

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Wirtschaftliche und technische Umsetzbarkeit des Beschlusses zum Ausbau der Rheintalbahn im Abschnitt Müllheim-Auggen (Planfeststellungsabschnitte 8.4 und 9.0b) und Alternativplanungen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, in welcher baulichen Weise der beschlossene Vollschutz im Bereich Müllheim-Auggen erreicht werden soll mit der Angabe, ob der vorgesehene Kostenrahmen von 23 Millionen Euro zzgl. weiteren 10 Millionen Euro für gestalterische Maßnahmen (Landtagsdrucksache 15/7899, Seite 3) eingehalten werden kann;
2. sofern es sich um Stahlbauwerke in Galeriebauweise handelt, welche Erfahrungswerte hinsichtlich der Haltbarkeit bei Belastungen im Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 250 km/h – gemischt mit Güterverkehr – vorliegen mit der Angabe, innerhalb welcher Fristen Ersatzbauten bzw. wesentliche Erhaltungsmaßnahmen sowie Unterhaltsmaßnahmen (Reinigung, Rostschutz, Austausch Fassadenelemente) vorzunehmen sind und welcher Betrag sich über eine Laufzeit von 80 bis 100 Jahren abgezinst auf den Investitionszeitpunkt für diese Bauform zur Erreichung des Vollschutzes ergibt;
3. ob es durch die Galeriebauwerke zu Bedenken hinsichtlich des Brandschutzes kommt;
4. ob es aus ihrer Sicht vor dem Hintergrund des Beschlusses des Deutschen Bundestags vom 31. Januar 2016, den vom Projektbeirat am 26. Juni 2015 befürworteten Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus als Teil des Bedarfsplanvorhabens umzusetzen, erforderlich ist, ein erneutes Planfeststellungsverfahren (am 16. Juli 2015 erließ das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Müllheim-Auggen) durchzuführen, weil der nunmehr vorzusehende Vollschutz zu wesentlichen Änderungen führt;

5. in welcher Weise das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) in dem genannten Abschnitt Anwendung finden soll mit der Angabe, ob dieses in Bahnhöfen zulässig ist;
6. welche Erkenntnisse sie darüber hat, in welchen Abschnitten der Europatrasse Baden 21 zwar eine Auslegung der Trasse auf 250 km/h erfolgt, diese Geschwindigkeit jedoch in der Praxis nicht fahrbar sein wird, weil im Verlauf davor oder danach andere limitierende Faktoren vorhanden sind (beispielsweise Beschränkung auf 200 km/h im Katzenbergtunnel aus wirtschaftlichen Gründen);
7. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, welches Investitionsvolumen durch eine an die tatsächliche Fahrpraxis angepasste Bauweise in den Bereichen, an denen sich das Land hälftig beteiligt, frei würde;
8. ob ihr Untersuchungen bekannt sind, die die wirtschaftlichen Auswirkungen insbesondere auf die Landwirtschaft infolge der nach derzeitiger Planung erforderlichen sehr hohen Lärmschutzwände ermitteln;
9. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, wie die Gleisführung im kreuzungsfreien Knoten Hülgelheim ausgestaltet werden soll und welche Vor- und Nachteile die Gleisführung der Güterzüge oder alternativ der Personenzüge in Tieflage mit sich bringen;
10. ob ihr Untersuchungen bekannt sind, inwiefern eine Platzierung des kreuzungsfreien Knotens in Hülgelheim die Güterzugskapazität im Katzenbergtunnel im Verhältnis zu einem weiter südlich an der Grenze zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 9.1 angeordneten kreuzungsfreien Knoten beeinflusst mit Angabe der quantitativen Auswirkungen auf die Erfüllung der Kernforderung 6;

II.

1. auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens respektive eines Planänderungsverfahrens mit Vergleich der Planungsalternativen, unter Berücksichtigung der lateralen Lage und der Höhenlage der Gleise, hinzuwirken;
2. auf eine objektive Vergleichsberechnung der Kosten des bisher geplanten Lärmschutzes im Sinne eines Vollschutzes mit Planungsvarianten, in denen die lateralen Lagen und die Höhenlage der Gleise variiert sind, hinzuwirken;
3. hierbei insbesondere die Einberechnung des Unterhaltungs- und Erhaltungsaufwandes für die atypisch konstruierten Lärmschutzbauwerke einzufordern.

03. 02. 2017

Haußmann, Keck, Dr. Goll,
Dr. Rülke, Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Am 26. Juni 2015 hat der Projektbeirat Rheintalbahn entschieden, dass die Antragstrasse zwischen Hülgelheim und Auggen Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Sinne von Vollschutz erhalten soll (passiver Lärmschutz ist dann nicht mehr erforderlich, die Grenzwerte werden durch Maßnahmen an der Strecke eingehalten). Außerdem soll der Knoten Hülgelheim kreuzungsfrei ausgestaltet werden (Personenverkehr in Tieflage). Die bisherige Planung erfordert sehr hohe Lärmschutzwände, die dem Vernehmen nach in Stahlausführung in Galeriebauweise erfolgen soll. Hierüber habe bei der Beschlussfassung keine hinreichende Klarheit bestanden, es sei vielmehr von konventionellem Lärmschutz ausgegangen

worden. Es stellt sich nun die Frage, ob derartige – Stahlhallen nicht unähnliche – Bauwerke für den Mischverkehr mit Hochgeschwindigkeitszügen mit 250 km/h und Güterverkehr in den beabsichtigten Dimensionen technisch und wirtschaftlich darstellbar sind. Es erscheint daher geboten, eine modifizierte Tieflage der Trasse mit konventionellen Lärmschutzwänden vergleichend zu prüfen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 2. März 2017 Nr. 3-3824.5-00/419 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

I. zu berichten,

1. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, in welcher baulichen Weise der beschlossene Vollschutz im Bereich Müllheim-Auggen erreicht werden soll mit der Angabe, ob der vorgesehene Kostenrahmen von 23 Millionen Euro zzgl. weiteren 10 Millionen Euro für gestalterische Maßnahmen (Landtagsdrucksache 15/7899, Seite 3) eingehalten werden kann;

Zu I. 1.:

Der beschlossene Vollschutz soll laut Angaben der DB Netz AG nach derzeitigem Sachstand im Bereich Müllheim-Auggen mit Schienenstegdämpfern, Schallschutzwänden und Galerien erreicht werden. Die genaue Ausgestaltung steht laut DB Netz AG noch nicht fest, sondern soll gemeinsam mit der Region ermittelt werden. Dementsprechend können derzeit auch keine Aussagen zu den Kosten getroffen werden.

2. sofern es sich um Stahlbauwerke in Galeriebauweise handelt, welche Erfahrungswerte hinsichtlich der Haltbarkeit bei Belastungen im Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 250 km/h – gemischt mit Güterverkehr – vorliegen mit der Angabe, innerhalb welcher Fristen Ersatzbauten bzw. wesentliche Erhaltungsmaßnahmen sowie Unterhaltsmaßnahmen (Reinigung, Rostschutz, Austausch Fassadenelemente) vorzunehmen sind und welcher Betrag sich über eine Laufzeit von 80 bis 100 Jahren abgezinst auf den Investitionszeitpunkt für diese Bauform zur Erreichung des Vollschutzes ergibt;

Zu I. 2.:

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

3. *ob es durch die Galeriebauwerke zu Bedenken hinsichtlich des Brandschutzes kommt;*
4. *ob es aus ihrer Sicht vor dem Hintergrund des Beschlusses des Deutschen Bundestags vom 31. Januar 2016, den vom Projektbeirat am 26. Juni 2015 befürworteten Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus als Teil des Bedarfsplanvorhabens umzusetzen, erforderlich ist, ein erneutes Planfeststellungsverfahren (am 16. Juli 2015 erließ das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Müllheim-Auggen) durchzuführen, weil der nunmehr vorzusehende Vollschatz zu wesentlichen Änderungen führt;*
8. *ob ihr Untersuchungen bekannt sind, die die wirtschaftlichen Auswirkungen insbesondere auf die Landwirtschaft infolge der nach derzeitiger Planung erforderlichen sehr hohen Lärmschutzwände ermitteln;*

Zu I. 3., I. 4. und I. 8.:

Die Fragen 3., 4. und 8. werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Frage, ob bei einer Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens ein neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, ist eine nach den §§ 18 d des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und 76 Verwaltungsverfahrensgesetz von der zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, zu beantwortende Rechtsfrage. Bei dieser Beurteilung hat die Planfeststellungsbehörde auch die Frage des Brandschutzes und die Auswirkungen der Lärmschutzwände auf die Landwirtschaft in den Blick zu nehmen.

5. *in welcher Weise das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) in dem genannten Abschnitt Anwendung finden soll mit der Angabe, ob dieses in Bahnhöfen zulässig ist;*

Zu I. 5.:

Laut Stellungnahme der DB Netz AG soll im genannten Abschnitt, wo immer möglich, das besonders überwachte Gleis (BüG) Anwendung finden. Eine generelle Unzulässigkeit des BüG in Bahnhofsbereichen kann lt. DB Netz AG nicht bestätigt werden.

6. *welche Erkenntnisse sie darüber hat, in welchen Abschnitten der Europatrasse Baden 21 zwar eine Auslegung der Trasse auf 250 km/h erfolgt, diese Geschwindigkeit jedoch in der Praxis nicht fahrbar sein wird, weil im Verlauf davor oder danach andere limitierende Faktoren vorhanden sind (beispielsweise Beschränkung auf 200 km/h im Katzenbergtunnel aus wirtschaftlichen Gründen);*
7. *welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, welches Investitionsvolumen durch eine an die tatsächliche Fahrpraxis angepasste Bauweise in den Bereichen, an denen sich das Land häufig beteiligt, frei würde;*

Zu I. 6. und I. 7.:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der viergleisige Neu- und Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist im Bundesschiennenausbaugesetz der Anlage 1 (Bedarfsplan für die Bundesschiennewege) enthalten. In Konkretisierung hierzu führt der Bundesverkehrswegeplan 2030 aus, dass das dritte und vierte Gleis Hügellheim – Müllheim für v_{max} 250 km/h ausgebaut werden. Die DB Netz AG hat sich beim Aus-/Neubau an diese Vorgaben zu halten. Im Übrigen hat die DB Netz AG mitgeteilt, dass limitierende Faktoren nicht bekannt seien.

9. *ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, wie die Gleisführung im kreuzungsfreien Knoten Hülgelheim ausgestaltet werden soll und welche Vor- und Nachteile die Gleisführung der Güterzüge oder alternativ der Personenzüge in Tieflage mit sich bringen;*
10. *ob ihr Untersuchungen bekannt sind, inwiefern eine Platzierung des kreuzungsfreien Knotens in Hülgelheim die Güterzugskapazität im Katzenbergtunnel im Verhältnis zu einem weiter südlich an der Grenze zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 9.1 angeordneten kreuzungsfreien Knoten beeinflusst mit Angabe der quantitativen Auswirkungen auf die Erfüllung der Kernforderung 6;*

Die Fragen 9 und 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In seiner 10. Sitzung am 26. Juni 2015 hat der Projektbeirat Rheintalbahn im Zusammenhang mit der abschließenden Behandlung der „Tieflage Müllheim-Auggen, optimierte Kernforderung 6 (oKF 6)“ die Untersuchungsergebnisse der DB Netz AG u. a. zu Betrieb/Kapazität zur Kenntnis genommen. Er hat auf dieser Grundlage beschlossen, dass der Knoten Hülgelheim kreuzungsfrei (Personenverkehr in Tieflage) umgesetzt wird. Entsprechend lautet der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 26. Januar 2016.

Der Projektbeirat hat in der genannten Sitzung darüber hinaus die Erwartung geäußert, dass die gesamten Baumaßnahmen ohne weitere Verzögerungen schnellstmöglich realisiert werden.

II.

1. *auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens respektive eines Planänderungsverfahrens mit Vergleich der Planungsalternativen, unter Berücksichtigung der lateralen Lage und der Höhenlage der Gleise, hinzuwirken;*
2. *auf eine objektive Vergleichsberechnung der Kosten des bisher geplanten Lärmschutzes im Sinne eines Vollschutzes mit Planungsvarianten, in denen die lateralen Lagen und die Höhenlage der Gleise variiert sind, hinzuwirken;*
3. *hierbei insbesondere die Einberechnung des Unterhaltungs- und Erhaltungsaufwandes für die atypisch konstruierten Lärmschutzbauwerke einzufordern.*

Zu II. 1. bis II. 3.:

Die Fragen II. 1 bis 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung, ob ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde. Im Rahmen dieses Verfahrens sind die genannten Beschlüsse des Projektbeirats bzw. des Deutschen Bundestages umzusetzen.

Die Landesregierung wird die Region, soweit möglich, bei der Entwicklung einer „verträglicheren“ Gestaltung der baulichen Maßnahmen unterstützen.

Hermann
Minister für Verkehr