

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8395 –

Güterzugtrasse am Mittelrhein

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Mittelrheintal ist ein von Schienenlärm hochbelastetes Gebiet. Täglich, nach Zahlen des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums, befahren bis zu 400 Personen- und Güterzüge die Strecke durch das Weltkulturerbe (Frankfurter Rundschau: www.fr.de/rhein-main/mittelrheintal-keine-alternative-gueterzug-trasse-11697642.html). Eine immense Belastung – sowohl für die Schieneninfrastruktur, als auch für die angrenzende Bevölkerung.

Laut aktuellen Berichten (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Brief-des-Bundesverkehrsministeriums-Todestoss-fuer-alternative-Gueterzug-Trasse-im-Mittelrheintal,alternativtrasse-stop-100.html) ist der Bau einer alternativen Güterzugtrasse am Mittelrhein nun nicht mehr in Planung. Als Grund wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die fehlende Wirtschaftlichkeit der Trasse angegeben (vgl. ebenda). Doch ob eine Erhöhung der Zugzahlen zum Erreichen der Wirtschaftlichkeit, wie von der Bundesregierung gefordert, von der alten Infrastruktur getragen werden kann, muss aus Sicht der Fragesteller angezweifelt werden.

Eine alternative Güterzugtrasse ist ein sinnvolles Vorhaben, insbesondere auf lange Sicht. Der Zugverkehr wird nach Einschätzung der Fragesteller weiter zunehmen. Damit steigt sowohl die Lärmbelastung für die Bevölkerung als auch die Gefahr von Unfällen und Notfällen. Eine Güterzugtrasse könnte somit auch als Ausweichstrecke dienen und wirtschaftlichen Schaden von der Region und auch überregional abwenden. Welche Auswirkungen Unfälle auf den Zugverkehr haben können, hat erst kürzlich die Streckensperrung bei Unkel gezeigt (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/Brand-bei-Unkel-Am-Montag-sollen-wieder-Zuege-fahren,unkel-bahnstrecke-100.html).

1. Auf welches Gutachten bezieht sich die Bundesregierung in Bezug auf die Wirtschaftlichkeitsprüfung?

Wann wird dieses veröffentlicht?

Die Ergebnisse der Bewertungen des Potentiellen Bedarfs sind unter www.bvwp-projekte.de veröffentlicht.

2. Welche Durchfahrtszahlen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung erreicht werden, um eine Wirtschaftlichkeit sicherzustellen?

Im Ergebnis der 2015 veröffentlichten Mittelrheinstudie dürfte die Maßnahme – bei gleichbleibenden Kosten – bei einer Verdopplung der vom LKW auf die Schiene verlagerten zusätzlichen Verkehrsmengen gesamtwirtschaftlich rentabel sein.

3. Ist die bestehende Infrastruktur nach Kenntnis der Bundesregierung in der Lage, eine Erhöhung der Zugzahlen aufzunehmen?

Dem Bundesverkehrswegeplan 2030 liegt die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zu Grunde. Die daraus abgeleiteten verkehrlichen Anforderungen werden im Mittelrheinkorridor derzeit noch erfüllt, da die rechts- und linksrheinischen Strecken ausreichende Kapazitäten aufweisen, um das erwartete Wachstum im Schienenverkehr bis 2030 aufnehmen zu können.

4. Wann wird mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie begonnen?

Die Vorbereitungen zur Ausschreibung der Machbarkeitsstudie wurden bereits begonnen.

5. Sieht die Bundesregierung die Lärmbelastung für die Bevölkerung als ertragbar an, oder ist geplant, Maßnahmen zu einem erhöhten Lärmschutz zu ergreifen?

Der Bundesregierung ist die Problematik der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr im Mittelrheintal bewusst. Zur Verbesserung der Situation für die Betroffenen wurden für Lärmschutzmaßnahmen im Weltkulturerbe „Oberes Mittelrheintal“ seit 1999 durch die Bundesregierung 65 Mio. Euro investiert. Im neu erstellten Gesamtkonzept der Lärmsanierung sind zusätzliche Sanierungsabschnitte im Mittelrheintal aufgelistet. Bei der Umsetzung der „Machbarkeitsstudie über zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken im Mittelrheintal“ sind zusätzliche Lärmsanierungsmaßnahmen in Höhe von ca. 112 Mio. Euro vorgesehen.

6. Sieht die Bundesregierung die bestehende Trassenführung als sicher an, insbesondere in Bezug auf die Gefahren von Hangrutschen?

Nach § 4 Absatz 1 und Absatz 3 Satz 2 AEG müssen Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und an den Betrieb genügen. Eisenbahnen sind zudem verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten.

7. Welche Ausweichstrecken können nach Kenntnis der Bundesregierung im Falle eines Unfalles benutzt werden?

Im Falle einer Havarie z. B. auf der rechtsrheinischen Strecke, kann u. a. die linksrheinische Strecke als Ausweichroute genutzt werden. Darüber hinaus wird mit der ABS Köln/Hagen–Siegen–Hanau eine weitere Umfahrungsmöglichkeit in der Region geschaffen.

8. Bestehen Notfallszenarien, sollte sich ein solcher Unfall ereignen, um schnell Züge umzuleiten und einen wirtschaftlichen Schaden wie bei der Tunnelhavarie von Rastatt 2017 zu verhindern?

Nach Angaben der DB AG existieren für die rechte Rheinseite Rückfallkonzepte, um zeitnah alternative Trassen im Güterverkehr nutzen zu können.

9. Bestehen Schätzungen darüber, wie hoch der wirtschaftliche Schaden bei einem Notfall sein könnte?

Eine valide Schadensschätzung hängt von der Art und dem Umfang einer Störung im Einzelfall ab und kann nicht pauschalisiert werden.

