

Antrag

der Abgeordneten Karin Binder, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Annette Groth, Heike Hänsel, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Ulrich Maurer, Kornelia Möller, Jens Petermann, Richard Pitterle, Ingrid Remmers, Michael Schlecht, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Akzeptanzprobleme bei der Rheintalbahn durch offene Planung beseitigen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Aus- und Neubau der Rheintalbahn auf einer Gesamtlänge von 182 Kilometern ist eines der wichtigsten Bahnprojekte in Baden-Württemberg. Das Verkehrsvorhaben ist von zentraler Bedeutung für die Verbesserung des europäischen Schienenwegenetzes und wurde 1996 in einem Staatsvertrag mit der Schweiz fest vereinbart. Neben der hohen Attraktivität für den Personenverkehr eröffnet die Rheintalbahn die Möglichkeit, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Sie leistet damit auch einen wichtigen umweltpolitischen Beitrag.

Bisher sind erst knapp 44 Kilometer der Strecke auf 4 Gleise erweitert worden, etwa 20 Kilometer befinden sich in Bau. Der Abschluss zahlreicher Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG (DB AG) für die restlichen Abschnitte steht noch aus. Ein vertragsgemäßer Abschluss des vier-gleisigen Ausbaus bis 2017, dem Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, ist somit äußerst fraglich.

Neue Bahntrassen bedürfen der sorgfältigen Planung. Die geographische Lage des Rheintals führt zu einer Bündelung der verschiedenen Verkehrswege auf engstem Raum. Seine besondere Lage als zentraler Zugang zur Schweiz und nach Italien sowie seine Stellung als Teil der Transit-Achse Rotterdam-Genoa erzeugen schon jetzt einen hohen Durchfluss an Personen- und Güterverkehren. Die Menschen in der Region sind daher hohen Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe ausgesetzt.

Laut einer Langfristprognose, die 2007 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erstellt wurde, soll sich der Transitverkehr in Deutschland bis zum Jahr 2050 verdreifachen. Auch wenn diese Prognose auf fragwürdigen Annahmen beruht und eine nicht wünschenswerte Entwicklung bedeuten würde, ist klar, dass der Schienenverkehr im Rheintal nicht weniger wird.

Der deshalb verkehrspolitisch grundsätzlich notwendige Ausbau der Rheintalbahn darf aber keinesfalls gegen die Menschen in der Region realisiert werden, sondern nur mit ihnen. Die Auseinandersetzung um das Vorhaben Stuttgart 21 der DB AG zeigt auch, dass eine frühzeitige und umfassende Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in einem ergebnisoffenen Prozess notwendig ist. Statt wie aktuell bei Stuttgart 21 am Ende eines langen Planungsprozesses, müssen die

Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden, wenn sie noch über das „Ob“ einer Maßnahme entscheiden können.

Der dauerhafte Mehrwert für die Lenkung der Verkehrsströme muss mit dem Ziel verbunden sein, die Bewohnerinnen und Bewohner der von starken Verkehrsaufkommen betroffenen Regionen so weit wie möglich zu entlasten. Das leisten die bislang von der DB AG vorgelegten Planungen für den Ausbau der Rheintalbahn nicht.

Seit Planungsbeginn wurden Belange des Lärmschutzes und des Naturschutzes, die Streckenführung und das voraussichtliche Schienenverkehrsaufkommen nur unzureichend mit der Öffentlichkeit erörtert. Auf die Argumente der Bürgerinitiativen und in der Region tätigen Naturschutzverbände wurde bisher nur unzureichend reagiert. Der Bund, das Land Baden-Württemberg und die DB AG steuern durch die bisher intransparente Haltung beim Ausbau der Rheintalbahn in einen Konflikt mit der örtlichen Bevölkerung.

Die öffentlichen Proteste gegen die Ausbauplanungen an den Menschen vorbei zeigen nun erste Wirkungen. Sowohl das Land Baden-Württemberg als auch die DB AG haben sich bereit erklärt, Alternativvorschläge zu prüfen und eigene finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, die einen Teil der Mehrkosten ausgleichen, die durch verträglichere Lösungen anfallen würden. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich schon mit fast einer Milliarde Euro an der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Landesmittel sollten jedoch ganz überwiegend für den Ausbau von Nahverkehrsstrecken zur Verfügung gestellt werden und nicht die unzureichende finanzielle Ausstattung des Schienenwegebbaus des Bundes kompensieren.

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die unverhältnismäßig große Mindestsicherheitsabstände zwischen den einzelnen Verkehrswegen vorsehen, führen im Rheintal zu einem erheblichen Flächenverbrauch und erschweren bessere Lösungen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

für die Verwirklichung des Aus- und Neubaus der Rheintalbahn

- auf die DB AG dahingehend einzuwirken, dass die Bürgerinnen und Bürger, Bürgerinitiativen und Umweltschutzverbände aktiv und transparent in den Gesamtprozess einbezogen und alle Planungserkenntnisse offengelegt werden;
- ausschließlich die jeweils aktuellen Daten als Grundlagen für die Planung und den Beteiligungsprozess zu verwenden;
- naturschutzfachliche Erfordernisse uneingeschränkt zu berücksichtigen;
- die gesetzlichen Rahmenbedingungen für Mindestsicherheitsabstände zwischen Schienen- und Straßenverkehrstrassen zugunsten einer verbesserten Bündelung zu prüfen und mögliche Verbesserungen im Sinne einer Reduzierung des Flächenverbrauchs einzuleiten;
- auf die DB AG einzuwirken, in Offenburg die von der Stadt geforderte Tunnelvariante zu realisieren;
- ausreichend finanzielle Mittel für die ausschließliche Finanzierung durch den Bund bereit zu stellen, um den durchgehenden vier-gleisigen Ausbau bis 2017 sicherzustellen.

Berlin, den 9. November 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion