

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Chantal Kopf, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 21/7410 –

Aktueller Planungsstand der Westbahn Freiburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Schieneninfrastruktur ist ein wesentlicher Bestandteil einer leistungsfähigen und klimafreundlichen Mobilität in der Region Freiburg. Mit der Umsetzung der neuen Güterumfahrung Freiburg werden auf der bisherigen innerstädtischen Güterumgehungsbahn Freiburg (Strecke 4312) Kapazitäten frei. Durch die Nutzung der Strecke im Schienenpersonennahverkehr ergeben sich Chancen zur Verbesserung des Nahverkehrs. Die Strecke liegt zentral im dicht besiedelten westlichen Stadtgebiet Freiburgs. Im direkten räumlichen Umfeld der Strecke befinden sich neben zahlreichen Wohngebieten, wo mit Dietenbach eines der deutschlandweit größten Wohnbauprojekte entsteht (Wohnraum für 16 000 Menschen), mit der Freiburger Messe, dem Industriegebiet Nord (15 000 Arbeitsplätze), der Universität, dem Universitätsklinikum als größtem Arbeitgeber der Region und weiteren öffentlichen Einrichtungen auch zahlreiche pendleraufkommensstarke Zielorte, weshalb die bestehende Güterumgehungsbahn einen wichtigen Beitrag zur Erschließung des Freiburger Westens sowie zur Entlastung bestehender Verkehrsachsen leisten würde.

Für eine Nachnutzung dieser Strecke, beispielsweise mit einem vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) entwickelten Betriebskonzept (<https://westbahn.jetzt/downloads/westbahn-flyer.pdf>), ist eine Anpassung der geplanten Abzweigstellen erforderlich. Die nördliche Abzweigstelle im Bereich Gundelfingen erfordert eine höhenfreie Anbindung der Strecke 4312 (Güterumgehungsbahn bzw. Westbahn) an die Bestandsstrecke der Rheintalbahn (Strecke 4000). Andernfalls würde ein Angebot des Schienenpersonennahverkehrs mit mehreren Fahrten pro Stunde und Richtung auf der Strecke 4312 bei der Ein- und Ausfädelung auf die Strecke 4000 großes betriebliches Konfliktpotenzial mit den Verkehren der Strecke 4000 auslösen, welche im Mischbetrieb von schnellen Zügen des Personenfern- und Personennahverkehrs befahren wird sowie gemäß Zukunftsfahrplan des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg mittelfristig 8,5 Fahrten pro Stunde und Richtung aufweisen soll. Diese höhenfreie Anbindung muss frühzeitig berücksichtigt werden.

Außerdem müssten auch die Planungen der neuen Abzweigstelle Leutersberg südlich von Freiburg angepasst werden. Den aktuell vorliegenden Planungen zufolge ist der Verkehr zwischen der Westbahn (Strecke 4312) und der Bestandsstrecke zum Haltepunkt Schallstadt nur eingleisig möglich, zudem

müssten Personenzüge zwischen den beiden Strecken in beide Fahrtrichtungen das Richtungsgleis Freiburg-Basel der Strecke 4000 befahren, was zu erheblichen betrieblichen Konflikten führen würde.

Wird das Projekt der Westbahn nicht rechtzeitig in die Planungen integriert, besteht das Risiko, dass notwendige Trassen, Verknüpfungspunkte und Infrastrukturmaßnahmen nicht berücksichtigt werden. Spätere Anpassungen wären mit erheblichen Mehrkosten verbunden oder könnten nur noch eingeschränkt umgesetzt werden. Dadurch würden langfristig wichtige Potenziale für den öffentlichen Verkehr in der Region und den Ausbau der Breisgau-S-Bahn verloren gehen.

1. Hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) bezüglich der Strecke 4312 derzeit einen laufenden oder kürzlich vereinbarten Planungsauftrag von kommunaler Seite zu betrieblichen oder infrastrukturellen Untersuchungen erhalten, und wenn ja, was sind dessen Zielstellungen?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat diese im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) eine Betriebsprogrammstudie zur Breisgau-S-Bahn 2.0 erarbeitet, die u. a. die Strecken 4000 und 4312 betrachtet. Diese hat für vier Varianten den notwendigen Ausbaumfang für Nahverkehrsausweitungen definiert. Die Untersuchungen sind noch nicht vollständig abgeschlossen. Darüber hinaus untersucht die DB AG aktuell Möglichkeiten, die Strecke 4312 während des Ausbaus der Freiburger Bucht (Strecke 4000, Planfeststellungsabschnitte 8.5-8.9) bauzeitlich zu nutzen.

2. Bis wann ist derzeit die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen der Planfeststellungsabschnitte 8.5 bis 8.9 geplant (bitte jeweils gesondert aufzählen), und in welchem Jahr rechnet die DB InfraGO AG mit dem Vorliegen der entsprechenden Planfeststellungsbescheide?

In den Planfeststellungsabschnitten 8.5-8.9 wurde die Vorplanung beendet. Der Wechsel in die nächste Leistungsphasen erfolgt nach Klärung der Finanzierung für das Projekt.

3. Ist eine integrierte Planung der höhenfreien Abzweigstellen der Güterumgehungsbahn (Strecke 4312) an die Rheintalbahn (Strecke 4000) gemeinsam mit den Planungen der Generalsanierung der Rheintalbahn (Strecke 4000) möglich, und wenn ja, bis zu welchem Zeitpunkt muss diese Integration spätestens erfolgen?
4. Welche Synergieeffekte werden bei einer integrierten Planung (vgl. Frage 3) bei Planungszeitraum und Kosten sowie Bauumfang und Dauer erwartet?
5. Sieht die DB AG zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit, Planungen für höhenfreie Abzweigstellen zu integrieren?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Rheintalbahn soll lediglich der Abschnitt Mannheim–Karlsruhe im 1. Halbjahr 2031 korridorsaniert werden. In der Region Freiburg auf der Rheintalbahn ist keine Korridorsanierung vorgesehen. Eine geänderte Aufgabenstellung für den Ausbau der Freiburger Bucht (Vorhaben des Bedarfsplans ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Abschnitte 8.5-8.9), die eine höhenfreie Anbindung der Güterumgehungsbahn (Strecke 4312) im Norden wie im Süden zum

Inhalt hätte, liegt nicht vor. Daher können der genaue Planungsumfang und die Folgen für die vorliegende Planung nicht bewertet werden.

6. Welches Risiko für die Realisierung des S-Bahn-Verkehrs auf der Güterumgehungsbahn (Westbahn) besteht, wenn die Planungen dafür noch über längere Zeit getrennt zu den Planungen der Generalsanierung Freiburger Bucht (Strecke 4000) ablaufen?

Nach Kenntnis der DB AG sind aktuell noch keine konkreten Infrastrukturplanungen für einen S-Bahn-Verkehr auf der Güterumgehungsbahn aufgenommen worden. Insofern kann keine Risikobewertung vorgenommen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.