

Antrag

**der Fraktion der CDU,
der Fraktion GRÜNE,
der Fraktion der SPD
und der Fraktion der FDP/DVP**

Menschen- und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn – Großprojekt bis 2030 realisieren –

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

1. sich im Sinne der Bürgerinnen und Bürger entlang der Rheintalbahn mit bis zu 50 Prozent an möglichen Mehrkosten, die sich aus den Kernforderungen 2 (autobahnparallele Trassenführung südlich von Offenburg bis Riegel) und 6 (bessere Anbindung des Katzenbergtunnels) oder Verbesserungen im Bereich Müllheim–Auggen ergeben und über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, zur Sicherstellung eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn zu beteiligen;
2. Gespräche mit dem Bund bezüglich einer Beteiligung des Landes an den nachgewiesenen Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, aufzunehmen und damit einen zügigen, menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn zu gewährleisten;
3. sich beim Bund für eine zügige Mittelbereitstellung und bei der Deutschen Bahn AG genauso wie dem Eisenbahnbundesamt für eine kooperative und zügige Planung eines menschen- und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn ohne Schienenbonus auf den noch ausstehenden Abschnitten mit dem Ziel einer Fertigstellung aller Baumaßnahmen zum 3. und 4. Gleis bis spätestens 2030, einzusetzen;
4. sich gemeinsam mit dem Bund bei der Europäischen Union für eine finanzielle Unterstützung der Rheintalbahn als bedeutender europäischer Korridor einzusetzen;
5. nach Entscheidung über die jeweils zu realisierende Trassenvariante mit Bezug zu den von der Region formulierten Kernforderungen für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn in den noch offenen Abschnitten und nach Vorliegen belastbarer Kostenannahmen in Verhandlungen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG zu definieren, welche Mehrkosten entstehen, die eindeutig über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen – sowie parallel hierzu, den Zusatznutzen für das Land zu ermitteln;
6. mindestens folgende Mehrkosten nach Abzug der Einsparungen eines Ausbaus an der ursprünglich vorgesehenen Trasse von einer Mitfinanzierung durch das Land Baden-Württemberg auszuschließen:
 - a) Mehrkosten für eine alternative Trassenführung, soweit die Antragstrasse nicht genehmigungsfähig ist (insbesondere Tunnel Offenburg),
 - b) Mehrkosten, die in keinem überzeugenden Verhältnis zum Zusatznutzen für das Land bzw. die Kommunen stehen,

- c) Kosten, die an der Bestandstrasse im Rahmen von Instandhaltungen und Sanierungen (z. B. Lärmschutz) oder neuer gesetzlicher Regelungen ohnehin anfallen;
7. auf der Grundlage der vorangegangenen Punkte zur Übernahme von nachgewiesenen Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen und einem menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn dienen, dem Landtag ein abschließendes Finanzierungspaket vorzulegen, damit das Land aus Landesmitteln – im Rahmen der Möglichkeiten des Landeshaushalts – einen angemessenen Beitrag für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn leistet.

13.04.2015

Wolf und Fraktion
Sitzmann und Fraktion
Schmiedel und Fraktion
Dr. Rülke und Fraktion

Begründung

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist das verkehrlich bedeutendste Ausbauprojekt im Schienennetz des Landes Baden-Württemberg, um insbesondere die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene zu ermöglichen.

Der Ausbau des Schienennetzes ist eine originäre Aufgabe des Bundes und der Deutschen Bahn AG. Die gesetzlichen Erfordernisse im Planungsrecht berücksichtigen Aspekte des Umwelt- und insbesondere des Lärmschutzes aber stellenweise unzureichend. Der Landtag begrüßt deshalb ausdrücklich die Zusage des Bundes, die Rheintalbahn ohne Berücksichtigung des früheren Schienenbonus als Korrekturfaktor im Lärmschutz weiter auszubauen.

Um den Ausbau der Rheintalbahn zu beschleunigen, und um für eine möglichst menschen- und umweltverträgliche Trassierung zu sorgen, beteiligt sich das Land bisher mit einem finanziellen Beitrag von 125 Millionen Euro an dieser Bundesaufgabe (vgl. Landtagsdrucksache 15/1851). Hinzu kommt der personelle Einsatz im Projektbeirat, der auch die Region mit einbindet und sechs Kernforderungen formuliert hat.

In den Abschnitten Offenburg–Riegel (sogenannte Kernforderung 2) und Müllheim–Auggen (sogenannte optimierte Kernforderung 6) sind Trassenvarianten in der Diskussion, die von der ursprünglichen Planung abweichen und voraussichtlich nicht unerhebliche Mehrkosten verursachen.

Um auch in diesen Abschnitten eine möglichst menschen- und umweltverträgliche Trassierung sicher zu stellen, kann eine weitere Beteiligung des Landes an den Netto-Mehrkosten zielführend sein. Damit dem Land aber nicht originäre Kosten einer unzureichenden Wahrnehmung dieser Aufgabe durch den Bund angelastet werden, ist – neben einer belastbaren Kostenkalkulation für genehmigungsfähige Trassierungen – eine präzise Definition dessen notwendig, was als Mehrkosten anzusehen ist, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen.