

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Kerstin Andreae, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner,  
Dr. Anton Hofreiter, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Bettina Herlitzius,  
Sven-Christian Kindler, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Stand der Planungen zur Rheintalbahn**

Seit nunmehr 25 Jahren plant der Bund den Aus- und Neubau der Rheintalbahn und hat das Projekt im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuft. Der durchgängige Ausbau auf eine viergleisige Strecke soll durch die Entmischung von Güter- und Personenverkehren zur deutlichen Erhöhung der Streckenkapazität sowie zur Verkürzung der Transport- und Reisezeiten beitragen. Mitten durch Ortschaften und zum Teil dichtbebaute Wohn- und Siedlungsgebiete, an denen die Menschen heute schon massiv unter Schienenlärm, vor allem der Güterzüge, leiden, soll ein drittes und viertes Gleis gebaut werden.

Problematisch gestaltet sich daher der Ausbau des dritten und vierten Gleises der Rheintalstrecke in der Region „Südlicher Oberrhein“ zwischen Offenburg und Basel. Dagegen gibt es massive Proteste der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie der Anliegergemeinden mit unterschiedlichen Forderungen für die einzelnen Teilabschnitte. Gemeinsam ist allen, dass sie sich ausdrücklich nicht gegen die Notwendigkeit des Ausbaus der Rheintalstrecke richten, sondern mit Nachdruck eine lärm- und umweltschonendere Ausführung des Projekts fordern. Der seit dem Jahr 2009 tagende Projektbeirat hat bereits einige Verbesserungen für die Bevölkerung erreicht, auch die Gemeinden und Bürgerinitiativen arbeiten ständig an weiteren Fragestellungen zum Lärmschutz und der Kapazitätssteigerung der Güter-, Fern- und Nahverkehrsstrasse.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gibt es ein Szenario für den Güterverkehr, falls die Rheintalbahn nicht wie geplant im Jahr 2017 fertiggestellt wird und die Schweiz dann die Grenzen für Güterverkehr schließt?
2. Welche Verladestationen gibt es bisher, und welche sind aufgrund der prognostizierten Güterverkehrszuwächse auf dieser Strecke geplant?
3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen von Bahnchef Dr. Rüdiger Grube auf einer Veranstaltung der Stiftung für Ordnungspolitik im Freiburger Colombi-Hotel (19. Oktober 2012) einerseits, bereits im Jahr 2019 den Ausbau der Rheintalbahn fertigzustellen, während der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, auf dem St. Galler Logistikdienstleistungskongress in Basel (19. September 2012) das Jahr 2022 bis zur Fertigstellung nannte?

Worauf begründet sich die Zeitangabe des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer?

4. Welche Position hat die Bundesregierung zu einem Güterverkehrszentrum in Lahr?
5. Inwiefern kann durch ein Güterverkehrszentrum in Lahr das Trassierungsproblem für einen von der Offenburger Bevölkerung geforderten Tunnel beim Güterbahnhof Offenburg gelöst werden?
6. Welche zuverlässigen Kostenkalkulationen der verschiedenen Tunnelvarianten in Offenburg sind der Bundesregierung ggf. bekannt, und mit welchen Mehrkosten im Vergleich zur Antragstrasse wäre hier zu rechnen?
7. Wann ist mit einem Ergebnis des Vergleichs eines Offenburger Tunnels und der beantragten A3-Trasse zu rechnen?
8. Wer zahlt die Kosten eines Offenburger Tunnels, wenn es bei der Entscheidung des Regierungspräsidiums und des Eisenbahn-Bundesamtes bleibt, die Planungen der A3-Trasse als nicht genehmigungsfähig abzulehnen?
9. Wann wird die Antragstrasse A3 vom Bund zurückgezogen und eine Tunneltrasse in einem neuen Planfeststellungsverfahren beantragt?
10. Falls die Antragstrasse A3 zurückgezogen wird, kommt dann eine Tunneltrasse wie vom Projektbeirat gefordert in Betracht, oder sind andere Trassenalternativen denkbar?
11. Inwieweit wird zum einen hinsichtlich der Immissionen und zum anderen hinsichtlich der Gefährdungen durch Gefahrgüter der aus § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes resultierende Abstandsgrundsatz zu Wohngebieten oder sonstigen schutzbedürftigen Gebieten bei dem Fernverkehr dienenden Eisenbahntrassen in den Planungen berücksichtigt?
12. Wie wird bei der Trassenplanung der Rheintalbahn auf die Gefahrgutsituation reagiert, insbesondere nach dem Unfall in Müllheim im Mai 2011 und dem Gutachten von Prof. Dr. Klaus Kümmerer aus dem Jahr 2012 „Orientierender Vergleich Gefahrgut Aus- und Neubau der Rheintalbahn Beantragte Trasse vs. Autobahn parallele Trasse im Bereich Offenburg bis Riegel“?
13. Inwiefern kann durch eine andere Wagenreihung in der Verladestation Freiburg das Problem der Notbremsen bei der Rollenden Landstraße gelöst werden, wodurch bisher eine Führung durch den Katzenbergtunnel oder den möglichen Offenburger Tunnel untersagt war?
14. Hat die DB Netz AG seit dem Beschluss des Projektbeirats vom März 2012 etwas unternommen, um die Bestandsstrecke höher als die Strecke durch den Katzenbergtunnel zu bepreisen?
15. Welche Möglichkeiten bestehen, um durch die Internalisierung externer Lärmschutzkosten monetäre Anreize im Sinne eines regionalen Trassenpreises zu setzen, um dem Ziel „möglichst alle Güterzüge durch den Tunnel“ (KF6) nahezukommen?
16. Wann wäre ein solches regionales Trassenentgelt für die Strecke bei Bad Bellingen umsetzbar?
17. Warum wurde im Planfeststellungsänderungsverfahren des Abschnitts 7.2 „Weiche Schliengen“ die Festschreibung aller Güterzüge in den Tunnel noch nicht in die Betriebsphase verankert?
18. Ist eine niveaugleiche Kreuzung nördlich des Katzenbergtunnels einer Unterquerung aus Kapazitätsgründen vorzuziehen?
19. Welche haushalterischen Mittel sind bis zum Abschluss der Rheintalbahn notwendig, und wie sind diese in der nächsten mittelfristigen Finanzplanung eingestellt?

20. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der Zulassung der LL-Sohle (LL = Low-Low), und was soll unternommen werden, falls die LL-Sohle keine Zulassung erhält?
21. Inwiefern verändern sich die Pläne zur Umrüstung auf leisere Güterwagen, falls die LL-Sohle nicht zugelassen wird und statt der LL-Sohle nur auf die K-Sohle (K = Komposit) umgerüstet werden kann?
22. Wie wirken sich die Vorbehalte der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission auf die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise aus, nach der die Kosten zur Umrüstung der Wagen durch Tausch der herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen gegen lärmgeminderte Bremsen nur zur Hälfte des Aufwands gestattet ist und nicht wie vorgesehen in voller Höhe?
23. Welche Auswirkungen hat die Entscheidung der Kommission auf den Verwaltungsaufwand für Wagenhalter bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreiber?
24. Wie schätzt die Bundesregierung das Problem ein, dass Wagenhalter jetzt mit der Umrüstung möglichst lange warten werden und erst mit Ablauf der Förderperiode im Jahr 2020 mit der Umrüstung beginnen?
25. Wann soll die Schwelle mit 80 Prozent umgerüsteten Wagen überschritten werden, ab der für Lärmbetroffene ein hörbarer Effekt eintritt?
26. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Lärminderung zeitnah mit anderen Mitteln zu erreichen, und wie werden die Möglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverboten eingeschätzt?

Berlin, den 3. Januar 2013

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

