verpflichtet, die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel als Zulaufstrecke zu den NEAT-Tunneln ((NEAT – Neue Eisenbahn-Alpentransversale) Gotthard und Lötschberg viergleisig auszubauen. Dies steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Der Neu- und Ausbau der Rheintalbahn ist für das Land Baden-Württemberg und seine Bürgerinnen und Bürger von Bedeutung. Nur mit dem viergleisigen Ausbau kann der Verkehrskollaps entlang der Rheinschiene verhindert, durch erhöhte Kapazitäten auf der Schiene eine Verkehrsverlagerung „vom Laster auf den Zug“ erreicht werden. Dies führt zu einer Entlastung der Straßen in Deutschland, der Schweiz und Italien und somit zu weniger Staus und Abgasen.

Die Verkehrsverlagerung bedeutet für die Anwohner der Rheintalbahn laut Bundesverkehrswegeplan 2003 aber bis zu 580 Züge pro Tag, darunter 280 Güterzüge. Bis zu 155 davon werden nachts verkehren. Sollte zudem der Oberrhein-Bypass verwirklicht werden, müsste die Bevölkerung mit einem Güterzug alle drei Minuten rund um die Uhr leben. Südbaden wird vom zusätzlichen Bahnverkehr nicht in Form von Reiseverbindungen profitieren, wohl aber eine große Belastung in Form durchrollender Güterzüge ertragen müssen.

Viele Menschen entlang der Strecke müssen deswegen mit massiver Lärmbelästigung rechnen, wenn die jetzigen Planungen Bestand haben. Damit die Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene im Rheintal die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung erlangt, müssen auch die im Projekt „Baden 21“ zusammengefassten Vorschläge Grundlage aller weiteren Planungen sein. Die SPD-Bundestagsfraktion fordert daher eine gemeinsame Anstrengung für einen menschen- und umweltverträglichen Ausbau der Rheintalbahn. Dazu müssen Bund, Land und Bahn eine gemeinsame Finanzverantwortung übernehmen. Dieser Schulterschluss zwischen Bund und Land ist notwendig, um den Neu- und Ausbau, um das Projekt „Baden 21“ realisieren zu können.

1. Wie steht die Bundesregierung zu ihrer Vertragspflicht gegenüber der Schweiz (Vertrag von Lugano)?

Bis wann wird sie ihn umsetzen?

Die „Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiedepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz“ wurde am 6. November 1996 in Lugano geschlossen. Die Vereinbarung wird abgestimmt mit der Schweiz umgesetzt. Über den Fortschritt der Arbeiten in Deutschland und der Schweiz wird regelmäßig im gemeinsamen deutsch-schweizerischen Lenkungsausschuss nach Artikel 5 der Vereinbarung berichtet.

2. Bis wann gedenkt die Bundesregierung den sog. Schienenbonus rechtlich abzuschaffen?

Plant die Bundesregierung dabei schrittweise vorzugehen?

Falls ja, wie groß werden diese Schritte sein, und wann werden sie jeweils umgesetzt?

Die Koalitionsvereinbarung zwischen CDU, CSU und FDP sieht vor, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärm-Charakteristik der konkreten schutzbedürftigen Situationen und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Eine eindeutige Aussage zur Terminierung der vollständigen Abschaffung des Schienenbonus kann zurzeit nicht getroffen werden.

3. Ist davon auszugehen, dass die Abschaffung des Schienenbonus noch Auswirkungen auf einzelne Planfeststellungsabschnitte haben könnte, und falls ja, auf welche?

Die Frage, ob bzw. in welcher Höhe der sog. Schienenbonus bei einzelnen Planfeststellungsabschnitten berücksichtigt wird, hängt von den gesetzlichen Bestimmungen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ab.

4. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung beim Bau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn bereits vor Abschaffung des Schienenbonus die zukünftigen Lärmrichtwerte zur Anwendung zu bringen?

Die Planfeststellungsbehörde ist bei ihren Auflagen im Planfeststellungsbeschluss an die zum Zeitpunkt des Erlasses des Beschlusses geltenden gesetzlichen Bestimmungen gebunden.

5. Wie sieht die Bundesregierung die heutige Kapazität der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Appenweier?
6. Wie sieht die Bundesregierung die zukünftige Kapazität der Rheintalstrecke nach Bau des Rastatter Tunnels?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Ermittlung des Ausbaubedarfs werden Projekte zur Beseitigung von Engpässen, die 2025 (Prognosejahr) auftreten, definiert. Die konkrete bauliche Ausgestaltung und die Festlegung der daraus resultierenden Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke ist Aufgabe der DB Netz AG.

7. Wie viele Personen- und Güterverkehrszüge verkehren heute jeweils auf der Ost-West-Magistrale Paris–Bratislava zwischen Karlsruhe und Appenweier, und mit welchem Personen- und Güterverkehrsaufkommen ist bis 2025 auf dieser Strecke jeweils zu rechnen?
8. Wie viele Personen- und Güterverkehrszüge verkehren heute jeweils auf der Nord-Süd-Transversale Rotterdam–Genua zwischen Karlsruhe und Appenweier, und mit welchem Personen- und Güterverkehrsaufkommen ist bis 2025 auf dieser Strecke jeweils zu rechnen?

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

Die konkrete Ausgestaltung des Fahrplanes ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Hierzu gehört auch die Vergabe der Trassen mit den zugehörigen Zugzahlen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist an diesem Prozess nicht beteiligt.

Im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplanes Schiene werden derzeit Zugzahlen für das Prognosejahr 2025 ermittelt. Mit Ergebnissen der Bedarfsplanüberprüfung ist im ersten Halbjahr 2010 zu rechnen.

9. Musste die DB Netz AG schon heute Zusanfragen zwischen Karlsruhe und Appenweier aufgrund mangelnder Kapazitäten abweisen?

Diesbezügliche Trassenablehnungen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

10. Wie stark unterscheiden sich die Zugzahlen auf der Rheinstalstrecke (heute und in 2025) am Abzweig der Ost-West-Magistrale in Höhe Appenweier?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

11. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es in Rastatt keine akute Engpasssituation gibt?

Ja. Der zweigleisige Engpass zwischen Offenburg und Basel mit 124 km ist ungleich länger und damit dringlicher zu beseitigen als der mit 5 km Länge vergleichsweise kurze, aber im Rahmen eines Tunnelbaus teurer zu beseitigende Engpass im Bereich des Bahnhofs Rastatt. Da nur begrenzt Bundesmittel für den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege sowie den Erhalt des bestehenden Netzes zur Verfügung stehen, müssen diese folgerichtig priorisiert werden. Aus diesem Grunde konzentrieren sich die Baumaßnahmen bei dem Projekt der Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel derzeit auf den südbadischen Streckenabschnitt. Über einen Baubeginn im Bereich Rastatt lässt sich daher derzeit keine Aussage treffen.

12. Inwieweit ist die bereits viergleisig ausgebaute Neubaustrecke zwischen Durmersheim und Rastatt überhaupt nutzbar ohne Beseitigung des zweigleisigen Engpasses bei Rastatt?
13. Ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Ost-West-Magistrale und Nord-Süd-Transversale zu bewältigen, wenn der zweigleisige Engpass zwischen Rastatt und dem Baden-Badener Ortsteil Haueneberstein nicht durch Tunnel und Zulaufstrecke beseitigt wird?
15. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Streckenabschnitt bei Rastatt für den europäischen Schienenhochgeschwindigkeitsverkehr zu?

Die Fragen 12, 13 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im nordbadischen Streckenteil zwischen Karlsruhe und Rastatt sind bereits zwei zweigleisige Strecken, also insgesamt vier Gleise vorhanden. Der zweigleisige Engpass beschränkt sich hier lediglich auf den Bereich des Bahnhofs Rastatt. Südlich von Rastatt beginnt bereits der viergleisige Ausbau-/Neubaustreckenabschnitt bis Offenburg. Daher sieht die Bundesregierung aktuell keine Probleme bei der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs.

14. Wie steht die Bundesregierung zur Auskunft der Deutschen Bahn AG im Februar 2009, aufgrund der Aufnahme des Rastatter Tunnels in die Projektliste „Verkehrsinvestitionen zum Konjunkturpaket II“, die zehn Jahre alte Planung zu überarbeiten, mit dem Ziel, Anfang 2011 mit dem Rohbau zu beginnen?

Von der ursprünglich erwogenen Realisierung des Rastatter Tunnels im Rahmen des Konjunkturprogramms II (KP II) wurde wegen des hohen Finanzbedarfs des Vorhabens und der langen Projektlaufzeit letztendlich abgesehen. Insofern besitzen die damaligen Aussagen der DB AG keine Relevanz mehr.

16. Bis wann rechnet die Bundesregierung auf welchen Abschnitten zwischen Appenweier und Basel mit Kapazitätsengpässen sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr?

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung werden Verkehrsmengen und Kapazitäten für das Prognosejahr, nämlich 2025, ermittelt. Konkrete Aussagen, in welchem Jahr ein Engpass auftritt, sind so nicht möglich.

17. Wie schätzt die Bundesregierung die Kosten für den Lärmschutz für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte zwischen Karlsruhe und Basel jeweils ein?

Eine Abschätzung der Kosten, die in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten auf Maßnahmen der Lärmvorsorge entfallen, ist – selbst bei Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses – kaum möglich, da neben aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen auch Trassierungsparameter (z. B. Lage und Höhe der Trasse) wesentlich in die Berechnung des Schallpegels eingehen.

18. Wie sehen die Kosten bei der Variante „Baden 21“ der in der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen aus?
19. Wie sehen die Kosten bei der Streckenführung der Variante „Deutsche Bahn“ aus?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Berechnungen der DB Netz AG belaufen sich die Mehrkosten aller im Konzept „Baden 21“ geforderten Maßnahmen auf über 900 Mio. Euro im Vergleich zu der von der DB Netz AG favorisierten Variante. Hierbei ist es nur möglich, Mehr- oder Minderkosten beim Vergleich unterschiedlicher Varianten abzuschätzen. Die Gesamtkosten des Projekts werden derzeit mit 5,734 Mrd. Euro kalkuliert. Hierin sind die Kosten für die bereits errichteten Bauwerke und realisierten Streckenabschnitte enthalten.

20. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesministers der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble (Badische Zeitung vom 12. Januar 2009), dass die jetzige Planung der Bahn für Offenburg (also ohne Tunnel) so nicht kommen wird?

Bundesminister Dr. Wolfgang Schäuble ist seit dem 28. Oktober 2009 Bundesminister der Finanzen. Die in der Badischen Zeitung vom 12. Januar 2009 wiedergegebene Meinung ist erkennbar eine persönliche.

21. Hält die Bundesregierung eine Finanzierung wie beim Rüdeshheimer Tunnel, den der Bund, das Land Hessen, die Stadt und die Deutsche Bahn AG gemeinsam finanzieren, auch für den Bau des 3. und 4. Gleises zwischen Offenburg und Basel für realistisch?

Die gemeinsame Finanzierung durch den Bund, die Deutsche Bahn AG, das Land Hessen, die Stadt Rüdeshheim und den Kreis Rheingau-Taunus ist der besonderen Situation in Rüdeshheim mit Beseitigung mehrerer Bahnübergänge, Verlegung der Bahnlinie und der Bundesstraße geschuldet und ist deshalb nicht auf andere Projekte übertragbar.

22. Wie schätzt die Bundesregierung die Äußerungen des baden-württembergischen Innenministers Heribert Rech vom 5. November 2009 ein, der feststellte, dass sich „alle Verfahrensbeteiligten einig sind, dass kein Planfeststellungsbeschluss ergehen und keine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn geschlossen werden darf, bevor der Projektbeirat die einzelnen Abschnitte abschließend beraten hat“?
23. Welches Gewicht bemisst die Bundesregierung dem Projektbeirat nach den Ereignissen rund um den Planfeststellungsabschnitt 9.2 Haltingen-Weil?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung ihre eigene Bedeutung innerhalb des Projektbeirates?

Die Fragen 22 bis 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Projektbeirat und eine eigens eingerichtete Arbeitsgruppe aus Vertretern der DB AG und der Region haben sich vor Erlass des Beschlusses im Abschnitt 9.2

mit den Planungen in diesem Abschnitt befasst. Die Bundesregierung geht davon aus, dass dies auch für die anderen Projektabschnitte der Fall sein wird. Der Projektbeirat hat jedoch nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz keine Möglichkeit, den Erlass eines Beschlusses durch die Planfeststellungsbehörde auszusetzen. Die Überprüfung der Rechtmäßigkeit des Beschlusses obliegt ausschließlich den zuständigen Verwaltungsgerichten.

Die Bundesregierung sieht sich gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg als Mediator zwischen den Interessen des Planungsträgers DB Netz AG und den Vertretern der Region und ist bestrebt, für alle Beteiligten tragbare Lösungen zu entwickeln. Das Handeln aller Beteiligten hat sich jedoch an den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu orientieren.

25. Bis wann rechnet die Bundesregierung nach aktuellen Planungen mit einer vollständigen Fertigstellung des viergleisigen Aus- und Neubaus zwischen Karlsruhe und Basel (unter Angabe der Fertigstellung der einzelnen Planfeststellungsabschnitte)?

Eine Aussage zum Zeitpunkt der vollständigen Fertigstellung der einzelnen Projektabschnitte, in denen noch nicht mit dem Bau begonnen worden ist, kann nicht getroffen werden. Der Fertigstellungstermin hängt maßgeblich von dem Zeitpunkt des Vorliegens eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und darüber hinaus im Zusammenhang mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung von der Höhe der vom Deutschen Bundestag für Schienenwegeinvestitionen bereit gestellten Haushaltsmittel ab.

Die Fertigstellung des im Bau befindlichen Planfeststellungsabschnitts 9.1 (Katzenbergtunnel mit Anbindung an die bestehende Rheintalbahn) ist für Dezember 2012 vorgesehen.

26. Wie beurteilt die Bundesregierung den öffentlich erhobenen Vorschlag, Mittel aus dem Solidaritätszuschlag für den Ausbau der Rheintalstrecke zu verwenden?

Das Aufkommen aus dem Solidaritätszuschlag steht als Ergänzungsabgabe zur Einkommensteuer nach Artikel 106 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes allein dem Bund zu. Nach § 8 der Bundeshaushaltsordnung – Grundsatz der Gesamtdeckung – dienen alle Einnahmen zur Finanzierung für alle Ausgaben. Eine konkrete Zweckbindung der Mittel für ein einzelnes Infrastrukturprojekt kommt daher nicht in Betracht.

