

Kleine Anfrage

der Abg. Ansgar Mayr und Ulli Hockenberger CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe – Folgen für die Gütertrasse durch die Kürzungen im Bundesverkehrshaushalt

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Konsequenzen hat es für Baden-Württemberg, dass der Bund der Deutschen Bahn für Projekte, die auch Baden-Württemberg betreffen, bis 2027 anstatt 40 Milliarden Euro (wie ursprünglich zugesagt) nur noch 27 Milliarden Euro zur Verfügung stellt?
2. Welche Folgen ergeben sich nach ihrer Kenntnis durch die drastischen Kürzungen von einem Drittel im Bundesverkehrshaushalt für den Zeitplan beim Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe?
3. Befürchtet sie im Falle einer zeitlichen Verzögerung der Umsetzung deutliche Kostensteigerungen mit eventuell negativen Folgen für die weitere Umsetzung, auch in Baden-Württemberg?
4. Inwiefern besteht nach ihrer Kenntnis die Gefahr, dass das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe komplett von der Agenda genommen wird?
5. Welche Folgen ergeben sich nach ihrem Kenntnisstand durch die Kürzungen im Bundesverkehrshaushalt beim Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe in Bezug auf eine für die Menschen in der Region verträgliche Trassenführung?
6. Besteht nach ihrer Kenntnis durch die Kürzung im Bundesverkehrshaushalt für die Menschen in der Region das Risiko, dass aufgrund des Kostendrucks eine Trassenvariante den Vorzug erhält, die gegebenenfalls günstiger in der Ausführung, aber schlechter für die Anwohnerinnen und Anwohner ist und somit die Akzeptanz senkt?

7. Haben die Kürzungen nach ihrer Kenntnis Auswirkungen auf den Prozess der Erarbeitung einer Vorzugsvariante bzw. auf die Dialogforen oder laufen diese planmäßig weiter?

8.2.2024

Mayr, Hockenberger CDU

Begründung

Baden-Württemberg scheint von den Kürzungen im Bundesverkehrshaushalt und den nach Presseberichten zu erwartenden und von der Bahn angekündigten Verschiebungen nicht begonnener Neubauprojekte betroffen zu sein. Wie die Deutsche Bahn angekündigt hat, sollen noch nicht begonnene Neubauprojekte aufgrund der drastischen Kürzungen im Bundesverkehrshaushalt quasi komplett auf Eis gelegt werden. Ursprünglich hatte der Bund der Bahn bis zum Jahr 2027 etwa 40 Milliarden Euro zusätzlich zugesagt. Aufgrund von Kürzungen stehen nun noch ungefähr 27 Milliarden Euro zur Verfügung. Unbestätigten Medienberichten zu Folge soll davon auf deutscher Seite auch der Zulauf für den Schweizer Gotthardtunnel betroffen sein – in Baden-Württemberg wäre der für den Güterverkehr wichtige Abschnitt des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe betroffen. Der europäische Güterverkehr, der zwischen dem italienischen Genua und dem niederländischen Rotterdam stattfindet, soll durch eine verbesserte Strecke beschleunigt werden. Dieser Abschnitt zwischen Mannheim und Karlsruhe spielt dabei eine zentrale Rolle. Diese Kleine Anfrage soll klären, welche Folgen die Kürzungen im Bundesverkehrshaushalt auf diesem Abschnitt für die Gütertrasse haben.

Antwort

Mit Schreiben vom 1. März 2024 Nr. VM3-0141.5-32/8/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Konsequenzen hat es für Baden-Württemberg, dass der Bund der Deutschen Bahn für Projekte, die auch Baden-Württemberg betreffen, bis 2027 anstatt 40 Milliarden Euro (wie ursprünglich zugesagt) nur noch 27 Milliarden Euro zur Verfügung stellt?*

Die Deutsche Bahn AG hat hierzu mitgeteilt, dass sie den dringenden zusätzlichen Finanzierungsbedarf für die Infrastruktur bundesweit mit insgesamt 45 Milliarden Euro bis 2027 beziffere. Aktuell sei dieser Mehrbedarf noch nicht vollständig gedeckt und mit Mitteln hinterlegt. Um Lösungen für die Schließung der Finanzierungslücke zu erarbeiten, stünden Bund und DB in intensiven Gesprächen. Die Planungen der Infrastrukturprojekte würden fortgesetzt und damit Verzögerungen vermieden, bis die Finanzierung vollständig geklärt sei. Der Konzernaufsichtsrat der DB werde im März eine neue Finanzplanung verabschieden. Kurzfristige Konsequenzen für einzelne Projekte in Baden-Württemberg seien nach aktuellem Stand nicht zu befürchten.

Die Landesregierung verweist auf die in Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz geregelte Verantwortung des Bundes zur Gewährleistung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahn des Bundes. Diese Verantwortung umfasst auch eine auskömmliche Finanzierung.

Nach Ansicht der Landesregierung sind neben der Beseitigung des Sanierungsstaus im Netz der bundeseigenen Eisenbahnen auch ein zügiger Aus- und Neubau sowie Modernisierungen (Digitalisierung und Elektrifizierung) des Netzes zwingend erforderlich, um Verkehre auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern.

2. *Welche Folgen ergeben sich nach ihrer Kenntnis durch die drastischen Kürzungen von einem Drittel im Bundesverkehrshaushalt für den Zeitplan beim Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe?*

Die Deutsche Bahn AG hat hierzu mitgeteilt, dass es Ziel der DB sei, eine Verlängerung von Projektzeiten zu verhindern, das gelte insbesondere auch für das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe. Derzeit würden sich daher keine Folgen für den Zeitplan beim Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe ergeben.

Die Landesregierung erwartet vom Bund und der Deutschen Bahn AG schnellstmögliche Klarheit, welche Folgen sich aus der von der Deutschen Bahn AG festgestellten Finanzierungslücke ergeben. Verzögerungen bei der Instandhaltung und Modernisierung des Netzes sind unbedingt zu vermeiden, gleiches gilt jedoch ebenfalls für die Umsetzung von Aus- und Neubauvorhaben.

3. *Befürchtet sie im Falle einer zeitlichen Verzögerung der Umsetzung deutliche Kostensteigerungen mit eventuellen negativen Folgen für die weitere Umsetzung, auch in Baden-Württemberg?*

Die Deutsche Bahn AG hat hierzu erklärt, dass nach aktuellem Stand die DB nicht von Verzögerungen bei der Umsetzung des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe ausgehe. Daher könnten keine Auskünfte zu möglichen Kostensteigerungen im Falle einer Verzögerung gegeben werden.

Der Landesregierung liegen keine weiteren Informationen vor.

4. *Inwiefern besteht nach ihrer Kenntnis die Gefahr, dass das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe komplett von der Agenda genommen wird?*

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG halte diese unverändert an ihren Neu- und Ausbauvorhaben fest, eine Streichung einzelner Projekte, z. B. des Bahnprojekts Mannheim–Karlsruhe, sei nicht vorgesehen.

5. *Welche Folgen ergeben sich nach ihrem Kenntnisstand durch die Kürzungen im Bundesverkehrshaushalt beim Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe in Bezug auf eine für die Menschen in der Region verträgliche Trassenführung?*

6. *Besteht nach ihrer Kenntnis durch die Kürzungen im Bundesverkehrshaushalt für die Menschen in der Region das Risiko, dass aufgrund des Kostendrucks eine Trassenvariante den Vorzug erhält, die gegebenenfalls günstiger in der Ausführung, aber schlechter für die Anwohnerinnen und Anwohner ist und somit die Akzeptanz senkt?*

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Deutsche Bahn AG hat hierzu mitgeteilt, dass die Planungen für die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe auf Basis der bestehenden Verträge mit den beauftragten Ingenieurbüros planmäßig weiterliefen. Dabei berücksichtige der Prozess zur Ermittlung der Vorzugsvariante wie bisher die Kriterien aus den drei Zielsystemen Umwelt, Raumordnung und Verkehr/Wirtschaft/Technik. Der Kriterienkatalog sei im Rahmen des Dialogforums der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Es sei nicht geplant, die Methodik aufgrund der aktuellen Kürzungen im Bundeshaushalt anzupassen.

Die Landesregierung weist darauf hin, dass die DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin für die Erarbeitung der Vorzugstrasse verantwortlich ist. Sie begrüßt die bisherigen Schritte der DB InfraGO AG (bzw. der früheren DB Netz AG) zur frühzeitigen Einbindung der Öffentlichkeit in die Planungen und unterstützt das Ziel der DB InfraGO AG, eine möglichst breite Unterstützung der Region für die noch zu erarbeitende Vorzugsvariante zu finden. Die Landesregierung hält es für erforderlich, dass der Dialogprozess weiterhin transparent fortgeführt wird.

7. Haben die Kürzungen nach ihrer Kenntnis Auswirkungen auf den Prozess der Erarbeitung einer Vorzugsvariante bzw. auf die Dialogforen oder laufen diese planmäßig weiter?

Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, dass die nächste Sitzung des Dialogforums für die ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe unverändert für den 23. April 2024 vorgesehen sei. Zielsetzung sei weiterhin, im Laufes des Jahres 2024 eine Antragsvariante in eine Raumverträglichkeitsprüfung einzubringen. Wesentlicher Einflussfaktor auf den Termin für die Auswahl der Vorzugsvariante werde die Veröffentlichung der aktualisierten Zugzahlenprognose 2040 sein, welche die Gutachter des Bundes derzeit erarbeiteten. Die Veröffentlichung der neuen Zugzahlen erwartet die Deutsche Bahn AG voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024.

Der Landesregierung liegen darüber hinaus keine weiteren Informationen vor.

Hermann
Minister für Verkehr