

Antrag

**der Fraktion der CDU,
der Fraktion GRÜNE,
der Fraktion der SPD und
der Fraktion der FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Menschen- und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn – Großprojekt bis 2030 realisieren

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

1. sich im Sinne der Bürgerinnen und Bürger entlang der Rheintalbahn mit bis zu 50 Prozent an möglichen Mehrkosten, die sich aus den Kernforderungen 2 (autobahnparallele Trassenführung südlich von Offenburg bis Riegel) und 6 (bessere Anbindung des Katzenbergtunnels) oder Verbesserungen im Bereich Müllheim–Auggen ergeben und über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, zur Sicherstellung eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn zu beteiligen;
2. Gespräche mit dem Bund bezüglich einer Beteiligung des Landes an den nachgewiesenen Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, aufzunehmen und damit einen zügigen, menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn zu gewährleisten;
3. sich beim Bund für eine zügige Mittelbereitstellung und bei der Deutschen Bahn AG genauso wie dem Eisenbahnbundesamt für eine kooperative und zügige Planung eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn ohne Schienenbonus auf den noch ausstehenden Abschnitten mit dem Ziel einer Fertigstellung aller Baumaßnahmen zum 3. und 4. Gleis bis spätestens 2030, einzusetzen;
4. sich gemeinsam mit dem Bund bei der Europäischen Union für eine finanzielle Unterstützung der Rheintalbahn als bedeutender europäischer Korridor einzusetzen;
5. nach Entscheidung über die jeweils zu realisierende Trassenvariante mit Bezug zu den von der Region formulierten Kernforderungen für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn in den noch offenen Abschnitten und nach Vorliegen belastbarer Kostenannahmen in Verhandlungen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG zu definieren, welche Mehrkosten entstehen, die

- eindeutig über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen – sowie parallel hierzu, den Zusatznutzen für das Land zu ermitteln;
6. mindestens folgende Mehrkosten nach Abzug der Einsparungen eines Ausbaus an der ursprünglich vorgesehenen Trasse von einer Mitfinanzierung durch das Land Baden-Württemberg auszuschließen:
- a) Mehrkosten für eine alternative Trassenführung, soweit die Antragstrasse nicht genehmigungsfähig ist (insbesondere Tunnel Offenburg),
 - b) Mehrkosten, die in keinem überzeugenden Verhältnis zum Zusatznutzen für das Land bzw. die Kommunen stehen,
 - c) Kosten, die an der Bestandstrasse im Rahmen von Instandhaltungen und Sanierungen (z. B. Lärmschutz) oder neuer gesetzlicher Regelungen ohnehin anfallen;
7. auf der Grundlage der vorangegangenen Punkte zur Übernahme von nachgewiesenen Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen und einem menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn dienen, dem Landtag ein abschließendes Finanzierungspaket vorzulegen, damit das Land aus Landesmitteln – im Rahmen der Möglichkeiten des Landeshaushalts – einen angemessenen Beitrag für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn leistet.

13. 04. 2015

Wolf
und Fraktion

Sitzmann
und Fraktion

Schmiedel
und Fraktion

Dr. Rülke
und Fraktion

Begründung

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist das verkehrlich bedeutendste Ausbauprojekt im Schienennetz des Landes Baden-Württemberg, um insbesondere die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene zu ermöglichen.

Der Ausbau des Schienennetzes ist eine originäre Aufgabe des Bundes und der Deutschen Bahn AG. Die gesetzlichen Erfordernisse im Planungsrecht berücksichtigen Aspekte des Umwelt- und insbesondere des Lärmschutzes aber stellenweise unzureichend. Der Landtag begrüßt deshalb ausdrücklich die Zusage des Bundes, die Rheintalbahn ohne Berücksichtigung des früheren Schienenbonus als Korrekturfaktor im Lärmschutz weiter auszubauen.

Um den Ausbau der Rheintalbahn zu beschleunigen, und um für eine möglichst menschen- und umweltverträgliche Trassierung zu sorgen, beteiligt sich das Land bisher mit einem finanziellen Beitrag von 125 Millionen Euro an dieser Bundesaufgabe (vgl. Landtagsdrucksache 15/1851). Hinzu kommt der personelle Einsatz im Projektbeirat, der auch die Region mit einbindet und sechs Kernforderungen formuliert hat.

In den Abschnitten Offenburg–Riegel (sogenannte Kernforderung 2) und Müllheim–Auggen (sogenannte optimierte Kernforderung 6) sind Trassenvarianten in der Diskussion, die von der ursprünglichen Planung abweichen und voraussichtlich nicht unerhebliche Mehrkosten verursachen.

Um auch in diesen Abschnitten eine möglichst menschen- und umweltverträgliche Trassierung sicher zu stellen, kann eine weitere Beteiligung des Landes an den Netto-Mehrkosten zielführend sein. Damit dem Land aber nicht originäre Kosten einer unzureichenden Wahrnehmung dieser Aufgabe durch den Bund angelastet werden, ist – neben einer belastbaren Kostenkalkulation für genehmigungsfähige Trassierungen – eine präzise Definition dessen notwendig, was als Mehrkosten anzusehen ist, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 7. Mai 2015 Nr. 3-3824.5-00/381 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. sich im Sinne der Bürgerinnen und Bürger entlang der Rheintalbahn mit bis zu 50 Prozent an möglichen Mehrkosten, die sich aus den Kernforderungen 2 (autobahnparallele Trassenführung südlich von Offenburg bis Riegel) und 6 (bessere Anbindung des Katzenbergtunnels) oder Verbesserungen im Bereich Müllheim–Auggen ergeben und über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, zur Sicherstellung eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn zu beteiligen;

Der zügige sowie menschen- und umweltgerechte Ausbau der Rheintalstrecke hat für die Landesregierung hohe Priorität. Sie hat bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass sich das Land im Rahmen seiner Möglichkeiten finanziell beteiligen wird, sollte sich in Einzelfällen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus die Notwendigkeit für zusätzliche Maßnahmen zum Lärm- und Landschaftsschutz ergeben. Sie hat jedoch mehrfach klargestellt, dass sie insoweit in erster Linie den Bund als Träger des Vorhabens in der Pflicht sieht.

2. Gespräche mit dem Bund bezüglich einer Beteiligung des Landes an den nachgewiesenen Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, aufzunehmen und damit einen zügigen, menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn zu gewährleisten;

3. sich beim Bund für eine zügige Mittelbereitstellung und bei der Deutschen Bahn AG genauso wie dem Eisenbahnbundesamt für eine kooperative und zügige Planung eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn ohne Schienenbonus auf den noch ausstehenden Abschnitten mit dem Ziel einer Fertigstellung aller Baumaßnahmen zum 3. und 4. Gleis bis spätestens 2030, einzusetzen;

5. nach Entscheidung über die jeweils zu realisierende Trassenvariante mit Bezug zu den von der Region formulierten Kernforderungen für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn in den noch offenen Abschnitten und nach Vorliegen belastbarer Kostenannahmen in Verhandlungen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG zu definieren, welche Mehrkosten entstehen, die eindeutig über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen – sowie parallel hierzu, den Zusatznutzen für das Land zu ermitteln;

6. *mindestens folgende Mehrkosten nach Abzug der Einsparungen eines Ausbaus an der ursprünglich vorgesehenen Trasse von einer Mitfinanzierung durch das Land Baden-Württemberg auszuschließen:*
- a) *Mehrkosten für eine alternative Trassenführung, soweit die Antragstrasse nicht genehmigungsfähig ist (insbesondere Tunnel Offenburg),*
 - b) *Mehrkosten, die in keinem überzeugenden Verhältnis zum Zusatznutzen für das Land bzw. die Kommunen stehen,*
 - c) *Kosten, die an der Bestandstrasse im Rahmen von Instandhaltungen und Sanierungen (z. B. Lärmschutz) oder neuer gesetzlicher Regelungen ohnehin anfallen;*
7. *auf der Grundlage der vorangegangenen Punkte zur Übernahme von nachgewiesenen Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen und einem menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn dienen, dem Landtag ein abschließendes Finanzierungspaket vorzulegen, damit das Land aus Landesmitteln – im Rahmen der Möglichkeiten des Landeshaushalts – einen angemessenen Beitrag für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn leistet.*

Fragen 2., 3. und 5. bis 7. werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Zu den in Frage 1 genannten Streckenabschnitten liegen die Entscheidungsgrundlagen zum Teil noch nicht vollständig vor. So hat sich im Rahmen einer Erörterung der sog. „Besten Lösung“ im Abschnitt Müllheim–Auggen im Januar 2015 zwischen Land, Region, den Bürgerinitiativen, dem Bund und der Deutschen Bahn gezeigt, dass noch wichtige Fragen offen sind. Die Region klärt deshalb derzeit unter Federführung der Landrätin des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald, Frau Dorothea Störr-Ritter, und der Landrätin des Landkreises Lörrach, Frau Marion Dammann, die noch offenen Punkte im Dialog mit der DB Netz AG. Insbesondere ist hierbei zu klären, ob der Nutzen der „Besten Lösung“ für den Lärmschutz der Bevölkerung in einem überzeugenden Verhältnis zu den Mehrkosten der „Besten Lösung“ steht. Ein Gutachter wird im Auftrag des Landes die in diesem Zusammenhang vorliegenden bzw. noch vorzulegenden Ergebnisse prüfen, die anschließend in der nächsten Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 26. Juni 2015 vorgestellt werden sollen. In dieser Sitzung soll auch die Entscheidung über die Trassenführung südlich von Offenburg bis Riegel fallen. Über die genannten Themen einschließlich der Frage der Übernahme von Mehrkosten durch das Land wird eine vorherige Entscheidung der Landesregierung angestrebt.

Zur Klärung der Fragen der Finanzierung bzw. der Finanzierungsverteilung soll anschließend ein Gespräch der politischen Verantwortungsebene von Bund und Land stattfinden. Auf der Grundlage der dort erzielten Ergebnisse sollen sodann die erforderlichen Entscheidungen bei Bund und Land eingeleitet werden.

Die Landesregierung setzt sich schon seit langem bei der Deutschen Bahn AG für eine zügige Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für die im Projektbeirat bereits abschließend entschiedenen Kernforderungen sowie für eine ausreichende personelle Ausstattung des Eisenbahn-Bundesamtes, mit dem Ziel einer Verkürzung der Verfahrensdauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren, ein. Sie wird dies auch weiterhin tun.

4. *sich gemeinsam mit dem Bund bei der Europäischen Union für eine finanzielle Unterstützung der Rheintalbahn als bedeutender europäischer Korridor einzusetzen;*

Das Land hat sich bereits in der Vergangenheit in zahlreichen Gesprächen und Schreiben beim Bund bzw. bei der Europäischen Union mit Nachdruck für eine finanzielle Unterstützung der Rheintalbahn eingesetzt, zuletzt z. B. bei einem

persönlichen Treffen des Ministers mit Frau EU-Kommissarin Bulc am 18. April 2015 oder mit Ministerschreiben vom 26. Mai 2014 an Bundesminister Dobrindt, und wird dies auch weiterhin tun.

Hermann
Minister für Verkehr und Infrastruktur