

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Dr. Franziska Brantner,
Agnieszka Brugger, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen),
Beate Müller-Gemmeke, Cem Özdemir, Dr. Gerhard Schick und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Menschenfreundlicher und umweltgerechter Ausbau der Rheintalbahn

Die Rheintalbahn gehört zu den zentralen europäischen Güterverkehrsachsen. Mit mehr als 250 Zügen pro Tag ist die Rheintalbahn eine der am stärksten befahrenen Schienenverbindungen Deutschlands. Um die Kapazitäten der bereits heute überlasteten Strecke zu erhöhen und für die prognostizierten Zunahme des Schienengüterverkehrs gerüstet zu sein, aber auch um Transport- und im Personenverkehr Reisezeiten zu verkürzen und Verbesserungen im Nah- und Regionalverkehr umsetzen zu können, soll die Rheintalbahn von zwei auf vier Gleise ausgebaut werden.

Mit dem hohen Güterverkehrsaufkommen geht allerdings auch eine besonders hohe Lärmbelastung für die Menschen entlang der Rheintalbahn einher. Daher setzen sich eine Reihe von Bürgerinitiativen aus der Region für einen besseren Lärmschutz an der Rheintalbahn ein und haben Vorschläge formuliert, wie der Ausbau der Rheintalbahn menschenfreundlicher gestaltet werden kann.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßt das Engagement der Bürgerinitiativen und unterstützt das Ziel eines menschenfreundlichen und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn. Dem Gesundheitsschutz der Menschen muss durch weitreichende Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen werden. Nur durch ein hohes Lärmschutzniveau kann die für den Ausbau der Rheintalbahn notwendige Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger entlang der Strecke erreicht werden und der bereits im Jahr 1987 begonnene Ausbau der Rheintalbahn möglichst zeitnah zu einem Abschluss gebracht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Schienengüterverkehr auf der Rheintalbahn bis zum Jahr 2030 entwickeln, und mit wie vielen durchschnittlich pro Tag auf der Rheintalbahn verkehrenden Güterzügen rechnet die Bundesregierung in den Jahren 2015, 2020, 2025 und 2030?
2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Vorschlag der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein vom 26. Februar 2015, durch Verringerung der Ausbaugeschwindigkeit von 250 km/h auf 230 km/h Kosten beim Ausbau des Schienennetzes einzusparen, und gibt es hierzu Berechnungen für die Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Basel, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung eines integrierten Taktfahrplanes?

3. Welche Auswirkungen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung der Ausbau der Rheintalbahn auf eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h (anstatt 250 km/h) auf die Kosten des Ausbaus sowie den Betrieb der Strecke?
4. Inwieweit unterstützt und fördert die Bundesregierung grundsätzlich die Einrichtung separater Güterzugtrassen, und welche Bedeutung misst sie diesen bei der Planung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel zu?
5. Mit welchem Abschlussjahr und welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung bei der ABS/NBS Karlsruhe–Basel?
6. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um die Fertigstellung der ABS/NBS Karlsruhe–Basel zu beschleunigen?
7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Betrag, der in den letzten fünf Jahren jeweils pro Jahr in den Aus- und Neubau der Rheintalbahn investiert wurde?
8. Welche Summe müsste der Bund nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich ab dem 1. Januar 2015 im Durchschnitt bereitstellen, damit die ABS/NBS Karlsruhe–Basel bis zum Jahr 2030 abgeschlossen werden kann?
9. Inwieweit unterstützt und fördert die Bundesregierung das Vorhaben, mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen den Lärmschutz an der Bestandstrasse zu verbessern, und welche Lärmreduzierung ist hierdurch möglich?
10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der sogenannten Herrenknecht-Variante, einer Troglösung für die autobahnparallele Trasse, unter bahnbetrieblichen und finanziellen Gesichtspunkten?
11. Wie wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Trassenpreise der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) gestaltet, damit wie auf Bundestagsdrucksache 17/12143, Antwort zu den Fragen 14 bis 16 angekündigt, kein Anreiz für Güterzüge besteht, die Altstrecke zu nutzen?
12. Welche Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn AG wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bislang in welcher Höhe von Bundesländern mitfinanziert, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Entwicklungen in Deutschland

13. Wie begründet die Bundesregierung ihre getätigte Aussage, wonach sie das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgelegte Ziel einer Umrüstung von 50 Prozent aller Güterwagen auf „leise“ Bremsen bis zum Jahr 2016 „weiterhin für realistisch“ hält, obwohl der Anteil umgerüsteter Wagen vom 4. Dezember 2013 bis zum 12. März 2015 lediglich von 9,5 auf 14 Prozent gestiegen ist (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?
14. Wie begründet die Bundesregierung, dass sie die im Koalitionsvertrag festgelegten Lärmschutzziele zwar für realistisch hält, aber dennoch eine Rechtsgrundlage für ordnungspolitische Eingriffe vorbereitet (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?
15. Welcher genaue Zeitpunkt ist mit der Aussage der Bundesregierung, „eine gesetzliche Regelung, die den Festlegungen des Koalitionsvertrages entspricht, wird zu gegebener Zeit vorgestellt“, in Bezug auf die Veröffentlichung des Entwurfs der Regelung für ein Verbot lauter Güterzüge gemeint (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4402)?
16. Inwieweit hält die Bundesregierung die finanziellen Anreize zur Umrüstung auf „leisere“ LL-Sohlen für ausreichend, um das Ziel einer Halbierung des

Schienenlärms bis zum Jahr 2020 zu erreichen (diese Frage wurde auf Bundestagsdrucksache 18/4402 nicht beantwortet)?

17. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, dass im ersten Förderjahr mit dem lärmabhängigen Trassenentgelt ein Betrag von 3,7 Mio. Euro generiert (Malus), aber nur 40 000 Euro für die Förderung der Umrüstung zur Verfügung gestellt wurde (Bonus; siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/4402), und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie daraus?

Entwicklungen auf europäischer Ebene

18. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine Beteiligung der Europäischen Union (EU) am weiteren Ausbau der Rheintalbahn sowie weiterer Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalbahn?
19. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um auf europäischer Ebene an Mittel für den ABS/NBS Karlsruhe–Basel zu gelangen?
20. Welche konkreten Maßnahmen sollen durch die bei der Europäischen Kommission im Rahmen der Connecting Europe Facility (CEF) beantragten Fördermittel für die ABS/NBS Karlsruhe–Basel in Höhe von 424 671 005 Euro umgesetzt werden?
21. Inwieweit hat die Bundesregierung Mittel der Investitionsoffensive der Europäischen Kommission für die ABS/NBS Karlsruhe–Basel beantragt, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie aus der dort vorgesehenen Umwidmung von CEF-Mitteln (Aufhebung der Bindung der Mittel an Schienenprojekte)?
22. Bis wann sollen die einzelnen Bauabschnitte der ABS/NBS Karlsruhe–Basel Baureife erlangen, und welche Auswirkungen wird dies auf mögliche Ko-Finanzierungsmittel der Europäischen Union haben?
23. Welche Auswirkungen wird das Verbot lauter Güterwagen in der Schweiz ab dem Jahr 2020 aus Sicht der Bundesregierung auf den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und die Rheintalbahn haben?
24. Mit welchen Maßnahmen reagiert die Bundesregierung auf das ab dem 1. März 2014 in Kraft getretene schweizerische geänderte Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen und die Einführung neuer Lärmgrenzwerte für Güterwagen, nach dem ab dem Jahr 2020 Fahrten mit „lauten“ Güterwagen auf dem Schweizer Bahnnetz verboten sind?
25. Inwieweit kann nach Kenntnis der Bundesregierung durch Mittel der CEF eine zum Bundesprogramm zur Förderung der Umrüstung auf „leise“ Bremsen zusätzliche Förderung erreicht werden, so dass sich die Förderung insgesamt auf mehr als 50 Prozent der Umrüstungskosten belaufen kann?
26. Inwieweit kann die CEF auch für die betriebsbedingten Mehrkosten der „leisen“ Bremsen aufkommen?
27. Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Güterwagen der Deutschen Bahn AG und andere Güterbahnwagons innerhalb der EU auf die leiseren LL- bzw. K-Sohlen umgestellt sein, und welche Auswirkungen hat dies auf die Inbetriebnahme und die Lärmberechnungen des dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn?
28. Durch welche Programme und in welcher finanziellen Höhe beteiligte sich die EU seit dem Jahr 2005 am Ausbau der Rheintalbahn (bitte nach Jahren und Verwendungszweck aufschlüsseln)?

29. In welcher Höhe wurden EU-Mittel nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 für Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalbahn ausgegeben (bitte nach Jahren und Verwendungszweck aufschlüsseln)?

Tunnel Offenburg

30. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung seit dem Beschluss des Projektbeirats am 14. Juli 2014 zur Trassenführung in Offenburg unternommen, und für wann ist eine Bereitstellung der für die nächsten Schritte erforderlichen Planungsmittel vorgesehen?
31. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme des Offenburger Tunnels, und welche Maßnahmen sind bis dahin geplant, um die Anwohner an der Bestandstrasse vor Lärm zu schützen?

Strecke Offenburg–Riegel

32. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Voten vom Regionalverband Südlicher Oberrhein (26. Februar 2015), Ortenauer Kreistag (3. März 2015) und Emmendinger Kreistag (9. März 2015) zur Trassenführung für den Neubauabschnitt Offenburg–Riegel?
33. Ist die Bundesregierung bereit, das Planungsziel einer autobahnparallelen Güterumfahrung im Abschnitt Offenburg–Riegel im Bundesverkehrswegeplan festzuschreiben?
Falls nein, warum nicht?
34. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung das Vorhaben, ein Logistikleistungszentrum in Lahr einzurichten?
35. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Umfrage der IHK Südlicher Oberrhein bei betroffenen Unternehmen zwischen Offenburg und Riegel, und welche Bedeutung misst sie den wirtschafts- und standortpolitischen Faktoren bei der Trassenwahl zu?
36. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anbindung des Offenburger Tunnels an die Antragsstraße oder an die autobahnparallele Trasse kostengünstiger, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Anbindung des Offenburger Tunnels an die Antragsstraße bzw. an die autobahnparallele Trasse?

Strecke Müllheim–Auggen

37. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die „Beste Lösung/Optimierte Kernforderung 6“ des Bürger-Bündnisses Bahn Markgräflerland?
38. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Realisierung der Kernforderung 6 im Projektbeirat?
39. Welche Zugkapazitäten liegen nach Kenntnis der Bundesregierung der Antragsplanung der Deutschen Bahn AG sowie der „besten Lösung“ zugrunde, und welche Lärmentwicklung ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei den beiden Planungen zu erwarten?
40. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Auswirkung der „besten Lösung“ auf die Kapazitäten des Katzenbergtunnels bei der Durchfahrt von Güterzügen, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie daraus?
41. Mit wie vielen durchschnittlichen täglichen Güterzugfahrten rechnet die Bundesregierung auf dem Abschnitt Müllheim–Auggen für die Jahre 2015 bis 2030 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

42. Mit wie vielen durchschnittlichen täglichen Güterzugfahrten durch den Katzenbergtunnel rechnet die Bundesregierung für die Jahre 2015 bis 2030 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Strecke Graben-Neudorf–Karlsruhe

43. Welche Überlegungen und Pläne gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung zur Trassenführung für den geplanten viergleisigen Ausbau zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe?
44. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Bauvorplanung und Aussagen über eine konkrete mögliche Lage der zusätzlichen Gleise?
45. Wie soll die Region nach Kenntnis der Bundesregierung in die planerischen Überlegungen einbezogen werden?

Berlin, den 6. Mai 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

