

## Antrag

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Finanzierung eines bürgerfreundlichen und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn jetzt sicherstellen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest

Der viergleisige Aus- und Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel, die sogenannte Rheintalbahn, ist eines der bundesweit wichtigsten Infrastrukturgroßprojekte, um eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu erreichen. Aufgrund ihrer Lage besitzt die Strecke eine herausragende Stellung für den überregionalen und internationalen Verkehr, insbesondere für die Gütertransporte von und zu den Nordseehäfen in Deutschland und den Niederlanden. Als Bestandteil des Rhein-Alpen-Korridors trägt sie dazu bei, Deutschland leistungsfähig und umweltverträglich in das Kernnetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes einzubinden. Die zeitlich abgestimmte Fertigstellung der Rheintalbahn als Zulaufstrecke zu den Neuen Eisenbahn Transversalen (NEAT) der Schweiz ist Bestandteil des Vertrages von Lugano (1996). Während die Schweiz mit der zeitnahen Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels sowie dem Bau des Ceneri-Basistunnels bereits einen Großteil ihrer Verpflichtungen zum Ausbau des Schweizerischen Schienennetzes entlang der Transversale erfüllt hat, verzögert sich der bereits 1987 begonnene Bau der Rheintalbahn auf deutscher Seite erheblich. Fertiggestellt wurden bisher nur die 45 Kilometer lange Strecke zwischen Rastatt und Offenburg sowie Teilstrecken zwischen Basel und Freiburg.

Sehr viel schwieriger gestaltet sich der Ausbau der Rheintalstrecke in der Region „Südlicher Oberrhein“. Deshalb haben sich der Bund und das Land Baden-Württemberg schon im Jahr 2009 auf die Einrichtung eines Projektbeirats verständigt. Mit Vertretern des Landes Baden-Württemberg, des Bundes, der örtlichen Bürgerinitiativen, der Landräte und Regionalverbände, der Deutschen Bahn sowie der jeweils betroffenen Landkreise und Kommunen hatte dieser zur Aufgabe, die zahlreichen Interessenlagen aufzuarbeiten und tragfähige Lösungen zu präsentieren. Kernthema war die Verbesserung des Lärmschutzes für Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Strecke.

Aufgrund des großen Engagements von Bürgerinitiativen und Kommunen wurde im Juni 2015 eine breit getragene Einigung erzielt. Auch wenn nicht alle Forderungen aus der Region erfüllt werden konnten, beinhaltet der Kompromiss deutliche Verbesserungen zum Schutz von Mensch und Umwelt. Möglich wurde dies durch die Zusage des Landes Baden-Württemberg, sich freiwillig an den Mehrkosten für zusätzlichen Lärmschutz zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger mit einem Kostenanteil von bis zu 280 Millionen Euro zu beteiligen.

Die Zuständigkeit für den Ausbau der Bundesschienenwege liegt beim Bund. Daher muss sich der Bund seiner Verantwortung für nachhaltige Mobilität in Deutschland und Europa nun stellen und den Ausbau der Rheintalbahn ohne weitere Verzögerungen voranbringen.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. alle erforderlichen Schritte einzuleiten, damit die Beschlüsse des Projektbeirates Rheintalbahn zu den sechs Kernforderungen aus der Region zügig umgesetzt werden können;
2. sich im Sinne der Beschlüsse des Projektbeirates vom Juni 2015 für eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesland Baden-Württemberg einzusetzen, nach dieser sich das Land hälftig bis zu einer Höhe von 280 Millionen Euro an anfallenden Mehrkosten beteiligen wird;
3. sich für eine möglichst frühzeitige Fertigstellung und Inbetriebnahme des Tunnels in Offenburg einzusetzen;
4. alle erforderlichen Maßnahmen einzuleiten, um die Planung für die zweigleisige Güterverkehrsstrasse entlang der Bundesautobahn A5 zwischen Offenburg und Riegel unverzüglich aufzunehmen und die notwendigen Planfeststellungsunterlagen zügig vorzulegen;
5. alle erforderlichen Maßnahmen einzuleiten, um die konkrete Ausgestaltung des beschlossenen Lärmschutzes auf dem Streckenabschnitt von Hügelheim bis Auggen mit den betroffenen Kommunen und der DB Netz AG abzustimmen;
6. Öffentlichkeit und Kommunen in den anliegenden Regionen frühzeitig und umfassend über weitere Schritte zu informieren und in die weitere Planung einzubinden;

Berlin, den 1. Dezember 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

## Begründung

Als Teil des Kernnetzkorridors des transeuropäischen Verkehrsnetzes gehört die Rheintalbahn zu den zentralen europäischen Güterverkehrsachsen. Mit mehr als 250 Zügen pro Tag ist sie außerdem eine der am stärksten befahrenen Schienenverbindungen Deutschlands. Eine schnelle Realisierung des viergleisigen Ausbaus ist daher entscheidend, um Deutschland noch leistungsfähiger und umweltfreundlich in Europa einzubinden und nachhaltige Mobilität für Personen und Güter im Sinne der europäischen Verkehrsziele zu fördern.

Das hohe Güterverkehrsaufkommen geht jedoch gleichzeitig einher mit einer hohen Lärmbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Strecke. Nur durch ein hohes Lärmschutzniveau kann die für den Ausbau der Rheintalbahn notwendige Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger erreicht werden.

Aufgabe des von Bund und Land eingerichteten Projektbeirates war es, die verschiedenen Interessenlagen auszuloten und einen tragfähigen Kompromiss zu erarbeiten. Im Wesentlichen waren sechs Kernforderungen der Region zu diskutieren. Betreffend die Kernforderungen nach einer optimierten Güterzugumfahrung Freiburgs (Kernforderung 3) und nach der Bürgertrasse im Markgräflerland (Kernforderung 4) einigten sich Bund und Land bereits im März 2013 darauf, diese umzusetzen und die Kosten hälftig (jeweils bis zu 125 Mio. Euro) zu tragen. Bezüglich der Forderung nach einer Teiltieferlegung in Weil am Rhein (Kernforderung 5) vereinbarte der Projektbeirat 2012 ein Kompensationspaket für die Stadt in Höhe von 15 Millionen Euro.

Im Juni dieses Jahres erzielte der Projektbeirat nun eine einstimmige Einigung zu den verbleibenden Kernforderungen. Möglich wurde diese Einigung durch das große Engagement der Kommunen und Bürgerinitiativen sowie durch die freiwillige Beteiligung des Landes Baden-Württemberg an zusätzlichen Lärmschutzkosten in Höhe von maximal 280 Millionen Euro.

Zugunsten eines weitreichenden Schutzes der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm und Erschütterungen enthält die Einigung einige Änderungen gegenüber der ursprünglichen Antragstrasse: In Offenburg soll die neue Güterverkehrstrasse durch einen neuen Tunnel verlaufen (Kernforderung 1). Zwischen Offenburg und Riegel wird eine zweigleisige Güterverkehrsneubaustrecke entlang der Autobahn A5 gebaut (Kernforderung 2). Zwischen Hülgelheim und Auggen sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (optimierte Kernforderung 6).

Der Neu- und Ausbau von Schienenverkehrswegen ist Aufgabe des Bundes und dieser ist daher auch für die Finanzierung verantwortlich. Das Land Baden-Württemberg hat sich dazu bereit erklärt, sich mit bis zu 50% und insgesamt maximal 405 Millionen Euro (bezogen auf alle Beschlüsse des Projektbeirates) an den Lärmschutzmaßnahmen zu beteiligen, die über den gesetzlich notwendigen Lärmschutz hinausgehen. In einem interfraktionellen Antrag aller im Landtag vertretenen Fraktionen hatte auch der Landtag Baden-Württemberg einstimmig die hälftige Beteiligung des Landes an den Mehrkosten für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gefordert ([http://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/6000/15\\_6723\\_D.pdf](http://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/6000/15_6723_D.pdf)).

Der vorgeschlagene Kompromiss ermöglicht eine für alle Seiten tragfähige und gerechte Lösung für die Umsetzung eines umweltfreundlichen Ausbaus der Rheintalbahn im Sinne der Bürgerinnen und Bürger. Die Bundesregierung ist daher aufgerufen, alle dafür erforderlichen Schritte zügig einzuleiten, um weitere Verzögerungen des für Deutschland und Europa so wichtigen Schienenprojektes zu verhindern.