

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Hans-Josef Bracht (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Alternativtrasse für den Güterverkehr entlang der A 61

Die **Kleine Anfrage 112** vom 6. Juli 2011 hat folgenden Wortlaut:

Laut mehreren gleichlautenden Presseberichterstattungen beabsichtigt das Land Rheinland-Pfalz eine Alternativstrecke für den Güterverkehr entlang der Autobahn A 61.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche möglichen Trassenverläufe prüft die Landesregierung und welcher konkrete Trassenverlauf hat aus Sicht der Landesregierung Priorität bzw. scheint für die Güterverkehrsstrecke am besten geeignet?
2. Wie soll die Finanzierung der Güterverkehrsstrecke sichergestellt werden? Wie hoch sind die vorgesehenen Gesamtkosten der Güterverkehrsstrecke und welche Kosten kommen auf das Land Rheinland-Pfalz zu?
3. Hat die Landesregierung bereits Gespräche mit dem Bund und den angrenzenden und auch betroffenen Bundesländern für eine Aufnahme der vorgesehenen Güterverkehrsstrecke in den Bundesverkehrswegeplan geführt? Falls ja: Mit welchem Ergebnis? Falls nein: Warum nicht?
4. In welchem konkreten Zeitkorridor und mit welchen konkreten Schritten soll die Planung und der anschließende Bau der Güterverkehrsstrecke erfolgen?
5. Kommt für die Landesregierung zur kurz- und mittelfristigen Entlastung des Mittelrheintals vom Bahnlärm auch eine kurzfristige Ertüchtigung und Ausbau der bereits bestehenden Bahnstrecke von Köln über Bitburg, Trier und Saarbrücken nach Straßburg in Betracht? Falls nein: Warum nicht?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 24. Juli 2011 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Eine alternative Güterzugstrecke zur Entlastung des Mittelrheintals ist nur als Strecke der DB Netz AG realisierbar, daher ist der Bund für alle Planungsschritte im Zusammenhang mit diesem Projekt verantwortlich. Konkrete Pläne für eine Trassenführung existieren wegen des frühen Planungsstadiums noch nicht. Grundsätzlich ist es aber sinnvoll, neue Verkehrswege mit bestehenden Verkehrswegen zu bündeln, um die Auswirkungen auf das Umfeld möglichst gering zu halten.

Zu Frage 2:

Die Finanzierung einer derartigen Strecke ist nur im Rahmen eines Bundesverkehrswegeplans mit Bundesmitteln möglich. Kostenschätzungen liegen derzeit noch nicht vor.

Zu den Fragen 3 und 4:

Ja. Die Landesregierung wird sich auch weiterhin mit dem Land Hessen für eine Aufnahme einer derartigen gesonderten Güterverkehrsstrecke in den nächsten Bundesverkehrswegeplan einsetzen. Auch aufgrund dieser Aktivitäten der beiden Länder hat der Bund derzeit eine Untersuchung für die Achse (Köln) Bingen Karlsruhe Hagen Frankfurt ausgeschrieben; er will in diesem Zusam-

b. w.

menhang mit Blick auf die langfristige Entwicklung verkehrliche Konzepte für den Ausbau in diesem Korridor sowie Vorschläge für den Infrastrukturausbau erarbeiten lassen. Die Landesregierung hat den Bund dabei aufgefordert, bei dieser Studie konkret auch die alternative Güterzugstrecke betrachten zu lassen. Diese Studie muss so rechtzeitig fertiggestellt sein, dass ihre Ergebnisse in der Bewertungsphase für den nächsten Bundesverkehrswegeplan überprüft werden können. Nach den derzeitigen Überlegungen soll der nächste Bundesverkehrswegeplan im Jahr 2015 beschlossen werden.

Zu Frage 5:

Einer Ertüchtigung der Strecken Köln – Trier und Trier – Saarbrücken zur Lärmentlastung des Mittelrheintals steht entgegen, dass insbesondere die Eifelstrecke Köln – Trier durch erhebliche Steigungen gekennzeichnet und damit für den schweren Güterverkehr ungeeignet ist. Schließlich ist die Hauptzielrichtung des Güterverkehrs im Mittelrheintal nicht Trier, Luxemburg, Saarbrücken oder Straßburg, sondern zunächst das Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Gebiet. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in diese Regionen Güter transportieren, würden wegen des Umwegs auch eine ausgebaute Eifelstrecke allenfalls in einem sehr geringen Umfang nutzen.

In Vertretung:
Heike Raab
Staatssekretärin