

Fünf Punkte für eine bessere Bahn-Infrastruktur

Aktionsplan/Memorandum der Freien Demokraten zur Zukunft der Rheintalbahn

Von Michael Theurer MdEP und Dr. Christian Jung (Stand: 25.8.2017)

1.) Die Rheintalbahn muss so rasch wie möglich wieder durchgängig eröffnet werden. Dabei müssen alle verfügbaren Baukapazitäten auch mit Hilfe europäischer Nachbarn im Eisenbahnbereich gebündelt und rund um die Uhr beim Neuaufbau der Strecke gearbeitet werden. Für die deutsche und europäische Wirtschaft ist die Rheintalbahn eine der wichtigsten Schienenverbindungen im Güterbereich überhaupt.

2.) Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn erstellen ein neues Sicherheitskonzept für die Rheintalbahn, das alle möglichen Krisenszenarien für diese Strecke zwischen Mannheim und Basel beinhaltet. Vor allem in der Bundespolitik muss ein neues Bewusstsein entstehen, dass die Rheintalbahn eine der wichtigsten europäischen und nationalen Strecken im Personen- und vor allem im Güterzugverkehr ist. Dieses Konzept muss mit Frankreich und vor allem mit der Schweiz eng abgestimmt werden.

3.) Für Baden-Württemberg und bundesweit müssen die Bestandsstrecken (Altstrecken) unter besonderer Berücksichtigung der Rheinschiene, über die bis 2025 und danach der massive prognostizierte Anstieg der Güterzüge in Südwestdeutschland (Güterbahn-Korridor Rotterdam-Genua) abgewickelt werden, technisch und z.T. baulich modernisiert und optimiert werden. Dabei ist es unabdingbar, dass wegen des gemischten Schienenverkehrs auf der Rheintalbahn neue und in der Länge ausreichende Überholgleise (Wartegleise für Güterzüge) eingebaut werden, die es ursprünglich zum Teil gab.

4.) Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn erstellen - unter Einbindung aller externer Verkehrsexperten im Bahnbereich - für die Rheintalbahn und angrenzende Gebiete (Umleitungsverkehr) ein Konzept, das die bestmögliche Bahn-Infrastruktur enthält, die man in den kommenden 20 bis 30 Jahren verwirklichen könnte. Diese beinhaltet auch die Ertüchtigung von früheren Strecken auch über Ländergrenzen hinweg, um Umleitungsstrecken zu erhalten. Dabei denken wir zum Beispiel an die Strecke Wörth - Straßburg (zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, Staatsvertrag mit Frankreich), Wiederherstellung von Bahnkurven (Karlsruhe, Auffahrt auf die Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart von Karlsruhe/Stutensee/Graben-Neudorf), den zweigleisigen Ausbau der Strecke Germersheim - Graben-Neudorf. Ein solches Konzept mit neuen Umleitungsstrecken für Krisenfälle sollte es insgesamt für Deutschland und Südwestdeutschland geben und in den Bundesverkehrswegeplan 2030 zusätzlich aufgenommen werden.

5.) Alle politischen Entscheidungsträger müssen zeitnah erreichen, dass die Planungsverfahren für Eisenbahnstrecken sowohl für Neubau- als auch für Optimierungsmaßnahmen von Bestandsstrecken deutlich verkürzt werden. Bei Strecken von nationalem Interesse sollten Streitfälle sofort auf der höchsten Ebene (Bundesverwaltungsgericht) ohne weitere Instanzen verhandelt und entschieden werden, damit eine moderne Infrastruktur schneller zur Verfügung steht.