

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Johannes Stober SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Mögliches neues Verbindungsgleis zwischen Pfalz- und Rheintalbahn („Dammerstocker Kurve“)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist die sogenannte „Dammerstocker Kurve“ als Verbindungstrasse zur Verknüpfung von Pfalz- und Rheintalbahn im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan enthalten?
2. Wie bewertet sie vor diesem Hintergrund die in der Rheinpfalz vom 21. Januar 2015 gemachte Aussage, dass die „Dammerstocker Kurve“ als „vordringlich im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten“ ist?
3. Ist die in dem gleichen Artikel in der Rheinpfalz gemachte Aussage zutreffend, dass seit dem Jahr 2013 die Deutsche Bahn Netz AG mit Bundesmitteln den Bau der „Dammerstocker Kurve“ plant?
4. Von wann bis wann hat auf dem Gebiet des heutigen Karlsruher Stadtteils Oberreut ein Eisenbahngleis zur Verbindung der Pfalz- und der Rheintalbahn (in Richtung Süden) bestanden?
5. Aus welchen Gründen hat der Regionalverband Mittlerer Oberrhein diese Güterverkehrsachse aus seinem Regionalplan gestrichen?
6. Ist der Bau einer neuen Güterverkehrsachse zwischen Pfalz- und Rheintalbahn (in Richtung Süden) ohne neuerliche Änderung des Regionalplans rechtlich möglich?
7. Ist der Regionalverband Mittlerer Oberrhein bei einer Aufnahme der „Dammerstocker Kurve“ in den künftigen Bundesverkehrswegeplan verpflichtet, diese Achse in seinen Regionalplan zu übernehmen und wenn ja, welche Spielräume hat er bei der regionalplanerischen Festlegung dieser Trasse?

8. Ist auf der im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe weiterhin freigehaltenen Eisenbahntrasse unter Einhaltung heutigen Rechts Güterzugverkehr überhaupt möglich und wenn ja, welche Maximalgeschwindigkeit dürfen Güterzüge dort haben?

05.02.2015

Stober SPD

#### Begründung

Im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans wird auch der Bau einer sogenannten „Dammerstocker Kurve“ diskutiert. Dabei handelt es sich offenkundig um ein neues Verbindungsgleis zur Verknüpfung von Pfalz- und Rheintalbahn, um künftig Schienengüterverkehr auf der Achse Rotterdam–Genua auch über Rheinland-Pfalz in Richtung Süden auf die Rheintalbahn führen zu können.

Allerdings irritieren manche Aussagen in den Medien erheblich. So entsteht zum Beispiel durch die Berichterstattung in der Rheinpfalz vom 21. Januar 2015 der Eindruck, dass die „Dammerstocker Kurve“ schon Teil des Bundesverkehrswegeplans ist und seit dem Jahr 2013 konkret geplant wird. Zudem wird in diesem Artikel behauptet, dass die Bahn den genauen Verlauf noch gar nicht festgelegt hat.

Wie historische Karten zeigen, gab es in der Vergangenheit allerdings eine solche Verbindungskurve. Allerdings nicht im Karlsruher Stadtteil Dammerstock, sondern in dem inzwischen neu entstandenen Stadtteil Oberreut. Im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe wird diese Trasse auch weiterhin für eine mögliche künftige Eisenbahnnutzung freigehalten. Im Gegensatz dazu findet sich eine solche Achse für den Schienengüterverkehr im heutigen Regionalplan des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein jedoch nicht mehr.

Diese Kleine Anfrage begehrt daher Aufklärung über die historischen Fakten, den aktuellen Planungsstand für eine sogenannte „Dammerstocker Kurve“ sowie die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen, um eine solche realisieren zu können.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 2. März 2015 Nr. 3-3824.5-00/377 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Ist die sogenannte „Dammerstocker Kurve“ als Verbindungstrasse zur Verknüpfung von Pfalz- und Rheintalbahn im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan enthalten?*
- 2. Wie bewertet sie vor diesem Hintergrund die in der Rheinpfalz vom 21. Januar 2015 gemachte Aussage, dass die „Dammerstocker Kurve“ als „vordringlich im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten“ ist?*

Zu 1. und 2.:

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan sind im vordringlichen Bedarf (neue Vorhaben) unter Nummer 26 „Knoten“ aufgeführt. In diesem Zusammenhang steht das Projekt „Kurve Karlsruhe West–Rastatt“ (vgl. Anlage „Verkehrsinvestitionsbericht 2012“, S. 129), das laut DB AG der sogenannten „Dammerstocker Kurve“ entspricht.

3. *Ist die in dem gleichen Artikel in der Rheinpfalz gemachte Aussage zutreffend, dass seit dem Jahr 2013 die Deutsche Bahn Netz AG mit Bundesmitteln den Bau der „Dammerstocker Kurve“ plant?*

Derzeit überprüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die „BVWP-Fähigkeit“ der Projektvorschläge für den BVWP 2015, darunter auch die Dammerstocker Kurve. Dabei werden bzw. wurden zum Beispiel fehlende Daten gesammelt oder Projekte zusammengefasst. Darüber hinaus hat das BMVI im vergangenen Jahr begonnen, die Projekte auf Basis der aktualisierten Verkehrsprognose 2030 zu bewerten. Dabei werden unter anderem das Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie Umwelt- und Raumordnungsbelange untersucht. Laut Auskunft der Deutschen Bahn AG führt sie in diesem Zusammenhang derzeit im Auftrag des BMVI u. a. auch für die „Dammerstocker Kurve“ Untersuchungen im Rahmen der Sammelvereinbarung 38 (Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung Bedarfsplanvorhaben) durch.

4. *Von wann bis wann hat auf dem Gebiet des heutigen Karlsruher Stadtteils Oberreut ein Eisenbahngleis zur Verbindung der Pfalz- und der Rheintalbahn (in Richtung Süden) bestanden?*

Der Landesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. *Aus welchen Gründen hat der Regionalverband Mittlerer Oberrhein diese Güterverkehrsachse aus seinem Regionalplan gestrichen?*

Der fragliche Trassenabschnitt („Dammerstocker Kurve“) war nie Teil des Regionalplans Mittlerer Oberrhein, weder im ersten Regionalplan von 1979 noch im Plan von 1992 oder im aktuellen Plan von 2003. Insofern konnte er auch nicht gestrichen werden.

6. *Ist der Bau einer neuen Güterverkehrsachse zwischen Pfalz- und Rheintalbahn (in Richtung Süden) ohne neuerliche Änderung des Regionalplans rechtlich möglich?*

Vor einem eventuellen Bau der „Dammerstocker Kurve“ dürfte ein Planfeststellungsbeschluss erforderlich sein. Auch bei der Planfeststellung sind die im Regionalplan festgelegten Ziele der Raumordnung zu beachten und die festgelegten Grundsätze zu berücksichtigen. Da der Trassenführung im fraglichen Bereich – soweit ersichtlich – derzeit keine Ziele der Raumordnung entgegenstehen, ist die Realisierung dieses Streckenabschnitts grundsätzlich ohne Änderung des Regionalplans und ohne eine etwaige regionalplanerische Festlegung zur Trassenfreihaltung möglich.

7. *Ist der Regionalverband Mittlerer Oberrhein bei einer Aufnahme der „Dammerstocker Kurve“ in den künftigen Bundesverkehrswegeplan verpflichtet, diese Achse in seinen Regionalplan zu übernehmen und wenn ja, welche Spielräume hat er bei der regionalplanerischen Festlegung dieser Trasse?*

Die Träger der Regionalplanung sind bei einer Aufnahme von Trassenabschnitten in einen neuen Bundesverkehrswegeplan nicht verpflichtet, diese Abschnitte im Rahmen einer Planänderung durch eine entsprechende regionalplanerische Festlegung zur Trassensicherung in ihren bestehenden Regionalplan zu übernehmen. Nach § 11 Abs. 5 Satz 1 Landesplanungsgesetz (LplG) soll der Regionalplan diejenigen Festlegungen zu raumbedeutsamen Planungen von öffentlichen Stellen enthalten, die zur Aufnahme in den Plan geeignet und zur Koordinierung von Raumansprüchen erforderlich sind sowie durch Ziele und Grundsätze der Raumordnung gesichert werden können. Es liegt im Planungsermessen des jeweiligen Regionalverbandes, ob eine fachplanerisch vorgesehene Infrastrukturtrasse als regionalplanerische Festlegung zur Trassensicherung in den Plan aufgenommen wird. Im Übrigen kann eine Übernahme von Trassen des Bundesverkehrswegeplans in den Regionalplan grundsätzlich auch durch eine unverbindliche nach-

richtliche Übernahme erfolgen, die lediglich der Information dient und keine raumordnerische Bindungswirkung entfaltet.

*8. Ist auf der im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe weiterhin freigehaltenen Eisenbahntrasse unter Einhaltung heutigen Rechts Güterzugverkehr überhaupt möglich und wenn ja, welche Maximalgeschwindigkeit dürfen Güterzüge dort haben?*

Der geltende Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe „Flächennutzungsplan 2010, 3. Aktualisierung“ stellt für die in Rede stehende Trasse am Rande des Stadtteils Oberreit „Flächen für Bahnanlagen – geplant“ dar. Direkt angrenzend werden neben Grünflächen gewerbliche Bauflächen (Bestand) und mit etwas Abstand eine Sonderfläche „Einzelhandel/Nahversorgung, Dienstleistungen, Wohnen, Altenhilfeeinrichtungen“ dargestellt.

Inwieweit auf einer potenziellen Eisenbahntrasse Güterzugverkehr möglich ist, kann erst nach Vorliegen der Planungen und dem sich daran anschließenden Verwaltungsverfahren geklärt werden.

Die Maximalgeschwindigkeit der Güterzüge im genannten Bereich kann noch nicht angegeben werden. Der Verordnungsgeber hat in § 40 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) u. a. die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge mit durchgehender Bremse für Hauptbahnen auf 120 km/h bzw. Nebenbahnen auf 80 km/h festgelegt. Im Einzelfall ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit abhängig von der Bauart der einzelnen Fahrzeuge, der Art und Länge der Züge, den Bremsverhältnissen, den Streckenverhältnissen und den betrieblichen Verhältnissen (§ 40 Absatz 1 EBO). Für das Schienennetz der DB AG sind im Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten (VzG) die maximalen Geschwindigkeiten für alle Streckenabschnitte festgelegt. Die Geschwindigkeiten stimmen die Verkehrsunternehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen der Fahrplanbestellung unter Berücksichtigung der oben dargestellten Kriterien ab.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur

Projektstand  
Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
<b>Teilmaßnahme 1</b>						
	Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	16.12.2011 <sup>1</sup>	vs. 2012	vs. 2013
	Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	16.12.2011 <sup>1</sup>	vs. 2012	vs. 2013
	Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	16.12.2011 <sup>1</sup>	vs. 2012	vs. 2013
<b>Teilmaßnahme 2</b>						
	kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf)	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	02.08.2011 (Plangenehmigung)	27.02.2012	vs. 2013
	Erstellung eines zuglangen Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Richtung Oldenburg	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	vs. 2012	vs. 2013

1 wird beklagt/Sofortvollzug.

#### Projektkennndaten Knoten Mannheim

- Ausbaumaßnahmen:
    - Mannheim Hbf: Verschiebung von Bahnsteigkanten, zusätzlicher Bahnsteig,
    - Mannheim Friedrichsfeld Süd: Kreuzungsbauwerk (niveaufreie Führung des Schienengüterverkehrs Darmstadt-Mannheim Rbf),
    - Heidelberg: viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen-Heidelberg Hbf und
    - Ludwigshafen: Ausfädelung für den Schienengüterverkehr.
  - zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich:
    - Mainz: Zusätzliche Rampe in Mainz Bischofsheim, zusätzliche Weichenverbindung Mainz Hbf, Verbindungskurve Mainz Kostheim-Wiesbaden Ost, Überholungsgleise südlich Mainz-Weisenau,
    - Wiesbaden: Parallele Fahrmöglichkeiten für den Schienengüterverkehr durch längere Durchrutschwege in Wiesbaden Ost und
    - Kurve Karlsruhe West-Rastatt.
- Gesamtkosten 160 Mio. €.

Projektstand  
Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Neubau Bstg F im Bahnhof Mannheim Hbf	in Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
	Weitere Ausbaumaßnahmen	offen	offen	offen	offen	offen
	Zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich					

Teilbetriebnahmen 2012:

- keine,

Bauaktivitäten 2012:

- keine.