



HESSISCHER LANDTAG

08. 07. 2015

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. h.c. Hahn (FDP) vom 30.04.2015

betreffend Auswirkungen der Verlegung des Güterverkehrs aus dem Rheintal in die Wetterau

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller:

Die Deutsche Bahn AG hat bekannt gegeben, dass sie eine Verlagerung des Güterverkehrs aus der sogenannten Rheintalstrecke auf eine Strecke Köln, Siegen, Gießen bis nach Mannheim vornehmen werde.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche konkreten Auswirkungen hinsichtlich des Güterverkehrs hat diese Entscheidung für die Eisenbahnstrecken im Wetteraukreis?

Die Fragestellung bezieht sich auf die Ergebnisse der vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebenen Studie "Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe", die eine der am meist befahrenen Schienenstrecken im Korridor Rotterdam - Genua des Transeuropäischen Netzes darstellt. Aufgabenstellung dieser Studie war die Entwicklung eines neuen Zielkonzeptes für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans 2015. Die Korridorstudie des Bundes stellt keine Entscheidung, sondern eine gutachterliche Empfehlung für das Bewertungsverfahren des sich in der Aufstellung befindlichen Bundesverkehrswegeplans 2015 dar.

Die Studie wurde am 27. März 2015 auf der Homepage des BMVI veröffentlicht. Gleichzeitig wurde eine Konsultationsphase eröffnet, in der alle Gemeinden, Städte und Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit hatten, beim Bund Anmerkungen und Stellungnahmen einzureichen. In der Korridorstudie ist dargestellt, dass der Neubau einer Güterverkehrsstrecke erst langfristig wirtschaftlich realisiert werden kann. Mittelfristig könne durch den Ausbau der Strecke Köln/Hagen - Siegen - Gießen - Hanau ein Teil der Güterzüge aus dem Mittelrheintal verlagert werden. In der 1. Ausbaustufe würde eine Verlagerung von 20 Güterzügen und in der 2. Ausbaustufe von 35 Güterzügen je Tag erfolgen. Verkehrlich verfolgt dieser gutachterliche Ausbauvorschlag das Ziel einer Entlastung des Mittelrheintals von Güterzügen der Verbindung Ruhrgebiet - Bayern - Österreich, welche nach einem entsprechenden Ausbau den Laufweg Gießen - Friedberg - Hanau Nord - Großkrotzenburg nutzen würden, da dies für alle Ziele südlich/östlich von Hanau die kürzeste Verbindung wäre. Für Ziele im Rheinkorridor ist diese Verbindung nicht relevant, da sich die Laufwege und damit die Transportkosten erhöhen würden.

Die Landesregierung sieht aufgrund der Lärmbelastung an den Bestandsstrecken im Nordkorridor und der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs die zwingende Notwendigkeit einer Neubaustrecke für den Güterverkehr und setzt sich deshalb für die Aufnahme einer Neubaustrecke für den Güterverkehr mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 ein.

Im nächsten Schritt erfolgt voraussichtlich bis Ende 2015 eine volkswirtschaftliche Bewertung des Zielkonzeptes durch den Bund.

Frage 2. Wie beurteilt man den Vorschlag des Aktionsbündnisses BAhNANE, eine Eisenbahntrasse parallel zur Bundesautobahn 5 zu bauen und warum?

Zuständig für die Bewertung der Projektvorschläge für den Verkehrsträger Schiene für die Aufnahme in den BVWP 2015 ist der Bund. Projektvorschläge konnten die DB Netz AG, die Bun-

desländer, aber auch Verbände, Initiativen, weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Bürgerinnen und Bürger dem BMVI für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 melden. Derzeit erfolgt durch das BMVI eine Projektkonsolidierung und -aufbereitung, um die Projektvorschläge einer ersten, vereinfachten gesamtwirtschaftlichen Bewertung zuzuführen. Außerdem wird eine Kosten- und Trassenermittlung bzw. -plausibilisierung durchgeführt. Diese Bewertung der BVWP-Fähigkeit der Projekte, zu denen auch der Vorschlag einer Neubaustrecke Frankfurt-Erfurt gehört, ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Nach diesen Schritten werden die zur Aufnahme in den BVWP geeigneten Projekte ermittelt und eine Priorisierung dieser Projekte durch das BMVI durchgeführt.

Frage 3. Wie begegnet man der Argumentation des Bündnisses BAhNANE, dass bei einem Bau der dritten und vierten S-Bahngleise zwischen Frankfurt über Bad Vilbel bis Friedberg dort eine erkennbare Erhöhung des Güterverkehrs erfolgen würde?

Diese Argumentation war bereits Gegenstand der Verwaltungsstreitverfahren, in denen die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses überprüft worden ist. In den hierzu ergangenen Gerichtsentscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs Kassel und des Bundesverwaltungsgerichts wurde ausgeführt, dass der Bau der S-Bahngleise dem Ziel dient, die Trassenkonflikte des S-Bahn-Verkehrs mit dem übrigen Personenverkehr zu lösen. Die S-Bahn verkehrt dann auf eigenen Gleisen, bisher notwendige Standzeiten für Überholungen durch schnellere Züge entfallen somit. Des Weiteren wurde festgestellt, dass mit dem Güterverkehr keine wesentlichen Trassenkonflikte bestehen. Gegen die Annahme, der Ausbau diene in erster Linie dem Güterverkehr spreche die Tatsache, dass kaum Trassenkonflikte zwischen S-Bahn und Güterverkehr auf der Strecke bestehen.

Soweit sich das Aktionsbündnis BAhNANE in allgemeiner Form gegen eine Zunahme des Güterverkehrs wendet, ist anzumerken, dass die Bewältigung von Lärmwirkungen vorhandener Infrastrukturen über den Prognosezeitpunkt der Zulassungsentscheidung hinaus ein grundsätzliches Problem darstellt, dem derzeit mit dem Instrument der Lärmsanierung begegnet wird.

Erfolgt jedoch eine Änderung bestehender Schieneninfrastruktur, wie durch den Bau zusätzlicher Gleise für die S 6, erfolgt eine Bewertung des prognostizierten Lärms nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge. Diese Bewertung erfolgte zum Zeitpunkt der Planfeststellung auf der Grundlage der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 in der Fassung des Gesetzes vom 19. September 2006 - BGBl. I, S.2146 - 16. BImSchGV -) und auf der Grundlage der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Bundesschienenwegen Ausgabe 1990 - Schall 03. Damit erfolgt, da es sich um wesentliche bauliche Änderungen handelt, auch für die Bestandsstrecke Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge. Für die bestehenden Gleise der Main-Weser - Bahn wird zusätzlich die aktive Lärmschutzmaßnahme "Besonders überwachtes Gleis (BüG)" umgesetzt, die eine dauerhafte Lärmpegelminderung von 3 dB(A) an der Quelle (d.h. am Gleis) gewährleistet.

Frage 4. Wie sind die genauen Finanzierungs-, Zeit- und Umsetzungspläne hinsichtlich des dritten und vierten Gleises zwischen Frankfurt und Bad Vilbel?

Frage 5. Wie sind die genauen Finanzierungs-, Zeit- und Umsetzungspläne hinsichtlich des dritten und vierten Gleises zwischen Bad Vilbel und Friedberg?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Ausbau der S 6 ist eines der zentralen Schienen-Infrastrukturprojekte der Region Frankfurt-RheinMain. Derzeit kann die S-Bahn nicht ohne Beeinträchtigungen - wie planmäßige Überholungen durch schnellere Züge, Taktabweichungen und überlange Standzeiten - verkehren. Die Verspätungen der Linie S 6 übertragen sich in der Folge bei Einfahrt in die Tunnelstammstrecke auf die S-Bahn - Linien S 1 bis S 5 sowie S 8 und S 9 und beeinträchtigen das gesamte Pünktlichkeitsniveau im Knoten Frankfurt.

Der Ausbau der S 6 ist Teil des Infrastrukturentwicklungsprogramms Frankfurt RheinMainplus, das gemeinsam von der DB AG, dem Land Hessen, der Region, der Stadt Frankfurt am Main und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund vorangetrieben wird. Die Finanzierung erfolgt auf der Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bzw. dessen Nachfolgeregelung durch Mittel des Bundes, des Landes und der beteiligten Kommunen.

Für den 1. Abschnitt der S-Bahn Rhein-Main S 6 Frankfurt-Bad Vilbel liegt seit 17.01.2013 bestandskräftiges Baurecht vor. Im Wege der Planänderung ist über den

Sachverhalt Erschütterungsschutz noch ergänzend zu entscheiden. Die Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses ist im Übrigen hierdurch nicht in Frage gestellt.

Um mit der Hauptbaumaßnahme beginnen zu können, sind zunächst Vorabmaßnahmen durchzuführen. Hierzu müssen während der Bauzeit zeitweise einzelne Streckenabschnitte gesperrt und Züge im dicht befahrenen Netz des Rhein-Main Gebietes umgeleitet werden. Voraussetzung dafür ist ein sogenannter Gleiswechselbetrieb zwischen Frankfurt West und Frankfurter Berg, der im Zuge von Vorarbeiten eingerichtet werden soll. Der Baubeginn der Hauptbaumaßnahmen ist derzeit von der DB AG für das 2. Halbjahr 2017, die Inbetriebnahme für Dezember 2022 vorgesehen. Das aktuelle Kostenvolumen beträgt rund 323 Mio. € einschließlich der Planungskosten (Preisstand 2014).

Für den 2. Abschnitt der S-Bahn Rhein-Main S 6 Bad Vilbel - Friedberg wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Offenlage hat vom 25.08.2011 bis 10.10.2011 stattgefunden. U.a. aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat die Vorhabenträgerin DB AG eine umfangreiche Überprüfung der Planunterlagen durchgeführt und im November 2014 einen Antrag auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens beim Eisenbahnbundesamt gestellt. Nach Abschluss der Prüfung der Planänderungsunterlagen auf Vollständigkeit liegt ein aktualisierter Planungsstand des Vorhabens vor, auf dessen Grundlage eine aktuelle Kostenschätzung erstellt werden kann. Sobald sie vorliegt wird die Hessische Landesregierung Aussagen zur aktuellen Kostenschätzung des 2. Abschnittes treffen können.

Frage 6. Sind in den Planungen auch die Wünsche der Anrainer-Bürgermeister der Linie "Stockheimer Lieschen" zwischen Glauburg-Stockheim und Bad Vilbel Nord berücksichtigt?

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der 4-gleisige Ausbau der Strecke 3900 (Main-Weser-Bahn). In diesem Zusammenhang ist die Anpassung des Abzweiges der Strecke 3745 (Stockheimer Lieschen) im Bereich des Nordkopfes im Bahnhof Bad Vilbel notwendig. Hierzu hat die DB AG mitgeteilt, dass aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens die Planung überprüft und dass umfassende Planänderungen vorgesehen seien. Danach wurde die Streckenführung im Einmündungsbereich des Stockheimer Lieschens geändert und den durch die Träger öffentlicher Belange geäußerten Anliegen entsprochen. Private Beteiligte, Träger öffentlicher Belange und die interessierte Öffentlichkeit werden von der Planänderung durch ein Offenlegungsverfahren im 2. Halbjahr 2015 in Kenntnis gesetzt.

Wiesbaden, 29. Juni 2015

Tarek Al-Wazir