

Antrag

der Fraktion der CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Menschen- und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob sie sich an die Entscheidung des Landtags von Baden-Württemberg (November 2010) hält, sich grundsätzlich an den Mehrkosten zur Sicherstellung einer menschen- und umweltfreundlichen Trassenführung zwischen Karlsruhe und Basel zu beteiligen;
2. ob sie sich an die Entscheidung der Vorgänger-Regierung hält, sich mit bis zu 50 Prozent an den Mehrkosten für entsprechende Schutzmaßnahmen zu beteiligen;
3. ob sie hierfür Geld in der mittelfristigen Finanzplanung bereit stellt und wenn ja wie viel;
4. wie sie eine verbesserte Trassenführung erreichen will, welche den Interessen der Bürger, der Umwelt und der Region Rechnung trägt;
5. wie der weitere Zeitplan für den Ausbau der Rheintalbahn aussieht;
6. welche Konsequenzen sie aus dem Güterzugunglück am 20. Mai 2011 in Müllheim hinsichtlich des Baus des 3. und 4. Gleises zieht;
7. welche Fortschritte in den vergangenen Jahren im Projektbeirat in jedem der einzelnen Cluster erzielt werden konnten;

II. eine Beteiligung mit bis zu 50 Prozent an den Mehrkosten an der Rheintalbahn zur Sicherstellung einer menschen- und umweltgerechten Streckenführung zuzusagen.

16. 09. 2011

Hauk, Razavi, Dr. Rapp
und Fraktion

Begründung

Der Landtag von Baden-Württemberg hat in seiner Sitzung am 25. November 2010 in einem gemeinsamen Antrag von CDU, FDP/DVP und SPD die Finanzierungszusage der CDU/FDP-Landesregierung für eine grundsätzliche Beteiligung an einem menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn begrüßt. Die damalige Landesregierung hatte erklärt, sich mit bis zu 50 Prozent an den entsprechenden Mehrkosten zu beteiligen. Im Grün-Roten Koalitionsvertrag wird allerdings nicht mehr von einer grundsätzlichen Beteiligung des Landes an den Mehrkosten für einen menschen- und umweltgerechten Bau des 3./4. Gleises gesprochen, sondern stattdessen der Bund in der Pflicht gesehen und eine finanzielle Beteiligung des Landes nur noch in Einzelfällen als notwendig erachtet.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. Oktober 2011 Nr. 3–3824.5–00/251 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

- 1. ob sie sich an die Entscheidung des Landtags von Baden-Württemberg (November 2010) hält, sich grundsätzlich an den Mehrkosten zur Sicherstellung einer menschen- und umweltfreundlichen Trassenführung zwischen Karlsruhe und Basel zu beteiligen;*
- 2. ob sie sich an die Entscheidung der Vorgänger-Regierung hält, sich mit bis zu 50 Prozent an den Mehrkosten für entsprechende Schutzmaßnahmen zu beteiligen;*

Zu I. 1. und 2.:

Die Landesregierung hat bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass sie grundsätzlich bereit ist, sich an den Mehrkosten zur Sicherstellung einer menschen- und umweltfreundlichen Trassenführung zwischen Offenburg und Basel zu beteiligen, soweit diese über die Erfüllung gesetzlicher Lärmschutzerfordernisse hinausgeht. Im Koalitionsvertrag hat sie allerdings klargestellt, dass sie insoweit in erster Linie den Bund als Träger des Vorhabens in der Pflicht sieht.

Diese Positionierung entspricht der geltenden Rechtslage. Danach darf sich das Land unter bestimmten Voraussetzungen mit bis zu 50 % an durch zusätzliche Maßnahmen entstehenden Mehrkosten finanziell beteiligen. Die Landesregierung ist bereit, die sich daraus ergebenden Spielräume zu nutzen.

3. ob sie hierfür Geld in der mittelfristigen Finanzplanung bereit stellt und wenn ja wie viel;

Die mittelfristige Finanzplanung 2011 bis 2015 befindet sich derzeit in der Aufstellung. Für den Ausbau der Rheintalbahn werden entsprechende Mittel vorgesehen. Eine genaue Aussage über die Höhe der vorgesehenen Mittel kann derzeit noch nicht getroffen werden.

4. wie sie eine verbesserte Trassenführung erreichen will, welche den Interessen der Bürger, der Umwelt und der Region Rechnung trägt;

Die regionalen Forderungen und Verbesserungsvorschläge werden in den vom Projektbeirat eingesetzten regionalen Arbeitsgruppen und Unterarbeitsgruppen unter Hinzuziehung kommunalen Sachverständs – insbesondere der Bürgermeister einiger hauptbetroffener Gemeinden – auf den Prüfstand gestellt und bewertet. Das Land setzt sich im Projektbeirat Rheintalbahn, in den die Ergebnisse der regionalen Arbeitsgruppen einfließen und diskutiert werden, in engem Schulterschluss mit den Vertretern der Region bei Bund und Bahn für substanzielle Verbesserungen der Planungen der DB Netz AG ein und unterstützt dort die regionalen Kernforderungen für die verschiedenen Streckenabschnitte.

5. wie der weitere Zeitplan für den Ausbau der Rheintalbahn aussieht;

Der weitere Zeitplan hängt zunächst vom Fortgang der Arbeiten in den regionalen Arbeitsgruppen und Unterarbeitsgruppen ab. Die hier erzielten Ergebnisse werden u. a. Grundlage der Diskussion in den nächsten Sitzungen des Projektbeirats Rheintalbahn sein. Darauf aufbauend werden die notwendigen Entscheidungen unter anderem über die Trassenführung und den Lärmschutz zu treffen sein. Im Übrigen hängt der weitere Zeitplan auch davon ab, inwieweit der Bund bereit und in der Lage ist, die zur Finanzierung erforderlichen Mittel bereitzustellen. Im Abschnitt Karlsruhe–Rastatt Süd ist dies z. B. nach den der Landesregierung vorliegenden Erkenntnissen weiterhin nicht der Fall, obwohl für den dort geplanten Rastatter Tunnel bereits seit dem Jahr 1998 Baurecht besteht.

Schon jetzt ist aber abzusehen, dass der noch Ende letzten Jahres maßgebliche Zeitplan der DB AG, der von einer Fertigstellung des Gesamtprojekts bis zum Jahr 2020 ausging, nicht haltbar sein wird.

6. welche Konsequenzen sie aus dem Güterzugunglück am 20. Mai 2011 in Müllheim hinsichtlich des Baus des 3. und 4. Gleises zieht;

Das Thema „Sicherheit von Gefahrguttransporten“ ist Gegenstand laufender intensiver Gespräche mit dem Bund, zuletzt in der 6. Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 26. September 2011 in Berlin. Bund und Bahn werden in der nächsten Sitzung des Projektbeirats Anfang des Jahres 2012 zu diesem Thema berichten.

7. welche Fortschritte in den vergangenen Jahren im Projektbeirat in jedem der einzelnen Cluster erzielt werden konnten;

Die Kernforderungen 5 (Teiltieferlegung für den Ortsteil Haltingen der Stadt Weil am Rhein) und 6 (Bessere Anbindung des in Bau befindlichen Katzenbergtunnels) konnten im Projektbeirat bereits abschließend behandelt werden. Zwar lässt sich die Kernforderung 5 nicht mehr realisieren. Gleichwohl konnten gegenüber dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom Februar 2010 deutliche Verbesserungen beim Lärmschutz erreicht werden. Außerdem wurden zugunsten der Stadt Weil am Rhein deutliche Verbesserungen im Bahnhofsbereich und bei den Zugängen zum Bahnhof erreicht, welche die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs weiter steigern werden. Die dadurch entstehenden Kosten werden von Bund und Land getragen.

Hinsichtlich der Kernforderung 6 hat die Deutsche Bahn AG zugesagt, durch entsprechende Gestaltung des Betriebsablaufs möglichst alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel zu führen. Darüber hinaus wird die Deutsche Bahn AG die Kapazität des Katzenbergtunnels durch eine Blockverdichtung erhöhen. Ferner hat die Deutsche Bahn AG zugesagt, dass der im Rahmen des neuen Trassenpreissystems 2014

anzustrebende Trassenpreis für die Fahrt durch den Katzenbergtunnel voraussichtlich nicht höher sein wird als der Trassenpreis für die Fahrt auf der Bestandsstrecke. Zu einer vertraglichen Fixierung dieser Zusagen ist die DB allerdings bislang nicht bereit. Sobald sich Kapazitätsprobleme abzeichnen, werden Land, Bund und Bahn Gespräche über eine Optimierung der Knotenpunkte, insbesondere auch durch eine niveaufreie nördliche und südliche Anbindung des Katzenbergtunnels, aufnehmen.

Die Ergebnisse der noch erforderlichen weiteren Untersuchungen bezüglich der Kernforderung 3 (Optimierung der Güterumfahrung Freiburg) und Kernforderung 4 (Bürgertrasse im Markgräflerland) werden voraussichtlich bis zur nächsten Sitzung des Projektbeirats im Frühjahr 2012 vorliegen.

Die im Rahmen der Kernforderung 1 (Güterzugtunnel Offenburg) und der Kernforderung 2 (Autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel) erforderlichen Prüfungen dauern ebenfalls noch an. Die regionale Arbeitsgruppe geht im Hinblick auf die Kernforderung 2 davon aus, dass frühestens Mitte 2012 eine Bewertung der Varianten möglich ist, weil erst dann alle Schutzgüter sowohl bezüglich einer optimierten Antragstrasse als auch einer verbesserten Autobahnparallelen untersucht sind.

II. eine Beteiligung mit bis zu 50 Prozent an den Mehrkosten an der Rheintalbahn zur Sicherstellung einer menschen- und umweltgerechten Streckenführung zuzusagen.

Auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 wird verwiesen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Landesregierung den notwendigen Entscheidungen des Haushaltsgesetzgebers nicht vorgreifen kann.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur