Ergebnis Projektbeirat

10. Projektbeiratssitzung 26.06.2015, Beschlussfassungen

Beschlussantrag zur Kernforderung 1

1. Der Projektbeirat bittet den Deutschen Bundestag einen Beschluss zu fassen, mit dem die Mehrkosten für einen Tunnel in Offenburg, wie sie der Projektbeirat auf seiner 9. Sitzung beschlossen hat, vollständig vom Bund getragen werden (Mehrkosten inklusive Planungskosten ca. 1,180 Mrd. EUR).

2. Der Projektbeirat fordert alle Verantwortlichen, insbesondere die DB und die Behörden auf, alles zu unternehmen, um eine Fertigstellung und Inbetriebnahme des Tunnels Offenburg möglichst frühzeitig sicherzustellen.

Beschlussantrag zur Kernforderung 2

1. Der Projektbeirat spricht sich für die Realisierung der Kernforderung 2 als zweigleisige, autobahnparallele
Güterzugtrasse östlich der BAB A 5 mit dem Schutzniveau VI der Matrix* aus. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der Autobahn sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) durch den Schienenverkehr vermieden wird.

Einen über das rechtlich erforderliche Maß hinausgehenden Lärmschutz erhalten auch die Ortslagen an der bestehenden
Rheintalbahn, für die aufgrund des Neubaus der Autobahnparallele kein Rechtsanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen besteht und für die keine Schallschutzwände im Zuge der Lärmsanierung errichtet werden. Bei der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen sind sämtliche Optimierungsmöglichkeiten mit dem Ziel zu nutzen, insbesondere die Eingriffe in den Naturhaushalt, die Flächeninanspruchnahme, die städtebaulichen Auswirkungen sowie die Belastungen der Anwohner im Rahmen des Budgets zu minimieren.*
* Zusammenstellung der Untersuchungsergebnisse zum Vergleich Antragstrasse/Autobahnparallel vom 24.09.2013

2. Die anhängigen Planfeststellungsverfahren zwischen Offenburg und Riegel werden nach Vorliegen der Finanzierungsbeschlüsse des Bundes- und des Landtags eingestellt. Der Bund beauftragt nach den Finanzierungsentscheidungen des Bundes-und des Landtages die Deutsche Bahn, die Planung für die 2-gleisige Güterverkehrstrasse entlang der BAB A 5 zwischen Offenburg und Riegel unverzüglich aufzunehmen, damit die Deutsche Bahn zügig die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen vorlegen kann.

3. Der Projektbeirat begrüßt, wenn im neuen BVWP die Güterumfahrung zwischen Offenburg und Riegel als Projektziel
festgeschrieben werden würde.

4. Die für diese Lösung veranschlagten baulichen Mehrkosten betragen 479 Mio. € (ohne Vorsorge für ggf. weitere

naturschutzrechtlich notwendige Maßnahmen).

5. Ein von DB AG, Land und Region bestimmter Sachverständiger soll die DB AG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens
begleiten und Wege zur Genehmigungsfähigkeit dieser Variante insbesondere zu naturschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen ggf. unter Beteiligung der EU-Kommission aufzeigen.

6. Auf dieser Basis streben Bund und Land an, die Mehrkosten (Dissens bezüglich Planungskostenbeteiligung: Bund vertritt
Standpunkt Bau- und Planungskosten in Höhe 565 Mio. €, Land vertritt Standpunkt nur Baukosten in Höhe von 479 Mio. €) hälftig zu teilen. Der Projektbeirat bittet die parlamentarischen Gremien von Bund und Land die hierfür erforderlichen Beschlüsse zu fassen.

Beschlussantrag zur oKF 6

1. Der Projektbeirat nimmt die Untersuchungsergebnisse zu Kosten, Lärmschutz und Betrieb/Kapazität zur Kenntnis.

2. Die Antragstrasse zw. Hügelheim und Auggen erhält Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Sinne von Vollschutz. Für den zusätzlichen Lärmschutz im Bereich von Hügelheim bis Auggen werden bauliche Mehrkosten i.H.v. 23 Mio. € erwartet, für gestalterische Maßnahmen (z.B. teilweise transparente Schallschutzwände) weitere baulichen Kosten i.H.v. 10 Mio. €. Weiterhin wird der Knoten Hügelheim kreuzungsfrei (Personenverkehr in Tieflage) mit baulichen Mehrkosten in Höhe von 15 Mio. € umgesetzt.

3. Die DB wird beauftragt, nach Planfeststellungsbeschluss, für zusätzliche Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungs- oder - genehmigungsverfahren einzuleiten und wird diese konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzwände mit den betroffenen Kommunen abstimmen.

4. Eine Realisierung ist nur möglich, wenn sich Bund und Land die Mehrkosten (Strittig: Planungskostenbeteiligung Land) für den verbesserten Lärmschutz und die transparente Ausgestaltung der Lärmschutzwände sowie dem Knoten Hügelheim hälftig teilen.

5. Der Projektbeirat bittet die parlamentarischen Gremien von Bund und Land die hierfür erforderlichen Beschlüsse zu fassen. Beschlussantrag Fertigstellung Der Projektbeirat erwartet, dass die gesamten Baumaßnahmen ohne
weitere Verzögerungen schnellstmöglich realisiert werden. Hierbei wird die DB AG von Bund, Land und Region in vollem Umfang unterstützt. Er bittet den Bundestag, das Projekt so durchzufinanzieren, dass keine weiteren Verzögerungen mehr entstehen. Dieser Konsens wird von allen getragen und alle werden dazu beitragen, dass dieser realisiert wird.