

Kleine Anfrage

des Abg. Marcel Schwehr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Neu-/Ausbau Rheintalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wo und wie genau setzt sie sich zurzeit für den menschenfreundlichen und umweltschonenden Ausbau der Rheintalbahn ein?
2. Wird sie und ggf. in welcher Form dafür sorgen, dass die von der Deutschen Bahn AG geplante zweigleisige Güterzugtrasse nicht durch Kenzingen und Herbolzheim verläuft, sondern entlang der Bundesautobahn A 5 zwischen Ofenbourg und Riegel?
3. Wie positioniert sie sich bezüglich der Trassenführung im Projektbeirat?
4. Wie stellt sich aus ihrer Sicht der weitere Zeitplan für den Ausbau der Rheintalbahn dar?
5. Inwieweit wird sie sich verlässlich an Lärmschutzmaßnahmen beim Bau des dritten/vierten Gleises beteiligen und welche Mittel sind dafür vorgesehen?

27.02.2014

Schwehr CDU

Begründung

Für den transeuropäischen Schienenverkehr auf der Achse Rotterdam–Genua ist der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel von entscheidender Bedeutung. Es ist wichtig, dass dieser menschen- und umweltfreundlich erfolgt und sich das Land hier eindeutig sowie tatkräftig und sichtbar zu seiner Verantwortung bekennt.

Antwort

Mit Schreiben vom 21. März 2014 Nr. 3-3824.5-00/347 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wo und wie genau setzt sie sich zurzeit für den menschenfreundlichen und umweltschonenden Ausbau der Rheintalbahn ein?

Die Landesregierung setzt sich bezüglich der Kernforderungen 1 (Güterzugtunnel Offenburg) und 2 (autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel) im Interesse der betroffenen Bevölkerung weiterhin mit Nachdruck für eine substantielle Verbesserung der Planungen der DB Netz AG ein. Sie unterstützt daher die regionalen Alternativplanungen und Verbesserungsvorschläge bei ihren Gesprächen mit Bund und Bahn. Gleiches gilt für die anstehende Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn. Auf die Antwort zu Fragen 2 und 3 wird ergänzend verwiesen.

Hinsichtlich der Kernforderungen 3 (verschiedene Optimierungen der Güterumfahrung Freiburg) und 4 (Bürgertrasse im Markgräflerland) setzt sich die Landesregierung in ihren Gesprächen mit Bund und Bahn dafür ein, dass die Planfeststellungsunterlagen unverzüglich erstellt und beim Eisenbahnbundesamt als der zuständigen Planfeststellungsbehörde eingereicht werden.

2. Wird sie und ggf. in welcher Form dafür sorgen, dass die von der Deutschen Bahn AG geplante zweigleisige Güterzugtrasse nicht durch Kenzingen und Herbolzheim verläuft, sondern entlang der Bundesautobahn A 5 zwischen Offenburg und Riegel?

3. Wie positioniert sie sich bezüglich der Trassenführung im Projektbeirat?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel hat sich die Landesregierung im Hinblick auf den Lärmschutz für die autobahnparallele Trassenführung ausgesprochen. Allerdings hat die Landesregierung darauf hingewiesen, dass sie die abweichende Position der Unterzeichner der sogenannten „Grafenhausener Erklärung“ ernst nimmt, die sich entsprechend der DB-Antragsplanung für zwei neue Gleise entlang der bestehenden Rheintalbahn-Gleise aussprechen, allerdings planerisch optimiert. Deshalb ist es wichtig, dass die Argumente Pro und Contra sowohl einer autobahnparallelen als auch einer Trassenführung entlang der Bestandstrasse in der regionalen Arbeitsgruppe „Cluster 3“ ermittelt und offen diskutiert werden.

Der Projektbeirat Rheintalbahn hat deshalb in seiner 5. Sitzung am 8. Februar 2011 beschlossen, dass die Bahn vertiefende Untersuchungen für eine autobahnparallele Trassenführung vornimmt, um eine optimierte autobahnparallele und eine optimierte DB-Antragstrasse vergleichbar zu machen. Dabei sollten detaillierte schalltechnische Berechnungen erstellt, aber auch alle weiteren umweltrelevanten Schutzgüter im Detail untersucht werden. Anfang des Jahres hat die Deutsche Bahn Untersuchungsergebnisse vorgelegt. Derzeit werden in der regionalen Arbeitsgruppe bzw. Unterarbeitsgruppe die im Rahmen der Besprechung der

Untersuchungsergebnisse aufgetretenen Fragen geklärt. Eine endgültige Positionierung der Landesregierung wird erfolgen, wenn eine abschließende Stellungnahme der regionalen Arbeitsgruppe vorliegt.

4. Wie stellt sich aus ihrer Sicht der weitere Zeitplan für den Ausbau der Rheintalbahn dar?

Der weitere Zeitplan hängt zunächst vom Fortgang der Arbeiten in der regionalen Arbeitsgruppe bzw. Unterarbeitsgruppe ab. Die hier erzielten Ergebnisse werden unter anderem 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.

Die DB AG selbst geht zwischenzeitlich von einer Fertigstellung des Gesamtprojekts voraussichtlich im Jahr 2029 aus.

5. Inwieweit wird sie sich verlässlich an Lärmschutzmaßnahmen beim Bau des dritten/vierten Gleises beteiligen und welche Mittel sind dafür vorgesehen?

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 Erfordernisse 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 Prozent an durch zusätzliche Maßnahmen entstehenden Mehrkosten finanziell beteiligen.

Das Land hat sich in der 7. Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 5. März 2012 bereit erklärt, die Hälfte der für die Realisierung der Kernforderungen 3 und 4 entstehenden Mehrkosten zu tragen. Die andere Hälfte wird vom Bund finanziert. Das Gesamtbudget dieser Mehrkosten wurde auf maximal 250 Millionen Euro festgelegt.

Im Staatshaushaltsplan 2013/2014 sind in 2014 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 125 Millionen Euro für Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, im Zusammenhang mit der Sicherstellung eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn etatisiert.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur