



Kerstin Andreae
Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

Kerstin Andreae, MdB · Platz der Republik 1 · 11011 Berlin

DB Netz AG
Hansjörg Hess
Theodor-Heuss-Allee 7

60486 Frankfurt

Berlin

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030-227-71480
Fax 030-227-76481
kerstin.andreae@bundestag.de

Wahlkreis

Haslacher Str. 61
79115 Freiburg
Tel. 0761-8886713
Fax 0761-8886714
kerstin.andreae@wk.bundestag.de

Freiburg, 15. November 2012

**Rheintalbahn: Lärmschutz und Schutz bei Gefahrguttransporten
Hier: Vorrangregelung für Personenverkehr und Einführung von regionalen
Trassenentgelten**

Sehr geehrter Herr Hess,

durch unsere Wahlkreise führt eines der bundesweit wichtigsten Infrastrukturgroßprojekte, der viergleisige Aus- und Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel. Wir wenden uns als AG Südbaden, d.h. Grüne Europa-, Bundes-, und Landtagsabgeordnete von Offenburg bis Basel an Sie, um uns für größtmöglichen Schutz vor Lärm und Gefahrgut auszusprechen. Die Vorrangregelung des Personenverkehrs auf der Bestandsstrecke und regionale Trassenentgelte sind hierbei wichtige Instrumente, die bisher nicht verbindlich festgelegt wurden. Daher fordern wir, dass die Vorrangregelung für Personenverkehr auf der bestehenden Rheintalstrecke und regionale Trassenentgelte verbindlich umgesetzt werden.

Die Rheintalbahn wird ausgebaut, um eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Aufgrund ihrer Lage besitzt die Strecke eine herausragende Stellung für den überregionalen und internationalen Verkehr, insbesondere für die Gütertransporte von und zu den Nordseehäfen in Deutschland und den Niederlanden. Sie ist Teil des europäischen Verkehrskorridors Nr. 24 Antwerpen/Rotterdam – Duisburg – Basel – Genua im Transeuropäischen Verkehrsnetz. Dementsprechend sind die Prognosen für den Güterverkehr stark steigend. Klar ist also, dass der Güterverkehr auf der Rheintalstrecke ansteigen und



Kerstin Andreae

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

die frei werdenden Trassen der Bestandsstrecke für den dringend notwendigen Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs benötigt werden wird.

Es ist überparteilicher Konsens, dass die neuen Gleise zügig fertiggestellt und effektiv durch den Güterverkehr genutzt werden sollen. Um die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren fordern wir, wie auch die Bürgerinnen und Bürger sowie Gemeinden in der Region, dass der Güterverkehr vorrangig über die siedlungsfernen Strecken und Tunnels geführt wird.

Die Risikoreduzierung von Unfällen mit Gefahrgut spielt in der Region eine große Rolle. Im Mai 2011 entgleiste im Bahnhof Müllheim ein Güterzug mit gefährlicher Fracht. Nach einem aktuellen Gutachten von Prof. Dr. Kümmerer mit dem Titel „Orientierender Vergleich Gefahrgut“ ist jeder siebte Güterwaggon ein solcher Gefahrgutwaggon, was die Forderung nach dem Transport von Gefahrgut außerhalb von Ortschaften unterstreicht.

Der fertig gestellte und im Dezember 2012 in den Regelbetrieb gehende Katzenbergtunnel zwischen Efringen-Kirchen und Bad Bellingen im Planfeststellungsabschnitt 9.1 ist Teil des Streckenabschnitts zwischen Buggingen und Basel. Die beiden Neubaugleise verlaufen, sofern die natürlichen Gegebenheiten dies zulassen, parallel zur bestehenden Rheintalbahn und außerhalb von Ortschaften. Dies bedeutet, dass durch den Bau des dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn in diesem Abschnitt Ortschaften umfahren werden können. Besonders Bad Bellingen hat als Kurort ein erhebliches Interesse an bestmöglichem Lärmschutz, was durch eine Ortsumfahrung erzielt werden könnte.

Derzeit existieren jedoch keine gesetzlichen Regelungen, um Ortsumfahrungen zu ermöglichen bzw. auf Grundlage von Lärmemissionen oder Gefahrgut Verkehrsleistungen auf bestimmten Schienenwegen untersagen zu können. Es besteht daher der Wunsch der Bevölkerung und der Gemeinden in der Region, Anreize zu schaffen und/oder Vorrangregelungen umzusetzen, damit Logistikfirmen die für die Anwohnerinnen und Anwohner leiseren und sichereren Schienenwege wählen.

Die Bundesnetzagentur zeigte im Januar 2011 in einem Antwortschreiben auf die angefügte Anfrage von Kerstin Andreae MdB gewisse Spielräume auf:

„Mit § 19 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) hat der



Kerstin Andreae

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

Verordnungsgeber zu dieser grundsätzlichen Thematik sogar eine spezielle Vorschrift erlassen. Danach kann der Schienenwegsbetreiber bestimmten Verkehrsleistungen (z. B. dem Personenverkehr) auf bestimmten Schienenwegen Vorrang vor anderen Verkehrsleistungen (z. B. vor dem Güterverkehr) einräumen, sofern geeignete Alternativrouten vorhanden sind. Er darf den Güterverkehr jedoch nicht von der Nutzung dieser Schienenwege gänzlich ausschließen, sofern sie durch den Personenverkehr noch nicht ausgelastet sind und sofern der jeweilige Güterzug den technischen Betriebsmerkmalen des Schienenwegs entspricht. Auch diese Regel bestätigt daher den Grundsatz, dass jeder Zugangsberechtigte Zugang zu jedem Schienenweg begehren kann.“

In einem Gespräch in der Bundesnetzagentur Bonn am 31.10.2012 zwischen dem Bürgermeister von Bad Bellingen Dr. Hoffmann, Frau Dr. Henseler –Unger (Vizepräsidentin BNA) und Prof Dr. Otte (Referatsleiter Eisenbahn BNA) sprach die DB Netz von weiteren Steuerungsmöglichkeiten.

Demnach könne die DB Netz einen entsprechenden Antrag zur Anhebung der Trassenpreise für diese F 3 Teilstrecke zwischen Efringen-Kirchen und Bad Bellingen stellen. Diese regionale Trassenpreisregelung könne mit einer lärmabhängigen Preisgestaltung begründet werden. Es handelt sich dabei um die Internalisierung der externen Kosten, also die Einpreisung von Lärm. Damit würde ein monetärer Anreiz über Trassenentgelte für die Nutzung des Tunnels gesetzt. Die DB Netz sieht darin die Diskriminierungsfreiheit nicht tangiert, weil nicht eine gesetzliche Verordnung, sondern ein betriebswirtschaftlicher Anreiz den Verkehr durch den Tunnel lenkt.

Seit dem Projektbeirat im März 2012 soll das Ziel „möglichst alle Güterzüge durch den Tunnel“ in allen Gremien und Arbeitsebenen weiter verfolgt werden. Ist dies auch bei der DB Netz AG in die Trassenentgeltplanung eingeflossen? Wäre in absehbarer Zeit ein solches regionales Trassenentgelt für die Ortsdurchfahrt Bad Bellingen umsetzbar?

Dieser monetäre Anreiz könnte auf den noch zu bauenden Abschnitten Güterumfahrung Freiburg, einer möglichen Autobahnparallele zwischen Riegel und Offenburg und dem Offenburger Tunnel wichtig werden. Insbesondere bei der Güterumfahrung Freiburg kann die Streckenlänge zu einer gegenteiligen Lenkungswirkung führen, wenn es keinen monetären Anreiz für die neue Strecke gibt.



Kerstin Andreae

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

Die seit Beginn der Proteste gegen die bisherige Bahnplanung formulierte Akzeptanz für den Güterverkehr auf der Schiene ist eine große Leistung der Bürgerinitiativen und der Bevölkerung. Wir fordern die DB Netz im Gegenzug dazu auf, ein Signal dafür zu setzen, alle Möglichkeiten für den Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm und Gefahren auszuschöpfen.

Mit freundlichen Grüßen,

Kerstin Andreae MdB
(WK Freiburg)

Josha Frey MdL
(WK Lörrach)

Bärbl Mielich MdL
(WK Breisgau)

Edith Sitzmann MdL
(WK Freiburg I)

Reinhold Pix MdL
(WK Freiburg II)

Alexander Schoch MdL
(WK Emmendingen)

Sandra Boser MdL
(WK Lahr)

Thomas Marwein MdL
(WK Offenburg)

Franziska Brantner MEP
(WK Baden, Saar, Pfalz)