

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/7984 –

Mittelrheintal mit alternativer Gütertrasse und funktionierenden Ausweichstrecken entlasten

A. Problem

Die Antragsteller fordern mit ihrem Antrag eine alternative Güterzug-Trasse im Mittelrheintal und funktionierende Ausweichstrecken zur Entlastung der Altstrecke. Durch die tägliche Befahrung mit mehr als 400 Personen- und Güterzügen auf der Strecke Genua–Rotterdam stießen die Trassen an ihre Kapazitätsgrenzen. Das Bundesverkehrsministerium erkenne aber erst bei Verdopplung des Verkehrsaufkommens bzw. der Verzehnfachung der prognostizierten Zahlen bis 2039 für das wirtschaftliche Aufkommen auf der Schiene Handlungsspielraum für den Bau einer alternativen Neubaustrecke. Weiterhin sei es unklar, ob die Wirtschaftlichkeitsziele von der alten Infrastruktur getragen würden.

B. Lösung

Der Deutsche Bundestag solle feststellen, dass es sinnvoll sei, eine alternative Güterzug-Trasse zu planen, auch um den zukünftigen wettbewerbsfähigen und unfallfreien Schienenverkehr zu gewährleisten. Die Bundesregierung solle aufgefordert werden, mit der Planung und Umsetzung einer alternativen Gütertrasse zu beginnen.

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/7984 abzulehnen.

Berlin, den 20. März 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat die Vorlage auf Drucksache **19/7984** in seiner 87. Sitzung am 15. März 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Beratung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller führen aus, dass die Kapazitätsgrenzen auf den Zugstrecken im Mittelrheintal erreicht seien und diese nur mittels alternativer Gütertrassen und funktionierender Ausweichstrecken entlastet werden könnten. Der Deutsche Bundestag soll nach dem Willen der Antragsteller die Bundesregierung unter anderem auffordern, Bericht zu erstatten, inwiefern das Welterbe Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal sowie die Zuleitungsstrecken im Norden und Süden eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens aufnehmen sollten und wie die Planung zur Entlastung diesbezüglich aussehe. Des Weiteren solle eine Machbarkeitsstudie zum Bau einer alternativen Güterzug-Trasse und zum Westerwald-Taunus-Tunnel zur Entlastung des Mittelrheintals in Auftrag gegeben werden. Ferner solle eine Kapazitätsprüfung hinsichtlich der Zulaufstrecken für die Mittelrheinbahn veranlasst und eine Planung für funktionierende Ausweichstrecken durchgeführt werden. Weiterhin solle ein Plan für betriebsbereite Ausweichstrecken für Güterzüge im gesamten Bundesgebiet und mehr Kooperation mit den Nachbarländern vorgelegt und die Strecken bundesweit und zeitnah mit digitalen Sicherungssystemen ausgestattet werden.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Vorlage auf Drucksache 19/7984 in seiner 39. Sitzung am 20. März 2019 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, dass die Lärmbelastung des Mittelrheintals unzweifelhaft ein Problem sei. Der Beirat für ein leiseres Mittelrheintal habe bereits Lärmschutzmaßnahmen erarbeitet, die über dem gesetzlich vorgesehenen Maß lägen und kurzfristig zu Erleichterungen führen würden. Ab 2020 dürften zudem auf der Strecke keine lauten Güterwaggons mehr verkehren. Für langfristige Maßnahmen werde die Bundesregierung eine Machbarkeitsstudie für die im Antrag geforderte Strecke Troisdorf – Bischofsheim in Auftrag geben, obwohl die Strecke unwirtschaftlich sei. Des Weiteren sei der Ausbau der Strecke Rhein – Sieg im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, welches auch eine Ausweichstrecke sei. Den Forderungen des Antrages komme die Bundesregierung bereits nach.

Die **Fraktion der SPD** betonte, dass der Antrag der Fraktion der FDP gerechtfertigt sei. Es gebe partei- und länderübergreifend große Übereinstimmung für die Forderung, die Menschen im Mittelrheintal zu entlasten. Einige Forderungen aus dem Antrag seien bereits durch Regierungshandeln erledigt. Das Mittelrheintal sei in Bezug auf den Lärm die höchstbelastete Strecke in Deutschland. Vor dem Hintergrund eines Aufwuchses an Verkehren appelliere sie an die Bundesregierung, die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie sehr genau zu verfolgen und darüber hinaus gehende Alternativen und Lösungen zu suchen. Die Forderung des Antrages der Fraktion der FDP, regelmäßig über den Fortgang der Machbarkeitsstudie unterrichtet zu werden, sei gerechtfertigt.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, dass die Dringlichkeit für Verbesserungen im Mittelrheintal unbestritten sei. Der Antrag der Fraktion der FDP sei ein wichtiger Schritt, um weitergehende Verbesserungen zu beschleunigen. Man habe bereits zu viel Zeit verloren, obwohl die Problematik schon länger bekannt sei. Daher sei es notwendig, für den regelmäßigen Verkehr im Mittelrheintal und darüber hinaus Entlastungen zu bekommen. Sie frage die Bundesregierung, welche Maßnahmen sie in Zusammenarbeit mit anderen Ländern der Europäischen Union, insbesondere den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und Frankreich ergriffen habe, um bestimmte Verkehre über alternative Korridore zu führen.

Die **Fraktion der FDP** warf ein, dass sie die als „in Arbeit“ bezeichneten Maßnahmen im Mittelrheintal nicht bestätigen könne. Genehmigungsverfahren für funktionierende Ausweichstrecken seien noch nicht begonnen worden. Bei erneut eintretenden Streckensperrungen aufgrund von Unfällen stelle sich die Frage nach den Umleitungsmöglichkeiten. Für die Mittelrheintalbahn sei zudem die Schnellfahrstrecke vom Frankfurter Flughafen über Frankfurt nach Köln entscheidend. Neben Lärmschutz und steigenden Verkehrsfrequenzen gehe es auch um die Verstärkung von Kapazitäten auf der Schiene. Die von der Bundesregierung angesprochene Rhein-Sieg-Strecke sei ein wichtiger Beitrag zur Entlastung des Mittelrheintals.

Die **Fraktion DIE LINKE**. äußerte, dass sie den Antrag unterstütze. Es brauche deutlich mehr Lärmschutzmaßnahmen an den Fahrzeugen und an den Strecken, die auch schnell realisiert werden und über die vom Beirat leises Mittelrheintal geäußerten Vorschläge hinausgehen müssten. Allerdings sei die Abstimmung der Maßnahmen mit der Deutschen Bahn sehr langwierig. Ein weiteres Problem sei, dass die Mauteinnahmen komplett in den Finanzierungskreislauf Straße flössen und die Maßnahmen für die Schiene vom Bundeshaushalt abhängig seien. Dies würde Schienenprojekte massiv behindern. Die Bundesregierung solle ausführlich über diesbezügliche Planungen und Finanzierungsmodelle im Ausschuss berichten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** unterstrich, dass die Schaffung zusätzlicher Schienenkapazitäten im Mittelrheintal immens wichtig sei. Es müsse Akzeptanz geschaffen und der Gesundheitsschutz der Bevölkerung ernst genommen werden. Der Antrag sei richtig, falle aber hinter den im Bundesverkehrswegeplan als dringlich formulierten Bedarf zurück. Problematisch sei zudem, dass die Forderungen aus dem Antrag im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel realisiert werden sollten. Notwendige Maßnahmen sollten aber nicht unter diesen Vorbehalt gestellt werden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass acht Milliarden Euro Mauteinnahmen pro Jahr komplett in den Straßenbau flössen. Der Antrag sei insgesamt zu defensiv und unkonkret.

Das **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** erklärte, dass auch die Trasseneinnahmen komplett dem System Schiene zugute kämen. Allerdings würden diese für die erforderlich zu tätigen Investitionen nicht ausreichen. Daher müsse die Schiene zusätzlich aus Steuermitteln finanziert werden. Die Alternativstrecke für das Mittelrheintal, nämlich den 100 Kilometer langen Tunnel, habe man geprüft und festgestellt, dass das gemäß der Bundeshaushaltsordnung erforderliche Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erreicht werde. Die Gutachter der Machbarkeitsstudie würden aber ermutigt, Potentiale für ein wirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis zu identifizieren.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/7984.

Berlin, den 20. März 2019

Michael Donth
Berichtersteller