

Kleine Anfrage

der Abg. Maren Seifert GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Finanzierung und Planungsstand beim Ausbau der Rheintalbahn im Raum Offenburg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen aktuellen Kenntnisstand hat die Landesregierung hinsichtlich der Finanzierung der Planung und des Ausbaus der noch nicht in Betrieb genommenen Abschnitte der Rheintalbahn (3. und 4. Gleis)?
2. Welchen aktuellen Kenntnisstand hat die Landesregierung insbesondere hinsichtlich der Freigabe der erforderlichen Planungsmittel für den Offenburger Güterzugtunnel und der autobahnparallelen Güterzugtrasse zwischen Offenburg und Riegel?
3. Welche Auswirkungen hätte nach ihrer Einschätzung eine verzögerte Bereitstellung von Planungsmitteln auf die laufenden Planfeststellungs- und Vorbereitungsverfahren, insbesondere in der Ortenau-Region?
4. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen der bestehenden Unsicherheit auf betroffene Kommunen, Unternehmen und landwirtschaftliche Betriebe entlang der geplanten Trasse?
5. Welche Informationen liegen der Landesregierung darüber vor, wann der Bund über die weitere Finanzierung der Projekte entscheiden wird?

18.6.2026

Seifert GRÜNE

Begründung

Der Ausbau der Rheintalbahn zählt zu den wichtigsten Schieneninfrastrukturprojekten Deutschlands und Europas. Die Strecke ist Bestandteil eines zentralen europäischen Güterverkehrskorridors und wesentlich für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Für den Raum Offenburg sind insbesondere der Neubau des zweiröhrigen Güterzugtunnels Offenburg, die autobahnparallele Güterzugstrecke sowie die damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen von großer Bedeutung.

Bund, Land, Kommunen und die Region haben sich über viele Jahre hinweg für eine leistungsfähige und zugleich möglichst verträgliche Ausgestaltung des Projekts eingesetzt. Baden-Württemberg beteiligt sich dabei mit erheblichen Mitteln an zusätzlichen Maßnahmen des Lärm- und Landschaftsschutzes. Mit dem Infrastruktursondervermögen in Höhe von 500 Milliarden Euro zusätzlich zum regulären Haushalt hat der Bund neue Handlungsspielräume zur Sanierung und zum Ausbau des Schienennetzes erhalten.

Vor diesem Hintergrund wirft die Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 23. März 2026 an den ehemaligen Offenburg Landtagsabgeordneten Thomas Marwein, wonach aufgrund der aktuellen und mittelfristigen Haushaltslage sowie der dringenden Sanierung des Bestandsnetzes eine Finanzierung über den bereits vereinbarten Bau der Güterumfahrung Freiburg hinaus derzeit nicht gesichert sei, Fragen hinsichtlich der weiteren Umsetzung des Projekts auf (z. B. Artikel „Ausbau Rheintalbahn. Offenburg Landtagsabgeordnete Thomas Marwein: ‚Fatales Signal für unsere Region‘“ vom 7. April 2026 in der Badischen Zeitung).

Für Kommunen, Unternehmen, Grundstückseigentümer und landwirtschaftliche Betriebe entlang der geplanten Trasse ist eine verlässliche Aussage zur Finanzierung und zum weiteren Fortgang der Planungen essenziell. Bereits heute werden Investitions- und Nachfolgeentscheidungen in Erwartung der künftigen Trassenführung und des weiteren Projektfortgangs getroffen oder zurückgestellt. Anhaltende Unsicherheiten können daher weitreichende wirtschaftliche und strukturelle Folgen für die Region und die Menschen vor Ort haben.

Antwort

Mit Schreiben vom 14. Juli 2026 Nr. VM3-0141.5-36/30/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum, Landwirtschaft und Heimat die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welchen aktuellen Kenntnisstand hat die Landesregierung hinsichtlich der Finanzierung der Planung und des Ausbaus der noch nicht in Betrieb genommenen Abschnitte der Rheintalbahn (3. und 4. Gleis)?*

Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel als Teil der Rheintalbahn ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten. Das Bahnprojekt gliedert sich von Norden nach Süden in neun Abschnitte. Der Abschnitt 1 von Karlsruhe bis Rastatt befindet sich im Bau und soll zum Jahresende 2026 in Betrieb gehen. Dieser Abschnitt ist vollständig finanziert. Die Abschnitte 2 bis 6 von Baden-Baden bis Offenburg sind seit 2004 fertiggestellt und in Betrieb. Der Abschnitt 7 von Appenweier bis Kenzingen befindet sich in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung; sie sind Teil einer Sammelfinanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn (DB). Im autobahnparallelen Abschnitt 8 von Riegel bis Hügellheim ist im Mai der Spatenstich erfolgt. Die Finanzierung dieses Abschnitts ist mittels einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn gesichert. Ebenso bestehen für die noch im Bau befindlichen südlichen Teile des Abschnitts 9 (Müllheim bis Basel) Finanzierungsvereinbarungen. Für den Ausbauanteil des Streckenabschnitts 8 (Bestandsstrecke zwischen Riegel–Freiburg–Hügellheim) hat die DB die Vorplanungen abgeschlossen. Insgesamt verfolgt die Lan-

desregierung die Unterfinanzierung des Bedarfsplans Schiene mit zunehmender Sorge und unterstützt die Bestrebungen, das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität auch für Projekte des Bedarfsplans zu öffnen.

2. *Welchen aktuellen Kenntnisstand hat die Landesregierung insbesondere hinsichtlich der Freigabe der erforderlichen Planungsmittel für den Offenburger Güterzugtunnel und der autobahnparallelen Güterzugtrasse zwischen Offen- burg und Riegel?*
3. *Welche Auswirkungen hätte nach ihrer Einschätzung eine verzögerte Bereitstel- lung von Planungsmitteln auf die laufenden Planfeststellungs- und Vorberei- gungsverfahren, insbesondere in der Ortenau-Region?*

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beant- wortet.

Der Offenburger Tunnel und die Autobahnparallele Güterzugtrasse zwischen Offenburg und Kenzingen bilden gemeinsam den Streckenabschnitt 7 Appenweier –Kenzingen. Der Streckenabschnitt 7 ist Teil einer Sammelfinanzierungsvereinba- rung zwischen Bund und DB. Damit sind die Planungsmittel bis zum Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gesichert. Verzögerungen der Planfest- stellungsverfahren durch fehlende Bundesmittel sieht die Landesregierung daher nicht.

4. *Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen der bestehenden Unsiche- rheit auf betroffene Kommunen, Unternehmen und landwirtschaftliche Betriebe entlang der geplanten Trasse?*

Für die Rheintalbahn konnte durch einen konstruktiven Dialog zwischen Bund, Land, Bahn und der Region ein gemeinsames Bekenntnis für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn erreicht werden. Eine Folge davon war die Entscheidung, die Trasse für den Neubau der Güterzugstrecke in den Abschnit- ten 7 und 8 autobahnparallel zu führen. Dennoch ist der Neu- und Ausbau der Rheintalbahn nach wie vor mit Flächenverbrauch verbunden.

Größe und Lage der benötigten Flächen werden im Laufe der Planungen immer weiter konkretisiert. Welche Flächen für das Vorhaben tatsächlich in Anspruch ge- nommen werden dürfen, steht jedoch erst mit Erlass des Planfeststellungsbeschlus- ses endgültig fest. Die Landesregierung erkennt an, dass die damit verbundene Unsicherheit für potentiell betroffene Grundstückseigentümer sehr belastend sein kann, insbesondere wenn Investitions- und Nachfolgeentscheidungen anstehen. Fragen des Grunderwerbs und der Entschädigung sind vom Gesetz jedoch bewusst von der Planfeststellung ausgenommen und den anschließenden Grunderwerbsver- handlungen vorbehalten.

5. *Welche Informationen liegen der Landesregierung darüber vor, wann der Bund über die weitere Finanzierung der Projekte entscheiden wird?*

Die Bundesregierung erklärt in der BT-Drucksache 21/6301 vom 4. Juni 2026, dass das weitere Vorgehen bei der Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundes- schienenwege von den im Bundeshaushalt 2027 und der mittelfristigen Finanzpla- nung zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel abhängig sei. Die Ergebnisse des derzeit laufenden Haushaltsaufstellungsverfahrens sind abzuwarten.

Razavi

Ministerin für Verkehr