

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Patrick Rapp CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Rheintalbahn – Beste Lösung für Müllheim/Auggen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Auf welcher Grundlage hat sie im Kabinett im Juni 2015 einen Kostendeckel für die Mehrkosten für den menschen- und umweltgerechten Ausbau für die Kernforderungen der Region 1, 2 und 6 beschlossen?
2. Wie kam dieser Kostendeckel zustande?
3. Wie beurteilt sie die im Projektbeirat getroffene Entscheidung für den Abschnitt Müllheim/Auggen?
4. Ist sie bereit, den Projektbeirat erneut einzuberufen, um nochmals über den Abschnitt Müllheim/Auggen und die „Beste Lösung“ zu sprechen?
5. Ist sie bereit, den Kostendeckel anzuheben oder aufzuheben, um noch einmal über die „Beste Lösung“ zu sprechen?

28.01.2016

Dr. Rapp CDU

Begründung

Im Juni 2015 hat der Projektbeirat über die noch offenen Punkte beim Ausbau der Rheintalbahn diskutiert und entschieden. Die von der Region forcierte „Beste Lösung“ wurde dabei nicht berücksichtigt, da kurz vor der entscheidenden Sitzung des Projektbeirats der Landesverkehrsminister den absoluten Landesanteil gedeckelt hat. Ziel der Anfrage ist es, herauszufinden, ob die Landesregierung bereit ist sich der „Besten Lösung“ nochmals anzunehmen.

Antwort

Mit Schreiben vom 22. Februar 2016 Nr. 3-3824.5-00/395 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. Auf welcher Grundlage hat sie im Kabinett im Juni 2015 einen Kostendeckel für die Mehrkosten für den menschen- und umweltgerechten Ausbau für die Kernforderungen der Region 1, 2 und 6 beschlossen?

2. Wie kam dieser Kostendeckel zustande?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung hat sich hinsichtlich der Grundlagen des Kostendeckels für die Mehrkosten der Kernforderung 2 und 6 und den Verbesserungen im Bereich Müllheim – Auggen an dem fraktionsübergreifenden Antrag vom 30. April 2015, Drucksache 15/6723, orientiert. Die Kernforderung 1 wird vom Bund allein finanziert.

3. Wie beurteilt sie die im Projektbeirat getroffene Entscheidung für den Abschnitt Müllheim/Auggen?

4. Ist sie bereit, den Projektbeirat erneut einzuberufen, um nochmals über den Abschnitt Müllheim/Auggen und die „Beste Lösung“ zu sprechen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der 10. Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn am 26. Juni 2015 zwischen den Vertreterinnen und Vertretern des Bundes, des Landes, der Deutschen Bahn AG sowie aus der Region und der Bürgerinitiativen gefassten einvernehmlichen Beschlüsse gewährleisteten auch für den Bereich Müllheim–Auggen eine bedeutende Verbesserung. Zugesagt wurde für die Antragstrasse Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Sinne eines Vollschutzes. Das heißt, dass der gesetzlich garantierte Lärmschutz als freiwillige Leistung über aktive Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden soll, sodass niemand auf Lärmschutzfenster angewiesen ist. Den Mitgliedern des Projektbeirats war bewusst, dass die Lärmschutzwände im Vergleich zu den Lärmschutzwänden der von der Region favorisierten sogenannten optimierten Kernforderung 6 (oKF 6) höher sind. Deshalb hat sich der Projektbeirat zusätzlich für gestalterische Maßnahmen wie z.B. transparente Lärmschutzwände ausgesprochen. Entsprechende Planungen zur konkreten Ausgestaltung der Lärmschutzwände sind in enger Abstimmung mit den Kommunen zu betreiben. Darüber hinaus wird der Bahnknoten Hügellheim niveaufrei ausgestaltet, um die Leistungsfähigkeit der Strecke auf den Katzenbergtunnel hin zu erhöhen.

Der Projektbeirat hat sich in der genannten Sitzung mit der „Tieflage Müllheim–Auggen, optimierte Kernforderung 6 (oKF 6)“ befasst, nachdem diese zuvor auf Veranlassung des Landes nochmals genauer untersucht worden war. Dies geschah aufgrund des Vortrags der Bürgerinitiative, es könne eine deutlich bessere Variante zu vergleichbaren Kosten geplant werden.

Der Entscheidung des Projektbeirats lag die Erkenntnis zugrunde, dass der Nutzen der oKF 6 für den Lärmschutz der Bevölkerung in keinem überzeugenden Verhältnis zu den Mehrkosten dieser Lösung steht. Gestützt wird diese Einschätzung auf die Stellungnahme des vom Land beauftragten Lärmexperten, der u. a. die von der Deutschen Bahn vorgelegten schalltechnischen Berechnungen überprüft hat. Hierbei kam der Lärmexperte zu dem Ergebnis, dass die Mehrkosten der oKF 6 im Hinblick auf die geringe Anzahl von Betroffenen, die räumliche Lage der Strecke und die angrenzende Bebauung in keinem vertretbaren Verhältnis zum erzielten Nutzen steht. Für den Fall der Umsetzung von Lärmschutz nur in dem Maß, wie er gesetzlich erforderlich ist, sind die ermittelten Kosten bei der oKF 6 rund 280 Mio. Euro höher.

Die Vertreterinnen und Vertreter des Bundes, des Landes, der Deutschen Bahn AG sowie aus der Region und der Bürgerinitiativen haben die Entscheidung in der genannten Sitzung in Kenntnis der Untersuchungsergebnisse einstimmig gefasst. Die Landesregierung ist bereit, im Zuge der weiteren Planungen über Optimierungen bzgl. Ausbaustandard und Lärmschutzmaßnahmen im gegebenen Kostenrahmen zu sprechen und wird sich in diesem Sinn für die Anliegen der betroffenen Kommunen und ihrer Bürgerinnen und Bürger einsetzen. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat die Bürgerinitiative „Bürgerbündnis Bahn Markgräfler Land“ eingeladen, um das weitere Vorgehen zu besprechen.

5. Ist sie bereit, den Kostendeckel anzuheben oder aufzuheben, um noch einmal über die „Beste Lösung“ zu sprechen?

Der Neu- und Ausbau der Rheintalbahn ist laut Grundgesetz eine Aufgabe des Bundes, nicht des Landes. Bei der Finanzierung steht deshalb primär der Bund in der Verantwortung. Eine Mitfinanzierung solcher Projekte durch das Land kann deshalb nur in eng begrenzten Ausnahmefällen und unter klaren Kriterien, wie vorliegend geschehen, erfolgen. Der Bund als führender Projektverantwortlicher hat im Rahmen seines ohnehin schwierigen Entscheidungsprozesses keine Bereitschaft zu weiteren kostensteigenden Zusatzmaßnahmen erkennen lassen. Auf die Antworten zu Fragen 1 bis 4 wird ergänzend verwiesen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur