

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Kerstin Andreae, Harald Ebner, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Lärmschutz an der Rheintalbahn

Der viergleisige Aus- und Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel ist eines der bundesweit wichtigsten Infrastruktur Großprojekte. Als Zulaufstrecke zu den Neuen Eisenbahn Transversalen (NEAT) der Schweiz hat die Bundesrepublik Deutschland 1996 garantiert, den Anschluss an das erweiterte schweizerische Schienennetz zur geplanten Fertigstellung im Jahr 2017 bereitzustellen. 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 der Rheintalbahn 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.

Bereits heute leiden die Anwohner der Rheintalbahn in dicht bebauten Wohn- und Siedlungsgebieten massiv unter Schienenlärm. Die Prognosen bis 2025 zeigen, dass man auf der Rheintalbahn streckenweise mit Zügen im 3-Minuten-Takt rechnen muss. Da das Rheintal dicht besiedelt ist und die Strecke etliche Gemeinden durchschneidet, wird im 2009 eingerichteten Projektbeirat aus Bund, Land, Kommune, Deutscher Bahn AG (DB AG) und Bürgerinitiativen sowohl über Trassenvarianten als auch über eine Verbesserung des Lärmschutzes diskutiert. Grundlage des Projektbeirats ist, dass man sich ausdrücklich nicht gegen die Notwendigkeit des Ausbaus der Rheintalstrecke richtet, sondern mit Nachdruck eine lärmarme und umweltschonende Ausführung des Projekts fordert. In bereits planfestgestellten Abschnitten im Katzenbergtunnel und südlich davon kommen deshalb besonders innovative Lärmschutzmaßnahmen zum Einsatz. Deren Ausnahmegenehmigungen führen jedoch zu einem hohen bürokratischen Aufwand und ziehen langwierige Genehmigungsverfahren nach sich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung im Rheintal, um das wiederholt erklärte Ziel, die Belastungen aus Schienenverkehrslärm für Anwohner bis 2020 zu halbieren, umzusetzen?
2. Mit welcher Reduzierung der Schallemissionswerte rechnet die Bundesregierung durch die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise im Rheintal im Zeitraum 2013 bis 2022?
3. Sollen die lärmabhängigen Trassenpreise mittels Bonus- oder Malussystem umgesetzt werden, und kann das zu Verlagerungen des Gütertransports auf die Straße führen?

4. Welche Schritte sind notwendig, um Ausnahmegenehmigungen für innovativen Schallschutz bei Umsetzung des Ausbaus der Rheintalstrecke zu beschleunigen?
5. Inwiefern werden bereits jetzt innovative Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen umgesetzt bzw. berücksichtigt?
6. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den Entscheidungen des Projektbeirats aus Bund, Land, Kommune, DB AG und Bürgerinitiativen nachzukommen?
7. Wie verhält sich die Bundesregierung bezüglich einer in Aussicht gestellten Empfehlung des Projektbeirats, einen Tunnel in Offenburg und eine autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel umzusetzen, und wer finanziert dies?
8. Wie steht die Bundesregierung zu einer Finanzierung von Zusatzkosten, wenn sie im Projektbeirat beschlossen wurde?
9. Gibt es vonseiten der DB AG und der Bundesregierung Überlegungen, einen gleichzeitigen Lärmschutz an der in den nächsten Jahren auf sechs Spuren geplanten A 5 und einer autobahnparallelen Trassenführung der Rheintalbahn umzusetzen?
Wenn nein, warum nicht?
10. Wird es Überwerfungsbauwerke nördlich und/oder südlich des Tunnels geben, oder bleibt es bei der Weichenlösung?
11. Ist die Planfeststellung im südlichen Abschnitt so verbindlich, dass es dort zu keiner Verbesserung für den Güterverkehr mehr kommen kann?
12. Inwiefern ist ein den heutigen und zukünftigen Anforderungen angemessener Lärmschutz für bereits planfestgestellte Abschnitte möglich?
13. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um Bürgerinnen und Bürger, die heute im Nachtzeitraum bereits mit Pegeln größer als 55 dB(A) belastet sind, zu schützen?
14. Werden ab sofort sämtlich Planungen an der Ausbaustrecke/Neubaustrecke (drittes/viertes Gleis), die noch keinen Rechtstitel haben, ohne den Schienenbonus geplant?
15. Wie begründet die Bundesregierung die Gesetzesnovelle zum Wegfall des Schienenbonus für alle Strecken, die nach 2021 in Betrieb gehen, und inwiefern sind Rheintalbahnabschnitte davon betroffen?
16. Wird damit nicht einer Verzögerung der Planfeststellung weit nach 2017 durch Bürgerinitiativen, Gemeinden und Anwohner Vorschub geleistet, damit Abschnitte erst nach 2021 in Betrieb gehen?
17. Wenn der Schienenbonus nur für bestimmte Abschnitte an der Rheintalbahn ab 2021 fällt, inwiefern sollen zeitlich vorgelagerte Abschnitte individuell entlastet werden, und wie sieht die Bundesregierung einer Klage der jeweiligen Gemeinden entgegen, ungleich behandelt worden zu sein?
18. Womit ist der späte Realisierungstermin des Gesetzes zur Aufhebung des Schienenbonus begründet?
19. Wie wird gewährleistet, dass in der Folge des Wegfalls des Schienenbonus nicht noch höhere Lärmschutzwände planerisch gefordert sind, und welche Alternativen gibt es dazu?

Berlin, den 31. Oktober 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion