

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)
– Drucksache 17/13298 –

Schienengüterverkehr

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/13298** – vom 8. Oktober 2020 hat folgenden Wortlaut:

DIE RHEINPFALZ vom 8. Oktober 2020 berichtet im Artikel „Gleis nach Graben-Neudorf könnte wieder zweigleisig werden“, dass ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Germersheim – Philippsburg geprüft werde, weiterhin, dass es denkbar sei, die Ausbaustrecke auf pfälzischer Seite weiter über Wörth und Straßburg nach Basel zu leiten.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie ist der Sachstand der Planungen für die Neu- und Ausbaustrecke im Schienengüterverkehr im Korridor Mannheim – Karlsruhe?
2. Inwiefern wurde die bereits abgeschlossene Betrachtung der linksrheinischen Strecken mit „Kleiner Pfalzlösung“ und „Großer Pfalzlösung“ wieder aufgenommen?
3. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung darüber, dass es schon konkrete Planungen bei Philippsburg gibt, obwohl die erste Öffentlichkeitsbeteiligung für das Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe erst am 12. November 2020 stattfindet?
4. Inwiefern bestehen Planungen für eine linksrheinische Neu- oder Ausbaustrecke?
5. Inwiefern sind linksrheinische Strecken aus Sicht der Landesregierung zur Aufnahme von Schienengüterverkehr auf der Magistrale Rotterdam – Genua geeignet?
6. Inwiefern sind Schutzmaßnahmen für die Anlieger einer linksrheinischen Güterverkehrsstrecke – wie Lärmschutz, Über-/Unterführungen usw. – aus Sicht der Landesregierung für den Fall der Verstärkung des linksrheinischen Schienengüterverkehrs erforderlich?
7. Wie sollen diese finanziert werden?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 30. Oktober 2020 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Nach Informationen der DB Netz AG als Projektträger laufen derzeit im Vorfeld eines Raumordnungsverfahrens die Untersuchungen zur Ermittlung der Raumwiderstände.

Zu Frage 2:

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplan-Projekts „Knoten Mannheim“ hat der Bund eine Optimierungsstudie in Auftrag gegeben mit dem Ziel, sich abzeichnende Engpässe auf den Bahnstrecken südlich von Mannheim aufzulösen. Bei einer im Rahmen dieser Optimierungsstudie beauftragten Teiluntersuchung wird auch eine Variante zur Umfahrung des Knotens Mannheim über Ludwigshafen – Schifferstadt – Germersheim – Graben-Neudorf untersucht. Diese Variante entspricht jedoch nicht bzw. nur in Teilen den unter den Stichworten „Kleine Pfalzlösung“ und „Große Pfalzlösung“ in der Vergangenheit betrachteten Trassenführungen.

Zu Frage 3:

Der Bahnhof Philippsburg liegt an der Strecke Germersheim – Graben-Neudorf (siehe Antwort zu Frage 2). Nach Informationen der Landesregierung ist die Optimierungsstudie des Bundes noch nicht abgeschlossen.

Zu Frage 4:

Nach Informationen der DB Netz AG sind im Vorfeld eines Raumordnungsverfahrens grundsätzlich alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten zu untersuchen und einheitlich zu bewerten, um in den weiteren Betrachtungsschritten eine rechtsichere Vorzugsvariante, insbesondere im Hinblick auf das spätere Raumordnungsverfahren, festlegen zu können.

Aus diesem Grund muss nach Informationen der DB Netz AG in dieser frühen Phase des Projekts ein sogenannter Suchraum betrachtet werden, der links- und rechtsrheinische Gebiete umfasst und grob durch die Höhen des Kraichgaus und des Pfälzerwalds begrenzt wird.

Zu Frage 5:

Aus Sicht der Landesregierung sind die vorhandenen linksrheinischen Strecken nur in eingeschränktem Umfang zur Aufnahme von Schienengüterverkehr auf der Magistrale Rotterdam – Genua geeignet. Dies hat die Landesregierung gegenüber der DB AG bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht.

Zu den Fragen 6 und 7:

Nach derzeitiger Rechtslage sind Schutzmaßnahmen für Anlieger an Bahnstrecken notwendig, wenn der sogenannte Bestandschutz der Strecke durch Neu- und Umbauten wegfällt und im Rahmen von Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen Lärm- und Schallschutzgutachten erstellt werden müssen. Die hierdurch entstehenden Kosten trägt der Betreiber der Infrastruktur, hier die DB Netz AG.

Hiervon abgesehen werden im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes auch an Bestandsstrecken Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt. Zu den Maßnahmen an der Bahnstrecke zwischen Speyer und Wörth wird auf die Antwort auf die Kleine Anfrage 17/10978 vom 7. Januar 2020 (Drucksache 17/11183) verwiesen.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister