

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/11325 –**

Kapazitätsengpässe am südlichen Oberrhein trotz Fertigstellung des Katzenbergtunnels

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Oktober 2008 stellte die Ernst Basler + Partner AG (Zürich) ihren Schlussbericht zum „Betriebs- und Fahrplankonzept Oberrhein-Hochrhein-Bodenseespange und Verknüpfung mit den angrenzenden S-Bahn-Systemen“ vor, das im Auftrag des Landkreises Lörrach und des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee erstellt wurde.

Darin kommen die Experten zu dem Ergebnis, dass die derzeitigen Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) für die Abschnitte nördlich und südlich des Katzenbergtunnels bei ihrer Umsetzung gravierende Nachteile für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Rheintalbahn und für die vom Lärm betroffenen Anwohner der Bestandsstrecke hätten.

Die DB AG plant, die Überleitstellen zwischen Bestands- und Neubaustrecke nicht niveaufrei auszuführen. Das hätte zur Folge, dass sie nur in relativ geringem Umfang genutzt werden könnten, da bei jeder Ein- und Ausfädelung jeweils auch der Verkehr auf einem Gleis der Gegenrichtung von Neubau- oder Bestandsstrecke blockiert werden würde. Eine solche Ausgestaltung von stark genutzten Überleitungen entspricht schon seit ca. 100 Jahren nicht mehr dem Stand der Eisenbahntechnik und soll hier bei einem Neubauprojekt aus Kostengründen umgesetzt werden.

Käme es zur Umsetzung dieser Planungen, müsste ein großer Teil des für 2025 prognostizierten Güterverkehrsaufkommens von 304 Güterzügen täglich weiterhin auf der Bestandsstrecke verbleiben. Das würde den Nutzen der mit erheblichem finanziellem Aufwand errichteten Neubaustrecke erheblich einschränken und die Bevölkerung an der Bestandsstrecke unnötig mit Güterzuglärm belasten. Ferner wäre es nicht möglich, die wegen der hohen Nachfrage im SPNV auf der Rheintalbahn dringend erforderliche Ausweitung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt der RB-Züge umzusetzen.

1. Sind der Bundesregierung die Ergebnisse des Gutachtens der Ernst Basler + Partner AG bekannt, und wenn ja, wie bewertet sie diese?

Die Ergebnisse des Gutachtens sind der Bundesregierung bekannt. Das Gutachten beruht nicht auf den in der Bundesverkehrswegeplanung angewandten Methoden; sondern wurde vielmehr aus Ergebnissen, die auf einer Bestwegumlegung beruhen, heraus entwickelt. Die Annahmen für die Infrastruktur speziell in den Knoten und die Vorgehensweise zur Fahrplanerstellung sind nicht mit der DB Netz AG abgestimmt und entsprechen nicht dem üblichen Vorgehen. Im Rahmen der derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren wird das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde dem Gutachten den nötigen Raum einräumen. Die DB Netz AG als Bauherrin wird die Ergebnisse des Gutachtens im Rahmen ihrer Planungen berücksichtigen.

2. Entspricht es nach Auffassung der Bundesregierung dem Stand der Technik, dass die DB AG plant, die Überleitstellen zwischen Bestands- und Neubaustrecke nicht niveaufrei auszuführen?

Die Ausgestaltung von Überleitstellen erfolgt generell in Abhängigkeit von der jeweils zu erwartenden Belastung und dem unterstellten Betriebskonzept. Bei Bedarf wurden Überleitstellen zu allen Zeiten niveaufrei ausgestaltet. Sind die zu erwartenden Verkehrsmengen ohne niveaufreie Ausgestaltung zu bewältigen, so entspricht es dem Stand der Technik, Überleitstellen niveaugleich herzustellen.

3. Warum wurden die im Gutachten der Ernst Basler + Partner AG dargestellten Probleme aufgrund der ungünstigen Lage und der nicht niveaufreien Ausgestaltung der Überleitstellen in der bisherigen Planung nicht berücksichtigt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, dass die mit hohem Investitionsaufwand für den durchgehenden Personen- und Güterverkehr erstellten Neubautrassen und -tunnel nur unzureichend ausgelastet werden können, weil an der Infrastruktur der Überhol- und Überleitstellen gespart wird und in der Folge deshalb ein nicht unwesentlicher Teil des lärmintensiven Güterverkehrs weiterhin über die Bestandstrecke geleitet werden muss?

Die Neubaustrecke wird tagsüber in erster Linie vom Personenfernverkehr genutzt. Freie Kapazitäten können zusätzlich auch vom Güterverkehr genutzt werden. Nachts steht die Neubaustrecke vorrangig dem Güterverkehr zur Verfügung.

Es ist durchaus üblich und sinnvoll, für den Hochgeschwindigkeitsverkehr errichtete Neubaustrecken vorrangig mit dem schnellen Personenfernverkehr zu belegen. Die Trennung von schnellen und langsamen Verkehren bietet in der Regel enorme Vorteile für die Streckenkapazität und die Betriebsqualität.

5. Welche Verteilung zwischen Neubaustrecke (mit Katzenbergtunnel) und Bestandsstrecke sehen die derzeitigen Planungen für den bis 2025 prognostizierten Güterverkehr mit täglich 304 Güterzügen zwischen Buggingen und Haltingen vor?
6. Wie wäre die Verteilung, der für 2025 prognostizierten 304 täglichen Güterzüge zwischen Buggingen und Haltingen, wenn die Vorschläge aus dem Gutachten der Ernst Basler + Partner AG aufgenommen würden, die Überleitungen zwischen Neubaustrecke und Bestandsstrecke nördlich und südlich des Katzenbergtunnels niveaufrei auszugestalten und die nördliche Überleitung näher an den Katzenbergtunnel zu legen?
7. Trifft es zu, dass wegen dieser Verteilung, bei der ein hoher Anteil der Güterzüge auf der Bestandsstrecke verbleibt, ein Nahverkehrsangebot in einem durchgängigen 30-Minuten-Takt mit Halt an allen Zwischenbahnhöfen zwischen Basel und Freiburg nicht realisierbar wäre?

Die Fragen 5, 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Bewertung des Gutachtens im Allgemeinen verweise ich auf die Beantwortung von Frage 1. Inwieweit die Ergebnisse des Gutachtens von Ernst Basler + Partner so von der DB Netz AG bestätigt werden können, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Die Auswertung durch die DB Netz AG bleibt abzuwarten.

8. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Planungen nördlich und südlich des Katzenbergtunnels noch so zu verändern, dass ein wesentlich größerer Anteil des Durchgangsgüterverkehrs durch den Katzenbergtunnel geleitet werden kann und ein systematischer 30-Minuten-Takt mit Nahverkehrszügen zwischen Freiburg und Basel möglich wird?

Die DB Netz AG projiziert anhand des im Bundesschienenwegeausbaugesetz mit den nachgelagerten technischen Gutachten definierten Ausbauzustandes die konkrete Eisenbahninfrastruktur. Hierbei findet auch das unterstellte Nahverkehrsangebot Berücksichtigung. In den derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren und den Prüfungen der Wirtschaftlichkeit der Mittelverwendung werden die Planungen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes überprüft. Im bisherigen Verfahrensablauf konnte die DB Netz AG ihr Betriebskonzept schlüssig nachweisen. Das im Gutachten von Ernst Basler + Partner unterstellte Nahverkehrskonzept spiegelt den Angebotswunsch der Region wider.

Ungeachtet dessen ist die DB Netz AG über die Bedenken des Gutachters informiert und prüft derzeit, inwiefern eine geänderte Infrastruktur sinnvoll sein könnte. Allgemein ist es nicht wirtschaftlich, jeden Angebotswunsch eines Dritten in Infrastrukturplanungen zu berücksichtigen.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, analog zur Planung von Streckenkapazitäten in der Schweiz, künftig erst die Fahrpläne und Takte zu planen und dann die Streckenkapazitäten, um den Ausbau und die Auslastung der Strecken zu optimieren?

Falls nicht, warum hält die Bundesregierung die bisherige Planungsweise für sinnvoller?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, künftig erst Fahrpläne und Takte zu planen und dann die Streckenkapazität. Dieses Vorgehen ist in der Schweiz mit überschaubarem Netz und einer sehr klaren Nord-Süd-Ausrichtung der Güterverkehre sinnvoll.

In der Bundesrepublik Deutschland werden im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung Ausbauten geprüft, die einen volkswirtschaftlichen Nutzen versprechen. Grundlage ist eine Engpassanalyse mit einem vorgegebenen Prognosehorizont. Die freien Streckenkapazitäten für den Güterverkehr ergeben sich in Abhängigkeit von der Belastung durch den Personenverkehr und dem Mischungsverhältnis von Personennah- zu Personenfernverkehr sowie der Streckenkategorie.

Ergebnis ist ein Ausbauzustand, der die prognostizierten Verkehre abfahren kann. Im Gegensatz zur Vorgehensweise in der Schweiz ist das Ergebnis also nicht abhängig von einem unterstellten Fahrplan, sondern es gewährleistet, dass die prognostizierten Verkehre unabhängig von einem Fahrplan fahrbar sind.

Die konkrete Ausgestaltung der Infrastruktur liegt in der Zuständigkeit der DB Netz AG, wobei der Grundsatz einer wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung zu beachten ist.