

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Kerstin Andreae, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kapazitätsengpässe am südlichen Oberrhein trotz Fertigstellung des Katzenbergtunnels

Im Oktober 2008 stellte die Ernst Basler + Partner AG (Zürich) ihren Schlussbericht zum „Betriebs- und Fahrplankonzept Oberrhein-Hochrhein-Bodensee-Spange und Verknüpfung mit den angrenzenden S-Bahn-Systemen“ vor, das im Auftrag des Landkreises Lörrach und des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee erstellt wurde.

Darin kommen die Experten zu dem Ergebnis, dass die derzeitigen Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) für die Abschnitte nördlich und südlich des Katzenbergtunnels bei ihrer Umsetzung gravierende Nachteile für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Rheintalbahn und für die vom Lärm betroffenen Anwohner der Bestandsstrecke hätten.

Die DB AG plant, die Überleitstellen zwischen Bestands- und Neubaustrecke nicht niveaufrei auszuführen. Das hätte zur Folge, dass sie nur in relativ geringem Umfang genutzt werden könnten, da bei jeder Ein- und Ausfädelung jeweils auch der Verkehr auf einem Gleis der Gegenrichtung von Neubau- oder Bestandsstrecke blockiert werden würde. Eine solche Ausgestaltung von stark genutzten Überleitungen entspricht schon seit ca. 100 Jahren nicht mehr dem Stand der Eisenbahntechnik und soll hier bei einem Neubauprojekt aus Kostengründen umgesetzt werden.

Käme es zur Umsetzung dieser Planungen, müsste ein großer Teil des für 2025 prognostizierten Güterverkehrsaufkommens von 304 Güterzügen täglich weiterhin auf der Bestandsstrecke verbleiben. Das würde den Nutzen der mit erheblichem finanziellem Aufwand errichteten Neubaustrecke erheblich einschränken und die Bevölkerung an der Bestandsstrecke unnötig mit Güterzuglärm belasten. Ferner wäre es nicht möglich, die wegen der hohen Nachfrage im SPNV auf der Rheintalbahn dringend erforderliche Ausweitung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt der RB-Züge umzusetzen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung die Ergebnisse des Gutachtens der Ernst Basler + Partner AG bekannt, und wenn ja, wie bewertet sie diese?
2. Entspricht es nach Auffassung der Bundesregierung, dem Stand der Technik, dass die DB AG plant, die Überleitstellen zwischen Bestands- und Neubaustrecke nicht niveaufrei auszuführen?

3. Warum wurden die im Gutachten der Ernst Basler + Partner AG dargestellten Probleme aufgrund der ungünstigen Lage und der nicht niveaufreien Ausgestaltung der Überleitstellen in der bisherigen Planung nicht berücksichtigt?
4. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, dass die mit hohem Investitionsaufwand für den durchgehenden Personen- und Güterverkehr erstellten Neubautrassen und -tunnel nur unzureichend ausgelastet werden können, weil an der Infrastruktur der Überhol- und Überleitstellen gespart wird und in der Folge deshalb ein nicht unwesentlicher Teil des lärmintensiven Güterverkehrs weiterhin über die Bestandsstrecke geleitet werden muss?
5. Welche Verteilung zwischen Neubaustrecke (mit Katzenbergtunnel) und Bestandsstrecke sehen die derzeitigen Planungen für den bis 2025 prognostizierten Güterverkehr mit täglich 304 Güterzügen zwischen Buggingen und Haltingen vor?
6. Wie wäre die Verteilung, der für 2025 prognostizierten 304 täglichen Güterzüge zwischen Buggingen und Haltingen, wenn die Vorschläge aus dem Gutachten der Ernst Basler + Partner AG aufgenommen würden, die Überleitungen zwischen Neubaustrecke und Bestandsstrecke nördlich und südlich des Katzenbergtunnels niveaufrei auszugestalten und die nördliche Überleitung näher an den Katzenbergtunnel zu legen?
7. Trifft es zu, dass wegen dieser Verteilung, bei der ein hoher Anteil der Güterzüge auf der Bestandsstrecke verbleibt, ein Nahverkehrsangebot in einem durchgängigen 30-Minuten-Takt mit Halt an allen Zwischenbahnhöfen zwischen Basel und Freiburg nicht realisierbar wäre?
8. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Planungen nördlich und südlich des Katzenbergtunnels noch so zu verändern, dass ein wesentlich größerer Anteil des Durchgangsgüterverkehrs durch den Katzenbergtunnel geleitet werden kann und ein systematischer 30-Minuten-Takt mit Nahverkehrszügen zwischen Freiburg und Basel möglich wird?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, analog zur Planung von Streckenkapazitäten in der Schweiz, künftig erst die Fahrpläne und Takte zu planen und dann die Streckenkapazitäten, um den Ausbau und die Auslastung der Strecken zu optimieren?
Falls nicht, warum hält die Bundesregierung die bisherige Planungsweise für sinnvoller?

Berlin, den 5. Dezember 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion