

Antrag

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Manuel Höferlin, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Mittelrheintal mit alternativer Gütertrasse und funktionierenden Ausweichstrecken entlasten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Mittelrheintal ist eine Strecke mit hoher Verkehrsbelastung, denn durch das Tal verläuft eine der meist befahrenen Güterzugstrecken Europas (Genua-Rotterdam). Täglich, nach Zahlen des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums, fahren bis zu 400 Personen- und Güterzüge die Strecke durch das Welterbe Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal der UNESCO (Quelle: Frankfurter Rundschau: www.fr.de/rhein-main/mittelrheintal-keine-alternative-gueterzug-trasse-11697642.html). Die Trassen stoßen somit schon heute an ihre Kapazitätsgrenze.

Laut Berichterstattung zu den Aussagen des Bundesverkehrsministeriums sieht dieses erst Handlungsspielraum für den Bau einer alternativen Neubaustrecke, wenn sich das wirtschaftliche Aufkommen auf der Schiene im Mittelrheintal über die bislang prognostizierten Zahlen hinaus bis 2039 verzehnfachen bzw. das Verkehrsaufkommen verdoppeln würde. Das bedeutet jedoch 1000 bis 1200 Personen- und Güterzüge auf der Strecke pro Tag (Quelle: www.hessenschau.de/tv-sendung/alternativstrecke-gegenbahnlaerm,video-83672.html). Als Grund wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die fehlende Wirtschaftlichkeit der Trasse angegeben (Quelle: ebenda). Doch ob, wie von der Bundesregierung gefordert, eine Erhöhung der Zugzahlen oder eine Erhöhung der erbrachten Tonnen-Kilometer zum Erreichen des Wirtschaftlichkeitszieles von der alten Infrastruktur getragen werden kann, erscheint zweifelhaft, da die parallel verlaufenden Strecken an den beiden Ufern des Rheins bereits aus dem 19. Jahrhundert stammen und auch unklar ist, ob die Zulaufwege diese Leistung erbringen können.

Eine alternative Güterzug-Trasse scheint daher ein sinnvolles Vorhaben zu sein, insbesondere auf lange Sicht. Der Zugverkehr wird weiter zunehmen und von der bereits heute überlasteten Strecke nicht aufgenommen werden können. Gleichzeitig erhöht sich die Gefahr für Unfälle und daraus resultierenden Streckensperrungen. Eine Güterzug-Trasse könnte somit auch als Ausweichstrecke dienen und wirtschaftlichen Schaden von der Region und auch überregional abwenden.

Dieses erscheint umso dringlicher, sollen schließlich nach Plänen der Bundesregierung zukünftig mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Ausweichstrecken, Bahnkurven, Elektrifizierung und Digitalisierung spielen hier eine entscheidende Rolle, um den Schienenverkehr in Deutschland sicher und zuverlässig zu gestalten. Wird ein Teil dieser ineinandergreifenden Elemente vernachlässigt, so wird dies später schwere Folgen haben.

Die Planung einer alternativen Güterzugtrasse im Mittelhaut ist notwendig. Damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs nicht gefährdet wird, darf das Vertrauen von Kunden und Wirtschaft in die Schieneninfrastruktur durch Streckensperrungen nicht weiter zerstört werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. zu berichten, wie die Bahnstrecken durch das Welterbe Kulturlandschaft Oberes Mittelhaut sowie die Zuleitungsstrecken im Norden und Süden eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens aufnehmen sollen und welche Planungen verfolgt werden, um die Belastung insbesondere durch den Güterverkehr ohne die Alternativtrasse Troisdorf – Bischofsheim zu reduzieren;
2. eine Machbarkeitsstudie zum Bau einer alternativen Güterzug-Trasse zur Entlastung des Mittelhauts umgehend in Auftrag zu geben und dem Bundestag über die Planung, Umsetzung und über neueste Erkenntnisse in regelmäßigen Abständen zu berichten;
3. eine Machbarkeitsstudie zum Westerwald-Taunus-Tunnel zur Entlastung des Mittelhauts umgehend umzusetzen und dem Bundestag über die Planung, Umsetzung und über neueste Erkenntnisse in regelmäßigen Abständen zu berichten;
4. die Zulaufstrecken für die Mittelhautbahn auf ihre Kapazitätstähigkeit hin zu überprüfen und gegebenenfalls in die Machbarkeitsstudien mit einzubeziehen;
5. funktionierende Ausweichstrecken für die Mittelhautbahn zu planen, um im Fall eines Notfalls oder einer Streckensperrung den Zugverkehr umleiten zu können;
6. einen Plan für betriebsbereite Ausweichstrecken für Güterzüge im gesamten Bundesgebiet und mehr Kooperation mit den Nachbarländern vorzulegen. Der Plan sollte insbesondere die Optimierung und ggf. Elektrifizierung von Bestandsstrecken im gesamten Bundesgebiet berücksichtigen, die durch die Reaktivierung von abgebauten Überholgleisen, zusätzlichen Bahnkurven, Weichen sowie Brückenbauwerken kurz- und mittelfristig als Ausweichstrecken zur Verfügung stehen könnten;
7. im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bundesweit und zeitnah die Strecken mit digitalen Sicherungssystemen auszustatten.

Berlin, den 21. Februar 2019

Christian Lindner und Fraktion