



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

Achim Großmann, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL 030 2008-2300

FAX 030 2008-2319

E-MAIL psts-g@bmvbw.bund.de

Herrn
Dr. Günter Krings MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 30. Juni 2005

Sehr geehrter Herr Kollege Dr. Krings!

Ihre Frage Nr. 183/Juni:

Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung des Internationalen Arbitragegerichtshof in Den Haag vom 24. Mai 2005 zur Revitalisierung der historischen Schienenstrecke „Eiserner Rhein“ und hält sie die in diesem Zusammenhang abgegebene Erklärung des belgischen Ministers Johan Vande Lanotte für realistisch, dass im nächsten Jahr schon bis zu zehn Züge auf der Strecke fahren können (Rheinische Post vom 11. Juni 2005, Ausgabe Mönchengladbach, Seite D 12)?

beantworte ich wie folgt:

Die Entscheidung des Internationalen Arbitragegerichtshofes in Den Haag vom 24. Mai 2005 zeigt einen Weg zur Beilegung des Konfliktes zwischen Belgien und den Niederlanden über die Tragung der in den Niederlanden erforderlichen Investitionskosten auf. Es werden komplizierte und je nach Streckenabschnitt differenzierte Kostenermittlungen und -teilungen erforderlich. Hierzu schlägt der Arbitragegerichtshof die Einrichtung einer neutralen Kommission vor. Die Entscheidung erkennt unter bestimmten Bedingungen auch an, dass in den Niederlanden hohe Investitionen zu tätigen sind. In diesem Fall hätten beide Länder neben der Erzielung einer Einigung dreistellige Millionenbeträge bereit zu stellen.



SEITE 2 VON 2 Daher erwartet die Bundesregierung keine kurzfristige Einigung über die Modernisierung der Strecke des Eisernen Rhein. Erst auf dieser Basis wäre eine provisorische Netzöffnung für zunächst eine begrenzte Zahl von Güterzügen je Tag auf der historischen Route möglich, auf deren Ankündigung sich die Pressemeldung vom 11. Juni 2005 wahrscheinlich bezieht.

Ihre Frage Nr. 184/Juni:

Wie beabsichtigt die Bundesregierung die Anlieger entlang der bestehenden Streckenverbindung hinreichend insbesondere vor der Lärmbelastung durch den Zugverkehr zu schützen, und zieht die Bundesregierung dazu einen alternativen Streckenverlauf zur historischen Trasse in Betracht?

beantworte ich wie folgt:

Der in Deutschland vorhandene eingleisige Streckenabschnitt könnte durch zusätzliche Güterzüge ohne die Errichtung von Lärmschutzwänden befahren werden. Maßnahmen zum Lärmschutz würden im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen an der Strecke (Elektrifizierung, zweites Gleis) realisiert. Vor der Entscheidung für den historischen Verlauf der Strecke wurden mögliche Alternativen in Betracht gezogen und untersucht. Die drei beteiligten Staaten haben eine trinationale Studie durchgeführt, die unter Berücksichtigung aller relevanten Belange des Umweltschutzes, Lärm eingeschlossen, mögliche Varianten zur historischen Streckenführung untersucht hat. Als Ergebnis hat die Wiederherstellung der historischen Trasse als einzige Variante bei allen Einflussgrößen ein positives Ergebnis.

Mit freundlichen Grüßen

Achim Großmann