

## **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 Schienenkapazitäten 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 Bundes-schienenwege. 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 vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sowie des ERTMS-Korridors A Rotterdam–Genua (ERTMS – European Rail Traffic Management System) gemäß der Entscheidung der Kommission 2012/88/EU vom 25. Januar 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 Leitlinie der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (beide vom 11. Dezember 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 6. September 1998 sieht in 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

Vollauslastung 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 voraussichtlich im Dezember 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. Mai 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 Schienenkorridore 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 Jahr 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 der Bundeshaushaltsordnung – 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, Deutscher 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. März 2011 und am 17. Januar 2013 Beschlüsse gefasst. Nachdem der Projektbeirat auf seiner 9. Sitzung am 14. Juli 2014 und auf seiner 10. Sitzung am 26. Ju-

ni 2015 Empfehlungen zu den sog. Kernforderungen 1 (Tunnel Offenburg), 2 (Trasierung zwischen Offenburg und Riegel/Kenzingen) sowie zur optimierten Kernforderung 6 (Ausbau zwischen Hugelheim 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 zweirohrigen etwa 7 km langen Eisenbahntunnel anstatt eines oberirdischen Ausbaus entsprechend dem Beschluss des Projektbeirates vom 14. Juli 2014 vorzusehen (Variante 1c); die nach derzeitiger Abschätzung erforderlichen Mehrkosten im Vergleich zu der bisherigen Planung einer oberirdischen Durchfahrung der Stadt Offenburg von rd. 1 Mrd. Euro zuzgl. Planungskosten (18 Prozent), somit rd. 1 180 Mio. Euro, werden allein vom Bund getragen.
2. Kernforderung 2: Zwischen Offenburg und Riegel wird eine zweigleisige Gutzugtrasse in Parallellage zur Autobahn 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. Juni 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. Januar 2013 (Bundestagsdrucksachen 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. Euro geschätzt.
3. Kernforderung 6: Gemäß dem Beschluss des Projektbeirates vom 26. Juni 2015 erhält die Antragstrasse zwischen Hugelheim und Auggen (Planfeststellungsabschnitt 9.0) Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus (Vollschutz und transparente Lärmschutzwände). Der Knoten Hugelheim wird kreuzungsfrei errichtet (Personenverkehr in Tieflage). Die hieraus resultierenden Mehrkosten werden mit Planungskosten auf rd. 56,4 Mio. Euro geschätzt.

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an den in den Nummern 2 und 3 aufgeführten Mehrkosten mit 280 Mio. Euro 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. Januar 2013 (Bundestagsdrucksachen 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 in den Nummern 1 bis 3 aufgeführten Mehrkosten i. H. v. 1 521,4 Mio. Euro sind zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel im Einzelplan 12 einzustellen bzw. zu berücksichtigen.

Berlin, den 26. Januar 2016

**Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion**  
**Thomas Oppermann und Fraktion**