

Menschen- und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn von Mannheim bis Karlsruhe

1. Der Hintergrund

Die (badische) Rheintalbahn ist eine zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnhauptstrecke. Sie verläuft durch die Oberrheinische Tiefebene von Mannheim über Karlsruhe und Freiburg bis nach Basel (Badischer Bahnhof).

Im Vertrag von Lugano hat sich Deutschland 1996 verpflichtet, zunächst die Bahnstrecke Karlsruhe–Basel viergleisig auszubauen, um den Zugang zur leistungsfähigen, damals im Projektstadium befindlichen Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), sprich den Gotthard- und Lötschberg-Tunnel, zu ermöglichen.

An beiden Endpunkten befindet sich jeweils einer der größten Rangierbahnhöfe Europas: Mannheim Rbf sowie jenseits der Staatsgrenze Basel SBB RB im Ort Muttenz,

Unter dem Titel „Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel“ wird seit April 1987 am viergleisigen Neu- und Ausbau der Strecke als Zulaufstrecke zur Schweizer NEAT gearbeitet. Dessen ursprünglich für 2008 ins Auge gefasste Fertigstellung ist nicht absehbar (Stand derzeit 2041), weshalb der Vertrag von Lugano 2021 durch eine unverbindliche Nachfolgeerklärung abgelöst wurde.

Im nördlichen Teil zwischen Mannheim und Karlsruhe existieren zwei getrennte Strecken, die Strecke Mannheim–Graben-Neudorf–Karlsruhe (so genannte „Rheinbahn“) sowie die Strecke Mannheim–Heidelberg–Bruchsal–Karlsruhe–Durlach–Karlsruhe (Baden-Kurpfalz-Bahn), die eine Teilstrecke der Rheintalbahn darstellt.

2. Haltung der SPD-Landtagsfraktion

Wir haben bereits im Dezember 2006 in einem Antrag die Haltung der Landesregierung zu den Vorschlägen der Bürgerinitiativen zum Ausbau der Rheintalbahn von Karlsruhe bis Basel abgefragt. Seither stehen wir als Fraktion auch hinter den Forderungen der Bürgerinitiativen, welche sich unter dem Dach der IG BOHR zusammengefunden haben.

Wir haben erstmals im März 2007 bei einem Besuch in Offenburg die schwarz-gelbe Landesregierung aufgefordert, sich am Bau der Rheintalbahn von Karlsruhe bis Basel finanziell zu beteiligen.

Dies wurde von der schwarz-gelben Landesregierung, aber auch von den Grünen, wiederholt abgelehnt. Ministerpräsident Oettinger lenkte erst am 10. Juli 2009 ein und schloss sich unserer Forderung an.

Im *Koalitionsvertrag der grün-roten Landesregierung* wurde dann folgendes vereinbart:

„Um die Schiene zu stärken, brauchen wir dringend neue Investitionen, vor allem dort, wo bereits heute

Engpässe das Wachstum des Schienenverkehrs bremsen. Dies gilt insbesondere auch für die Rheintalstrecke. Ihr zügiger sowie menschen- und umweltgerechter Ausbau hat daher für uns hohe Priorität. Wir wollen eine verbesserte Trassenführung erreichen, die den Interessen der Menschen und der Umwelt an der Strecke entspricht, und sehen hier den Bund in der Pflicht. Sollte sich in Einzelfällen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus die Notwendigkeit für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen ergeben, wird sich das Land im Rahmen seiner Möglichkeiten finanziell beteiligen.“

3. Haltung des Landtags zur Rheintalbahn

Im Interfraktionellen Antrag 15/981 vom 08.12.2011 heißt es dann:

„*Menschen- und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn*

Der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen,

Abschnitt II des Antrags – Drucksache 15/579 – wie folgt zu fassen:

„II. 1. sich mit bis zu 50 Prozent an den Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, an der Rheintalbahn zur Sicherstellung eines menschen- und umwelt-gerechten Ausbaus zu beteiligen;“

Dieser Antrag aus dem Jahr 2011 ist die Grundlage aller Beschlüsse die seitdem im Landtag mit Stimmen der SPD zum Thema Rheintalbahn gefasst wurden. Erstmal bekennen sich alle Fraktionen des Landtags zur 50%-Beteiligung des Landes, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, um einen menschen- und umweltgerechten Ausbau zu erreichen.

4. Ausbau der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Karlsruhe

Für die Neubaustrecke/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim–Karlsruhe ist der offizielle Startschuss im November 2020 gefallen. In einem ersten Schritt sollen hier mögliche Streckenführungen ausfindig gemacht werden. Dieses Verfahren wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Sowohl ein Ausbau der Bestandsstrecken als auch eine Neubaustrecke in bestimmten Abschnitten ist denkbar. Der Bereich, in dem eine Neubaustrecke grundsätzlich möglich ist, wird als Suchraum bezeichnet. Im Suchraum wird aufgrund von Kriterien wie dem Eingriff in Natur und Landschaft oder den Auswirkungen auf Menschen und Lebensräume die Eignung für eine neue Bahnstrecke beurteilt. Die genaue Abgrenzung des Suchraums wird sich im Planungsprozess und in Abstimmung mit den zuständigen Raumordnungsbehörden immer weiter herauskristallisieren. Der genaue Prozess der Trassenfindung erfolgt im transparenten Dialog mit der Region.

Eine Präferenzvariante für die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe kann erst dann ausgewählt werden, wenn die möglichen Lösungen für die gesamte Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe im Rahmen der Planung der DB Netz AG untersucht worden sind. Diese wird dann als Antragstrasse in ein Raumordnungsverfahren eingebracht.

5. Positionierung der SPD-Landtagsfraktion

Wir sind der Meinung, dass auch für den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Karlsruhe die gleichen Bedingungen gelten müssen, wie bei der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel.

Sobald eine Antragstrasse vorliegt, muss geprüft werden, an welchen Stellen der Trasse noch Verbesserungsbedarf für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau besteht. Hier wollen wir den engen Austausch mit der Region zwischen Mannheim und Karlsruhe suchen.

Dann gilt für uns wieder der interfraktionelle Beschluss des Landtags aus dem Jahr 2011, wonach sich das Land mit bis zu 50 Prozent an den Mehrkosten, die über das gesetzliche Erfordernis hinausgehen, an der Rheintalbahn zur Sicherstellung eines menschen- und umwelt-gerechten Ausbaus beteiligen soll.