

Kleine Anfrage

der Abg. Nadyne Saint-Cast und Thomas Marwein GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau der Rheintalbahn und Umsetzung des Deutschlandtaktes: Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner in Freiburg-St. Georgen und Schallstadt

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie sehen nach Kenntnis der Landesregierung die Planungen der Deutschen Bahn zum Ausbau des Fern-, Güter und Nahverkehrs auf der Strecke Freiburg–Basel konkret aus bzw. welche Planungsvarianten sind der Landesregierung bekannt?
2. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die Umsetzung des Deutschlandtaktes, d. h. der bundesweiten Verbesserung des Fernverkehrs auf dem Streckenabschnitt Freiburg–Basel und insbesondere Freiburg-St. Georgen–Schallstadt?
3. Wie schnell werden die Züge nach dem Ausbau des Fernverkehrs im Zuge des Deutschlandtaktes nach ihrer Kenntnis an Freiburg-St. Georgen sowie Schallstadt vorbeifahren, wie hoch wird die zu erwartende Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner sein und gibt es hier Planungsvarianten mit unterschiedlichen Lärmbelastungen auf Seite der Deutschen Bahn?
4. Welche konkreten Planungen bestehen, um mit dem Ausbau des Fern- und Güterverkehrs auch den Nahverkehr auf der Strecke Freiburg–Basel zu verbessern und eine dichtere Taktung zu erreichen?
5. Wie werden die betroffenen Gemeinden in der Region in die Planungen und Umsetzung eingebunden?
6. Könnte der regionale Projektbeirat, der zum Ausbau der Rheintalbahn mit Unterstützung der Landesregierung gegründet wurde, für den Ausbau des Fernverkehrs zwischen Freiburg und Basel reaktiviert werden und wie bewertet die Landesregierung diese Idee?

9.10.2024

Saint-Cast, Marwein GRÜNE

Eingegangen: 9.10.2024/Ausgegeben: 11.11.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Die Sanierung und der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist ein Schienenprojekt in Baden-Württemberg, um den Güter- und Personenverkehr auszubauen und zu verbessern. Die Rheintalbahn ist Bestandteil des Transeuropäischen Netzes von Rotterdam nach Genua und hat daher eine gesamteuropäische Bedeutung. Der Ausbau der Rheintalbahn leistet einen Beitrag, um die Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, den Personenfern- und Nahverkehr auf der Schiene auszubauen und zu verbessern.

Dieses Schienenprojekt hat Auswirkungen auf Landschaft sowie Anwohnerinnen und Anwohner, was insbesondere für den geplanten Batzenbergtunnel bei Schallstadt gilt. Daher soll mit dieser Kleinen Anfrage geklärt werden, wie die aktuellen Planungen der Deutschen Bahn aussehen, welche Eingriffe und Auswirkungen auf Landschaft und Anwohnerinnen und Anwohner zu erwarten sind und wie die Region bei der Planung und Umsetzung eingebunden werden kann. Der Projektbeirat mit Mitgliedern aus der Region hat sich mit dem Thema beschäftigt. Daher wird eine Neubelebung dieses Beteiligungsgremiums für den Ausbau der Schienenstrecke zwischen Karlsruhe und Basel angeregt und das Verkehrsministerium gebeten, dies zu prüfen.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. November 2024 Nr. VM3-0141.5-32/120/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie sehen nach Kenntnis der Landesregierung die Planungen der Deutschen Bahn zum Ausbau des Fern-, Güter und Nahverkehrs auf der Strecke Freiburg–Basel konkret aus bzw. welche Planungsvarianten sind der Landesregierung bekannt?

Zu 1.:

Der Ausbau der Rheintalbahn (ABS/NBS Karlsruhe–Basel) wird von der DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin in Strecken- und Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Der Strecke Freiburg–Basel liegt in den Streckenabschnitten 8 (Kenzingen–Müllheim) und 9 (Müllheim–Basel). Weitere Informationen stellt die DB InfraGO AG unter www.karlsruhe-basel.de (abgerufen am 25. Oktober 2024) bereit.

Im Streckenabschnitt 8 ist der Neubau einer zweigleisigen Strecke für den Güterverkehr zwischen Kenzingen und Müllheim im Markgräflerland sowie der Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Teningen und Buggingen vorgesehen. Für den Neubau der Güterzugstrecke (Planfeststellungsabschnitte 8.0 bis 8.4) laufen Planfeststellungsverfahren. Im Planfeststellungsabschnitt 8.1 (Riegel–March) liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Der Ausbau der Bestandsstrecke (Planfeststellungsabschnitte 8.5 bis 8.9) befindet sich in Planung, die Strecke soll für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut werden. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage 17/4397 verwiesen.

Der Streckenabschnitt 9 zwischen Müllheim und Basel befindet sich im Bau, dabei ist Planfeststellungsabschnitt 9.1 (Schliengen–Eimeldingen inkl. Katzenbergtunnel) in Betrieb.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die laufenden Planungen im weiteren Planungsverfahren und im Zuge des Genehmigungsverfahrens noch ändern können. Die Prüfung und Abwägung der in Betracht kommenden Varianten obliegt der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG und dem Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde. Dabei sind auch Änderungen möglich, die über die bislang von der DB InfraGO AG untersuchten Varianten hinausgehen.

2. *Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die Umsetzung des Deutschlandtakts, d. h. der bundesweiten Verbesserung des Fernverkehrs auf dem Streckenabschnitt Freiburg–Basel und insbesondere Freiburg–St. Georgen–Schallstadt?*

Zu 2.:

Die DB InfraGO AG teilt hierzu mit, dass in weiten Teilen der Freiburger Bucht schon heute Geschwindigkeiten von 160 km/h möglich seien. Nach dem Ausbau seien dort bis zu 200 km/h möglich. Für den Abschnitt zwischen Ebringen und Norsingen bringe der Streckenausbau die größten Veränderungen mit sich. Hier umfahre die Rheintalbahn in engen Bögen die Weinberge des Markgräflerlands, die Züge könnten dort heute nur bis zu 110 km/h fahren. In diesem Bereich sei eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h besonders wirkungsvoll. Zur Verbesserung der kurvenreichen Strecke habe die DB InfraGO AG in einem rund sieben Quadratkilometer großen Untersuchungsraum vier Varianten anhand von über 30 Kriterien, darunter auch Zerschneidungswirkung, Flächeninanspruchnahme und verschiedene Beeinträchtigungen wie Schall und Erschütterungen, genauer untersucht. Dabei schnitt der Batzenbergtunnel am Besten ab. Für die Variante mit dem Batzenbergtunnel spreche unter anderem die geringe Zerschneidungswirkung der Landschaft, der geringe Flächenverbrauch sowie umweltfachliche Gründe.

3. *Wie schnell werden die Züge nach dem Ausbau des Fernverkehrs im Zuge des Deutschlandtaktes nach ihrer Kenntnis an Freiburg–St. Georgen sowie Schallstadt vorbeifahren, wie hoch wird die zu erwartende Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner sein und gibt es hier Planungsvarianten mit unterschiedlichen Lärmbelastungen auf Seite der Deutschen Bahn?*

Zu 3.:

Die DB InfraGO AG teilt mit, dass nach dem Ausbau eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h möglich sein wird. Eine höhere Lärmbelastung für Anwohnende entstehe aus zwei Gründen nicht. Erstens würden durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke an der Autobahn das Emissionsniveau insgesamt erheblich sinken. Zweitens entstehe durch den Ausbau ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung. Dieser werde seitens der DB im Rahmen des Vorhabens auch umgesetzt. Die DB InfraGO AG weist zudem darauf hin, dass eine umfangreiche Abwägung zur Variante mit dem Batzenbergtunnel geführt habe. Hierbei seien u. a. auch die Schallemissionen betrachtet worden.

4. *Welche konkreten Planungen bestehen, um mit dem Ausbau des Fern- und Güterverkehrs auch den Nahverkehr auf der Strecke Freiburg–Basel zu verbessern und eine dichtere Taktung zu erreichen?*

Zu 4.:

Von Freiburg gen Süden wird im S-Bahn-Verkehr bis Bad Krozingen im Ballungsraum ein 15-Minuten-Takt angestrebt. Weiter bis Basel ein 30-Minuten-Takt. Darüber hinaus ist ein Regionalexpress von Offenburg bis Basel vorgesehen, ebenso wie zwischen Freiburg und Mulhouse. Die detaillierte Ausplanung des Angebotskonzepts erfolgt unter Einbindung der Region im Projekt Zukunftsfahrplan. Weitere Informationen können der Webseite www.zukunftsfahrplan.de (abgerufen am 25. Oktober 2024) entnommen werden. Unter dieser Adresse wird kontinuierlich über den Planungsstand informiert und die Unterlagen werden entsprechend aktualisiert. Beginnend mit dem ersten Regionalforum für den Zukunftsfahrplan werden die Regionen ab dem 31. Oktober 2024 eingebunden. Eine Umsetzung ist nur in Etappen und in Abhängigkeit vom Ausbau der Infrastruktur und verfügbaren Mitteln möglich.

5. *Wie werden die betroffenen Gemeinden in der Region in die Planungen und Umsetzung eingebunden?*
6. *Könnte der regionale Projektbeirat, der zum Ausbau der Rheintalbahn mit Unterstützung der Landesregierung gegründet wurde, für den Ausbau des Fernverkehrs zwischen Freiburg und Basel reaktiviert werden und wie bewertet die Landesregierung diese Idee?*

Zu 5 und 6.:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG teilte mit, dass sie seit November 2022 regelmäßig ein- bis zweimal jährlich die Gemeinden, Landkreise, Verbände und das Regierungspräsidium Freiburg zum Regionalforum „Bahnausbau in der Freiburger Bucht“ einlade. Dabei stelle sie Planungsergebnisse für den Streckenausbau zwischen Teningen, Freiburg und Buggingen vor. Die gezeigten Unterlagen würden auf der Projektwebseite www.karlsruhe-basel.de veröffentlicht. Die Projektverantwortlichen hätten in allen betroffenen Gemeinden die Planungen in öffentlichen Gremiensitzungen vorgestellt und erläutert. Im November 2024 beginne die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, in der den Bürgerinnen und Bürgern die direkte Möglichkeit geboten werde, sich über den aktuellen Planungsstand zu informieren.

Aus Sicht der DB InfraGO AG sei der Einzug der regionalen Stakeholder mit den vorhandenen Gremien- und Informationsstrukturen umfassend gewährleistet. Eines weiteren Gremiums bedürfe es nicht.

Nach Ansicht der Landesregierung trägt eine transparente und auf Augenhöhe erfolgende Einbeziehung der Öffentlichkeit dazu bei, die Qualität der Planungen von Infrastrukturprojekten und ihrer Durchführung weiter zu verbessern sowie Lösungswege und Alternativen bei Konflikten aufzuzeigen. Die vorhanden regionalen Begleitgremien und der 2018 als Nachfolgegremium des Projektbeirats eingerichtete Projektförderkreis geben hierzu einen geeigneten strukturellen Rahmen. Auch das Ministerium für Verkehr ist regelmäßig in den regionalen Begleitgremien und dem Projektförderkreis vertreten.

Neben die genannten Gremien treten die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im eigentlichen Genehmigungsverfahren. Vor diesem Hintergrund hält die Landesregierung die Einrichtung eines weiteren Gremiums nicht für erforderlich.

Hermann
Ministerium für Verkehr