



Baden-Württemberg.de

📅 28.01.2016

VERKEHR

Optimierungen beim Ausbau der Rheintalbahn beschlossen



© picture alliance / dpa | Patrick Seeger

Heute hat der Deutsche Bundestag weitere Optimierungen beim Ausbau der Rheintalbahn mit Mehrkosten von circa 1,8 Milliarden Euro beschlossen. „Das ist ein historischer Erfolg“, freute sich Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann. „Endlich ist der Weg frei“, sagte Finanz- und Wirtschaftsminister Nils Schmid.

„Grüne und SPD in Baden-Württemberg haben in ihrer Koalitionsvereinbarung ausdrücklich betont, dass der zügige menschen- und umweltgerechte Ausbau der Rheintalbahn hohe Priorität hat. Die grünrote Landesregierung hat es aber nicht nur bei diesen Worten belassen. Vielmehr beteiligt sich das Land im Interesse einer nunmehr zügigen Lösung für die lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner an der Finanzierung der heute beschlossenen Maßnahmen mit weiteren 280 Millionen Euro“, betonten Verkehrsminister Winfried Hermann sowie Finanz- und Wirtschaftsminister Nils Schmid. Bereits beschlossen seien Verbesserungen beim Lärmschutz entlang der Güterumfahrung in Freiburg und bei

der Tieferlegung der Trasse durch das Markgräflerland. Hierzu zahle das Land bereits 125 Millionen Euro. Die Minister wiesen aber auch nachdrücklich darauf hin, dass es nach wie vor nicht die Aufgabe eines Bundeslandes sei, Bahntrassen mitzufinanzieren. Das bleibe ausschließlich Sache des Bundes.

„Die Bahnstrecke im Rheintal ist ein zentraler und unverzichtbarer Baustein eines europäischen Güterverkehrsnetzes, das es ermöglichen wird, einen großen Teil der Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Darüber hinaus werden Kapazitätsengpässe im Fern- und insbesondere auch im Schienenpersonennahverkehr beseitigt. Darüber hinaus entstehen neue Entwicklungsspielräume“, erklärte Minister Hermann, „die Gleise müssen also auf jeden Fall gebaut werden, aber eben in verträglicher Form.“

Der Verkehrsminister wies darauf hin, dass die bisherigen Planungen der Deutschen Bahn AG vor allem wegen des Lärmschutzes und der Trassierung in der Region auf erhebliche Widerstände stießen. Gegen die von der Bahn vorgelegten Pläne sind bei der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Freiburg, mehr als 172.000 Einwendungen eingegangen. Angesichts dessen dient die umfangreiche finanzielle Beteiligung des Landes an einer umwelt- und menschenfreundlichen Trassenführung in erster Linie dazu, berechtigte Einwände frühzeitig auszuräumen, um die wichtigste Schienengüterverkehrsachse zwischen Rotterdam und Genua so schnell wie möglich ausbauen zu können.

Alternativplanungen und Forderungen der Region für den bisher strittigen Bereich von Offenburg bis Weil am Rhein lassen sich in sechs Blöcke zusammenfassen.

Das sind von Norden nach Süden:

- Ganz im Norden der Güterzugtunnel Offenburg statt der bisher oberirdisch geplanten Trassenführung (Kernforderung 1),
- anschließend bis Riegel die autobahnparallele Führung zweier neuer Gütergleise statt einer Güterzugtrasse mitten durch zahlreiche Gemeinden (Kernforderung 2),
- bei der Güterumfahrung Freiburg verschiedene Optimierungen der Antragstrasse (Kernforderung 3),
- im Markgräflerland die in Tieflagen geführte Bürgertrasse (Kernforderung 4),
- in Weil am Rhein eine Teiltieferlegung für den Ortsteil Haltingen (Kernforderung 5),
- Führung aller Züge durch den Katzenbergtunnel (Kernforderung 6).

Über die erforderlichen Verbesserungen der bisher von der Bahn vorgelegten Planungen hätten Bund, Deutsche Bahn und Land sowie Vertreterinnen und Vertreter der Region und der Bürgerinitiativen seit Oktober 2009 im Projektbeirat Rheintalbahn beraten, erläuterte Minister Hermann. Aufgrund der fortgeschrittenen Planungen, v.a. aber wegen der extrem hohen Kosten von mehr als 250 Millionen Euro des Alternativvorschlags konnten die nachträglichen Forderungen von Müllheim-Auggen nicht realisiert werden (Tieflage entsprechend der sog. optimierten Kernforderung 6). Ersatzweise wurden jedoch die Lärmschutzmaßnahmen deutlich verbessert. In seiner letzten Sitzung am 26. Juni 2015 hatte sich der Projektbeirat schließlich für den Bau eines Güterzugtunnels Offenburg sowie einer autobahnparallelen Trasse südlich von Offenburg bis Riegel ausgesprochen. Darüber hinaus soll die Antragstrasse zwischen Hügellheim und Auggen Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus

(Vollschutz und in Teilen transparente Lärmschutzwände) erhalten und der Knoten Hülgelheim kreuzungsfrei errichtet werden (Personenverkehr in Tieflage).

Der Deutsche Bundestag hat diesen Forderungen nun zugestimmt und einen entsprechenden Finanzierungsbeschluss über die Mehrkosten in Höhe von 1,8 Milliarden Euro gefasst mit der Aufforderung an die Bundesregierung, die Beschlüsse des Projektbeirats umzusetzen.

Vor diesem Hintergrund forderten Verkehrsminister Hermann und Finanz- und Wirtschaftsminister Schmid den Bund eindringlich auf, die Trasse nördlich von Karlsruhe nun von Anfang an menschen- und umweltfreundlich zu planen und damit vollständig aus Bundesmitteln zu finanzieren, um nachträgliche kostspielige Optimierungen zu vermeiden. Der Landeshaushalt könne nicht auf Dauer für Verbesserungen bei den Bundesschienenwege-Planungen herangezogen werden. Dies sei Aufgabe der Deutschen Bahn und des Bundes.

#Verkehr

Link dieser Seite:

<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/optimierungen-beim-ausbau-der-rheintalbahn-beschlossen>