



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Frau
Kerstin Andreae MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Dr. Peter Ramsauer

Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4172
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Eisenbahn- Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe-Basel

Bezug: Ihr Schreiben vom 09.11.2009
Aktenzeichen: E 17/519.4/104 Of-Ba
Datum: Berlin,
Seite 1 von 3

14. DEZ. 2009

Sehr geehrte Frau Kollegin Andreae,

für Ihr o. g. Schreiben und die damit verbundenen Glückwünsche zu meiner Ernennung danke ich Ihnen sehr herzlich.

Zu Ihren Ausführungen zum Ausbau der Rheintalbahn kann ich Ihnen Folgendes mitteilen:

Nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist zwischen Karlsruhe und Basel der Bau einer zweigleisigen Neubaustrecke für $v_{\max}=250$ km/h vorgesehen. Einzige Ausnahme hiervon ist die sog. Güterzugumfahrung Freiburg, die für $v_{\max}=160$ km/h trassiert werden soll. Auf dieser Grundlage sind in den letzten Jahren mehrere Raumordnungsverfahren durchgeführt und auf der Basis dieser Ergebnisse schließlich alle Planfeststellungsverfahren auf dem deutschen Streckenabschnitt eingeleitet worden. Der Abschnitt Rastatt Süd-Offenburg ist inzwischen in Betrieb; der Katzenbergtunnel ist im Bau. In allen von der Vorhabenträgerin DB Netz AG in die Planfeststellungsverfahren eingebrachten Vorzugsvarianten wurde die Vorgabe der Raumordnungsverfahren berücksichtigt:

- Ebenerdige Durchfahrung von Offenburg,
- Trassierung der NBS-Gleise zwischen Offenburg und Kenzingen parallel zur bestehenden Rheintalbahn und *nicht* in Parallelage zur BAB A5, um eine weitere Zerschneidung der Land-



Seite 2 von 3

- schaft zu vermeiden,
• Bau einer Güterzugumfahrung zwischen Kenzingen und Buggingen in Parallellage zur BAB A 5.

Ihr Vorschlag, diese Festlegungen der Vergangenheit nicht weiter zu verfolgen, und stattdessen eine neue Planung vorzulegen (Stichwort „Baden 21“), würde weitere bedeutende Zeitverluste und verlorene Investitionen zur Folge haben.

Bund und Land haben sich auf die Bildung eines Projektbeirates geeinigt. Der Beirat soll „noch vor dem jeweiligen Planfeststellungsbeschluss die vorgeschlagenen Varianten bewerten, alternative Lösungsmöglichkeiten vorschlagen und Verbesserungen, zum Beispiel beim Lärmschutz, in das Verfahren einfließen lassen“. Der Beirat hat sich am 05.10.2009 unter Leitung des früheren Parlamentarischen Staatssekretärs Achim Großmann und des Innenministers Rech konstituiert. Daran hat auch ein Vertreter der IG BOHR teilgenommen.

Hintergrund sind die umfangreichen Änderungsvorschläge der Region im Hinblick auf die von der DB Netz AG vorgesehenen Vorzugsvarianten. Die Mehrkosten für die Realisierung aller Änderungsvorschläge werden auf rd. 900 Mio. € geschätzt. Die Teilnehmer des Beirats werden sich bemühen, für Lösungen einzutreten, die möglichst weitere Verbesserungen im Hinblick auf die Lärmvorsorge für die betroffenen Anwohner zur Folge gaben. Dabei dürfen aber auch die gesetzlichen Bestimmungen, wonach der Bund sein Handeln nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten auszurichten hat, nicht unberücksichtigt bleiben. Maßgeblich für die Projektrealisierung wird das Ergebnis der Planfeststellungsverfahren sein.

Zum Schienenbonus:

Im Koalitionsvertrag vom 26. Oktober 2009 bekennen sich die Regierungsparteien zur Reduzierung der Lärmbelastung der Bevölkerung und zur Ausweitung des Lärmschutzes. Konkret heißt es: „Dazu wollen wir den Schienenbonus schrittweise reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Gleichzeitig wollen wir eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn. Bei bereits bestehenden Strecken wollen wir das Lärmsanierungsprogramm Schiene fortsetzen und intensivieren.“

Ein definitiver Zeitplan für die schrittweise Reduzierung des Schienenbonus liegt bislang nicht vor. Der Schienenbonus von derzeit 5 dB(A) ist in den §§ 41-43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gesetzlich festgelegt. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen in Bezug auf den Schienenbonus sind die verbindliche rechtliche Grund-



Seite 3 von 3

lage abgeschlossener und laufender Planfeststellungen.
Die Prüfung und Überarbeitung der gesetzlichen Regelungen zum Schienenbonus ist auf Arbeitsebene bereits aufgenommen worden.

Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärm-Charakteristik, der konkreten schutzbedürftigen Situationen und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und zu würdigen. Dazu werden auch neue wissenschaftliche Studien einbezogen, namentlich die Untersuchungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, die Ergebnisse des Forschungsverbundvorhaben „noise effects“ im Rahmen der Deutsch-Französischen Kooperation in der Verkehrsforschung (deufrako) sowie eine Studie des Umweltbundesamt über Wirkungen des Schienenverkehrslärms im Vergleich zu anderen Lärmquellen.

Im Hinblick auf die zahlreichen Einladungen für Besuche in den jeweiligen Regionen bitte ich um Verständnis dafür, dass ich Ihrer freundlichen Einladung derzeit aus terminlichen Gründen nicht folgen kann.

Mit freundlichen Grüßen