



Baden-Württemberg.de

📅 25.10.2018

SCHIENENVERKEHR

# Projektförderkreis begleitet weiteren Ausbau der Rheintalbahn



📷 © dpa

**Der Projektförderkreis Rheintalbahn ist unter Leitung von Verkehrsminister Winfried Hermann zu seiner ersten Sitzung zusammengekommen. Aufgabe des Gremiums ist es, den zügigen Projektfortschritt zu unterstützen und offene Fragen behandeln.**

Am Donnerstag, 25. Oktober 2018 ist der Projektförderkreis Rheintalbahn unter Leitung von Verkehrsminister [Winfried Hermann](#) zu seiner ersten Sitzung zusammengekommen. Der Projektförderkreis ist das Nachfolgegremium des Projektbeirats Rheintalbahn, der 2009 in Folge massiver Proteste gegen die Ausbaupläne der Deutschen Bahn eingerichtet worden war. Nachdem der Bundestag im Januar 2016 die Finanzierung des vom Projektbeirat vorgeschlagenen menschen- und umweltgerechten Ausbaus beschlossen hatte, endete auch die Aufgabe dieses Gremiums. Seit 2016 sind sogenannte „Regionale Begleitgremien“ für die Umsetzung des Projekts eingerichtet.

# Projektfortschritt im Auge behalten und offene Fragen behandeln

„Bei diesem Projekt geht es um den Ausbau Europas wichtigsten Güterverkehrskorridor von Rotterdam über Köln und Basel nach Genua und um einer der meist befahrenen Schienenstrecken Deutschlands“, betonte Minister Hermann. Er fügte hinzu: „Aufgabe des Projektförderkreises ist, den zügigen Projektfortschritt zu unterstützen, sowie Fragen zu behandeln, bei denen in den regionalen Begleitgremien kein Konsens erzielt wurde.“

Ein Vertreter der **Deutschen Bahn** schilderte die aktuellen Sachstände in den einzelnen **Planfeststellungsabschnitten** (PfA). Im Zusammenhang mit dem Bau eines Tunnels in Offenburg laufen derzeit die Vorplanungen und die Entscheidung für eine autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel hat zu einer Neuplanung des gesamten Streckenabschnitts geführt. Auch hier wird die Vorplanung erstellt. Im Bereich der Güterzugumfahrung Freiburg wurde im PfA 8.1 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Das **Regierungspräsidium Freiburg** führt das Anhörungsverfahren durch und im nächsten Schritt wird es einen Erörterungstermin geben. Im Abschnitt 8.0 steht die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und im PfA 8.2 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an. Im Bereich der Bürgertrasse im Markgräflerland stehen die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen (PfA 8.3) und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im PfA 8.4 an. Im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 9.0 (Müllheim – Auggen) hat das Bundesverwaltungsgericht Mitte April 2018 die Klagen der Gemeinden Müllheim und Auggen sowie einer Privatperson zurückgewiesen. Damit ist der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts für diesen Abschnitt bestandskräftig. Derzeit setzt die Bahn in diesem Abschnitt landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen um und bereitet den Baubeginn vor.

Allerdings wurde auch deutlich, dass es beim Aus- und Neubau der Rheintalbahn noch offene Fragen gibt, wie zum Beispiel welche Verkehrsprognosen für die Planung zum Lärmschutz verwendet werden sollen. Hier fehlt noch immer eine klare Aussage des **Bundesverkehrsministeriums** (BMVI). „Ich habe Verständnis für die Verunsicherung in der Region. Denn dies ist eine wichtige Entscheidung, weil laut einer Prognose 2030 im Vergleich zur Prognose 2025 weniger Züge fahren würden und dies unmittelbare Auswirkungen auf die Schallschutzmaßnahmen hätte“, erklärte Minister Hermann. „Leider war heute kein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums anwesend um Klarheit zu schaffen. Da es sich hier um eine Eisenbahn des Bundes handelt, muss das Bundesverkehrsministerium entscheiden.“ Minister Hermann versprach, sich in der Sache an Bundesminister Scheuer zu wenden, mit dem Ziel, dass der zugesagte hohe Lärmschutz auch realisiert wird. Er fügte hinzu, dass das Land und die kommunale Seite die große Hoffnung hätten, dass die DB nach der Tunnelhavarie in Rastatt den dortigen Bau schnellstmöglich fortsetzen werden.

## Planungen können beginnen

Erfreulich ist dagegen, dass die lange strittige Frage, wer die Kosten für Hochwasserschutzmaßnahmen an Gewässern zweiter Ordnung trägt, geklärt ist. „Dank der Entscheidung der baden-württembergischen Landesregierung, die Kosten zu tragen, die laut Region zwischen 13 Millionen und

22,5 Millionen Euro liegen, sind die Weichen für den Beginn der Planungen auf Grün gestellt“, so Minister Hermann.

Am Rande der Sitzung kam auch das Thema Geschwindigkeitsreduzierung auf der Rheintalbahn zur Sprache. Verkehrsminister Hermann erläuterte, dass sich der Deutsche Bundestag bereits im Zusammenhang mit dem Finanzierungsbeschluss 2016 gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung ausgesprochen hat. Der Ausbau mit einer Geschwindigkeit bis zu 250 km/h findet sich im Bundesverkehrswegeplan und dem Ausbaugesetz wieder. Auch die Nachteile für den Nahverkehr sprächen eindeutig gegen eine solche Reduzierung. So weist die **IG Bohr** selbst darauf hin, dass sich ICEs mit Tempo 200 bis 230 km/h nur dann in das Fahrplangefüge aus Nah- und Fernverkehr einpassen, wenn fünf Regionalhalttestellen ausgelassen würden, also nur acht anstatt von 13 Halttestellen angefahren würden.

## Weitere Informationen

Der Beirat Rheintalbahn hat Ende 2016 mit einem Konsensbeschluss zu den Kernforderungen zur Umplanung der Rheintalbahn seine Arbeit beendet. Der Projektförderkreis wurde mit gleicher Besetzung und auf Initiative des Verkehrsministers Winfried Hermann gebildet, um die Umsetzung des Rheintalbahnausbaus positiv zu begleiten und zu unterstützen.