

Ausschussvorlage WVA/18/37

**Schriftlicher Bericht zum
Berichts Antrag der Fraktion der SPD
betreffend Rüdesheimer Tunnel
Drucksache 18/5398**

Zu dem Berichtsantrag nehme ich wie folgt Stellung:

**Frage 1: Welche Bedeutung misst die Landesregierung dem Projekt
"Rüdesheimer Tunnel" für die Stadt Rüdesheim, den Rheingau und das
UNESCO-Welterbe Mittelrheintal bei?**

Die Hessische Landesregierung misst dem Projekt "Rüdesheimer Tunnel", d.h. der Ortsumgehung Rüdesheim im Zuge der B 42 mit der Verlegung der Bahnstrecke in einen Tunnel nördlich von Rüdesheim, eine hohe Bedeutung zu.

**Frage 2: Warum hat die Landesregierung in ihrer Stellungnahme an das
Bundesverkehrsministerium vom Januar 2012 den "Rüdesheimer
Tunnel" nicht zur Aufnahme in den Investitionsrahmenplan des Bundes
2011 bis 2015 (IRP) gemeldet?**

Die Landesregierung wurde mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20.01.2012 darüber informiert, dass die Nutzen-Kosten-Analyse entsprechend der bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 angewendeten Methodik für das Projekt nur ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0,2 ergeben hat und eine Zustimmung des Bundes zu der vorliegenden Planung daher nicht möglich ist. Hieraus ergibt sich, dass der Bund für das Vorhaben keine Realisierungs- und Finanzierungsperspektive sieht. Aufgrund dieser Entscheidung des Bundes liegen die Voraussetzungen für die Aufnahme in den IRP nicht vor.

**Frage 3: Wann und wie hat die Landesregierung von dem am 23. Januar 2012
über die Medien verkündeten Ausscheren des
Bundesverkehrsministeriums bei dem Projekt "Rüdesheimer Tunnel"
erfahren?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 4: Wie beurteilt die Landesregierung das Ausscheren des Bundesverkehrsministeriums bei dem Projekt "Rüdesheimer Tunnel"?

Die Hessische Landesregierung bedauert, dass der Bund das Projekt in der vorliegenden Form nicht weiterverfolgen will.

Frage 5: Lassen der im Jahre 1998 geschlossene Vertrag und die 2007 bestätigte Kostenvereinbarung zwischen Bund, Land, Kreis und Stadt eine einseitige Kündigung eines Partners zu und wenn ja, aus welchen Gründen?

Die Vereinbarung zwischen den Kostenträgern aus dem Jahr 1998 regelt die Finanzierungsmodalitäten zur Realisierung des Projekts. Der Bund hat erklärt, dass kein Rechtsanspruch auf die Finanzierung des Bundesanteils besteht und sich aus der Vereinbarung auch nicht herleiten lässt.

Frage 6: Liegt der Landesregierung die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zum Bau des Rüdesheimer Tunnels, mit der das Bundesverkehrsministerium sein Ausscheren aus dem Projekt begründet hat, vor und wenn ja, wie beurteilt sie das Ergebnis der NKU?

Bei einem Termin im März 2012 im Bundesverkehrsministerium wurde den Beteiligten der Finanzierungsvereinbarung die NKU vorgestellt. Dabei wurde auch eine Vorlage der NKU an die Beteiligten zugesagt, die bisher aber noch nicht erfolgt ist. Der Bund hat bei dem Gespräch verdeutlicht, dass der Projektnutzen ausschließlich an den für ein Bedarfsplanprojekt relevanten Kriterien bemessen wurde. Der Vorschlag des Landes Hessen und der kommunalen Beteiligten, die Bewertungsmethodik an für die Kommunen relevante Belange und volkswirtschaftliche Nutzeneffekte anzupassen, wurde vom Bund bisher leider nicht aufgegriffen.

Frage 7: Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus dem Ausscheren des Bundes aus dem Projekt "Rüdesheimer Tunnel"?

Die Hessische Landesregierung unterstützt Forderungen der kommunalen Beteiligten nach einer Modifikation der Bewertungsmethodik.

**Frage 8: Hält die Landesregierung die Realisierung des Projektes "Rüdesheimer Tunnel" nach dem Ausscheren des Bundes noch für realistisch?
a) Wenn ja, warum?
b) Wenn nein, warum nicht?**

Bei realistischer Betrachtungsweise ist es ausgeschlossen, dass die übrigen Kostenträger den durch das Ausscheiden des Bundes fehlenden Betrag ihrerseits kompensieren. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 9: Verfolgt die Landesregierung die Realisierung des Projektes "Rüdesheimer Tunnel" nach dem Ausscheiden des Bundes weiter und falls nein, welche Alternativpläne wird sie zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger Rüdesheims und des Rheintals von Bahnlärm verfolgen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen. Die Hessische Landesregierung verfolgt das Projekt nach dem Ausstieg des Bundes vorerst nicht weiter. Da die Finanzierung nicht mehr realistisch erscheint, ist auch die weitere Bereitstellung von finanziellen Mitteln seitens des Landes für vorbereitende Maßnahmen nicht mehr zu verantworten.

Die Landesregierung hat mit dem 10-Punkte-Programm „Leises Rheintal“ Kernforderungen an die Bundesregierung für einen verbesserten Lärmschutz im Mittelrheintal zusammengefasst. Hervorzuheben sind die Forderung nach einer Alternativtrasse für den Güterverkehr, die Ausrüstung der Güterwagen mit lärmarmen Bremsen und den zusätzlichen Einsatz innovativer Lärmschutzmaßnahmen vor Ort.

Mit der Vergabe einer umfassenden Studie zur Entwicklung eines Verkehrskonzepts für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe (Mittelrheinstudie) hat das Bundesverkehrsministerium langjährigen Forderungen der Hessischen Landesregierung und der Anwohner im Mittelrheintal entsprochen. Mit der Studie sollen die notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen in diesem Korridor ermittelt und bewertet werden. Ziel ist es, das Mittelrheintal zu entlasten und das Projekt in dem für 2015 vorgesehenen neuen Bundesverkehrswegeplan zu verankern.

Als Anreiz zur Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremsen fordert die Landesregierung ein lärmabhängiges Trassenpreissystem für die DB Netz AG. Anders als von Bund und DB AG bisher vorgesehen, müssen die Kostenvorteile für lärmarme Wagen so groß sein, dass genügend Anreize zum Ersatz jetzt genutzter Technik bestehen.

Für gezielten Lärmschutz vor Ort ergeben sich durch innovative Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere Schienenstegbedämpfer und niedrige Schallschutzwände, die im Rahmen des Konjunkturprogramms der Bundesregierung erproben wurden, neue Möglichkeiten. Die Landesregierung erwartet, dass nach Abschluss der Erprobung und Zulassung der neuen Komponenten geeignete Maßnahmen ergänzend im Mittelrheintal umgesetzt werden.

gez.
Dieter Posch
Staatsminister