

3 Betuwe-Linie

– Gespräch mit der Deutschen Bahn AG

Reiner Latsch (DB AG) erinnert daran, dass die Vertreter der Bahn bereits in der letzten Ausschusssitzung ausführlich über die Betuwe-Linie berichtet hätten. In der heutigen Sitzung solle der Zusammenhang zwischen Blockverdichtung und dreigleisiger Ausbau deutlich gemacht werden.

Joachim Nied (DB AG) gestaltet seinen Vortrag mithilfe einer Powerpoint-Präsentation (Anlage 2, zu TOP 3).

Bernhard Schemmer (CDU) möchte wissen, ob das Beispiel Haldern symptomatisch für die gesamte Strecke sei oder ob es sich um ein Spezifikum handele.

Mehr oder weniger in einem Zuge fänden die Blockverdichtung und der dreigleisige Ausbau mit Lärmvorsorgemaßnahmen statt. Der Abgeordnete möchte wissen, ob er dies richtig verstanden habe.

Joachim Nied (DB AG) bestätigt dies.

Die auf Seite 10 dargestellte Systematik werde sich auch bei den anderen Planfeststellungsabschnitten wiederfinden. Der Zeitrahmen hingegen hänge natürlich von den jeweiligen Planfeststellungsverfahren und davon ab, wie die vorgezogenen Lärmschutzmaßnahmen baubetrieblich und baulich umgesetzt werden könnten.

Arndt Klocke (GRÜNE) merkt an, dass Lärmschutzmaßnahmen nach der Blockverdichtung stattfänden. In diesem Zusammenhang verweise er auf den Vertrag aus dem Jahre 2002, nach dem zunächst Lärmschutzmaßnahmen und erst dann die Blockverdichtung erfolgten.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn aus Berlin habe ihm bezüglich der Reaktivierung der Walsumer Zechenbahn mitgeteilt, dass dies sehr ins Auge gefasst werde und die Realisierung des dritten Gleises nicht zu erwarten sei. Der Abgeordnete bittet um eine Stellungnahme.

Jochen Ott (SPD) hält es nicht für hilfreich, das gesamte Bauprojekt an einem Bauabschnitt, nämlich dem Abschnitt Haldern, darzustellen, sondern man müsse den gesamten Ablauf kennen, da es einen Vertrag gebe, in welcher Reihenfolge vorgegangen werden müsse. Die Bürgerinitiativen vor Ort verhielten sich ja auch entsprechend.

Hier verweise er auch auf ein Schreiben der Arbeitsgemeinschaft von Bürgermeistern, die danach fragten, was mit den Bahnübergängen geschehe, da bei einer Verdichtung in bestimmten Bereichen des Landes eine Mauer gebaut werde, weil bei geschlossenen Schranken dann kein Auto mehr durchkomme. Dies hätte dann nicht

nur mehr Schienenlärm, sondern auch mehr Autos und damit mehr Abgase zur Folge.

Bezüglich der Walsum-Bahn sei schon im Rahmen der vergangenen Sitzung darauf hingewiesen worden, dass diese Reaktivierung nicht kostengünstig sei, da es zum Teil noch keine Gleise und keine Elektrifizierung gebe. Auch dafür müsste dann Geld verbaut werden.

Norbert Meesters (SPD) fügt hinzu, Bahnübergänge trennten Stadtteile voneinander. Auch hierzu sollte sich einmal die Bahn äußern.

Laut Seite 10 der Powerpoint-Präsentation sei die Schienenstegdämpfung abhängig von der Zulassung des Eisenbahnbundesamtes. Der Abgeordnete möchte wissen, wie die Chance auf eine solche Zulassung beurteilt werde.

Bezüglich des Lärmschutzes sei bislang immer von einem Pilotprojekt gesprochen worden. Hierüber könne er der Powerpoint-Präsentation nichts entnehmen. Insofern bitte er um nähere Erläuterungen.

Darüber hinaus fragt der Abgeordnete, auf welche Streckenlänge die Schienenstegdämpfung eingesetzt würde.

Zu den einvernehmlich ausgewählten Abschnitten möchte er wissen, wer das Einvernehmen herstellen müsse und auf welcher Strecke Lärmschutzwände errichtet würden.

PStS Horst Becker (MWEBWV) stimmt zu, dass es irreführend sei, lediglich über einen einzelnen Abschnitt zu reden. Hierdurch entstehe nämlich der Eindruck, dass mit dem dreigleisigen Ausbau mit Lärmvorsorgemaßnahmen spätestens 2013 begonnen werden könne, während gleichzeitig die Finanzierung nicht sichergestellt sei.

In dem Gespräch mit Staatssekretär Ferlemann habe das Land angeboten, dass das Land sein Drittel der Finanzmittel zunächst einsetze, sodass der Bund sein Geld erst später zur Verfügung stellen müsse, allerdings unter der Voraussetzung der Zusage, dass sofort nach Verbrauch der Landesmittel Bundesmittel verbaut würden. Dies sei seitens des Bundes jedoch nicht zur Kenntnis genommen worden.

Staatssekretär Ferlemann habe im Verkehrsausschuss des Bundestages als Begründung für die Neubewertung ausgeführt, dass die Kommunen in Nordrhein-Westfalen kein Geld für ihre Eigenanteile bei den Eisenbahnkreuzungen hätten. Hierbei habe er außen vor gelassen, obwohl dies bekannt gewesen sei, dass das Land die kommunalen Anteile an diesen Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen übernehme. Das Land habe sich also sehr bewegt, um es dem Bund sehr einfach zu machen. Wie wichtig dieser dreigleisige Ausbau sei, zeige auch, dass der Duisburger Hafen in den nächsten Jahren mit mehr Umschlag auf der Schiene als auf dem Wasser rechne.

Dies schließe nahtlos an das sogenannte nationale Hafenkonzept an, in dem zwar auch Seehafenhinterlandverkehre zu den ARA-Häfen genannt würden, sich aber die

Schienenverkehrsmaßnahmen nur auf die Nordseehäfen bezögen, also auf die deutschen Häfen.

Er bitte die Bahn, durch solche Folien nicht den Eindruck zu erwecken, als sei die Finanzierung des dritten Gleises und des Lärmschutzes für 2013 gesichert. Dies stimme nicht.

Reiner Latsch (DB AG) erläutert, die Strecke Walsum–Duisburg–Hamborn sei Teil des sogenannten Wachstumsprogramms, das die Bahn der Bundesregierung vorgestellt habe. Hierzu gebe es seitens des Bundes noch keine endgültigen Rückmeldungen. Eine solche Reaktivierung würde ja den investiven Haushalt des Bundes beeinflussen.

Aus diesem Grunde gebe es auch noch keine konkreten Planungen zur Reaktivierung der Strecke zwischen Wesel und Spellen. Auf der Länge von 2.271 m lägen hier noch keine Gleise. Im nächsten Jahr werde aber das elektronische Stellwerk Walsum–Spellen ausgebaut. Dies werde dazu führen, dass in Zukunft zwar weniger Güterzüge führen, aber aufgrund längerer Züge mehr Güter transportiert werden könnten.

Joachim Nied (DB AG) macht deutlich, die Finanzierung der Blockverdichtung sei gesichert. Die Finanzierung der vorgezogenen Lärmschutzmaßnahmen habe das Land zugesagt. Die Finanzierung des dritten Gleises sei hingegen nicht gesichert. Dazu liege bislang noch keine Finanzierungsvereinbarung vor. Eine solche Vereinbarung würde die Bahn sehr begrüßen. Hier könnte es zu einer Splittung zwischen Landes- und Bundesmitteln kommen, was bereits an anderer Stelle weitergeführt habe.

Die innovativen Maßnahmen würden etwa im zweiten, dritten Quartal 2012 eingebaut. Zu diesem Zeitpunkt erwarte man auch eine Zulassung. Ein solches Signal gebe es bereits vom Eisenbahnbundesamt.

Das Einvernehmen werde sich in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten unterschiedlich gestalten. In Haldern gebe es einen relativ großen Anteil von Lärmschutzwänden, der vorgezogen werden könnte, da man in Haldern relativ gut von außen an die Strecke herankomme und nicht von der Straße aus bauen müsste. Dies sehe in anderen Abschnitten anders aus.

MDgt Oliver Wolff (MWEWBV) stellt klar, das Land übernehme 36 % der Kosten. Diese Mittel könnten zuerst eingesetzt werden; dies sei dem Grunde nach kein Problem. Aber wenn das Land den ersten Euro einsetze, dann müsse klar sein, dass, wenn der letzte Euro des Landes ausgegeben worden sei, der erste Euro des Bundes fließe. Insofern müsse zunächst die Finanzierung des Gesamtprojekts gesichert sein. Lediglich der Zahlungsfluss seitens des Bundes könne später erfolgen.

Joachim Nied (DB AG) gibt zur Antwort, in Haldern könnten etwa 70 % der Lärmschutzwände zeitlich vorgezogen werden, also von 1,9 km etwa 1,6 bis 1,7 km. Über die ganze Strecke könne er dies heute nicht sagen.

Bärbel Beuermann (LINKE) verweist auf die in dieser Hinsicht vorbildliche Niederlande. Es gehe nämlich nicht nur um den Lärmschutz, sondern auch um den Transport von Gefahrgütern. In den Niederlanden lägen die Schienen in einem Beton-trog. Rechts und links davon seien Wege angelegt worden, auf denen Lösch- und Krankenfahrzeuge fahren könnten. Darüber hinaus gebe es alle 500 m einen Hydranten, wo nach Bedarf ca. 4.000 l Wasser oder 4.000 l Löschschaum pro Minute entnommen werden könnten. Die Abgeordnete möchte wissen, wie diesbezüglich die Planungen auf deutscher Seite aussähen.

Darüber hinaus möchte die Vertreterin der Linken-Fraktion wissen, ob es sich bei dem in Rede stehenden Vertrag tatsächlich um einen Vertrag oder um eine Vereinbarung handele. Im Falle einer Vereinbarung könnte man sich ja geschickt aus einigen Zusagen herausziehen, was sie sehr schade fände.

Christof Rasche (FDP) verweist auf Seite 10 der Powerpoint-Präsentation, wonach die Vorfinanzierung der vorgezogenen Lärmschutzmaßnahmen seitens des Landes NRW rechtzeitig sichergestellt werde. Der Abgeordnete möchte wissen, ob beabsichtigt sei, Mittel hierfür im Haushalt 2011 zu veranschlagen.

Benedikt Hauser (CDU) fragt, was er sich unter dem Begriff „Restarbeiten“ vorstellen könne und welchen Umfang diese annähmen.

Er bitte um Ausführungen über den Einfluss des Moratoriums bezüglich der Bahnquerungen, die noch nicht einvernehmlich miteinander ausgehandelt worden seien, auf das Planfeststellungsverfahren und den weiteren Gang der Dinge. Hier beziehe er auch die Lärmschutzmaßnahmen ein.

Abschließend möchte der Vertreter der CDU-Fraktion wissen, ob sich das Angebot des Landes auf das zeitliche Vorziehen der Landesmittel auf das Gesamtprojekt beziehe oder auch auf einzelne Abschnitte.

Jochen Ott (SPD) betont, Güterverkehr sorge bei Anwohnern aufgrund Lärm und anderer Dinge generell für Probleme. Von daher müssten die Menschen vor Ort so informiert werden, dass bei ihnen nicht der Eindruck entstehe, als würde an ihnen etwas vorbeientschieden werden. Er habe bei diesem Projekt die große Sorge, dass man Probleme mit den Menschen vor Ort bekomme. Deshalb finde er es unglücklich, lediglich einen Abschnitt herauszugreifen, was nahe lege, dass es im Grunde genommen kein Problem gebe. In Anbetracht der vielen Schreiben von Menschen vor Ort halte er dies für problematisch. Er bitte darum, den Ausschuss über das gesamte Projekt zu informieren, um sprachfähig zu sein.

Reiner Latsch (DB AG) bedankt sich für die Hinweise seitens der Abgeordneten. Ziel sei es gewesen, an dem Beispiel Haldern den Zusammenhang zwischen der Blockverdichtung und dem dreigleisigen Ausbau darzustellen.

Die Bahn strebe an, die vorgezogenen Lärmvorsorgemaßnahmen anzugehen, sobald die Blockverdichtung in Betrieb genommen werde, sodass es ein möglichst geringes zeitliches Delta zwischen Blockverdichtung und Lärmvorsorgemaßnahmen gebe. Die Prämissen, die dafür erfüllt sein müssten, könnten der Powerpoint-Präsentation entnommen werden. Der Terminplan könne nur eingehalten werden, wenn die Finanzierungszusagen vorlägen. Darüber hinaus müsse natürlich Baurecht vorliegen, und hier spielten insbesondere die Bahnübergänge eine Rolle, bei denen es noch einigen Dissens gebe.

Bezüglich der Information gebe er dem Abgeordneten Ott völlig recht. In dem Zusammenhang verweise er auf das Informationszentrum in Emmerich, das im vergangenen Jahr in Betrieb genommen worden sei. Diese Ausstellung sei nicht in Emmerich beheimatet, sondern hierbei handele es sich um eine Wanderausstellung. Hier sei man natürlich auf die Mitarbeit der Gemeinden angewiesen, zum Beispiel um entsprechende Räume zu bekommen. In diesem Bereich werde eng mit der Arbeitsgemeinschaft der Kommunen zusammengearbeitet.

Was die Öffentlichkeitsarbeit angehe, verweise er auch auf den sogenannten Betuwe-Beirat, der aus Mitgliedern der Bahn, des Eisenbahnbundesamtes, des Bundesverkehrsministeriums, des Landesverkehrsministeriums und der Politik bestehe, in dem etwa zweimal im Jahr der aktuelle Sachstand ausgetauscht werde. Auch die Industrie- und Handelskammern sowie die Anrainerkommunen seien dort vertreten, mit denen dann Einzelfälle diskutiert werden könnten.

Alle würden dafür, mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Das betreffe natürlich auch das Gefahrgut. Die Schiene stelle seiner Meinung nach den sichersten Verkehrsweg dar. Bezüglich der Voraussetzungen für Gefahrguttransporte gebe es einen gesetzlichen Rahmen, in dem man sich bewege. Diesen Rahmen gebe es aber für alle Baumaßnahmen. Über diesen Rahmen hinaus werde man nicht ohne weiteres gehen können, aber in jedem Planfeststellungsverfahren werde überprüft, ob man sich an die gesetzlichen Vorgaben halte.

MDgt Oliver Wolff (MWEBWV) führt aus, das Angebot des zeitlichen Vorziehens der Landesmittel beziehe sich auf die gesamte Strecke. Hierbei handele es sich aber nicht um eine Vorfinanzierung, sondern das Land habe sich aufgrund eines Vertrages – den Unterschied zwischen Vertrag und Vereinbarung kenne er nicht – zur Zahlung verpflichtet.

Bei dem Betuwe-Beirat handele es sich um ein außerordentlich gutes Gremium, an dessen Sitzungen er bereits seit einigen Jahren teilnehme. Dort würden viele Sachen besprochen, die in der Region dann auch so umgesetzt würden. Eine Maßnahme sei die dezidierte Untersuchung und Beratschlagung zu den Bahnübergängen. Ein Auftrag des Beirats habe darin bestanden, etwa 10 Maßnahmen im Detail zu besprechen und zu prüfen, wo es Konsensmöglichkeiten gebe. Derzeit liege der Auftrag

vor, die noch ausstehenden 15 Dissensfälle mit den Kommunen unter Beteiligung des Eisenbahnbundesamtes, der Bahn, des Bundesverkehrsministeriums zu besprechen. Selbstverständlich müsse man bei diesem Projekt die Bürger mitnehmen.

Arndt Klocke (GRÜNE) möchte wissen, ob Einigkeit darin bestehe, dass sich die notwendigen Lärmvorsorgemaßnahmen nicht nur aus dem dritten Gleis, sondern auch aus der Blockverdichtung ergäben, die ja noch viel eher realisiert werde.

Reiner Latsch (DB AG) antwortet, im Grundsatz ja. Im Rahmen der beiden Planfeststellungsverfahren werde festgelegt, welche Maßnahmen ergriffen werden müssten. Bezüglich der Blockverdichtung werde zum ersten Mal ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Es dürfe aber nicht davon ausgegangen werden, dass dabei automatisch Lärmschutzwände herauskämen.

Norbert Meesters (SPD) erwidert, Lärmschutzwände werde es wahrscheinlich nur geben, wenn das dritte Gleis gebaut werde.

Vor dem Hintergrund, dass der Planfeststellungsbeschluss wahrscheinlich erst Ende 2011 vorliege, halte er die Mitteilung, dass die Zulassung der innovativen Maßnahmen vom Eisenbahnbundesamt 2012 erwartet werde, für problematisch. Was man im Verfahren nicht berücksichtigen könne, weil es zu dem Zeitpunkt noch keinen rechtlich anerkannten Status habe, das könne man auch nachträglich nicht mehr einbauen. Der Abgeordnete bittet darum, diesen Widerspruch aufzuklären.

Christof Rasche (FDP) möchte wissen, wie und wann die Finanzierung der vorgezogenen Schallschutzmaßnahmen sichergestellt werde.

Reiner Latsch (DB AG) sagt, die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens seien für die Bahn bindend. Es werde natürlich versucht, mit innovativen Maßnahmen so schnell wie möglich noch ins Planfeststellungsverfahren hineinzukommen. Wenn dies nicht möglich sei, müssten andere Maßnahmen greifen, damit die Lärmschutzwerte erreicht würden. Dies sei Gesetzeslage.

MDgt Oliver Wolff (MWEBWV) macht deutlich, es handele sich nicht um originäre Landesmittel, sondern um Bundesmittel. An diesem Beschluss habe in der vergangenen Legislaturperiode auch die FDP-Fraktion mitgewirkt. Die entsprechende Regelung befinde sich nämlich im Infrastrukturfinanzierungsplan. Dort stehe die Tranche, die auf die Betuwe-Linie entfalle. Dies stelle den Landesanteil an dem Vertrag dar. Es handele sich also um Bundesmittel, die zu Landesmitteln würden.



Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

Inhalt

1. Rhein-Ruhr-Express

2. ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen

Joachim Nied, 25.11.2010

9



**ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
Blockverdichtung - Schallschutzwände - Dreigleisiger Ausbau**

Terminplan zur vorgezogenen Realisierung der Schallschutzwände (Beispiel PFA 3.1 Haltern)

	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
1) Blockverdichtung mit Schallschutzmaßnahmen* für Mehrverkehr												
Planfeststellungsbeschluss												
Auftragsvergabe/Ausführungsplanung												
Realisierung												
2) Dreigleisiger Ausbau mit Lärmvorsorgemaßnahmen												
Planfeststellungsbeschluss												
2a) Vorgez. Lärmvorsorgemaßnahmen** (einvernehmlich ausgewählte Abschnitte)												
Auftragsvergabe an AN												
Realisierung												
2b) Realisierung Dreigleisiger Ausbau (inkl. Lärmvorsorgemaßnahmen*** restliche Abschnitte)												
Auftragsvergabe an AN												
Realisierung												

Prämissen:

- Bau vorgezogener Schallschutzwände ohne Beeinträchtigung des Bauablaufes des Dreigleisigen Ausbaus möglich
- Vorfinanzierung (Land NRW) wird rechtzeitig sichergestellt
- Keine wesentlichen Änderungen durch aktuelle Prognosezugzahlen 2025
- Baurecht für Dreigleisigen Ausbau für PFA 3.1 Haltern bis Ende 2011
- Keine Auflagen im Planfeststellungsbeschluss, die einer Realisierung der vorgezogenen Schallschutzwände entgegenstehen

Konsequenzen:

- Mehraufwand für separate Ausschreibung, Finanzierung, Vertragsabwicklung, Bauausführung und Dokumentation
- Vsl. höhere Baukosten ggü. einer Gesamtvergabe
- Ggf. zusätzliche Baumaßnahmen aus dem Dreigleisigen Ausbau vorab als Bauzustand notwendig (z.B. Zuwegungen zur Strecke)

* Besonders Überwachtes Gleis (BÜG), Schienenstegdämpfung (abhängig von EBA-Zulassung), passive Schallschutzmaßnahmen

** Schallschutzwände (einvernehmlich ausgewählte Abschnitte)

*** Schallschutzwände (restliche Abschnitte), Besonders Überwachtes Gleis (BÜG), passive Schallschutzmaßnahmen