

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 – Nachfrage zu Anfrage 112 (Drucksache 16/156)

Die **Kleine Anfrage 163** vom 29. Juli 2011 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Warum nennt die Landesregierung keine Kostenschätzungen, obwohl der damalige Staatssekretär und heutige Infrastrukturminister Roger Lewentz bereits im November 2010 der Rhein-Zeitung sagte, dass „die Kosten für eine alternative Bahnstrecke zum Mittelrheintal [...] zwischen fünf und sieben Milliarden Euro“ ¹⁾ liegen?
2. Warum konnte der damalige Staatssekretär und heutige Infrastrukturminister Roger Lewentz im November 2010 Kostenschätzungen nennen, obwohl diese laut Landesregierung noch nicht vorliegen? ²⁾
3. Wie beurteilt die Landesregierung die realistischen Chancen, die vorgeschlagene Alternativtrasse bei Kosten zwischen fünf und sieben Milliarden Euro umzusetzen?
4. An welchen konkreten Stellen entlang der A 61 sieht die Landesregierung grundsätzlich die Möglichkeit, „neue Verkehrswege [die vorgeschlagene Alternativtrasse] mit [welchen] bestehenden Verkehrswegen zu bündeln, um die Auswirkungen auf das Umfeld möglichst gering zu halten“ ³⁾, wie es die Landesregierung als „sinnvoll“ erachtet?
5. Sieht die Landesregierung in einer Alternativtrasse entlang der A 61 keine „erhebliche[n und zu überwindenden] Steigungen“ (wie die Landesregierung es bei der Eifelstrecke sieht)?
6. Besteht bei einem etwaigen Bau einer Parallelstrecke für den Güterverkehr entlang der ICE-Strecke durch den Westerwald für einen Güterzugverband aus technischen Gesichtspunkten die Möglichkeit, die bei dieser Strecke bestehenden Steigungen zu überwinden?

¹⁾ Bericht der Rhein-Hunsrück-Zeitung vom 30. November 2010 mit der Überschrift „Bahnstrecke kostet bis zu sieben Milliarden“.

²⁾ Es heißt in der Antwort auf die Kleine Anfrage 112 (Drucksache 16/156, Antwort zu Frage 2): „Kostenschätzungen liegen derzeit noch nicht vor.“

³⁾ Alle nicht anders gekennzeichneten Zitate sind solche aus der Anfrage 112 (Drucksache 16/156).

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 19. August 2011 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 2:

Wie sich bereits aus der angegebenen Kostenspanne (fünf bis sieben Milliarden Euro) ergibt, handelt es sich bei den früheren Angaben um eine grobe Kostenschätzung aufgrund von Vergangenheitswerten. Genauere Kostenangaben sind erst nach einer Vorentwurfsplanung möglich, die auch verschiedene Trassenvarianten untersucht.

Zu Frage 3:

Die tatsächlichen Kosten dieses Projekts hängen wesentlich von der gewählten Trassenführung, dem erforderlichen Anteil an Kunstbauwerken, den Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz, den Auflagen aus den Planfeststellungsverfahren, dem Realisierungszeitraum und auch von der Preisentwicklung ab.

b. w.

Zu Frage 4:

Eine Benennung von Bündelungsabschnitten mit anderen Verkehrswegen ist erst möglich, wenn die Trassenführung für dieses Projekt konkretisiert ist. Dies ist derzeit aber noch nicht der Fall; im Übrigen fällt die konkrete Planung in die Zuständigkeit des Bundes.

Zu Frage 5:

Bei der Eifelstrecke handelt es sich um eine bestehende Eisenbahnstrecke mit den entsprechenden starken Neigungen. Bei einer eventuellen Ertüchtigung dieser Strecke würde es bei den starken Neigungsverhältnissen bleiben. Bei einer Planung der alternativen Güterzugstrecke entlang der A 61 würden dagegen nur die für Güterzüge zu bewältigenden Steigungen vorgesehen. Mithilfe entsprechender Kunstbauwerke wären die Neigungsverhältnisse geringer als auf der Autobahn.

Zu Frage 6:

Sollte die alternative Güterzugstrecke parallel zur ICE-Strecke durch den Westerwald geplant werden, müsste die Güterzugstrecke mit geringeren Steigungen trassiert werden als die Schnellfahrstrecke. Allerdings ist auch die zu berücksichtigende Geschwindigkeit deutlich geringer, sodass die erforderlichen Kunstbauten sich von denjenigen auf der Schnellfahrstrecke deutlich unterscheiden können.

Roger Lewentz
Staatsminister