

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel erfordert auch im Abschnitt von Offenburg bis nach Basel die Realisierung zweier zusätzlicher Gleise. Es handelt sich um eins der wichtigsten Verkehrsprojekte der Bundesrepublik Deutschland.

Es besteht aus nationaler und europäischer Sicht ein hohes Interesse am Ausbau der Strecke als wichtiger Eisenbahnmagistrale, um eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung zu erhalten. Ziel ist es, durch bedarfsgerechten Ausbau der Schienekapazitäten und die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten die Wettbewerbsposition der Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr zu verbessern und das wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Der Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel ist Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Damit sind die nationalen Prioritäten übereinstimmend mit denen der Europäischen Korridore und Netze.

Die Strecke ist Bestandteil des Güterverkehrskorridors 1 Zeebrugge–Antwerpen / Rotterdam–Mailand–Genua gemäß der „Verordnung EU Nr. 913/2010 v. 22.09.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ sowie des ERTMS -Korridors A Rotterdam–Genua gemäß der Entscheidung der Kommission 2012/88/EU vom 25.01.2012 („Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ - TSI - mit dem ERTMS-Migrationsplan). Mit der Verordnung EU Nr. 1316/2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und der neuen TEN-Leitlinie Verordnung EU Nr. 1315/2013 (beide vom 11.12.2013) wurden die Haupttrouten der Korridore mit der Linienführung der TEN-V-Kernnetz-Korridore harmonisiert. So entstand u.a. der neue Kernnetzkorridor Rheingebiet–Alpen, dessen Herzstück, neben dem 57 km langen im Juni 2016 in Betrieb gehenden Gotthard-Basistunnel die Rheintalbahn darstellt.

Zu allen wichtigen grenzüberschreitenden Magistralen der Schieneninfrastruktur hat die Bundesrepublik Deutschland Abkommen mit den jeweiligen Nachbarländern zu deren Ausbau abgeschlossen. Die „Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz“ vom 06.09.1998 sieht in ihrem Artikel 2 vor, dass die Kapazitäten im nördlichen Zulauf zur NEAT auf deutschem und schweizerischem Gebiet schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht werden. Im Hinblick auf die Vollausslastung der NEAT ist auf deutscher Seite u. a. ein viergleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe

und Basel vorgesehen. Da die in der Schweiz zu errichtende Eisenbahninfrastruktur ihre volle Leistungsfähigkeit vsl. in 12/2020 (Inbetriebnahme Ceneri-Tunnel, Kanton Tessin) erreicht und von einer stetigen Verkehrssteigerung auszugehen ist, wird für den deutschen NEAT-Zulauf aus heutiger Sicht von einer zunehmend schwierigen Abwicklung der zu erwartenden Verkehre infolge der bereits eingetretenen deutlichen Verzögerungen beim viergleisigen Ausbau ausgegangen. Deshalb hat der deutsch-schweizerische NEAT-Lenkungsausschuss auf seiner Sitzung am 13.05.2015 die DB Netz AG aufgefordert kurz- und mittelfristig wirksam werdende Möglichkeiten zu prüfen und vorzuschlagen, die Kapazitäten der Strecke bedarfsgerecht für die Zeit vor Inbetriebnahme der zusätzlichen zwei Gleise zu erhöhen.

Die Rheintalbahn ist bereits heute eine der meist befahrenen Schienekorridore in Deutschland und Europa. Durchschnittlich 225 Güterzüge pro Tag befahren die Strecke. Prognosen für das Jahr 2025 gehen auf den am stärksten belasteten Abschnitten der Rheintalbahn von 335 Güterzügen täglich aus. Daneben wird mit dem Ausbau der Rheintalbahn auch der Nah- und Fernverkehr weiter gestärkt. Insofern kommt dem Ausbau sowohl eine erhebliche bundes- als auch landespolitische Bedeutung zu. Im Jahre 2009 haben sich deshalb das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Land Baden-Württemberg, nachdem die klassischen Planfeststellungsverfahren praktisch zum Stillstand gekommen waren, auf die Bildung eines Projektbeirates geeinigt. Der Beirat soll „noch vor dem jeweiligen Planfeststellungsbeschluss die vorgeschlagenen Varianten bewerten, alternative Lösungsmöglichkeiten vorschlagen und Verbesserungen, zum Beispiel beim Lärmschutz, in das Verfahren einfließen lassen“. Allerdings ist die Arbeit des Projektbeirates und seiner Arbeitsgruppen vom Gesetzgeber nicht geregelt. Daher kommt seinen Beschlussempfehlungen, die bei ihrer Umsetzung unmittelbare Auswirkungen auf die Investitionen des Bundes zur Folge hätten, ein appellatorischer Charakter zu. Zu ihrer Umsetzung, mit der nach Auffassung der Bundesregierung und des Landes Baden-Württemberg eine Akzeptanz des überwiegenden Anteils der ortsansässigen Bevölkerung mit dem Ausbaufordernis der Rheintalbahn erreicht werden könnte, bedarf es entsprechender Beschlüsse des Deutschen Bundestages. Diese stellen kein Präjudiz dar. Damit wird vielmehr die Möglichkeit geschaffen, unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieser Ausbaustrecke den verstärkten Lärmschutz in einem über das nach dem hausrechtlichen Gebot der Wirtschaftlichkeit hinausgehende Maß im Interesse der betroffenen Menschen zu realisieren.

Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, muss die Trassenführung der zusätzlichen zwei Gleise so gestaltet werden, dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 BHO) so wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen. Der Rheingraben im südbadischen Raum ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Es haben sich zahlreiche Bürgerinitiativen gebildet, die im Einklang mit Vertretern der Region Lärmschutz in einem Umfang fordern, der das vom Gesetzgeber in diesen Fällen vorgesehene Maß deutlich übersteigt. Dabei geht es um Tunnellösungen, um alternative Trassierungen und um andere Maßnahmen des Lärmschutzes, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

Der Deutsche Bundestag hat die konstruktive Zusammenarbeit von Bund, Land, Region, Deutsche Bahn AG und Bürgerinitiativen im Projektbeirat Rheintalbahn

als gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die Planungen des Ausbaus gewürdigt und bereits zu den sog. Kernforderungen 3 und 4 am 18.03.2011 und am 17.01.2013 Beschlüsse gefasst. Nachdem der Projektbeirat auf seiner 9. Sitzung am 14.07.2014 und auf seiner 10. Sitzung am 26.06.2015 Empfehlungen zu den sog. Kernforderungen 1 (Tunnel Offenburg), 2 (Trassierung zwischen Offenburg und Riegel/Kenzingen) sowie zur optimierten Kernforderung 6 (Ausbau zwischen Hülgelheim und Auggen) gefasst hat, ist zu deren Umsetzung und Finanzierung mit Bundesmitteln ein entsprechender Beschluss des Deutschen Bundestages unabdingbar.

Vor diesem Hintergrund wolle der Deutsche Bundestag beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, beim Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel entsprechend den Festlegungen zwischen Bund und Land Baden-Württemberg als Teil des Bedarfsplanvorhabens umzusetzen:

1. Kernforderung 1: In Offenburg einen zweiröhrigen etwa 7 km langen Eisenbahntunnel anstatt eines oberirdischen Ausbaus entsprechend dem Beschluss des Projektbeirates vom 14.07.2014 vorzusehen (Variante 1c). Die nach derzeitiger Abschätzung erforderlichen Mehrkosten im Vergleich zu der bisherigen Planung einer oberirdischen Durchfahrung der Stadt Offenburg von rd. 1 Mrd. EUR zuzgl. Planungskosten (18%), somit rd. 1.180 Mio. EUR, werden allein vom Bund getragen.
2. Kernforderung 2: Zwischen Offenburg und Riegel wird eine zweigleisige Güterzugtrasse in Parallellage zur Bundesautobahn A 5 errichtet. Die Bestandsstrecke wird für die Aufnahme des Personennah- und -fernverkehrs ertüchtigt ($v_{\max}=160/250$ km/h, abschnittsweise viergleisiger Ausbau). Beide Strecken erhalten Lärmschutz nach Maßgabe des Beschlusses des Projektbeirates vom 26.06.2015. Durch ergänzende Schallschutzmaßnahmen ist für die Ortslagen westlich und östlich der A 5 sicherzustellen, dass ein Anstieg der derzeitigen Gesamtlärmbelastung (Straßen- und Schienenverkehr) durch den Schienenverkehr vermieden wird. Der Deutsche Bundestag präzisiert in diesem Zusammenhang seinen Beschluss in seiner 217. Sitzung vom 17.01.2013 (Drucksache 17/11932 und 17/11652) dahingehend, dass die Regelung zur Kernforderung 3 unbeschadet der im Beschluss angegebenen Kilometrierung auf den gesamten Planfeststellungsabschnitt 8.1 (Riegel–March) anzuwenden ist.
Die hieraus resultierenden Mehrkosten werden (ohne Vorsorge für ggf. weitere naturschutzrechtlich notwendige Maßnahmen) mit Planungskosten auf rd. 565 Mio. EUR geschätzt.
3. Kernforderung 6: Gemäß dem Beschluss des Projektbeirates vom 26.06.2015 erhält die Antragstrasse zwischen Hülgelheim und Auggen (Planfeststellungsabschnitt 9.0) Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus (Vollschutz und transparente Lärmschutzwände). Der Knoten Hülgelheim wird kreuzungsfrei errichtet (Personenverkehr in Tieflage). Die hieraus resultierenden Mehrkosten werden mit Planungskosten auf rd. 56,4 Mio. EUR geschätzt.

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an den Mehrkosten zu 2. und 3. mit 280 Mio. EUR zuzüglich Kostensteigerungen aufgrund steigender Preise (Inflationierung).

Darüber hinaus beschließt der Deutsche Bundestag:

- Die nachvollziehbar verlorenen Planungskosten aufgrund dieses Beschlusses sowie aufgrund des Beschlusses des Deutschen Bundestages in seiner 217. Sitzung am 17.01.2013 (Drucksache 17/11932 und 17/11652) können den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes auf Antrag durch den Bund erstattet werden.

- Die nach heutiger Kostenschätzung auf den Bund entfallenden Mehrkosten für 1. bis 3. i.H.v. 1.521,4 Mio. EUR sind zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel im Einzelplan 12 einzuplanen bzw. zu berücksichtigen.

Berlin, den 26. Januar 2016

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Thomas Oppermann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.