

Antrag

der Fraktion der FDP/DVP

MVI Zukunftsgerechte Gestaltung der Europatrasse Baden 21 im Abschnitt Müllheim–Auggen

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 Antragstrasse“ 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 zukunftsgerechte 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 Antragstrasse“ 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 Gefahrgutaufkommen 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.