

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Willi Stächele CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Rheintalbahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Planung und Baureifmachung der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel?
2. Was ist in den letzten zwei Jahren in den einzelnen Planungsabschnitten im obigen Sinne durchgeführt worden?
3. Wo wollen die Planer und Bauträger bei den Planungsabschnitten bis Ende 2019 stehen?
4. Werden Verbandsklagen in den einzelnen Planungsabschnitten befürchtet?

11. 10. 2018

Stächele CDU

### Begründung

Unsere Nachbarländer zeigen bei zentralen Bahntrassen, wie moderne Verkehrszukunftsinfrastruktur aufgebaut werden kann. Der neue Gotthard-Basistunnel ist fertig und wartet auf nördliche Weiterführung der Europäischen Achse durch das Rheintal, wie von Deutschland für 2018 ursprünglich angesagt.

Von Straßburg fährt der TGV in 1 Stunde und 45 Minuten nach Paris.

Umweltschutz und Sicherung unseres Wirtschaftsstandorts verlangen jede mögliche Beschleunigung.

### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 19. November 2018 Nr. 3-3824.5-00/451 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie ist der aktuelle Stand der Planung und Baureifmachung der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel?*

Planung und Bauausführung des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Karlsruhe–Basel befinden sich auf der ca. 180 km langen Strecke in unterschiedlichen Phasen. Die Strecke ist in den realisierten Abschnitten Baden-Baden–Offenburg und Schliengen–Eimeldingen zu etwa einem Drittel (ca. 60 km) viergleisig ausgebaut. Mit den Abschnitten Karlsruhe–(Rastatt)–Baden-Baden und Müllheim–Basel sind weitere ca. 30 km im Bau. Etwa 50% des Vorhabens, die Abschnitte zwischen Appenweier und Müllheim, befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen. Eine Übersicht über den aktuellen Planungs- und Realisierungsstand ist in *Anlage 1* beigelegt. Diese Anlage und weitere Details sind auch unter [www.karlsruhe-basel.de/downloads](http://www.karlsruhe-basel.de/downloads) öffentlich verfügbar.

*2. Was ist in den letzten zwei Jahren in den einzelnen Planungsabschnitten im obigen Sinne durchgeführt worden?*

*3. Wo wollen die Planer und Bauträger bei den Planungsabschnitten bis Ende 2019 stehen?*

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

Die DB Netz AG hat Folgendes mitgeteilt:

„Die Projektumsetzung im Streckenabschnitt (Karlsruhe–Rastatt–Baden-Baden) wurde im Jahr 2017 überschattet von der Havarie der östlichen Tunnelvortriebsmaschinen und der daraus resultierenden Streckenunterbrechung vom 12. August bis 2. Oktober 2017. Das unmittelbar darauf begonnenen Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren läuft seitdem und soll 2019 abgeschlossen werden. Die Tunnelvortriebsmaschine der nicht havarierten westlichen Tunnelröhre wurde 2018 bis an die Rheintalbahn herangefahren. Aktuell laufen Abstimmungen zur Konzeption und Planung der Oströhrensanie rung und zur Fertigstellung der Weströhre. Am Nord- und Südportal sowie auf den Strecken zum Tunnel hin gehen die Arbeiten in der offenen Bauweise weiter. Im Oktober wurde das elektronische Stellwerk zur signaltechnischen Steuerung des Tunnels und des Streckenabschnitts zwischen Karlsruhe und Durmersheim planmäßig in Betrieb genommen.

---

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

Im Streckenabschnitt 7 (Appenweiler–Riegel) wurde nach dem Beschluss des Deutschen Bundestags 2017 die Vorplanung des Tunnels Offenburg, der autobahnparallelen Neubaustrecke von Offenburg bis Riegel, sowie des Ausbaus der Bestandsstrecke im gleichen Abschnitt durchgeführt. Die Vorplanung für den Tunnel Offenburg wird Anfang 2019 mit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen. Die umfangreichere Vorplanung für die Strecken von Offenburg bis Riegel wird bis 2020 beendet sein.

Im Streckenabschnitt 8 wird im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 8.0 die Vorplanung mit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Mitte 2019 abgeschlossen.

Im PFA 8.1 wird nach der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen Anfang 2019 die Erörterung durchgeführt.

In den PFA 8.2 und 8.4 wurde 2018 die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

Im PFA 8.3 wurde der Antrag auf Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Bis Ende 2019 soll in allen fünf Abschnitten das Planfeststellungsverfahren eingeleitet sein.

Im Streckenabschnitt 9 wurden nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses für den PFA 9.0 die Vorbereitungen für die bauliche Umsetzung getroffen. Nach Ablehnung der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss durch das Bundesverwaltungsgericht im April 2018 sind die ersten Ausschreibungen getätigt, sodass der sichtbare Baubeginn unmittelbar bevorsteht. Bis Ende 2019 sollen die ersten Brückenbaumaßnahmen und Bautätigkeiten durch Verlegung der Rheintalbahn realisiert sein. Ebenso soll die Verständigung über die Schallschutzmaßnahmen über dem gesetzlichen Maß stattgefunden haben, um diese Maßnahmen ebenfalls in die weitere Planung und Realisierung bringen zu können.

Im PFA 9.2 (Haltingen–Weil am Rhein) findet bereits seit 2010 ein intensives Baugeschehen statt, welches sich bis 2025 fortsetzen wird, da der gesamte Bahnknoten Basel in vielen Bauschritten unter Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs umgebaut wird. Die Signaltechnik des gesamten Bahnknotens Weil am Rhein wurde 2018 in zwei Schritten (April und August) von teilweise über 100 Jahre alter mechanischer Technik auf elektronische Stellwerkstechnik modernisiert. Mit der umfangreichen Verschwenkung von Gleisen werden 2019 die Voraussetzungen geschaffen, um weitere Bereiche des Bahnhofs umbauen zu können.

Im PFA 9.3 (Basel, Schweizer Gebiet) wird Anfang 2019 nach Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens nach Schweizer Recht die Plangenehmigung und damit das Baurecht zur Umsetzung des südlichsten Projektteils erwartet.“

#### *4. Werden Verbandsklagen in den einzelnen Planungsabschnitten befürchtet?*

Nein.

Hermann  
Minister für Verkehr

