

Antrag

der Fraktion der FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Zukunftsgerechte Gestaltung der Europatrasse Baden 21 im Abschnitt Müllheim–Auggen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, dass seitens des Bundes die Bereitschaft vorhanden ist, die notwendigen Mehrkosten für die Realisierung in der Variante „beste Lösung“ im Abschnitt Müllheim–Auggen anteilig mitzufinanzieren;
2. ob es zutrifft, dass sie zu einer solchen Mitfinanzierung nicht bereit ist und ob sie sich einen Gesamtkostenrahmen für die Mitfinanzierung der gesamten Rheintalbahn als Europatrasse Baden 21 auferlegt hat;
3. welche Sachverhalte der in der Stellungnahme zum fraktionsübergreifenden Beschluss des Landtags vom 13. April 2015 „Menschen- und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn – Großprojekt bis 2030 realisieren“ (Drucksache 15/6723) erwähnte Gutachter geprüft hat (mit Angabe, welche Rolle diese in der Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 26. Juni 2015 insbesondere im Vergleich zur Argumentationslinie der Deutschen Bahn AG gespielt haben) und ob ihr Kritik an den Ergebnissen des Gutachtens bekannt ist;
4. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, welche Anzahl zusätzlicher Verkehre (Fern-, Nah- und Güterverkehr) die in der genannten Projektbeiratssitzung empfohlene Variante „optimierte Antragstrasse“ aufnehmen kann, insbesondere im Hinblick darauf, ob die seitens des Landes vorgenommene Angebotskonzeption im Schienenpersonennahverkehr in dieser Raumschaft tatsächlich in ihrer letzten Ausbaustufe fahrbar ist;

5. in welcher Weise bei dem Vergleich der Trassenvarianten die zukünftige Leistungsfähigkeit, die Verkehrssicherheit insbesondere im Hinblick auf Entflechtung der Verkehre und kreuzungsfreie Linienführungen, Sicherheit für die Bahnreisenden auf den Bahnsteigen, Gefährdungslage durch Gefahrguttransporte, Beseitigung und Neubau von Gebäuden und Verkehrseinrichtungen, Hochwasserschutz, Auswirkungen auf das Landschaftsbild, laufende Unterhaltskosten für die transparenten Lärmschutzwände (z. B. Reinigungsaufwand) sowie ökologische Folgewirkungen durch die hohen Lärmschutzwände (Frostschäden, Auswirkungen auf das Mikroklima, Fauna und Flora) quantifiziert wurden;
 6. ob es zutrifft, dass bei einer Realisierung in der Variante „optimierte Antragsstrasse“ die Kernforderung, alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel zu führen, nicht verlässlich eingehalten werden kann;
 7. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, dass der Fernverkehr im genannten Abschnitt tatsächlich mit einer Reisegeschwindigkeit von 250 km/h fahren soll;
 8. ob aus ihrer Sicht der seitens der Deutschen Bahn AG vorgelegte Kostenvergleich der Trassenvarianten hinreichend objektiv erfolgt ist, oder ob eine erneute neutrale Begutachtung angezeigt wäre, insbesondere auch im Hinblick auf Kostenabgrenzungen und Nutzenbewertungen;
- II. die Region in ihrem Bestreben nach einer Verbesserung der Planung im Rahmen der anstehenden Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren zu unterstützen und zur Ergänzung entsprechender Bundesmittel im Rahmen der bisherigen Beschlusslage des Landtags von Baden-Württemberg (s. o.) die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, um insbesondere die Höhenlage der planfestgestellten alten Antragstrasse überwinden zu können sowie eine zukunfts-gerechte Gestaltung auch im Hinblick auf den Schienenpersonennahverkehr zu ermöglichen.

27. 10. 2015

Dr. Rülke
und Fraktion

Begründung

Der Ausbau der Rheintalbahn in ihrer Ausführung als Europatrasse Baden 21 ist zusammen mit dem Bahnprojekt Stuttgart–Ulm das bedeutendste Schienenprojekt in Baden-Württemberg. Die Bürgerinitiativen und der Projektbeirat haben beispielgebende Arbeit geleistet. Gleichwohl gibt es im Abschnitt Müllheim–Auggen Kritik an der in der Sitzung des Projektbeirats am 29. Juni 2015 beschlossenen Empfehlung für diesen Bereich. Bei einem Besuch von Vertretern der Raumschaft am 1. Oktober 2015 in Berlin und Gesprächen mit Mitgliedern der entsprechenden Ausschüsse sei zu verstehen gegeben worden, dass der Bund sehr wohl für eine Mitfinanzierung einer verbesserten Trassierung bereit sei, das Land jedoch eine entsprechende Bereitschaft vermissen lasse. Die derzeit vorgeschlagene Trassenvariante „optimierte Antragsstrasse“ führt allein in diesem Bereich zu rund fünfeinhalb Kilometern langen Lärmschutzwänden die teilweise bis zu über neun Meter hoch in das Landschaftsbild aufragen und teilweise in dreifacher Reihung ausgeführt werden. Hierdurch entstehen deutliche negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie auf das Mikroklima. Darüber hinaus liegen Einwände vor, dass bei der Trassenentscheidung einige Aspekte nicht hinreichend gewichtet worden seien. Beispielsweise sei das Thema Gefahrguttransport und die daraus resultierenden Risiken im Planfeststellungsbeschluss nicht eingehend erörtert worden. Vor dem Hintergrund des schweren Zugunglücks in Müllheim und dem sehr hohen Gefahrgutaukommen auf der Oberrheinbahn werde ein erheblicher Mangel in der Trassenabwägung erkennbar. Die Autobahnparallele und die Tunnel in Offenburg

und Rastatt würden bezüglich der Gefahrgutrisiken deutlich besser abschneiden als die ursprüngliche Planung der Deutschen Bahn AG. Im Hinblick auf die mögliche fahrbare Höchstgeschwindigkeit liegen Informationen vor, dass der Abschnitt Freiburg bis Eschbacher Kurve nur auf 200 km/h ertüchtigt wird, weshalb es fraglich erscheint warum im Abschnitt Auggen–Müllheim zum jetzigen Zeitpunkt ein Umbau der Rheintalbahn erfolgen soll. Es ergäbe sich ein deutliches Einsparpotenzial von rund 75 Mio. Euro.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. November 2015 Nr. 3-3824.5-00/393 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

- 1. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, dass seitens des Bundes die Bereitschaft vorhanden ist, die notwendigen Mehrkosten für die Realisierung in der Variante „beste Lösung“ im Abschnitt Müllheim–Auggen anteilig mitzufinanzieren;*
- 2. ob es zutrifft, dass sie zu einer solchen Mitfinanzierung nicht bereit ist und ob sie sich einen Gesamtkostenrahmen für die Mitfinanzierung der gesamten Rheintalbahn als Europatrasse Baden 21 auferlegt hat;*

Zu I. 1. und I. 2.:

Der Projektbeirat Rheintalbahn – also die Vertreterinnen und Vertreter des Bundes, des Landes, der Deutschen Bahn AG, aus der Region und der Bürgerinitiativen – hat in seiner 10. Sitzung am 26. Juni 2015 einvernehmlich entschieden, die „Beste Lösung“ nicht zu realisieren. Gleichzeitig haben sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer jedoch dafür ausgesprochen, dass die Antragstrasse zwischen Hügellheim und Auggen Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Sinne eines Vollschutzes erhält, die baulichen Mehrkosten hierfür betragen ca. 23 Mio. Euro. Für gestalterische Maßnahmen (z. B. teilweise transparente Lärmschutzwände) entstehen weitere bauliche Kosten in Höhe von 10 Mio. Euro. Weiterhin wird der Knoten Hügellheim kreuzungsfrei (Personenverkehr in Tieflage) mit baulichen Mehrkosten in Höhe von 15 Mio. Euro umgesetzt. Das Land hat sich bereit erklärt, die genannten baulichen Mehrkosten zur Hälfte zu übernehmen.

In der genannten Sitzung wurde gleichzeitig u. a. festgehalten, dass der in der Sitzung des Projektbeirats gefundene Konsens von allen, also auch vonseiten des Bundes, getragen wird.

3. welche Sachverhalte der in der Stellungnahme zum fraktionsübergreifenden Beschluss des Landtags vom 13. April 2015 „Menschen- und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn – Großprojekt bis 2030 realisieren“ (Drucksache 15/6723) erwähnte Gutachter geprüft hat (mit Angabe, welche Rolle diese in der Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 26. Juni 2015 insbesondere im Vergleich zur Argumentationslinie der Deutschen Bahn AG gespielt haben) und ob ihr Kritik an den Ergebnissen des Gutachtens bekannt ist;
8. ob aus ihrer Sicht der seitens der Deutschen Bahn AG vorgelegte Kostenvergleich der Trassenvarianten hinreichend objektiv erfolgt ist, oder ob eine erneute neutrale Begutachtung angezeigt wäre, insbesondere auch im Hinblick auf Kostenabgrenzungen und Nutzenbewertungen;

Zu I. 3. und I. 8.:

Die beiden Fragen werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gutachter hatte den Auftrag, die von der DB Netz AG vorgelegten Schalltechnischen Untersuchungen vom 10. April 2015 und die Überarbeitung vom 16. Juni 2015 zur Ausgestaltung von Schallschutzmaßnahmen sowie die von der Region beauftragte Plausibilitätsprüfung der Schalltechnischen Untersuchung der DB Netz AG durchzusehen und eine Stellungnahme zur Plausibilität der Lärmbetroffenheit, der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen sowie der Kosten dieser Lärmschutzmaßnahmen abzugeben. Die einvernehmliche Entscheidung im Projektbeirat wurde in Kenntnis der Ergebnisse der genannten Untersuchungen und der Stellungnahme des Gutachters des Landes getroffen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1. und 2. verwiesen.

4. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, welche Anzahl zusätzlicher Verkehre (Fern-, Nah- und Güterverkehr) die in der genannten Projektbeiratssitzung empfohlene Variante „optimierte Antragstrasse“ aufnehmen kann, insbesondere im Hinblick darauf, ob die seitens des Landes vorgenommene Angebotskonzeption im Schienenpersonennahverkehr in dieser Raumschaft tatsächlich in ihrer letzten Ausbaustufe fahrbar ist;

Grundlage für die vergleichenden Betrachtungen von „optimierter Antragstrasse“ und der von der Region vorgeschlagenen Tieflage war auch die zwischen dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der DB für die letzte Ausbaustufe abgestimmte Angebotsvariante 203X. In dieser ist unterstellt:

Zwischen	zukünftig (203x)	heute/bisher
Offenburg– Riegel-Malterdingen	grds. zwei ICE in der Stunde ¹ RE Stundentakt S-Bahn Halbstundentakt	ICE-Halbstundentakt i. V. mit Reisezeitverkürzung Eine S-Bahn pro Stunde
Riegel-Malterdingen– Denzlingen	grds. zwei ICE in der Stunde ¹ RE Halbstundentakt S-Bahn Halbstundentakt	ICE-Halbstundentakt i. V. mit Reisezeitverkürzung Ein RE pro Stunde Eine S-Bahn pro Stunde
Denzlingen– Freiburg Hbf.	grds. zwei ICE in der Stunde ¹ RE Halbstundentakt Zwei S-Bahn Halbstundentakte (inkl. Linie ins Elztal)	ICE-Halbstundentakt i. V. mit Reisezeitverkürzung Ein RE pro Stunde Eine S-Bahn pro Stunde

Freiburg Hbf.– Bad Krozingen	grds. zwei ICE in der Stunde ¹ RE Stundentakt Zwei S-Bahn Halbstundentakte (inkl. Linie ins Münstertal)	ICE-Halbstundentakt i. V. mit Reisezeitverkürzung Dreieinhalb S-Bahnen pro Stunde ²
Bad Krozingen– Müllheim	grds. zwei ICE in der Stunde ¹ RE Stundentakt S-Bahn Halbstundentakt	ICE-Halbstundentakt i. V. mit Reisezeitverkürzung Eineinhalb S-Bahnen pro Stunde ²
Müllheim–Basel Bad Bf.	grds. zwei ICE in der Stunde ¹ RE Stundentakt S-Bahn Halbstundentakt zur HVZ und Stundentakt zur NVZ	ICE-Halbstundentakt i. V. mit Reisezeitverkürzung Ein RE pro Stunde Eine S-Bahn pro Stunde zur HVZ

Bemerkungen

¹ Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) verkehren bereits heute in vielen Stunden zwei Züge/Richtung und zwar zeitlich gebündelt. Im Zielkonzept soll laut DB der SPFV zeitlich halbstündlich verkehren.

² Eine halbe S-Bahn pro Stunde bedeutet, dass alle zwei Stunden ein zusätzlicher Zug verkehrt.

Diese Betrachtungen haben gezeigt, dass die vom Land gewünschte Angebotskonzeption auf der Antragstrasse der DB ohne jegliche Einschränkungen fahrbar ist. Die Angebotskonzeption des Fernverkehrs mit 30-Minuten-Takt und den entsprechenden Anschlusszeiten in Karlsruhe, Baden-Baden, Offenburg, Freiburg und Basel ist darin berücksichtigt. Hinsichtlich der Zugzahlen des Fern- und Güterverkehrs sind alle Züge der aktuell gültigen Prognose des Bundes zum Bundesverkehrswegeplan 2003 mit dem Zeithorizont 2025 fahrbar.

5. in welcher Weise bei dem Vergleich der Trassenvarianten die zukünftige Leistungsfähigkeit, die Verkehrssicherheit insbesondere im Hinblick auf Entflechtung der Verkehre und kreuzungsfreie Linienführungen, Sicherheit für die Bahnreisenden auf den Bahnsteigen, Gefährdungslage durch Gefahrguttransporte, Beseitigung und Neubau von Gebäuden und Verkehrseinrichtungen, Hochwasserschutz, Auswirkungen auf das Landschaftsbild, laufende Unterhaltskosten für die transparenten Lärmschutzwände (z. B. Reinigungsaufwand) sowie ökologische Folgewirkungen durch die hohen Lärmschutzwände (Frostschäden, Auswirkungen auf das Mikroklima, Fauna und Flora) quantifiziert wurden;

Zu I. 5.:

Auf Veranlassung des Landes konnte erreicht werden, dass kurz vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Müllheim–Auggen die „Beste Lösung“ noch einmal genauer untersucht wurde. Dies geschah aufgrund des Vortrags der Bürgerinitiativen, es könne eine deutlich bessere Variante zu vergleichbaren Kosten geplant werden. Ziel dieser Untersuchung war insbesondere die Klärung der Frage, ob der Nutzen der „Besten Lösung“ für den Lärmschutz der Bevölkerung in einem überzeugenden Verhältnis zu dem Mehrkosten steht.

Unabhängig hiervon hat die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss vom 16. Juli 2015 festgestellt, dass die Antragstrasse allen rechtlichen Vorgaben entspricht. Die Frage des Lärmschutzes, der im Projektbeirat über das gesetzliche Maß hinaus gewährt wurde, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. ob es zutrifft, dass bei einer Realisierung in der Variante „optimierte Antragstrasse“ die Kernforderung, alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel zu führen, nicht verlässlich eingehalten werden kann;

Die Deutsche Bahn hat in der 5. Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn zugesagt, durch entsprechende Gestaltung des Betriebsablaufs möglichst alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel zu führen. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass beispielsweise bei Wartungen oder Bauarbeiten im Katzenbergtunnel sowie Störungen aus dem Betriebsablauf auch weiterhin die alte Rheintalbahn befahren werden muss. Auf der Grundlage der vorliegenden Angebotskonzepte des Zielzustands im Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr (Prognose des Bundes und Planungen des Landes) ist es im Übrigen laut Auskunft der Deutschen Bahn mit der Antragstrasse möglich, den Umfang der prognostizierten Schienengüterverkehrstrassen fahrplantechnisch durch den Katzenbergtunnel abzuwickeln.

7. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, dass der Fernverkehr im genannten Abschnitt tatsächlich mit einer Reisegeschwindigkeit von 250 km/h fahren soll;

Laut Auskunft der Deutschen Bahn wird der Fernverkehr im genannten Abschnitt tatsächlich eine Reisegeschwindigkeit von 250 km/h erreichen.

II. die Region in ihrem Bestreben nach einer Verbesserung der Planung im Rahmen der anstehenden Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren zu unterstützen und zur Ergänzung entsprechender Bundesmittel im Rahmen der bisherigen Beschlusslage des Landtags von Baden-Württemberg (s. o.) die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, um insbesondere die Höhenlage der planfestgestellten alten Antragstrasse überwinden zu können sowie eine zukunftsgerechte Gestaltung auch im Hinblick auf den Schienenpersonennahverkehr zu ermöglichen.

Auf die Antwort zu Fragen 1, 2 und 4 wird verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur