

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Stand des Ausbaus der Rheintalbahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich der aktuelle Stand des Projekts für den Ausbau der Rheintalbahn in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten zwischen Karlsruhe und Basel darstellt;
2. welche Schritte bisher unternommen wurden, um die Entscheidung zwischen lärmoptimierter Antragsstrasse und alternativ autobahnparalleler Trassenführung vorzubereiten;
3. wie der Stand der Planungen hinsichtlich eines Tunnels in Offenburg ist, ob weitere Varianten im Raum Offenburg infrage kommen und wie und auf welcher Grundlage eine Entscheidung hierüber getroffen werden wird;
4. welche lärmindernden Maßnahmen an der Bestandsstrecke vorgenommen werden, falls zwischen Offenburg und Riegel die autobahnparallele Trasse realisiert wird;
5. wie reine Güterzugtrassen bewertet werden – insbesondere im Abschnitt zwischen Offenburg bis Riegel;
6. wie der Ausbau der Rheintalbahn im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) geführt wird und wie dies nach ihrer Kenntnis im neuen BVWP der Fall sein wird;
7. wie freiwillige Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalbahn finanziert werden und wie sich der Abfluss von Bundes- und Landesmitteln darstellt;
8. wie die Bürgerinnen und Bürger sowie die betroffenen Kommunen beteiligt wurden und werden;

Eingegangen: 14.11.2013/Ausgegeben: 07.01.2014

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. welche weiteren Schritte der Zeitplan für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte vorsieht.

13. 11. 2013

Sitzmann, Marwein
und Fraktion

Begründung

Die Rheintalbahn ist das wichtigste Bahnprojekt im badischen Landesteil. Durch die vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Schweiz als Zulauf zur Neueisenbahn-Alpentransversale (NEAT) muss der Ausbau weiter vorangetrieben werden. Gleichzeitig muss das Land großes Interesse an einem für Mensch und Umwelt verträglichen Ausbau haben. Hierzu gehört ein Ausbaukonzept, das lärmoptimiert und flächensparend vorgeht.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2013 Nr. 3-3824.5-00/336 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich der aktuelle Stand des Projekts für den Ausbau der Rheintalbahn in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten zwischen Karlsruhe und Basel darstellt;

Der aktuelle Stand des Projekts stellt sich in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten (PfA) wie folgt dar:

a) Bereich Karlsruhe bis Rastatt Süd (PfA 1)

Die Finanzierungsvereinbarung für den nördlichsten, rund 17 km langen Streckenabschnitt wurde zwischen dem Bund und der Bahn im August 2012 abgeschlossen. Im Juli 2013 erfolgte der Spatenstich für die Herstellung der Grundwasserwanne unter der Bundesautobahn A5. Die Tunnelbauarbeiten für den Rastatter Tunnel sollen im Herbst 2014 vergeben werden und im Jahr 2015 starten.

b) Bereich Rastatt Süd bis Offenburg (PfA 2 bis 6)

Dieser Abschnitt ist seit 2004 in Betrieb.

c) Bereich Offenburg bis Riegel (PfA 7.1 bis 7.4 und 8.0)

– Güterzugtunnel Offenburg (Kernforderung 1, PfA 7.1)

Die Deutsche Bahn hat im Auftrag des Projektbeirats mehrere Tunnelvarianten untersucht. Laut Auskunft der Bahn müsse nach Vorliegen einer in Auftrag gegebenen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung geprüft werden, ob die Untersuchungen zur Kernforderung 1 (Güterzugtunnel Offenburg) ergänzt werden müssten (Prüfung einer niveaufreien Kreuzung nördlich des Tunnels im Bereich des fertiggestellten PfA 6). Die Planungen der Antragstrasse seien vorerst eingestellt worden.

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

- Autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel (Kernforderung 2, PFA 7.2 bis 8.0)

Die Bahn hat zugesagt, vertiefende Untersuchungen für eine autobahnparallele Trassenführung vorzunehmen, um eine optimierte Autobahnparallele und eine optimierte DB-Antragstrasse vergleichbar zu machen. Dabei werden detaillierte schalltechnische Berechnungen erstellt, aber auch alle weiteren umweltrelevanten Schutzgüter im Detail untersucht. Die Bahn hat diese Untersuchungen zur Kernforderung 2 zwischenzeitlich vorgelegt.

d) Bereich Riegel bis Hügelsheim (PFA 8.1 bis 8.4 neu)

In seiner letzten Sitzung am 4. März 2013 hat der Projektbeirat Rheintalbahn die Bahn gebeten, auf der Grundlage der im Projektbeirat gefassten Beschlüsse für den Bereich der Kernforderungen 3 (Verschiedene Optimierungen der Güterumfahrung Freiburg, PFA 8.1 und 8.2) und 4 (Bürgertrasse im Markgräflerland, PFA 8.3 und 9.0 [alt]) unverzüglich die Planfeststellungsunterlagen zu erstellen und beim Eisenbahn-Bundesamt zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens einzureichen.

Der PFA 9.0 (alt) wurde laut Auskunft der Deutschen Bahn allerdings zwischenzeitlich etwa in der Mitte geteilt in den PFA 8.4 (Bad Krozingen–Hügelsheim) und den PFA 9.0 neu (Müllheim–Auggen). Für den PFA 8.4 werde ein Scopingtermin durchgeführt, um die für das frühere Planfeststellungsverfahren erstellte Umweltverträglichkeitsstudie und den Landschaftspflegerischen Begleitplan kompletieren zu können.

Die Unterlagen für die Planfeststellungsverfahren sind laut Deutscher Bahn voraussichtlich 2014 insgesamt angepasst und sollen dann beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden.

e) Bereich Hügelsheim bis Basel (PFA 9.0 bis 9.3)

Für den Planfeststellungsabschnitt 9.0 neu (Müllheim–Auggen) erwartet die Deutsche Bahn den Planfeststellungsbeschluss im ersten Halbjahr 2014.

Der PFA 9.1 (Schliengen–Eimeldingen) wurde am 9. Dezember 2012 mit der Eröffnung des Katzenbergtunnels in Betrieb genommen.

Der PFA 9.2 (Haltingen–Weil am Rhein) wird derzeit realisiert.

Für den PFA 9.3 (Basel) werden laut Bahn derzeit die Planunterlagen für das schweizerische Genehmigungsverfahren erstellt. Mit dem Baurecht werde im Jahr 2015 gerechnet.

2. welche Schritte bisher unternommen wurden, um die Entscheidung zwischen lärmoptimierter Antragstrasse und alternativ autobahnparalleler Trassenführung vorzubereiten;

Die Kernforderung 2 (autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel) wird in der vom Projektbeirat Rheintalbahn eingesetzten regionalen Arbeitsgruppe unter Leitung von Herrn Landrat Scherer, Ortenaukreis, unter Hinzuziehung kommunalen Sachverständigen – insbesondere der Bürgermeister einiger hauptbetroffener Gemeinden – auf den Prüfstand gestellt, bewertet und es werden Lösungsmöglichkeiten ausgelotet.

Wie bereits dargelegt, führt die Bahn im Auftrag des Projektbeirats vertiefende Untersuchungen durch mit dem Ziel, eine optimierte autobahnparallele Trassenführung und eine optimierte Antragsplanung der Bahn vergleichbar zu machen. Die Bahn hat dem Landratsamt Ortenaukreis Ende November dieses Jahres die letzten Untersuchungsergebnisse vorgelegt. Sie werden im nächsten Schritt in der Arbeitsgruppe „Cluster 3“ des Projektbeirats bzw. in der dort gebildeten Unterarbeitsgruppe geprüft und beraten.

Mit Ergebnissen der regionalen Arbeitsgruppe, die im Projektbeirat diskutiert werden können, ist voraussichtlich im Laufe des Jahres 2014 zu rechnen.

3. wie der Stand der Planungen hinsichtlich eines Tunnels in Offenburg ist, ob weitere Varianten im Raum Offenburg infrage kommen und wie und auf welcher Grundlage eine Entscheidung hierüber getroffen werden wird;

In der letzten Sitzung des Projektbeirats am 4. März 2013 ist man einer Tunnellösung näher gekommen. Der Projektbeirat forderte die Deutsche Bahn auf, die ursprüngliche Planung der Antragstrasse im Bahngraben Offenburg nicht weiterzuverfolgen und den Antrag auf Planfeststellung zurückzuziehen, sobald die Finanzierung gesichert ist. Das Land wies darauf hin, dass die Finanzierungsverantwortung für Bedarfsplanvorhaben beim Bund liegt. Der Bund betonte, dass die Finanzierung durch den Bund der Zustimmung des Bundestages bedürfe. Schließlich wurde die Arbeitsgruppe Cluster 3 beauftragt, die vorgetragenen offenen Finanzierungsfragen und Einsparpotenziale zu prüfen und zu bewerten und für eine Entscheidung in der nächsten Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn aufzubereiten.

Laut Auskunft der Bahn werden andere Varianten nicht weiterverfolgt. Im Übrigen wird auf die Antwort c) zu Frage 1 verwiesen.

4. welche lärmindernden Maßnahmen an der Bestandsstrecke vorgenommen werden, falls zwischen Offenburg und Riegel die autobahnparallele Trasse realisiert wird;

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Schienenverkehrslärm gibt es in Deutschland leider nicht. Lediglich beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung eines Schienenweges sind in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Grenzwerte festgelegt.

Sollte zwischen Offenburg und Riegel die autobahnparallele Trasse realisiert werden, muss geprüft werden, ob und welche Baumaßnahmen an der Bestandsstrecke erforderlich sind. Sind Baumaßnahmen erforderlich und sind diese als wesentlich im Sinne des § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einzustufen, so greift der dort normierte Grundsatz, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden dürfen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hierfür kommen nach dem BImSchG insbesondere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, wie Lärmschutzwände, an der Bestandsstrecke in Betracht. Eingeschränkt wird dieser Grundsatz (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG), wenn die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden; in diesem Fall oder wenn aktiver Schallschutz nicht ausreicht, können sich die Lärmbetroffenen durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes wie insbesondere Schallschutzfenster gegen schädliche Umwelteinwirkungen schützen. In Höhe der hierfür erbrachten Aufwendungen billigt ihnen § 42 BImSchG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung zu.

Auch wenn an der Bestandsstrecke keine Baumaßnahmen erforderlich sind, können als freiwillige Leistung des Bundes Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden. Nähere Einzelheiten ergeben sich aus der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes.

5. wie reine Güterzugtrassen bewertet werden – insbesondere im Abschnitt zwischen Offenburg bis Riegel;

Die Landesregierung hält reine Güterzugtrassen je nach Situation für eine sinnvolle Option, da sie angepasster trassiert werden können als kombinierte Hochgeschwindigkeits-/Güterverkehrstrassen.

Die Deutsche Bahn hat mitgeteilt, dass das Betriebskonzept im Abschnitt Offenburg–Riegel erst nach Vorliegen einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung erstellt werde.

6. wie der Ausbau der Rheintalbahn im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) geführt wird und wie dies nach ihrer Kenntnis im neuen BVWP der Fall sein wird;

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ist der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel wie folgt beschrieben:

„Offenburg–Kenzingen: viergleisiger Ausbau, $V_{\max} = 250$ km/h;

Kenzingen–Buggingen: zweigleisige NBS, $V_{\max} = 160$ km/h;

Buggingen–Basel: viergleisiger Ausbau, $V_{\max} = 250$ km/h für die zwei neuen Gleise (Altstrecke bleibt $V_{\max} = 160$ km/h) mit Neubau eines zweigleisigen Tunnels (Katzenbergtunnel) Schliengen–Eimeldingen;

Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Rheintalbahn Kenzingen–Freiburg (Breisgau)–Buggingen für $V_{\max} = 200$ km/h.“

Das Land hat Anfang Mai 2013 u. a. die ABS/NBS Karlsruhe–Basel wie folgt zum BVWP 2015 angemeldet:

Zweigleisiger Neubau Durmersheim–Rastatt Süd (mit Rastatter Tunnel), $V_{\max} = 250$ km/h¹, Bestandsstrecke: $V_{\max} = 160$ km/h;

Neubau eines einröhrigen zweigleisigen Güterzugtunnels Offenburg $V_{\max} = 160$ km/h;

Trassenführung der zweigleisigen NBS zwischen Offenburg und Riegel: hängt u. a. ab von der Entscheidung des Projektbeirats Rheintalbahn, Ausbau Bestandsstrecke auf $V_{\max} < 250$ km/h (200 bis 230 km/h²);

Kenzingen bzw. Riegel–Buggingen: zweigleisige NBS, $V_{\max} = 160$ km/h, Ausbau Bestandsstrecke Kenzingen–Freiburg (Breisgau)–Buggingen auf $V_{\max} = 200$ km/h;

Buggingen–Basel: viergleisiger Ausbau, $V_{\max} < 250$ km/h (200 bis 230 km/h²), Bestandsstrecke: $V_{\max} = 160$ km/h.

Wie der Ausbau der Rheintalbahn im neuen BVWP geführt wird, ist noch offen.

7. wie freiwillige Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalbahn finanziert werden und wie sich der Abfluss von Bundes- und Landesmitteln darstellt;

Bund und Land haben sich in der 7. Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 5. März 2012 bereit erklärt, jeweils die Hälfte der für die Realisierung der Kernforderungen 3 und 4 entstehenden Mehrkosten zu tragen. Das Gesamtbudget dieser Mehrkosten wurde auf maximal 250 Mio. Euro festgelegt.

Ein Abfluss von Bundes- oder Landesmitteln ist insoweit noch nicht erfolgt.

Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalbahn werden vom Bund finanziert, wenn es sich um Maßnahmen der Lärmsanierung im Sinne des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes handelt. Laut Mitteilung der Bahn finden derzeit im angesprochenen Bereich keine Abflüsse von Bundesmitteln statt, da aktuell dort keine Lärmsanierungsmaßnahmen stattfinden.

8. wie die Bürgerinnen und Bürger sowie die betroffenen Kommunen beteiligt wurden und werden;

Die Bürgerinnen und Bürger sowie die betroffenen Kommunen wurden und werden im Rahmen der für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte durchzuführenden Planfeststellungsverfahren beteiligt. Außerdem hat das Regierungspräsidium Freiburg in seiner Funktion als Anhörungsbehörde für seinen Zuständigkeitsbereich große öffentliche Informationsveranstaltungen durchgeführt, um die Bürgerinnen und Bürger über die Planungen und ihre Rechte im Anhörungsverfahren umfassend zu informieren. Zusätzlich fanden sich Hinweise und Anregungen auf der Homepage des Regierungspräsidiums.

¹ Geschwindigkeitsreduzierung auf $V_{\max} = 200$ bis 230 km/h ist zu überprüfen, vgl. ²;

² Region/IG BOHR haben hierzu eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung in Auftrag gegeben, deren Ergebnis nachgereicht wird.

Darüber hinaus werden die Bürgerinnen und Bürger sowie die betroffenen Kommunen in die Planungen im Bereich zwischen Offenburg und Basel über den Projektbeirat Rheintalbahn eingebunden. Der Projektbeirat wurde ins Leben gerufen, nachdem in der Region die Planungen der Deutschen Bahn AG vor allem wegen des Lärmschutzes und der Trassierung auf erhebliche Widerstände stießen. Mitglieder des Projektbeirats sind Vertreter/-innen von Bund, Bahn, Land sowie Vertreter/-innen der Region und der Bürgerinitiativen. Im Projektbeirat Rheintalbahn setzen sich das Land Baden-Württemberg und die Region am Oberrhein für eine bessere Planung ein, die mehr Rücksicht auf Mensch und Umwelt nimmt. Die Alternativplanungen und Forderungen der Region für den strittigen Bereich von Offenburg bis Weil am Rhein wurden in sechs Kernforderungen formuliert. Der Projektbeirat hat auf Ebene der Landkreise drei räumlich aufgegliederte Arbeitsgruppen eingerichtet. Hier wurden unter Hinzuziehung kommunalen Sachverständs die Antragsplanung der Deutschen Bahn AG und die regionalen Verbesserungsvorschläge unter allen einschlägigen Gesichtspunkten auf den Prüfstand gestellt und bewertet, Lösungsmöglichkeiten ausgelotet und hierüber dem Projektbeirat berichtet. Die zahlreichen Bürgerinitiativen sind durch ihren Dachverband, die IG BOHR, im Projektbeirat vertreten. Die Bürgerinitiativen wirken ferner in den regionalen Arbeitsgruppen mit, die die Aufgabe haben, den Projektbeirat in fachlicher Hinsicht zu unterstützen und dessen Entscheidungen vorzubereiten.

Insgesamt ist dadurch eine umfassende Berücksichtigung der Meinungen und Interessen der betroffenen Bevölkerung im Beratungs- und Entscheidungsprozess gewährleistet.

9. welche weiteren Schritte der Zeitplan für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte vorsieht.

Auf die Antworten zu Fragen 1 bis 3 wird verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur