



26.06.2015

RHEINTALBAHN

Historische Entscheidung im Projektbeirat für den Ausbau der Rheintalbahn



Nach jahrelangen Verhandlungen über den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel von zwei auf vier Gleise ist im Projektbeirat eine historische Entscheidung gelungen. Der Bund und das Land Baden-Württemberg einigten sich am 26. Juni 2015 auf erhebliche Änderungen gegenüber der ursprünglich geplanten Antragstrasse und auf einen Streckenverlauf, der einen weitreichenden Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm und Erschütterungen gewährleistet. Damit können viele Forderungen aus den Regionen entlang der Rheintalbahn erfüllt werden. Die beschlossenen Verbesserungen haben Lärmschutz auf höchstem Niveau zur Folge.

Dazu gehört auch der Neubau der zweigleisigen Güterzugtrasse entlang der Autobahn 5 zwischen Offenburg und Riegel. Dort wird durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sichergestellt, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung Straßen- und Schienenverkehr vermieden wird. Den Menschen an der Bestandstrasse wird Vollschutz vor Lärm und damit eine bedeutende Verbesserung zugesichert. Demzufolge sind dort keine passiven Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster nötig.

Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Michael Odenwald, sprach von einem großen Erfolg angesichts der dringenden Notwendigkeit, diese zentrale europäische Verkehrsachse für den wachsenden Güterverkehr auszubauen. Er sagte: „Der Projektbeirat war ein großer Erfolg. In Jahren intensiver Arbeit haben wir gemeinsam mit den Regionen und Bürgerinitiativen Lösungen zur Optimierung eines der wichtigsten Verkehrsprojekte gefunden. Es war richtig und wichtig, dabei die Interessen der Anwohner und der betroffenen Regionen einzubeziehen. Dies ist im Projektbeirat in einzigartiger Weise gelungen.“

Der baden-württembergische Minister für Verkehr und Infrastruktur, Winfried Hermann, sagte:

„Durch beharrliche Arbeit hat der Projektbeirat Lösungen entwickelt, die die Menschen entlang der Strecke weitreichend vor Lärm schützen werden. Lauter Verkehr wird aus den Orten herausgenommen. Dies ist ein herausragendes Beispiel für Bürgerbeteiligung und die Verwirklichung von optimalem Lärmschutz.“ Mit Blick auf die Lärmschutzmaßnahmen entlang der autobahnparallelen Trasse sagte Minister Hermann: „Dies ist auch ein Angebot an die Kommunen, die hinter der Grafenhausener Erklärung gegen die Autobahnparallele stehen.

Wir nehmen ihre Sorgen ernst und stellen sicher, dass es auch bei der Realisierung dieser Trasse nicht lauter wird als heute.“

Minister Hermann unterstrich, nun könne der Ausbau der Rheintalbahn nach jahrelangem Zeitverzug endlich vorangetrieben werden. Damit besteht auf absehbare Zeit die Chance, einen beträchtlichen Teil der Waren-transporte in Nord-Süd-Richtung von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Staatssekretär Odenwald und Minister Hermann hoben hervor, dass gegenüber der ursprünglichen Planung der Bund und das Land zusätzliche Mittel in erheblichem Umfang bereitstellen. So übernimmt der Bund allein die Mehrkosten in Höhe von knapp 1,2 Mrd. Euro für den Bau des Güterzugtunnels unter Offenburg hindurch. Die baulichen Mehrkosten von 479 Mio. Euro für den Bau der autobahnparallelen Trasse tragen Bund und Land jeweils zur Hälfte.

Zwischen Hülgelheim und Auggen erhält die Antragstrasse Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Sinne eines Vollschutzes. Die Mehrkosten für den zusätzlichen Lärmschutz von 23 Mio. Euro und für gestalterische Maßnahmen wie teilweise transparente Schallschutzwände von 10 Mio. Euro werden sich Bund und Land hälftig teilen. Darüber hinaus wird der Bahnknoten Hülgelheim für ca. 15 Mio. Euro niveaufrei ausgestaltet, um die Leistungsfähigkeit der Strecke auf den Katzenbergtunnel hin zu erhöhen.

Minister Hermann und Staatssekretär Odenwald betonten, dass die Übernahme zusätzlicher Kosten unter dem Vorbehalt stehen, dass der Bundestag und der Landtag entsprechende Beschlüsse fassen und die erforderlichen Haushaltsmittel bereitstellen. Sie wiesen darauf hin, dass der Projektbeirat bereits eine menschen- und umweltfreundliche Trassenführung wie die Güterzugumfahrung bei Freiburg und die Bürgertrasse im Markgräfler Land beschlossen hat, wobei Bund und Land

sich bereit erklärt haben, die Mehrkosten von bis zu 250 Mio. Euro für übergesetzlichen Lärmschutz je zur Hälfte zu übernehmen.

<http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/historische-entscheidung-im-projektbeirat-fuer-den-ausbau-der-rheintalbahn/>