

Kleine Anfrage

des Abg. Stephen Brauer FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Bedeutung des Bahnknotenpunkts Crailsheim für den Personen- und Güterverkehr nach einer durchgehenden Elektrifizierung von Murr-, Rems-, Brenz-, Hohenlohe- und Tauberbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung misst sie zukünftig im Sinne der Stärkung des Bahnverkehrs den oben genannten Bahntrassen mit dem Knotenpunkt Crailsheim bei?
2. Welche Bedeutung hatte der Güterverkehr auf der durchgehend zweispurigen Bahnstrecke von Mannheim über Heilbronn, Schwäbisch Hall-Hessental, Crailsheim bis nach Nürnberg in den 1960er- bis 1980er-Jahren?
3. Hält sie nach einer vollständigen Elektrifizierung der Hohenlohebahn von Öhringen nach Schwäbisch Hall-Hessental im Sinne von „Güter auf die Bahn“ einen erhöhten Güterverkehr für erwartbar (West-Ost-Trasse analog zur Bundesautobahn A 6) bzw. wünschenswert?
4. Mit welchem Güterzugaufkommen rechnet sie nach einer durchgehenden Elektrifizierung der zweigleisigen Ost-West-Trasse Nürnberg–Crailsheim–Heilbronn–Mannheim?
5. Welche Bedeutung misst sie dem Bahnknotenpunkt Crailsheim für den Personen- und Güterverkehr mit den Direktverbindungen Crailsheim-Ulm (Brenz-bahn), Crailsheim–Würzburg/Aschaffenburg (Tauberbahn), Nürnberg–Crailsheim–Stuttgart (Murrbahn), Nürnberg–Crailsheim–Stuttgart (Remsbahn) und Crailsheim–Heilbronn (Hohenlohebahn) bei?
6. Wie sehen die Pläne/Prioritäten seitens der Bahn für die Elektrifizierung der oben genannten Reststrecken auf den jeweiligen Trassen aus bzw. ist sie bereit, sich für eine vordringliche Priorisierung einzusetzen?

7. Welche Werte für Lärmemissionen werden bei einer bestehenden Bahntrasse durch eine nachträgliche Elektrifizierung angewandt (bestehende Werte oder gesonderte Werte für Neubaustrecken)?
8. Werden bei der derzeitigen Städtebauplanung im Bereich des Bahnhofs Schwäbisch Hall ein möglicherweise erhöhtes Mehraufkommen von Güterzügen im 24-Stunden-Betrieb und damit verbundene gestiegene Lärmemissionen bereits vorab berücksichtigt?
9. Würde das Bahnviadukt Tullau bei einem erhöhten Güterzugaufkommen gemäß seines derzeitigen baulichen Zustands ohne Sanierung und Schutzmaßnahmen auskommen?

11.09.2019

Brauer FDP/DVP

Begründung

Schon heute gibt es Direktverbindungen von Crailsheim nach Ulm (Brenz-Bahn), von Crailsheim nach Würzburg bzw. Aschaffenburg (Tauber-Bahn), von Crailsheim nach Heilbronn (Hohenlohe-Bahn) und von Nürnberg über Crailsheim nach Stuttgart sowohl über die Murr- als auch über die Remsbahn (Verbindung der beiden Metropolregionen Stuttgart und Nürnberg). Nach einer Restelektrifizierung würde für den Personenverkehr der Bahnknotenpunkt Crailsheim zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

In den 1960er- und 1970er-Jahren war die zweigleisige Ost/West-Transversale Mannheim–Heilbronn–Crailsheim–Nürnberg für den Gütertransport von enormer Bedeutung. Nach Berichten führen in dieser Zeit bis zu 50 Güterzüge täglich auf dieser Strecke. Durch eine Restelektrifizierung des Streckenabschnitts Öhringen-Cappel bis Schwäbisch Hall-Hessental könnte die zweigleisig vollfunktionsfähige Strecke zukünftig für den Ost/West-Güterverkehr erheblich an Bedeutung gewinnen.

Ziel dieser Kleinen Anfrage ist unter anderem zu prüfen, ob und wenn ja mit welcher Unterstützung seitens des Landes mit Blick auf die genannten, noch zu elektrifizierenden Reststrecken zu rechnen ist.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 4. November 2019 Nr. 3-3822.0-00/2057 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Bedeutung misst sie zukünftig im Sinne der Stärkung des Bahnverkehrs den oben genannten Bahntrassen mit dem Knotenpunkt Crailsheim bei?

Die oben genannten Eisenbahnstrecken der Murrbahn, Remsbahn, Brenzbahn, Hohenlohebahn und Tauberbahn stellen wichtige Eisenbahnstrecken dar, die Ostwürttemberg erschließen. Ihre Pflege und Fortentwicklung sind daher im Interesse des Landes Baden-Württemberg.

Diese Eisenbahnstrecken sind in der Verantwortung der Bundesrepublik Deutschland. Eigentümerin ist heute die Deutsche Bahn Netz AG, eine Eisenbahn des Bundes. Die Unterhalts- und Ausbaulast liegt daher in Bundeshand. Eisenbahnaufsichtsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.

Das Land Baden-Württemberg hat nach der Kompetenzordnung des Grundgesetzes keine infrastrukturellen Zuständigkeiten. Es ist jedoch Aufgabenträger für Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und nimmt diese Verantwortung wahr, indem solche Zugleistungen über Vergabeverfahren bei Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt werden.

2. Welche Bedeutung hatte der Güterverkehr auf der durchgehend zweispurigen Bahnstrecke von Mannheim über Heilbronn, Schwäbisch Hall-Hessental, Crailsheim bis nach Nürnberg in den 1960er- bis 1980er-Jahren?

Die Deutsche Bahn AG hat auf Anfrage hierzu mitgeteilt:

„Leider liegen uns keine historischen Daten vor, um diese Frage beantworten zu können.“ Unabhängig davon fand nach Kenntnissen der Landesregierung in diesen Jahren umfangreicher Güterverkehr auf den genannten Strecken statt, darunter auch mit Lademaßüberschreitungen.

3. Hält sie nach einer vollständigen Elektrifizierung der Hohenlohebahn von Öhringen nach Schwäbisch Hall-Hessental im Sinne von „Güter auf die Bahn“ einen erhöhten Güterverkehr für erwartbar (West-Ost-Trasse analog zur Bundesautobahn A 6) bzw. wünschenswert?

Die Landesregierung ist der Ansicht, dass mit der Elektrifizierung der Hohenlohebahn einige Güterzüge direkter und ohne Triebfahrzeugtausch befördert werden können. Die damit einhergehende Reduzierung von Energiekosten wird eine Attraktivitätssteigerung nach sich ziehen. Sie hält es auch für sinnvoll, dass sich der Güterverkehr nicht immer mehr nur auf bereits gut frequentierte Eisenbahnstrecken konzentriert, sondern dass auch sogenannte Nebenfernstrecken oder Entlastungs- bzw. Resilienzstrecken genutzt werden. Gerade wenn sie bereits zweigleisig ausgebaut sind und damit zusätzliche und neue Verkehre aufnehmen können ist dies sinnvoll. Gleichzeitig bieten solche elektrifizierten Strecken die Umfahrungsmöglichkeit der Hauptstrecken im Störfall, deren Notwendigkeit beim Vorfall der Tunnelabsenkung in Rastatt deutlich wurde.

Ebenso könnte im Falle der Hohenlohebahn auch die stark befahrene Bundesautobahn A 6 entlastet werden und der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene gerade im Güterverkehr stärker in Anspruch genommen werden. Dies könnte auch die Wirtschaftskraft der Raumschaft zusätzlich unterstützen. Die Landesregierung würde daher eine Elektrifizierung der Hohenlohebahn ausdrücklich begrüßen und hat diese Maßnahme für das Güterstrecken-Elektrifizierungsprogramm des Bundes angemeldet.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. Mit welchem Güterzugaufkommen rechnet sie nach einer durchgehenden Elektrifizierung der zweigleisigen Ost-West-Trasse Nürnberg–Crailsheim–Heilbronn–Mannheim?

Mit der Elektrifizierung könnten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen beträchtliche Zeit- und Kostenvorteile erzielen. Neben einer Verkehrsverlagerung von anderen Routen könnten auch zusätzliche, neue Verkehre entstehen. Eine genaue Einschätzung, wie stark das Güterzugaufkommen nach einer Elektrifizierung wäre, ist dem Ministerium für Verkehr jedoch nicht möglich.

5. Welche Bedeutung misst sie dem Bahnknotenpunkt Crailsheim für den Personen- und Güterverkehr mit den Direktverbindungen Crailsheim–Ulm (Brenzbahn), Crailsheim–Würzburg/Aschaffenburg (Tauberbahn), Nürnberg–Crailsheim–Stuttgart (Murrbahn), Nürnberg–Crailsheim–Stuttgart (Remsbahn) und Crailsheim–Heilbronn (Hohenlohebahn) bei?

Der Bahnknotenpunkt Crailsheim hat für das Land – wie alle wichtigen Bahnknotenpunkte im Land – eine hohe Bedeutung in der Verknüpfung der genannten Strecken.

6. Wie sehen die Pläne/Prioritäten seitens der Bahn für die Elektrifizierung der oben genannten Reststrecken auf den jeweiligen Trassen aus bzw. ist sie bereit, sich für eine vordringliche Priorisierung einzusetzen?

Auf Anfrage hat die Deutsche Bahn AG hierzu mitgeteilt:

„Wir haben derzeit bei der genannten Strecke keine Maßnahmen zur Elektrifizierung in Planung.“

Das Land hatte die Elektrifizierung der Hohenlohebahn und der Brenzbahn bereits 2016 zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) angemeldet. Der Bund ist dem nicht gefolgt.

Im Elektrifizierungskonzept des Landes aus dem Jahr 2018, welches einen Vorschlag für zukünftige Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken in Baden-Württemberg darstellt, ist die Elektrifizierung der Hohenlohebahn und der Brenzbahn im Schritt 2 „Vordringlicher Bedarf/Lückenschluss“ eingeordnet, die der Tauberbahn im Schritt 3 „Langfristiger Bedarf/fahrzeugeseitige Lösungen“.

Die DB Netz AG hat sich allerdings bisher nicht geäußert, welche dieser im Elektrifizierungskonzept des Landes vorgeschlagenen Strecken sie elektrifizieren will und mit welcher Priorität.

7. Welche Werte für Lärmemissionen werden bei einer bestehenden Bahntrasse durch eine nachträgliche Elektrifizierung angewandt (bestehende Werte oder gesonderte Werte für Neubaustrecken)?

Die Elektrifizierung einer bestehenden Bahntrasse löst grundsätzlich keine Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus, da es sich um keine wesentliche bauliche Änderung eines Schienenweges im Sinne des § 1 Absatz 1 der 16. BImSchV handelt. Eine solche wesentliche Änderung liegt nach der 16. BImSchV u. a. vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel wie in § 1 Absatz 2 Nr. 2 bzw. Satz 2 beschrieben, erhöht wird. Zwar stellt die Elektrifizierung einer Strecke einen erheblichen baulichen Eingriff in diesem Sinne dar, allerdings führt allein die Elektrifizierung, d. h. die Errichtung der Oberleitung, regelmäßig nicht zu der von der 16. BImSchV geforderten Erhöhung des Beurteilungspegels.

8. Werden bei der derzeitigen Städtebauplanung im Bereich des Bahnhofs Schwäbisch Hall ein möglicherweise erhöhtes Mehraufkommen von Güterzügen im 24-Stunden-Betrieb und damit verbundene gestiegene Lärmemissionen bereits vorab berücksichtigt?

Die Landesregierung kann diese Frage nicht beantworten, da diese Frage der kommunalen Bauleitplanung der Stadt Schwäbisch-Hall unterliegt.

9. Würde das Bahnviadukt Tullau bei einem erhöhten Güterzugaufkommen gemäß seines derzeitigen baulichen Zustands ohne Sanierung und Schutzmaßnahmen auskommen?

Die Frage kann nur der Brückeneigentümer beantworten. Er trägt auch die Unterhaltungslast. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor