**Landtag von Baden-Württemberg** **Drucksache 18 / 339**
**18. Wahlperiode** **22.7.2026**
**Geänderte Fassung**

# Antrag

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

# Stellungnahme

**des Ministeriums für Verkehr**

## Rheintalbahn – Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Freiburg während des Ausbaus in der Freiburger Bucht

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie sicherstellen will, dass der Freiburger Hauptbahnhof während des Ausbaus der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht (Planfeststellungsabschnitte 8.5 bis 8.9) jederzeit leistungsfähig und insbesondere zweigleisig an das nationale und internationale Schienennetz, den Schienenpersonenfernverkehr sowie den Regionalexpress Karlsruhe–Basel (Linie RE7) angebunden bleibt;

2. welche betrieblichen Einschränkungen für den Schienenpersonenfern-, den Regional- und den Nahverkehr sie bei einem über mehrere Jahre andauernden eingleisigen Betrieb („Bauen unter rollendem Rad“) auf der Rheintalbahn erwartet, und welche Auswirkungen dies auf die Funktion des Freiburger Hauptbahnhofs als internationaler Knotenpunkt im Oberrheinkorridor hätte;

3. welche Kenntnis sie von den fünf von der DB InfraGO im 4. Regionalforum Freiburger Bucht vorgestellten Varianten für den Bauablauf in den Planfeststellungsabschnitten (PfA) 8.5 bis 8.9 hat und wie sie diese im Einzelnen fachlich beurteilt (bitte Einschätzung je Variante gesondert angeben);

4. mit wie vielen Schienenersatzverkehrsbussen sie rechnet um den bisherigen Takt aufrecht zu erhalten, sollte es zu einer mehrjährigen Vollsperrung oder eingleisigen Sperrung der Rheintalbahn kommen und welche Beförderungskapazitäten erforderlich wären, um die Fahrgastströme insbesondere im Berufs-, Pendler- und Schülerverkehr bewältigen zu können (bitte gesondert für Vollsperrung und eingleisige Sperrung getrennt angeben);

Eingegangen: 22.7.2026 / Ausgegeben: 2.10.2026


*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“.*

5. wie viele Fahrgäste im Jahr 2025 die von den geplanten Baumaßnahmen betroffenen Streckenabschnitte (PfA 8.5 bis 8.9) des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs genutzt haben, insbesondere die Verbindungen auf der Rheintalbahn von und nach Karlsruhe, Offenburg, Bad Krozingen und Basel (bitte aufgeschlüsselt je Linie);

6. ob aus ihrer Sicht die frühestmögliche Umnutzung der Güterumgehungsbahn Freiburg (Strecke 4312, Westbahn) für den SPNV mit einer von den Sanierungsarbeiten unabhängigen Linie Elzach–Denzlingen–Freiburg-Westbahn–Bad Krozingen–Münstertal, dafür umzusetzende Infrastrukturergänzungen zwischen Denzlingen, Westbahn und Bad Krozingen sowie der Planungsvariante 5 (4. Regionalforum Freiburger Bucht der DB InfraGO) während der Bauphase in den PfA 8.5 bis 8.9 ein leistungsfähiges SPNV-Angebot sichern und großräumige Ersatzverkehre sowie Sperrphasen vermeiden kann;

7. welche Möglichkeiten sie sieht, die für die DB InfraGO-Varianten 3 und 5 erforderlichen Verbindungskurven zwischen der autobahnparallelen Güterumfahrung Freiburg und der Breisacher Bahn frühzeitig planerisch abzusichern sowie Bauvorleistungen, insbesondere den Weicheneinbau (vgl. P-Option und Anschluss Pfaffensteigtunnel im Fildertunnel Stuttgart), während der Bauphase des PfA 8.2 umzusetzen, ohne das Planfeststellungsverfahren für den PfA 8.2 zu beeinträchtigen oder zu verzögern;

8. ob sie bei der Umsetzung der die DB InfraGO-Varianten 3 und 5 ergänzende Maßnahmen an den von der Breisacher Bahn aus erreichbaren Bahnsteigen im Hbf Freiburg respektive Anpassungen im Gleisvorfeld Nord des Hauptbahnhofes für notwendig erachtet;

9. inwiefern sie es als sinnvoll erachtet, die Linie RE 7 gemeinsam mit dem Fernverkehr über die Breisacher Bahn umzuleiten, und wie sich die Pendlerzahlen von und nach Freiburg voraussichtlich auf dieses Angebot verteilen würden;

10. welche volkswirtschaftlichen, verkehrlichen und klimapolitischen Folgen sie von einer voraussichtlich mehr als zehnjährigen Bauphase mit eingeschränkter Leistungsfähigkeit oder Nord-Süd-Sperrung der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht ohne Umleitungsvariante 5, insbesondere für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und mögliche Fahrgastverluste, erwartet;

11. welche alternativen Bau- und Betriebskonzepte nach ihrer Kenntnis oder von ihr selbst geprüft wurden, um die Leistungsfähigkeit des Freiburger Hauptbahnhofs während der Bauphase zu erhalten, und aus welchen Gründen diese gegebenenfalls verworfen wurden;

12. mit welchen Umstiegszeiten zwischen schienen- und straßengebundenen Verkehrsmitteln sie im Falle eines großräumigen Busersatzverkehrs am Hauptbahnhof Freiburg und an den Endpunkten des Schienenersatzverkehrs rechnet;

13. welche Ergebnisse in der letzten Sitzung der Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn erarbeitet wurden und ob zukünftige Angebotsverbesserungen und Infrastrukturergänzungen im Rahmen des Konzeptes Breisgau S-Bahn 2.0 besprochen wurden;

14. wann die Neuausschreibung des Netzes 9a (Ost-West-Achse) geplant ist und mit welchen geänderten Anforderungskriterien innerhalb des Lastenheftes sie gegenüber 2016 rechnet.

22.7.2026

Andreas Schwarz, Saint-Cast, Nüssle
und Fraktion

Begründung

Der Freiburger Hauptbahnhof ist der zentrale Bahnknoten Südbadens und von herausragender Bedeutung für den regionalen, nationalen und internationalen Schienenverkehr.

Neben seiner Funktion für den täglichen Pendlerverkehr stellt er die wichtigste Anbindung der Region an den Schienenpersonenfernverkehr sowie an die grenzüberschreitenden Verbindungen in die Schweiz, nach Frankreich und Italien dar, darunter die Direktverbindungen nach Basel, Zürich, Bern, Chur, Interlaken und Brig, der tägliche TGV nach Straßburg und Paris und der tägliche EuroCity-Express nach Lugano und Mailand.

Nach den bislang von der DB InfraGO vorgestellten Bauablaufvarianten zur Generalsanierung der Rheintalbahn (vgl. S. 19 ff., Präsentation der DB InfraGo im Rahmen des 4. Regionalforums Bahnausbau Freiburger Bucht) können lediglich die Varianten 3 und 5 eine dauerhafte leistungsfähige Anbindung des Freiburger Hauptbahnhofs an das Schienennetz bei einer zugleich vertretbaren Bauzeit von unter zehn Jahren gewährleisten.

Diese Varianten sehen nach der Inbetriebnahme der autobahnparalellen Güterumfahrung Freiburg ab ca. 2032 die zeitweise Nutzung dieser Strecke für den Schienenpersonenverkehr vor, der über neu zu schaffende Verbindungskurven und die zweigleisig auszubauende Breisacher Bahn (Strecke 4310) weiterhin den Freiburger Hauptbahnhof anfahren kann. Hier gilt es zu klären wie diese Ergänzungsmaßnahmen über Bauvorleistungen beim Bau der Güterumfahrung Freiburg abgesichert werden können und ob es ergänzende Maßnahmen an den von der Breisacher Bahn her erreichbaren Bahnsteigen im Hbf Freiburg bedarf respektive Anpassungen im Gleisvorfeld Nord des Hauptbahnhofes.

Die frühestmögliche Nutzung der Güterumgehungsbahn Freiburg (Westbahn) – erstmals 2011 erwähnt im Zielkonzept der Breisgau-S-Bahn-2020 des Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) (vgl. S. 27 ff., Broschüre Breisgau-S-Bahn 2020, Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg) für den SPNV ermöglicht zudem einen weitgehend von den Sanierungsarbeiten unabhängigen Schienenverkehr in der Region Freiburg und könnte mit einer durchgehenden Linie Elzach–Denzlingen–Freiburg-Westbahn–Bad Krozingen–Münstertal eine leistungsfähige Alternative zum großräumigen Schienenersatzverkehr schaffen. Die Westbahn hilft somit Sperrphasen zu verhindern und die Erreichbarkeit des Oberzentrums Freiburg für Pendlerinnen und Pendler während der Bauphase leistungsstark aufrecht zu erhalten.

Sie könnte darüber hinaus als Teil einer Breisgau-S-Bahn 2.0 umsteigefreie Verbindungen zum größten Arbeitgeber der Region – dem Uniklinikum Freiburg mit ca. 15 000 Beschäftigten – sowie zum Industriegebiet Nord mit ca. 10 000 Beschäftigten schaffen und könnte nach Abschluss der Bauarbeiten gemeinsam mit der zweigleisig ausgebauten Breisacher Bahn als leistungsstarkes Rückgrat der Breisgau-S-Bahn 2.0 dienen. Darüber hinaus bietet die Westbahn die Möglichkeit bevölkerungsreiche Stadtteile und zahlreiche Wohnbauvorhaben (u. a. Freiburg-Dietenbach mit ca. 6 900 Wohneinheiten) deutlich besser an den überregionalen SPNV anzubinden.

Ein über viele Jahre andauernder eingleisiger Betrieb oder mehrjährige Sperrungen des Hauptbahnhofs würden die Erreichbarkeit der Region erheblich beeinträchtigen, die Leistungsfähigkeit eines international bedeutsamen Verkehrsknotens einschränken und zu erheblichen Nachteilen für Fahrgäste, Wirtschaft und Klimaschutz führen.

Vor diesem Hintergrund besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an einer frühzeitigen Klärung, wie eine leistungsfähige Erreichbarkeit des Freiburger Hauptbahnhofs und die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs im Oberzentrum Freiburg während der gesamten Bauphase sichergestellt werden soll.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 13. August 2026 Nr. VM3-0141.5-36/36/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

1. *wie sie sicherstellen will, dass der Freiburger Hauptbahnhof während des Ausbaus der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht (Planfeststellungsabschnitte 8.5–8.9) jederzeit leistungsfähig und insbesondere zweigleisig an das nationale und internationale Schienennetz, den Schienenpersonenfernverkehr sowie den Regionalexpress Karlsruhe–Basel (Linie RE7) angebunden bleibt;*

2. *welche betrieblichen Einschränkungen für den Schienenpersonenfern-, den Regional- und den Nahverkehr sie bei einem über mehrere Jahre andauernden eingleisigen Betrieb („Bauen unter rollendem Rad“) auf der Rheintalbahn erwartet, und welche Auswirkungen dies auf die Funktion des Freiburger Hauptbahnhofs als internationaler Knotenpunkt im Oberrheinkorridor hätte;*

Zu den Ziffern 1 und 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

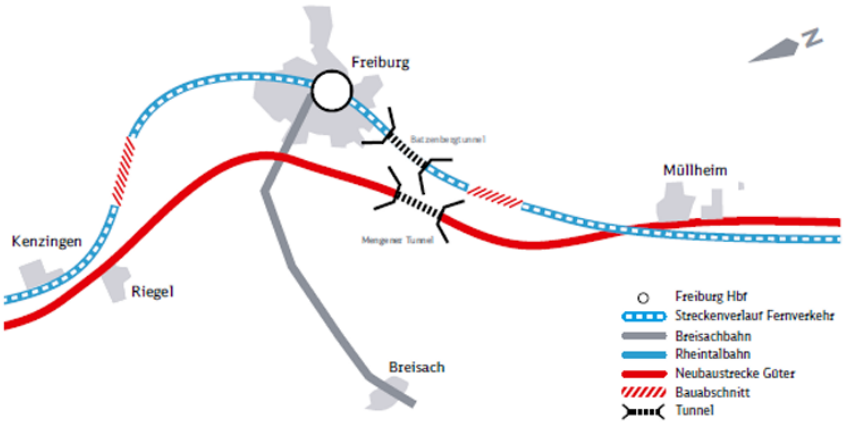
Nach aktuellem Planungsstand können zum Bauablauf, zur Bauzeit, zu bauzeitlichen Einschränkungen, dem damit verbundenen Schienenersatzverkehr und Übergangszeiten zwischen Zug und Bus noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Die Möglichkeiten des Bauens unter Betrieb, unter Teilsperrungen oder unter Vollsperrung sollen erst in den weiteren Planungsphasen detailliert untersucht werden.

3. *welche Kenntnis sie von den fünf von der DB InfraGO im 4. Regionalforum Freiburger Bucht vorgestellten Varianten für den Bauablauf in den Planfeststellungsabschnitten (PfA) 8.5 bis 8.9 hat und wie sie diese im Einzelnen fachlich beurteilt (bitte Einschätzung je Variante gesondert angeben);*

Die DB InfraGO hat unter *https://www.karlsruhe-basel.de/regionalforum-rheintalbahn.html?file=files/pdf/1_Projektdownloads/5_PfA/8_5-9/20241108_4tes_Regionalforum_Bahnausbau_Freiburger_Bucht.pdf&cid=15188* die Unterlagen zum 4. Regionalforum veröffentlicht. Darin sind erste Varianten für den Bauablauf anschaulich dargestellt und erläutert. DB InfraGO hat diese Überlegungen zum Bauablauf außerordentlich früh mit der Öffentlichkeit geteilt, um umfassend informieren zu können, und für die eigentliche Planung möglichst viele Informationen und ein breites Stimmungsbild vorliegen zu haben. Die betrachteten Überlegungen sind somit keinesfalls abschließend. Zudem weisen sie – dem frühen Stadium geschuldet – nur eine geringe Planungstiefe auf. Darüber hinaus liegen keine tiefergehenden Beurteilungen vor. Dies bleibt einer vertieften Planung im dafür notwendigen Umfang zu einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.

Inhaltlich stellen sich die Varianten wie folgt dar:




**Variante 1:**
**Eingleisige Sperrung von zwei Abschnitten**

Maximal zwei Abschnitte mit bis zu sechs Kilometern Länge werden für die Baumaßnahme eingleisig gesperrt. Die Baustelle wandert entlang der Rheintalbahn.

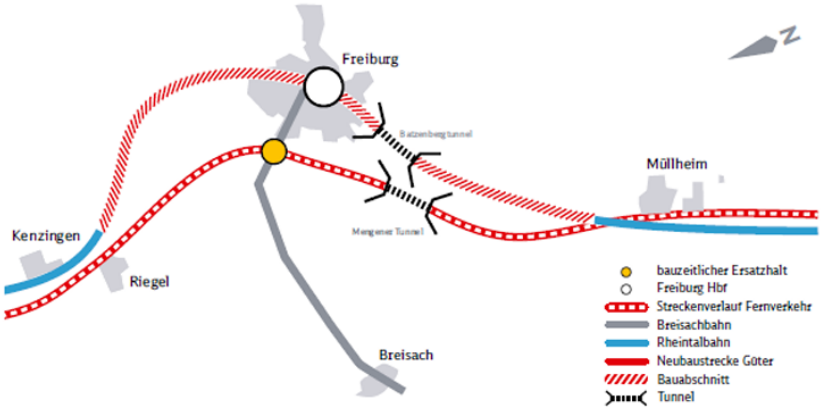
Auf der Strecke ist ein voraussichtlich reduziertes Angebot an Zugfahrten möglich. Gegebenenfalls stehen ergänzend alternative Verbindungen zur Verfügung (z. B. Straßenbahn oder Busse).

**Vorteile:**

- Auf der Strecke ist teilweise Güter- und Personenverkehr möglich.

**Nachteile:**

- Im Vergleich die längste Bauzeit mit Einschränkung (über 10 Jahre).
- Ständig wechselnde Betriebskonzepte und für den Fahrgast ein ständig wechselndes Angebot.




**Variante 2:**
**Vollsperrung mit ICE-Interimshalt auf Neubaustrecke**

Vollsperrung der Strecke von Teningen bis Buggingen in beide Richtungen. Gleichzeitig wird ein bauzeitlicher Ersatzhalt für den Fernverkehr eingerichtet.

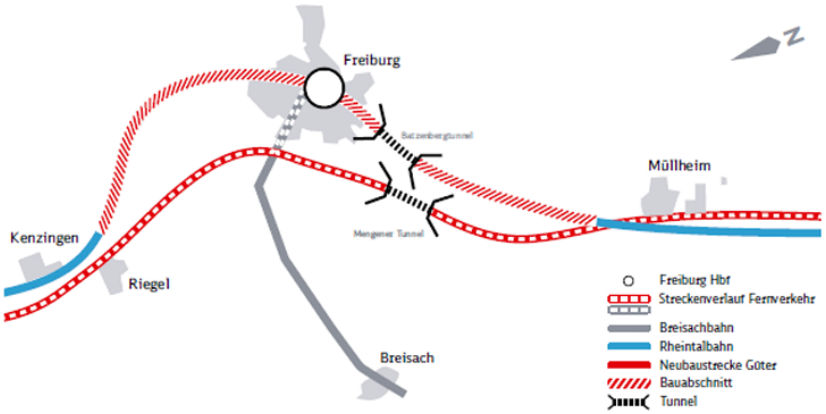
Der Fernverkehr wird über die Neubaustrecke für den Güterverkehr entlang der Autobahn A 5 geleitet. Auf dieser wird eine Interimshaltestelle für den Fernverkehr eingerichtet. Zusätzlich werden Überholmöglichkeiten für den Fernverkehr geschaffen. Für den Nahverkehr wird ein Schienenersatzverkehr eingesetzt.

**Vorteile:**

- Kürzeste Bauzeit.
- Nur geringe Einschränkungen auf den Fernverkehr

**Nachteile:**

- Größte Einschränkung für den Personennahverkehr.
- Sehr umfangreiches SEV-Buskonzept auf Nord-Süd-Achse mit hohen Kapazitätsanforderungen erforderlich.
- Fraglich, ob der Verkehr zwischen Interimshalt und Freiburg Hauptbahnhof mit bestehenden Kapazitäten (Straßenbahn, Breisacher Bahn) aufgefangen werden kann, es ist eine sehr genaue Dimensionierungsprüfung notwendig.
- Die Erreichbarkeit des Werks Freiburg ist nicht möglich, weshalb die Fahrzeuginstandhaltung für die Nord-Süd-Achse auf den verbleibenden Abschnitten nicht möglich ist.




**Variante 3:**
**Vollsperrung mit Einbindung und Ausbau der Breisachbahn**

Vollsperrung der Strecke von Teningen bis Buggingen in beide Richtungen. Der Fernverkehr wird über die Neubaustrecke für Güterverkehr entlang der Autobahn A5 geleitet. Gleichzeitig wird die Breisachbahn zweigleisig aus- und umgebaut und an die neuen Güterstrecke angebunden.

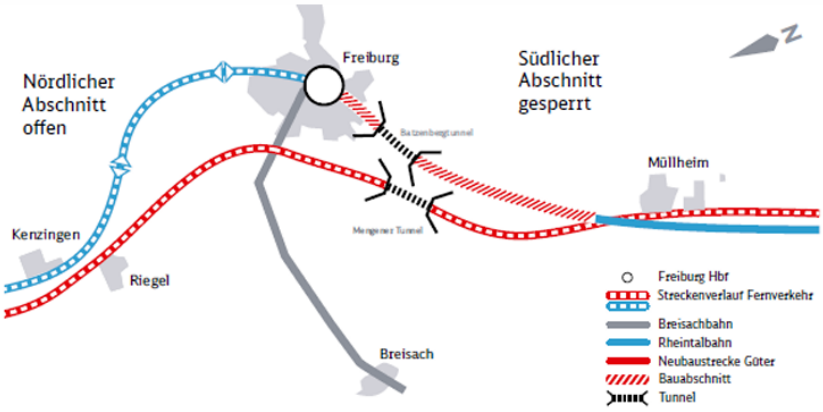
Der Fernverkehr fährt über die neue Güterstrecke und biegt auf der Höhe von Freiburg auf die Breisachbahn in Richtung Freiburg Hauptbahnhof ab. Für den Nahverkehr wird ein Schienenersatzverkehr eingesetzt.

**Vorteile:**

- Kürzeste Bauzeit.
- Geringe Einschränkungen auf den Fernverkehr.
- Weiterentwicklung der Breisachbahn.

**Nachteile:**

- Größte Einschränkung für den Personennahverkehr.
- Umfangreiche Vorabmaßnahmen an der Breisachbahn notwendig, die jedoch auch in längerfristigen Szenarien hinsichtlich einer Stabilisierung und Ausweitung von Verkehren auf der Ost-West-Achse einzahlen. Dabei muss die Erreichbarkeit weiterer Bahnsteige im Freiburger Hbf sichergestellt sein. Es sollte geprüft werden, ob auch der RE7 diese Umleitung nutzen kann, um die Einschränkungen im Nahverkehr zu reduzieren.




**Variante 4:**
**Einseitige Vollsperrung nördlich oder südlich von Freiburg Hbf**

Die Strecke wird in zwei Abschnitte unterteilt: Riegel <> Freiburg Hbf und Freiburg Hbf <> Müllheim. Jeweils einer der Abschnitte wird vollgesperrt, während der andere weiterhin bis Freiburg Hauptbahnhof fährt.

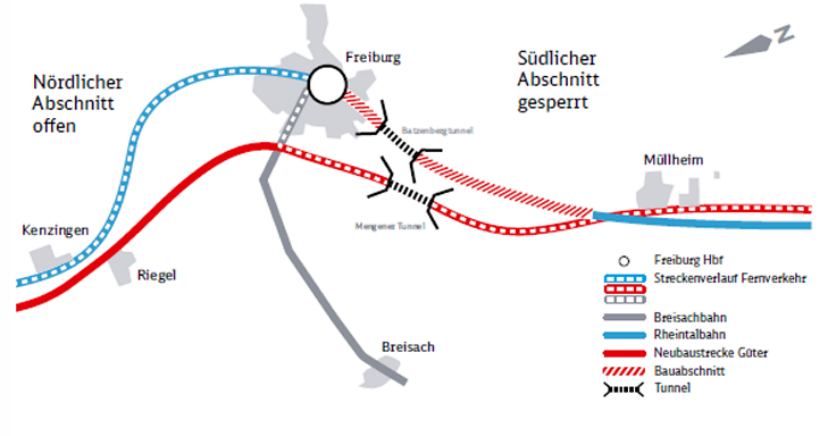
Im gesperrten Abschnitt wird für den Nah- und Fernverkehr ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Gegebenenfalls stehen alternative Verbindungen zur Verfügung (z. B. durch die Straßenbahn). Auf dem offenen Abschnitt wird ein Pendelverkehr eingerichtet.

**Vorteile:**

- Personenverkehr bleibt auf einem Abschnitt immer möglich.
- Abschnitt mit Schienenersatzverkehr ist kürzer.
- Freiburger Hbf bleibt immer anfahrbar.
- Mittellange Bauzeit

**Nachteile:**

- Hohe betriebliche Einschränkungen auf dem jeweils gesperrten Abschnitt.
- Es sind keine Durchmesserlinien durch Freiburg möglich.
- Es ist davon auszugehen, dass einzelne Züge im FV über die NBS Güterverkehr an Freiburg vorbeifahren.
- Sehr umfangreiches SEV-Buskonzept auf Nord-Süd-Achse mit hohen Kapazitätsanforderungen erforderlich.




**Variante 5:**
**Einseitige Vollsperrung nördlich oder südlich von Freiburg Hbf**

Wie in Varianten 4 wird die Strecke in einen südlichen und nördlichen Abschnitt unterteilt und nacheinander einseitig vollgesperrt. Gleichzeitig soll die Einbindung und der Ausbau der Breisachbahn geprüft werden.

Im gesperrten Abschnitt wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Gegebenenfalls stehen alternative Verbindungen zur Verfügung (z. B. durch die Straßenbahn). Auf dem offenen Abschnitt wird für den Nahverkehr ein Pendelverkehr eingerichtet. Der Fernverkehr fährt ab Freiburg Hauptbahnhof über die Breisachbahn auf die neue Güterstrecke entlang der Autobahn A 5.

**Vorteile:**

- Nahverkehr bleibt auf einem Abschnitt immer möglich, Fernverkehr kann durchfahren.
- Abschnitt mit Schienenersatzverkehr ist kürzer.
- Freiburger Hbf bleibt immer anfahrbar.
- Mittellange Bauzeit
- Vorteil gegenüber der Variante 3 ist, dass Freiburg aus einer Richtung immer anfahrbar bleibt.

**Nachteile:**

- Hohe betriebliche Einschränkungen auf dem jeweils gesperrten Abschnitt.
- Es sind umfangreiche bauliche Vorabmaßnahmen notwendig, die jedoch auch in längerfristigen Szenarien hinsichtlich einer Stabilisierung und Ausweitung von Verkehren auf der Ost-West-Achse einzahlen.
- Dabei muss die Erreichbarkeit weiterer Bahnsteige im Freiburger Hbf sichergestellt sein. Es sollte geprüft werden, ob auch der RE7 diese Umleitung nutzen kann, um die Einschränkungen im Nahverkehr zu reduzieren. Dafür ist unseres Erachtens die Breisacher Bahn zweigleisig auszubauen.

*4. mit wie vielen Schienenersatzverkehrsbussen sie rechnet um den bisherigen Takt aufrecht zu erhalten, sollte es zu einer mehrjährigen Vollsperrung oder eingleisigen Sperrung der Rheintalbahn kommen und welche Beförderungskapazitäten erforderlich wären, um die Fahrgastströme insbesondere im Berufs-, Pendler- und Schülerverkehr bewältigen zu können (bitte gesondert für Vollsperrung und eingleisige Sperrung getrennt angeben);*

Dies wurde im aktuellen Planungsstadium (Vorplanung) noch nicht untersucht, sondern bleibt einer vertieften Planung im dafür notwendigen Umfang zu einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.

*5. wie viele Fahrgäste im Jahr 2025 die von den geplanten Baumaßnahmen betroffenen Streckenabschnitte (PfA 8.5 bis 8.9) des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs genutzt haben, insbesondere die Verbindungen auf der Rheintalbahn von und nach Karlsruhe, Offenburg, Bad Krozingen und Basel (bitte aufgeschlüsselt je Linie);*

Für die betroffenen Abschnitte liegen nur Fahrgastzahlen aus dem Nahverkehr vor. Die folgenden Zahlen stellen die Nachfrage in Fahrgästen im Schienenpersonennahverkehr an einem durchschnittlichen Schultag in der zweiten Jahreshälfte 2025 für die einzelnen dort verkehrenden Linien dar (die Zahlen sind zu addieren).

| **Abschnitt** | **RE 7** | **RB26/RB 27** | **S 2** |
|---|---|---|---|
| **Teningen–Mundingen–Denzlingen** | 10.500 | 9.000 | - - - |
| **Denzlingen–Freiburg** | 11.400 | 9.900 | 8.800 |
| **Freiburg–Schallstadt** | 11.300 | 9.300 | - - - |
| **Schallstadt–Bad Krozingen** | 11.050 | 8.700 | - - - |
| **Bad Krozingen–Müllheim** | 8.200 | 5.400 | - - - |

*6. ob aus ihrer Sicht die frühestmögliche Umnutzung der Güterumgehungsbahn Freiburg (Strecke 4312, Westbahn) für den SPNV mit einer von den Sanierungsarbeiten unabhängigen Linie Elzach–Denzlingen–Freiburg-Westbahn–Bad Krozingen–Münstertal, dafür umzusetzende Infrastrukturergänzungen zwischen Denzlingen, Westbahn und Bad Krozingen sowie der Planungsvariante 5 (4. Regionalforum Freiburger Bucht der DB InfraGO) während der Bauphase in den PfA 8.5 bis 8.9 ein leistungsfähiges SPNV-Angebot sichern und großräumige Ersatzverkehre sowie Sperrphasen vermeiden kann;*

Die DB InfraGO hat dies im aktuellen Planungsstadium (Vorplanung) noch nicht untersucht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass eine solche Linie Elzach–Denzlingen–Westbahn–Bad Krozingen–Münstertal nur mit zusätzlichen Verkehrsstationen an der Westbahn und Verknüpfungen zur Stadtbahn Freiburg eine entsprechende Entlastungswirkung entfalten kann. Weiter ist davon auszugehen, dass die südliche Verknüpfung mit der Rheintalbahn durch erforderlichen Anpassungsbedarf durch Bautätigkeiten eingeschränkt sein wird.

*7. welche Möglichkeiten sie sieht, die für die DB InfraGO-Varianten 3 und 5 erforderlichen Verbindungskurven zwischen der autobahnparallelen Güterumfahrung Freiburg und der Breisacher Bahn frühzeitig planerisch abzusichern sowie Bauvorleistungen, insbesondere den Weicheneinbau (vgl. P-Option und Anschluss Pfaffensteigtunnel im Fildertunnel Stuttgart), während der Bauphase des PfA 8.2 umzusetzen, ohne das Planfeststellungsverfahren für den PfA 8.2 zu beeinträchtigen oder zu verzögern;*

Die DB InfraGO erwartet zeitnah den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 8.2. Überlegungen zur planerischen Absicherung einer Ausbau-Variante für die Freiburger Bucht werden folglich erst im Nachgang zum Beschluss erfolgen. Dies würde voraussichtlich eines eigenen Planfeststellungsverfahrens oder eine umfangreichen Planänderung bedürfen. Zudem müsste für Planungs- oder Bauvorleistungen auch ein Variantenentscheid getroffen sein. Dies ist jedoch aktuell noch nicht der Fall.

Die Landesregierung hat keine Möglichkeiten auf entsprechende Bauvorleistungen hinzuwirken, da es sich um ein reines Bedarfsplanprojekt des Bundes handelt.

*8. ob sie bei der Umsetzung der die DB InfraGO-Varianten 3 und 5 ergänzende Maßnahmen an den von der Breisacher Bahn aus erreichbaren Bahnsteigen im Hbf Freiburg – respektive Anpassungen im Gleisvorfeld Nord des Hauptbahnhofes für notwendig erachtet;*

Die Gleisbelegung im Freiburger Hauptbahnhof muss für diese Interimskonzepte genau bewertet werden. Ein Engpass ist der Zulauf von der Breisacher Bahn, der gegebenenfalls behoben werden muss. Die Strecke ist heute nur eingleisig und voll ausgelastet. Sobald nur ein Zug zusätzlich auf der Strecke verkehrt, müsste eine S-Bahn ausfallen. Damit ist ein Ausbau für solche Umleitungskonzepte unausweichlich. Zusätzlich muss auch das gesamte Gleisvorfeld im Freiburger Hauptbahnhof neugestaltet werden, da die Züge aktuell nicht von der Breisacher Bahn an die fernverkehrstauglichen Bahnsteige der Rheintalbahn gelangen können. Alternativ müssten die westlichen Bahnsteige entsprechen verlängert und ausgebaut werden, was wiederum Auswirkungen auf das Gleisvorfeld im Süden des Bahnhofs hat.

*9. inwiefern sie es als sinnvoll erachtet, die Linie RE 7 gemeinsam mit dem Fernverkehr über die Breisacher Bahn umzuleiten, und wie sich die Pendlerzahlen von und nach Freiburg voraussichtlich auf dieses Angebot verteilen würden;*

Sollte im Rahmen des Ausbaus der Rheintal- und Breisacher Bahn tatsächlich eine Variante zum Tragen kommen, welche eine Führung des Fernverkehrs von der Güterumgehung an der Autobahn über die Breisacher Bahn zum Freiburger Hauptbahnhof vorsieht, so sollte auch der RE 7 idealerweise über diese Verbindung geführt werden. Offen ist die Frage in welcher Form dies auf der heute noch eingleisigen Breisacher Bahn und im Freiburger Hauptbahnhof überhaupt infrastrukturell und betrieblich umsetzen lässt (siehe Stellungnahme zu Ziffer 8.). Schätzungen zur erwartenden Nachfrage sind aktuell nicht möglich.

*10. welche volkswirtschaftlichen, verkehrlichen und klimapolitischen Folgen sie von einer voraussichtlich mehr als zehnjährigen Bauphase mit eingeschränkter Leistungsfähigkeit oder Nord-Süd-Sperrung der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht ohne Umleitungsvariante 5, insbesondere für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und mögliche Fahrgastverluste, erwartet;*

Die verkehrlichen Einschränkungen und Folgewirkungen wären aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage im Schienenverkehr offenkundig sehr gravierend. Der Landesregierung liegen jedoch derzeit keine quantifizierten Informationen hierzu vor.

*11. welche alternativen Bau- und Betriebskonzepte nach ihrer Kenntnis oder von ihr selbst geprüft wurden, um die Leistungsfähigkeit des Freiburger Hauptbahnhofs während der Bauphase zu erhalten, und aus welchen Gründen diese gegebenenfalls verworfen wurden;*

Die Auswirkungen auf den Freiburger Hauptbahnhof kann erst nach Vorliegen konkreter Betriebskonzepte untersucht werden. Bisher wurde nur über die Nutzung der Breisacher Bahn nachgedacht.

*12. mit welchen Umstiegszeiten zwischen schienen- und straßengebundenen Verkehrsmitteln sie im Falle eines großräumigen Busersatzverkehrs am Hauptbahnhof Freiburg und an den Endpunkten des Schienenersatzverkehrs rechnet;*

Diese Fragestellung kann zum jetzigen Planungsstand noch nicht beantwortet werden.

*13. welche Ergebnisse in der letzten Sitzung der Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn erarbeitet wurden und ob zukünftige Angebotsverbesserungen und Infrastrukturergänzungen im Rahmen des Konzeptes Breisgau S-Bahn 2.0 besprochen wurden;*

Es gibt konkrete Vorstellungen, wie zukünftige Angebotsverbesserungen im Nahverkehr aussehen könnten. Dazu wurden auch dafür notwendige Infrastrukturergänzungen durch die DB InfraGO ermittelt. Diese Ergebnisse wurden für die Nord-Süd-Achse in der letzten Zukunftskommission vorgestellt.

*14. wann die Neuausschreibung des Netzes 9a (Ost-West-Achse) geplant ist und mit welchen geänderten Anforderungskriterien innerhalb des Lastenheftes sie gegenüber 2016 rechnet.*

Zum aktuellen Stand ist der Start einer Neuvergabe zu Beginn des Jahres 2027 geplant.

Razavi

Ministerin für Verkehr