

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4285 –**

Sachstand für das Ausbauprojekt der Schienenstrecke NL-Grenze–Emmerich–Oberhausen (Betuwe-Linie)

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat sich mit der trilateralen Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Land Nordrhein-Westfalen (NRW) und der Deutschen Bahn AG (DB AG) vom 6. Juni 2002 dazu verpflichtet, die Kosten für das Ausbauprojekt der Strecke NL-Grenze–Emmerich–Oberhausen (Betuwe-Linie) anteilig mitzutragen. Intention des Vertrages war es u. a., die Anwohnerinnen und Anwohner der Ausbaustrecke vor dem durch die Blockverdichtung entstehenden Lärm zu schützen und durch den zeitnahen Bau des dritten Gleises einen zukünftigen Kapazitätsausbau der Strecke angesichts der stetig anwachsenden Güterströme zu schaffen.

Zurzeit ist der Ausbau der Betuwe-Linie zwar im Bundesverkehrswegeplan als Projekt mit Vordringlichem Bedarf eingestuft, jedoch ist bis 2020 nur die Finanzierung der zweiten Ausbaustufe vorgesehen.

1. Wie plant die Bundesregierung, die vertraglichen Vereinbarungen zwischen der DB AG, dem Bund und dem Land NRW vom 6. Juni 2002 hinsichtlich des Ausbaus der Betuwe-Linie vollständig umzusetzen, und zu welchem Zeitpunkt (bitte detailliert nach umgesetzten und projektierten Planungs- und Ausbaubereichen und Datum der Fertigstellung aufschlüsseln)?
2. Wie sieht die Position der Bundesregierung zu den Plänen der DB AG aus, die dritte Projektstufe der Blockverdichtung vorzuziehen, ohne zuvor den nötigen Lärmschutz in verdichteten Siedlungsräumen zu realisieren?
3. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, bei vorgezogener Umsetzung der Blockverdichtung, die dann vertraglich nicht mehr gesicherten Mittel des Landes NRW für den Lärmschutz auszugleichen?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Rahmenvereinbarung vom 6. Juli 2002 regelt primär die Aufteilung der Finanzierung des Ausbaus der Ausbaustrecke D/NL-Grenze–Emmerich–Oberhausen (Betuwe). Das Land Nordrhein-Westfalen beteiligt sich aufgrund des Nutzens des Ausbaus für den Nahverkehr mit 36 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten. In der Vereinbarung ist ein stufiger Ausbau vorgesehen, soweit die Entscheidung zur Realisierung einer einzelnen Ausbaustufe getroffen und deren Finanzierung sichergestellt ist. Die Ausbaustufen ESTW (ESTW = Elektronisches Stellwerk) und Blockverdichtung wurden im Rahmen der Priorisierung der Investitionen 2005 vorgezogen. Darüber wurde das Land mit Schreiben vom 17. Oktober 2005 informiert.

Für die Blockverdichtung zwischen Oberhausen und der Grenze ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Mit einem Planfeststellungsbeschluss wird nach Angaben der DB Netz AG nicht vor 2012 gerechnet. Das Planfeststellungsverfahren berücksichtigt im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch die zusätzlichen Lärmemissionen, die durch die kapazitative Ertüchtigung der Strecke entstehen. Darüber hinaus werden im Rahmen eines mit Mitteln des zweiten Konjunkturpakets finanzierten Erprobungsprogramms ausgewählte Streckenabschnitte mit innovativer Lärmschutztechnik ausgerüstet.

Parallel dazu wird die Ausbauplanung zum Bau des dritten Gleises zügig weiter betrieben. Bisher sind nach Angaben der DB Netz AG für drei von insgesamt zwölf Abschnitten die Planfeststellungsverfahren eingeleitet: PFA 1.1 (Oberhausen), PFA 3.1 (Rees-Haldern), PFA 3.3 (Emmerich-Praest). Die Beteiligung des Landes resultiert aus der Wirkung des Streckenausbaus für den Nahverkehr. Mit dem Ausbau des dritten Gleises wird Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) realisiert werden.

4. Hat die Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm Auswirkungen auf die noch umzusetzenden Projektabschnitte der Betuwe-Linie?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, wieso nicht?

Neben der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm werden derzeit über 40 weitere Projekte bzw. Projektteile finanziert. Dies hat generell Auswirkungen auf die verbleibenden verfügbaren Investitionsmittel.

5. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Sicherung der direkten Anwohner, wenn laut Aussage der Betreiber des niederländischen Betuwe-Abschnittes in den Niederlanden alle Gefahrgüter gebündelt auf die gut gesicherte Betuwe-Strecke geleitet werden und der Schienenverkehr mit Gefahrgütern durch die Blockverdichtung auch in Deutschland generell stark zunehmen wird?

In hoch industrialisierten Gesellschaften ist es unabdingbar, dass gefährliche Stoffe und Gegenstände in erheblicher Menge transportiert werden müssen. Umfangreiche Rechtsvorschriften sorgen aber dafür, dass Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere für Leben und Gesundheit von Menschen, möglichst vermieden werden.

Die Beförderung gefährlicher Güter ist in internationalen und nationalen Rechtsvorschriften umfassend geregelt. Für die sichere Beförderung auf der Schiene gibt es mit der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“ ein seit Jahrzehnten eingeführtes internationales Regelwerk, das ausführlich vorschreibt, durch welche Maßnahmen von den am Transport Beteiligten der Schutz von Menschen und der Umwelt zu gewährleis-

ten ist. Die Vorschriften der RID gelten sowohl für den grenzüberschreitenden, als auch den innergemeinschaftlichen und innerstaatlichen Verkehr.

Hinsichtlich der nationalen Rechtsvorschriften ist insbesondere auf die „Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB)“ hinzuweisen. Die GGVSEB enthält Vorschriften, die sich an alle Personen richtet, die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind (u. a. Absender, Beförderer, Empfänger, Verloader, Befüller, Betreiber von Eisenbahnkesselwagen). Diese haben nach § 4 GGVSEB für eine sichere Beförderung gefährlicher Güter allgemeine Sicherheitspflichten zu beachten und darüber hinaus gemäß §§ 17 bis 34 GGVSEB jeweils einen umfassenden Pflichtenkatalog mit detaillierten Sicherheitspflichten zu erfüllen. Damit wird erreicht, dass alle Beteiligten in einem eindeutig bestimmten Umfang die Beförderungssicherheit gewährleisten müssen. Die Einhaltung der Pflichten im Schienenverkehr wird systematisch durch die Kontrolleure des Eisenbahn-Bundesamtes und der Landesbehörden überwacht.

Die Beachtung der Gefahrgutrechtsvorschriften und des allgemeinen Verkehrsrechts stellt sicher, dass die Allgemeinheit durch die intrinsischen Eigenschaften der beförderten gefährlichen Güter nicht unverhältnismäßig gefährdet wird. Da dies auch für die anderen Verkehrsträger in gleicher Weise sichergestellt wird, sind Einschränkungen bei der Nutzung der Verkehrswege grundsätzlich nicht erforderlich. Das gilt auch und besonders für die Nutzung von Eisenbahnstrecken.

Im Übrigen werden seit 1970, aufgrund der systemimmanenten Vorteile des Schienenverkehrs (u. a. spurgeführter Verkehrsweg, zentrale Betriebssteuerung und -überwachung), besonders gefährliche Güter in bestimmten Mengen grundsätzlich auf die Bahn und das Binnenschiff verwiesen (administrative Verkehrsverlagerung gemäß § 35 GGVSEB).

6. Sind die notwendigen transnationalen Finanzierungsvereinbarungen für die Betuwe-Linie abgeschlossen worden?

Wenn ja, wie sehen diese im Einzelnen aus?

Wenn nein, wann sollen diese abgeschlossen werden (bitte nach einzelnen Vereinbarungen bzw. Ausbauabschnitten aufschlüsseln)?

Für den Ausbau der Ausbaustrecke Grenze Niederlande/Deutschland–Emmerich–Oberhausen sind keine grenzüberschreitenden Finanzierungsvereinbarungen notwendig. Für den Systemübergang an der Grenze gilt das Territorialprinzip.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzungen der EU-Kommission in ihrer Zwischenbewertung der TEN-V-Projekte vom Oktober 2010, der zufolge eine Realisierung der Betuwe-Linie innerhalb der Förderperiode bis 2013 bzw. bis 2015 als nicht mehr glaubwürdig bewertet wird?

Der Bundesregierung ist die obige, der EU-Kommission unterstellte Einschätzung nicht bekannt. In ihrem Bericht vom Oktober 2010 „Mid-Term Review of the 2007–2013 TEN-T Multi Annual Work Programme Project Portfolio (MAP Review)“ führt die EU-Kommission auf der S. 147 aus, dass sie eine Fertigstellung des TEN-Projektes bis zum Jahr 2015 unter bestimmten Bedingungen als machbar einstuft. Vor diesem Hintergrund hat die EU-Kommission den bisher zugesagten TEN-Zuschuss von 63,3 Mio. Euro auch nicht gekürzt, sondern bis

zum Jahr 2015, also in die neue Förderperiode 2014 bis 2020 hinein, verlängert (siehe S. 148 des Berichtes).

8. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um eine Verlängerung der Projektförderungen in die nächste Förderperiode zu erwirken, um so die Möglichkeit einer Förderung aufrechtzuerhalten?

Ein solche Verlängerung ist mit der obigen Entscheidung der EU-Kommission erfolgt.

9. Plant die Bundesregierung für den Fall, dass das Projekt Betuwe-Linie nicht innerhalb der Förderperiode des TEN-V-Programmes abgeschlossen werden sollte neue Förderanträge für die nächste Förderperiode?

Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen auf eine erneute Bewilligung einer Förderung im Rahmen des TEN-V-Programmes?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Die Bundesregierung hält eine erneute Beantragung für erfolgversprechend, da das Projekt zu einer der wichtigsten Achsen im europäischen Schienenverkehr gehört und Bestandteil des sogenannten vorrangigen Vorhabens Nr. 24 „Eisenbahnachse Lyon/Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen“ ist.