

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde, Birgitt Bender, Ingrid Hönlinger, Beate Müller-Gemmeke, Dr. Gerhard Schick, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth, Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bürgerfreundlichen Ausbau der Rheintalbahn auf der Basis des Prognosehorizontes 2025 planen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Laut einer Langfristprognose im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) von 2007 verdoppelt sich in Deutschland die Güterverkehrsleistung bis zum Jahr 2050 gegenüber 2005. Der Transitverkehr durch Deutschland soll sich sogar mehr als verdreifachen.. Diese in den „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ eingeflossene plausible Abschätzung dient laut BMVBS als unerlässliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort mit einem leistungsfähigen Verkehrssystem in einer modernen arbeitsteiligen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft.

Die Prognose geht davon aus, dass ein Großteil des Güterverkehrsaufkommens aus den Seehäfen an der Nordrange von Rotterdam bis Hamburg auf der Schiene abfließen wird, ein Großteil davon in Nord-Süd-Richtung auf den ohnehin schon überlasteten Hauptachsen. Daher ist ein Ausbau der Schienenkapazitäten notwendig . Besondere Bedeutung kommt dabei dem Ausbau der internationalen Güterverkehrskorridore zu. Die zunehmende Containerisierung und die Zunahme der Transportweiten begünstigen Hauptabläufe auf Schienenwegen Laut Masterplan soll die Schiene als umweltfreundlicher Verkehrsträger gemeinsam mit den Binnenwasserstraßen beim Gütertransport verstärkt zum Einsatz kommen. Zudem ermöglicht die innerhalb der Europäischen Union vorangebrachte Harmonisierung der Techniken der Wegesicherung und der Vorschriften im europäischen Bahnverkehr in Zukunft auch über die Grenzen unterschiedlicher nationaler Eisenbahnsysteme hinweg den Zeit- und Arbeits-einsatz auf langen Schienenstrecken zu erschließen.

Im Rheingraben zwischen Karlsruhe und Basel bündeln sich die Verkehrsstränge auf Autobahnen und Schienenwegen, weshalb wegen des zu erwartenden Anstiegs des Verkehrsaufkommens bereits in den 1990er Jahren die Planung zum Ausbau der Rheintalbahn und der Bundesautobahn 5 begannen.

Im Abkommen von Lugano hat sich die Bundesrepublik 1996 gegenüber der Schweiz verpflichtet, den Ausbau- und Neubau Rheintalbahn als bedeutsamer Güterverkehrstrasse zeitgleich mit der schweizerischen „Neuen Alpentransversale“ (NEAT) abzuschließen, um die Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur NEAT zu gewährleisten. Der Lötschbergtunnel ist seit 2007 in Betrieb. Der Gotthardbasistunnel, der

eine erhebliche Erweiterung der Schienenkapazität im alpenquerenden Verkehr auf dem Korridor Rotterdam – Genua bringen wird, wird zum Fahrplanwechsel 2017 in Betrieb genommen werden. Desweiteren dient der Ausbau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn dem Masterplan-Ziel der Engpassbeseitigung sowie der Entmischung von Personen- und Güterverkehren auf der Schiene. Ein weiteres zentrales Ziel des Masterplans ist die Minderung der Lärmemissionen im Schienenverkehr.

Bisher plant die vom Bund beauftragte DB Projektbau GmbH den Neu- und Ausbau der Rheintalbahn innerhalb des Planungshorizonts des Bundesverkehrswegeplans bis 2015.

Die Bedarfsplanüberprüfung für die Verkehrsträger Straße und Schiene erfolgt jedoch bereits auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für das Jahr 2025 und der entsprechenden Schienenverkehrs- bzw. Straßenverkehrsprognosen.

Um der Bedeutung der Rheintalbahn-Güterzugtrasse bereits in der Planung Rechnung zu tragen, hat das Land Baden-Württemberg in Abstimmung mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG (DB AG) eine Nachfrageprognose für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenverkehr auf der Oberrheinstrecke mit dem Bezugsjahr 2025 in Auftrag gegeben, die seit Februar 2008 vorliegt. Laut Auskunft des Eisenbahnbundesamtes vom 14.5.2008 sollten die „Erkenntnisse aus dem Gutachten in die laufenden Planfeststellungsverfahren einfließen“. Trotzdem hat das Eisenbahnbundesamt im Februar 2010 den Planfeststellungsabschnitt 9.2 Weil-Haltungen auf Basis der bis zum Jahr 2015 reichenden Prognose genehmigt. Somit sind die schalltechnischen Untersuchungen mit den Zugzahlen für das Bezugsjahr 2015 erfolgt.

Um die Lärmbelastung an Schienenverkehrswegen insbesondere in hochbelasteten Güterverkehrskorridoren für Mensch und Umwelt soweit wie möglich zu reduzieren, muss jedoch bereits während der Planung von den aktuellsten Datenprognosen ausgegangen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Vorhabenträger DB Projektbau GmbH und die Planfeststellungsbehörde Eisenbahnbundesamt anzuweisen, alle weiteren laufenden Planfeststellungsverfahren inklusive der schalltechnischen Untersuchungen mit dem Bezugsjahr 2025 basierend auf der bereits erstellten „Nachfrageprognose 2025 für den Schienengüter- und den Schienenpersonenfernverkehr auf der Oberrheinstrecke“ durchzuführen.

Berlin, den 6. Juli 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion