

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Andreas Bleck, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Sebastian Münzenmaier, Stephan Brandner, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Tino Chrupalla, Siegbert Droese, Peter Felser, Franziska Gminder, Kay Gottschalk, Armin-Paulus Hampel, Udo Theodor Hemmelgarn, Lars Herrmann, Martin Hess, Karsten Hilse, Nicole Höchst, Martin Hohmann, Jörn König, Dr. Rainer Kraft, Dr. Lothar Maier, Christoph Neumann, Gerold Otten, Frank Pasemann, Jürgen Pohl, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Detlev Spangenberg, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Mittelrheintal zeitnah vom Schienengüterverkehr entlasten – Alternativrouten auf europäischer Ebene entwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Schienenwege im Mittelrheintal sind als Teilstück des Europäischen Schienengüterverkehrs-Korridors 1 (RFC 1) von Rotterdam/Zeebrugge bis Genua stark belastet. Während es am nördlichen und südlichen Ende des Korridors mehrere zum selben Korridor gehörende Bahnstrecken gibt, auf die die Güterzüge verteilt werden können, verläuft der Korridor in Deutschland fast durchgängig nur auf einer einzigen Bahnstrecke bzw. auf einem Streckenpaar in derselben Region, so dass hier die Gesamtzahl der Güterzüge entlanggeführt wird. Täglich fahren deshalb ca. 400 Güterzüge durch das Mittelrheintal, die meisten davon in der Nacht (www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infonline_nt/brennpunkte_nt/article188136383/Rote-Signale-fuer-alternative-Gueterzug-Trasse-am-Mittelrhein.html). Künftig ist mit einer weiteren Steigerung dieser Güterverkehre zu rechnen.

Es muss deshalb geprüft werden, ob und wie das Mittelrheintal durch alternative Güterstrecken mittel- und langfristig entlastet werden kann.

Durch den Ausbau der Schienenwege im Oberrheintal als Zulaufstrecken zum Gott-hard-Tunnel (Neue Eisenbahn-Alpentransversale, NEAT) infolge des Vertrags von Lugano aus dem Jahr 1996 zwischen der Schweiz und Deutschland wird sich der infrastrukturelle Engpass aus dem Oberrheintal zum Mittelrhein verlagern. Es ist daher erforderlich, Konzepte zur Ertüchtigung von Alternativ- und Ausweichstrecken zu erarbeiten, damit ein weitgehend durchgängiger viergleisiger Ausbau der NEAT-Zulaufstrecke im Oberrhein zu keiner weiteren Belastung im Mittelrheintal führt.

Mit der Halbierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr hat die Nachfrage nach Bahntrassen im ohnehin hochbelasteten Mittelrheintal zugenommen. Die für Spediteure attraktivste Schienengüterverkehrsstrecke zwischen Nordseehäfen und der NEAT wurde noch attraktiver. Ein Transport über alternative Strecken wurde zugleich unattraktiver. Die negative Kehrseite dieser Entwicklung haben vor allem die Menschen am Mittelrhein, aber auch Anwohner anderer Güterverkehrsstrecken zu tragen. Der Antrag der Fraktion der FDP, das Mittelrheintal durch eine alternative Güterstrecke und funktionierende Ausweichstrecken zu entlasten (Drs. 19/7984), weist langfristig in die richtige Richtung. Da er aber in den kommenden ca. 20 Jahren keine Perspektive für eine wirkliche Entlastung für die lärmgeplagten Anwohner bietet, sind bereits mittelfristig umsetzbare Konzepte erforderlich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. neben der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer alternativen Güterzug-Strecke zur Entlastung des Mittelrheintals umgehend Initiativen auf europäischer Ebene zu verstärken. Dazu gehört,
 - dass im Rahmen der TEN-V (Transeuropäische Verkehrsnetze) der Europäische Frachtkorridor 2 (RFC 2) als Haupt-Schienengüterverkehrsstrecke von den niederländischen und belgischen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen über Namur–Bettembourg–Metz linksrheinisch nach Basel forciert ausgebaut wird,
 - dass die Vergabeverfahren für begehrte Güterverkehrstrassen durch geeignete regulatorische Maßnahmen für den RFC 2 auf maximal 72 Stunden verkürzt werden,
 - dass auf dem RFC 2 Durchfahrmöglichkeiten für Güterzüge von 850 m Länge im RFC 2 geschaffen werden und langfristig der Korridor viergleisig ausgebaut wird;
2. die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Koblenz-Niederlahnstein nach Limburg (3710) erneut zu prüfen, um diese als leistungsfähige Ausweichstrecke zu entwickeln;
3. die Trassenpreisfestsetzung für die durch das Mittelrheintal führenden Strecken 2324 und 2630 des europäischen Korridors 1 dahingehend zu überprüfen, dass durch die Trassenbepreisung der Laufweg über das Mittelrheintal nicht gegenüber dem RFC 2 (Rotterdam/Antwerpen–Namur–Luxemburg–Metz–Basel) unnötig subventioniert wird und in der Folge Güterverkehre zwischen Nordseehäfen und den Mittelmeerstaaten geradezu durch das Mittelrheintal gelockt werden, anstatt den kürzeren Laufweg durch Belgien, Luxemburg und die französische Region Grand Est zu bevorzugen.

Berlin, den 29. März 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Wie unter I. bereits dargelegt, leidet das Mittelrheintal besonders unter der Verkehrsentwicklung im Schienengüterverkehr. Für die in der Trassenführung bereits ca. 150 Jahre alten Bahnstrecken rechts und links des Rheins ist dringend eine Entlastung erforderlich, wobei nicht auf die Fertigstellung einer Neubaustrecke gewartet werden kann.

Die Bundesregierung muss daher die nötigen Schritte zum beschleunigten Ausbau des Europäischen Frachtkorridors 2 (RFC 2) vorantreiben. Nur durch ein aktives Zugehen auf die betroffenen europäischen Partnerländer wird die Bundesregierung erfahren können, wie deren Kooperationsbereitschaft z. B. durch Entgegenkommen in anderen Fragen gesteigert werden kann.

Unabhängig davon muss in der Trassenbepreisung die besondere Empfindlichkeit der Kulturlandschaft Mittelrheintal berücksichtigt werden und dadurch dafür gesorgt werden, dass diese in angemessener Weise in die Kalkulationen der Speditionsunternehmen Eingang findet.

