

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Chantal Kopf, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau der Rheintalbahn und Sperrzeiten des Freiburger Hauptbahnhofs

Um die Kapazitäten der Eisenbahnstrecke Karlsruhe – Basel zu erhöhen und um die internationalen Vertragsverpflichtungen für den Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel zu erfüllen, wird im Zuge des viergleisigen Ausbaus im Bereich Freiburg eine zusätzliche autobahnahe Neubaustrecke für den Güterverkehr errichtet.

Danach soll die Bestandsstrecke (Strecke 4000) ausgebaut werden. Das vorläufige Konzept zum Bauablauf dieser Maßnahme umfasst 5 Varianten (Viertes Regionalforum Bahnausbau in der Freiburger Bucht, S. 19ff). Demnach erlauben nur die Variante 3 und die Variante 5 eine dauerhafte durchgehende Anbindung des Freiburger Hauptbahnhofes an den Schienenpersonenfernverkehr und gleichzeitig eine Bauzeit unter 10 Jahren, indem die Züge nach Fertigstellung der autobahnnahen Güterumfahrung diese nutzen und über neu zu bauende Verbindungskurven und die Breisacher Bahn (Strecke 4310) den Freiburger Hbf anfahren. Die durchgehende Anbindung des Freiburger Hauptbahnhofes an das Schienennetz ist für die ganze Region elementar und muss daher nach Ansicht der Fragestellenden bei der Bauablaufplanung höchste Priorität haben.

Der Spatenstich für den Planfeststellungsabschnitt 8.1 der Güterumgehungsbahn Freiburg erfolgte am 29. Mai 2026, obwohl das Bundesverkehrsministerium in ihrem Schreiben vom 23. März 2026 (Aktenzeichen E24/519.4/104) an MdL Thomas Marwein mitteilt, dass eine Finanzierung der Güterumfahrung Freiburg „derzeit nicht gesichert“ sei.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für welche Planfeststellungsabschnitte der Freiburger Güterumgehungsbahn liegt derzeit eine Finanzierung vor und wie wird der Bau des planfestgestellten PfA 8.1 finanziert?
2. Wie ist der aktuelle Stand der DB-internen Machbarkeitsstudie zum Bauablauf der Generalsanierung bzw. wann ist deren Fertigstellung geplant?
3. Wie ist der Genehmigungsstand des PfA 8.2, der für die Umleitungskonzepte essenziell ist bzw. wann wird der Planfeststellungsbescheid für diesen Planfeststellungsabschnitt erwartet?
4. Gibt es Bauablauf-Varianten, die sich aufgrund des aktuellen bzw. zu erwartenden Genehmigungsstandes des PfA 8.2 oder weiterer Planfeststellungsabschnitte des Bauabschnittes 8 ausschließen?
5. Wie soll die direkte Anbindung des Freiburger Hauptbahnhofes an das überregionale Schienennetz bzw. an den Schienenpersonenfernverkehr ge-

währleistet werden, falls sich die Varianten 3 und 5 des Bauablaufkonzeptes als nicht realisierbar herausstellen sollten?

6. Ist der abschnittsweise zweigleisige Ausbau der Breisacher Bahn (Strecke 4310) Teil eines Baukonzeptes und wenn nein, warum nicht?
7. Wurde seitens der DB geprüft, die provisorische „Verbindungskurve Süd“ zur betrieblichen Flexibilität im Bereich Riegel-Malterdingen dauerhaft zu erhalten und welche Gründe sprechen gegen eine dauerhafte Nutzung der Verbindungskurve Süd?
8. Wurde seitens der DB für den Ausbauabschnitt 7 der Rheintalbahn (Offenburg–Kenzingen) sowie für den Ausbauabschnitt 8 (Kenzingen–Riegel/Malterdingen) der Rheintalbahn eine verringerte Zielgeschwindigkeit (200 km/h statt 250 km/h) geprüft und falls ja, welche Einsparpotentiale sowie Verlagerungseffekte auf andere Verkehrsträger ergeben sich dadurch bei den Ausbaumaßnahmen und dem Zeitplan des Ausbaus?
9. Ist die Finanzierung des Ausbaueschnitt 7 und 8 (Offenburg–Kenzingen–Riegel-Malterdingen) sowie des Tunnels Offenburg gesichert und falls ja, aus welchem Haushaltstitel bzw. Finanzierungstopf?
10. Falls der Ausbauabschnitt 7 und 8 aktuell noch nicht finanziert ist, warum nicht bzw. wann ist die Bereitstellung von Finanzierungsmitteln für diesen Ausbauabschnitt im Falle einer noch fehlenden Finanzierung geplant?

Berlin, den 6. Juli 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.