

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Patrick Rapp CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Ausbau der Rheintalbahn – Abschnitt Müllheim–Auggen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche konkreten Ergebnisse wurden in der Projektbeiratssitzung am 14. Juli 2014 für den Bereich Müllheim–Auggen vereinbart und wie bewertet sie diese?
2. Kennt Sie den Vorschlag „Beste Lösung Markgräflerland“ des Bürger-Bündnisses Markgräflerland (BBM) und teilt sie die Auffassung, dass dieser Vorschlag umgesetzt werden soll?
3. Wie bewertet sie die Kompatibilität der BBM-Lösung mit ihrem Nahverkehrskonzept?
4. Mit welchen Mehrkosten rechnet sie bei der BBM-Lösung?
5. Ist sie bereit, sich an finanziellen Mehrkosten für die BBM-Lösung zu beteiligen?

21. 07. 2014

Dr. Rapp CDU

Begründung

Der Projektbeirat zum Ausbau der Rheintalbahn hat jüngst am 14. Juli 2014 getagt und laut Medienberichten für den Abschnitt Müllheim–Auggen veranlasst, dass im November ein Treffen zwischen Bund, Bahn, Land und Region zu diesem Thema stattfinden soll. Die Kleine Anfrage soll dazu dienen, den aktuellen Sachstand und die Position der Landesregierung zu erfahren.

Antwort

Mit Schreiben vom 13. August 2014 Nr. 3-3824.5-00/369 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche konkreten Ergebnisse wurden in der Projektbeiratssitzung am 14. Juli 2014 für den Bereich Müllheim–Auggen vereinbart und wie bewertet sie diese?*
2. *Kennt sie den Vorschlag „Beste Lösung Markgräflerland“ des Bürger-Bündnisses Markgräflerland (BBM) und teilt sie die Auffassung, dass dieser Vorschlag umgesetzt werden soll?*
4. *Mit welchen Mehrkosten rechnet sie bei der BBM-Lösung?*

Die Fragen 1., 2. und 4. werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Projektbeirat Rheintalbahn hat in seiner 9. Sitzung am 14. Juli 2014 zum Tagesordnungspunkt „Tieflage Müllheim–Auggen“ folgenden Beschluss gefasst:

„Es erfolgen weitere Abstimmungen und Kostenvergleiche zur Tieflage Müllheim–Auggen. Basis für die Abstimmungen und Kostenvergleiche sind

- die Lösung vom 30. Juni 2014, einschließlich der bereits erkannten Ergänzungen der Infrastruktur,
- die Klärung der offenen Fragen zum Nahverkehrskonzept (bis Ende August 2014),
- die Projektziele nach BVWP (o. a. $V = 250$ km/h für den SPFV, Erreichung Taktknoten Basel und Freiburg).

Die Niveaufreiheit in Hülgelheim ist von den anzustellenden Vergleichen zu trennen.

Diese Untersuchungen werden in einem gesonderten Termin im November von Bund, Land, DB und Region erörtert.“

Die Landesregierung hält den Vorschlag „Beste Lösung Markgräflerland“ des Bürgerbündnisses Markgräflerland (BBM) für prüfwürdig. Nach Darstellung der Bürgerinitiative bietet die Realisierung des Konzepts eine Win-Win-Situation sowohl für die Region als auch für die Deutsche Bahn AG. So führe die Alternativplanung beispielsweise zu einer Erhöhung der Güterzugkapazität und damit zu Mehreinnahmen der Deutschen Bahn AG. Im Gegenzug erhielten die Orte Buggingen, Hülgelheim, Müllheim und Auggen einen optimalen aktiven Schallschutz. Neben weiteren Vorteilen trug die Region vor, dass das Alternativkonzept im Vergleich zur Bahnplanung nicht mehr kosten würde. Auf dieser Basis hat die Landesregierung den Bund um eine Grobeinschätzung der Planung durch die Deutsche Bahn AG gebeten und das Thema auf die Tagesordnung der neunten Projektbeiratssitzung am 14. Juli 2014 setzen lassen.

Die in der Sitzung des Projektbeirats am 14. Juli 2014 vereinbarten weiteren Abstimmungen und Kostenvergleiche dienen u. a. auch der Beantwortung der Frage, ob und in welcher Höhe Mehrkosten gegenüber der bisherigen Bahnplanung entstehen.

3. Wie bewertet sie die Kompatibilität der BBM-Lösung mit ihrem Nahverkehrskonzept?

Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur bedarf die Prüfung der Verträglichkeit der BBM-Lösung mit dem Nahverkehrskonzept einer detaillierten Untersuchung durch die DB Netz AG als Bauherrin der Maßnahme.

Bei der ABS/NBS müsste bei der BBM-Lösung im Bereich Müllheim die Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h begrenzt werden, da die ICE-Züge bei der BBM-Lösung an Bahnsteigen durchfahren würden. Inwieweit dies Auswirkungen auf die Knotenzeiten der ICE-Züge in Basel und Karlsruhe haben wird, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Eine frühere Untersuchung einer möglichen Verlegung der Überleitstelle zwischen ABS/NBS und bestehender Rheintalbahn im nördlichen Bereich durch die DB Netz AG hatte ergeben, dass eine Verschiebung der Überleitstellen (Herbolzheim im Norden und Buggingen im Süden) und eine dadurch implizierte Verlängerung der gemeinsam von Fern- und Nahverkehr genutzten Strecke durch die „Freiburger Bucht“ keinen überholungsfreien Nahverkehr mehr zulässt, wenn beim Fernverkehr die ICE halbstündlich im Abschnitt zwischen Freiburg und Basel verkehren.

Eine Verlegung der Überleitstelle nach Auggen würde genau diese Verlängerung des gemeinsam genutzten Abschnitts jedoch notwendig machen. Ob jedoch diese Aussage auch unter der Prämisse, dass der Fernverkehr im Bereich Müllheim auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h reduziert werden soll, zutrifft, kann nur durch eine fahrplantechnische Untersuchung durch die DB Netz AG geklärt werden.

5. Ist sie bereit, sich an finanziellen Mehrkosten für die BBM-Lösung zu beteiligen?

Nach dem Grundgesetz trägt der Bund für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes die Verantwortung (Artikel 87 e Absatz 4). Diese Infrastrukturverantwortung des Bundes wird durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz konkretisiert. Nach diesem Gesetz finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege des Bundes. Dies gilt daher auch für den Ausbau der Rheintalbahn. Das Land finanziert nur in Ausnahmefällen Baumaßnahmen bundeseigener Eisenbahnen mit. So haben sich zum Beispiel Bund und Land in der siebten Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 5. März 2012 im Zusammenhang mit dem viergleisigen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn bereit erklärt, jeweils die Hälfte der Mehrkosten für die Realisierung der Kernforderungen 3 und 4 (Güterumfahrung Freiburg und sogenannte Bürgertrasse) zu tragen. Die „Beste Lösung“ gehört zu keiner Kernforderung. Ein freiwilliges finanzielles Engagement des Landes ist aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht möglich.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur