

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Birgitt Bender,
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2614 –**

Zukunft der Gäubahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Gäubahn ist eine international bedeutsame Strecke zwischen Stuttgart und Zürich. Sie gilt als Zulaufstrecke zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), weshalb mit dem Vertrag von Lugano von 1996 mit der Schweiz eine gemeinsame Vereinbarung getroffen wurde, diese Strecke von deutscher Seite zwischen Stuttgart und Singen auszubauen.

Im Rahmen von Stuttgart 21 soll in Zukunft die Gäubahn von Böblingen ab über die Rohrer Kurve höhengleich und damit mit Fahrstraßenausschlüssen auf die heute ausschließlich als S-Bahn-Strecke betriebene Filderbahn geführt werden, um den Flughafen Stuttgart zu erreichen. Von dort aus soll über neu zu errichtende Verbindungskurven die Strecke über den „Fildertunnel“ zum zukünftigen Stuttgarter Tiefbahnhof geführt werden. Die heute bestehende Strecke vom Haltepunkt Österfeld bis Stuttgart Hauptbahnhof soll wegfallen. Für den Abschnitt zwischen Rohrer Kurve und Flughafen Stuttgart wurden bis heute die Planfeststellungsunterlagen nicht ausgelegt.

Am 18. Juni 2010 hat nun das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Ausnahmegenehmigung erteilt (vgl. Anlage zum Schreiben des BMVBS vom 18. Juni 2010 – LA 15/32.31.01/17 DB 10), um es der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu erlauben, zukünftig auch Fern- und Regionalverkehr über die Filderbahn zu führen, da unter den heutigen technischen Regelwerken, ohne Vergrößerung der Tunnelquerschnitte der beiden Tunnel in Echterdingen und Flughafen, ein solcher Betrieb nicht zulässig wäre.

Diese Genehmigung wurde mit einer Reihe von teilweise erheblichen Auflagen verbunden. So wird eine technisch gesicherte Abschaltung der Neigetechnik im Bereich der Tunnel auf der Filderbahn gefordert und es wird von Rollmaterial ausgegangen, welches S-Bahn-ähnlich beschaffen ist. Türen und Fenster dürfen während der Fahrt nicht zu öffnen sein. Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h festgesetzt und im Regelbetrieb dürfen ausschließlich elektrische Triebfahrzeuge verkehren (ansonsten würden diese als Sperrfahrt mit maximal 25 km/h über die Strecke geführt). Da bereits im zukünftigen Tiefbahnhof Stuttgart Hauptbahnhof ein faktisches Dieselverbot aus-

gesprächen wurde, kommt hiermit eine weitere Restriktion für Stuttgart 21 hinzu.

Es wird in der Genehmigung weiter davon gesprochen, dass es keine unbillige Härte darstellen würde, wenn Züge, welche diese Restriktionen im Regelbetrieb nicht erfüllen können, den längeren Umweg von Horb über Tübingen nehmen würden. Während heute wegen des Umbaus der Rankbachbahn zwischen Böblingen und Renningen teilweise Güterzüge auf der Gäubahn nach Stuttgart-Nord über die zukünftig entfallende Strecke geführt werden können, müssen Güterzüge zukünftig ausschließlich über die Rankbachbahn fahren oder ebenfalls über die nicht elektrifizierte Strecke von Horb via Tübingen nach Stuttgart, was ebenfalls einen erheblichen Umweg bedeuten würde. Somit kommen zu der zukünftigen Laufwegverlängerung der Züge auch noch weitere Einschränkungen für Personen- und Güterzüge hinzu, die auf der heutigen Gäubahn nicht gegeben sind.

Zusätzlich weist das Land Baden-Württemberg in einem Papier mit dem Titel „Angebotskonzeption für den Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 und Betriebsprogramm Stuttgart 21“ (vgl. www.uvm.baden-wuerttemberg.de) auf eine Studie der Universität Stuttgart und SMA und Partner AG hin, wobei unklar bleibt, welche Auswirkungen die höhengleiche Verbindung der Rohrer Kurve auf die Leistungsfähigkeit der Strecke hat. Auch bleibt unklar, wie zukünftig der Betrieb barrierefrei im Bahnhof Stuttgart Flughafen-Terminal abgewickelt werden soll und welche Auswirkungen dies auf die Leistungsfähigkeit haben wird.

Diese Punkte stellen nicht nur erhebliche Einschränkungen auf einer internationalen Strecke dar, für die bilaterale Abkommen bestehen, sondern vor allem auch Hindernisse für einen ungehinderten transeuropäischen Schienenmarkt.

1. Welche Auswirkungen wird die zukünftige Führung der Gäubahn zwischen Böblingen und neuem Stuttgarter Hauptbahnhof via Flughafen Stuttgart auf Personenzüge bezüglich der Fahrzeit und der Länge des Laufweges im Vergleich zur heutigen Gäubahn zwischen Böblingen und Stuttgart Hauptbahnhof via Stuttgart-Vaihingen haben?

Unter Berücksichtigung des Haltes der Personenzüge am Flughafen Stuttgart ergibt sich nach Angaben der DB Netz AG eine nahezu identische Fahrzeit zwischen Böblingen und Stuttgart Hauptbahnhof im Vergleich zur heutigen Fahrzeit via Stuttgart-Vaihingen.

2. Welche Auswirkungen wird die zukünftige Führung der Gäubahn zwischen Böblingen und Kornwestheim Rangierbahnhof via Rankbachbahn auf Güterzüge bezüglich der Fahrzeit und der Länge des Laufweges im Vergleich zur heutigen Gäubahn zwischen Böblingen und Kornwestheim Rangierbahnhof via Stuttgart-Vaihingen sowie via Stuttgart-Nord haben, wenn die heutige Gäubahn zwischen Österfeld und Stuttgart-Nord nicht mehr genutzt werden könnte?

Der Streckenabschnitt Stuttgart Nord Gbf–Stuttgart-Vaihingen ist, soweit aus den vorliegenden Angaben über die Eisenbahninfrastruktur erkennbar, unabhängig von der Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ nutzbar. Die Führung der Güterzüge zwischen Kornwestheim Rbf und Böblingen über Renningen umgeht die Engstellen des Kriegsberg- und des Hasenbergstunnels (Gleisabstände unter 3,80 m und Einschränkungen für den kombinierten Ladungsverkehr) und vermeidet die Mitbenutzung der S-Bahn-Gleise zwischen Stuttgart Nord, Bahnhofsteil Abzweigstelle Prag-Tunnel, und Stuttgart-Zuffenhausen. Insofern ist bei einer evtl. Aufgabe des Streckenabschnitts Stuttgart Nord Gbf–Stuttgart-Vaihingen ein Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG – durchzuführen.

3. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass das Land Baden-Württemberg die genannte SMA-Studie, aus der die Wochenzeitschrift „stern“ am 8. Juli 2010 ausführlich zitiert, offenlegen sollte, um transparent zu machen, welche Auswirkungen das zukünftige Konzept auf den Fildern bei Stuttgart 21 auf die Leistungsfähigkeit des zukünftigen Abschnitts der Gäubahn und des gesamten Knotens Stuttgart haben wird?

Zu dem Verwaltungshandeln des Landes Baden-Württemberg kann die Bundesregierung keine Aussage treffen.

4. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Restriktionen beim Rollmaterial, Zwänge bei Fahrplanlagen und die Verlängerung der Laufwege auf der zukünftigen Gäubahn Markthindernisse sind, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße haben können?

Die Maßgaben für den Fahrzeugeinsatz werden von der weit überwiegenden Zahl der im Regelbetrieb auf der Gäubahn eingesetzten Triebfahrzeuge, Reisezugwagen und Triebwagen erfüllt. Es wird davon ausgegangen, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Projekts „Stuttgart 21“ lediglich Sonderfahrten mit musealen Fahrzeugen den angesprochenen Umweg über Tübingen nehmen müssen.

Hinsichtlich der Fahrplangestaltung und der Betriebsdurchführung hat die DB Projektbau GmbH eine Leistungsuntersuchung erstellen lassen, deren Ergebnisse keine Verschlechterung der Betriebsqualität durch die neue Anbindung der Gäubahn erkennen lassen. Insgesamt erwartet die Bundesregierung durch die Anbindung des Flughafens an den Schienenpersonenfernverkehr und die Durchbindung von Regionalverkehrslinien ohne Fahrtrichtungswechsel im Hauptbahnhof eine Verbesserung des Angebots im Raum Stuttgart.

5. Ist die in der Vorbemerkung der Fragesteller angesprochene Ausnahmegenehmigung des BMVBS bezüglich ihrer erheblichen Auswirkungen auf den Wettbewerb auch mit der Europäischen Union abgestimmt worden?

Falls nicht, warum ist dies nicht erfolgt?

Auswirkungen auf den transeuropäischen Verkehr werden nicht erwartet. Nach Auskunft der DB AG befahren die Züge des internationalen Verkehrs Richtung Zürich auf ihrem weiteren Laufweg Streckenabschnitte mit Einschränkungen in vorhandenen Tunneln. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 2 und 4 verwiesen.

6. Hat es Gespräche zwischen der DB Netz AG und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und -verbänden über das Betriebskonzept auf der zukünftigen Gäubahn gegeben?

Wenn ja, was waren die Ergebnisse?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Erarbeitung des Angebotskonzepts für den Regionalverkehr Baden-Württemberg, zu dem auch das Betriebsprogramm der Gäubahn gehört, fanden in der Vergangenheit intensive Gespräche zwischen der DB Netz AG und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) statt. Die Ergebnisse dieser Gespräche sind dem Angebotskonzept zu entnehmen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach der Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“

Schienenpersonenfernverkehr und -güterverkehr betreiben, sind derzeit nicht mit Bestimmtheit fassbar.

7. Bestehen aus Sicht des Bundes aufgrund der technischen Restriktionen, Laufwegverlängerungen und Veränderungen der Fahrzeit Auswirkungen auf zukünftige Prognosen bezüglich der Gesamtzugzahlen auf der Gäubahn?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

8. Inwieweit führt eine Verringerung der Zugzahlen zu einer Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für den Ausbau der Gäubahn?

Falls ja, welche Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung zu berücksichtigen sein?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH wurde im Rahmen der Bewertung von Investitionen zum Ausbau deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT (Stand Juni 2006) bewertet. In dieser Studie wurde die Realisierung von Stuttgart 21 vorausgesetzt. Insofern ist die Realisierung einer neuen Streckenführung über die Rohrer Kurve in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH bereits enthalten.

Die Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH ist nicht Gegenstand der derzeitigen Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

9. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die DB Netz AG plant, elektrische Triebfahrzeuge oder elektrisch bespannte Züge, die den technischen Restriktionen der „neuen Gäubahn“ nicht genügen, zukünftig einen noch längeren Umweg über die Strecke von Horb nach Tübingen fahren zu lassen, um zum Stuttgarter Hauptbahnhof zu gelangen, obwohl diese Strecke nicht elektrifiziert ist?
10. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Einschränkungen auf der zukünftigen Gäubahn zwingend eine parallele Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen erforderlich machen?
11. Welche Kosten sind mit der Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen verbunden, und welche möglichen Probleme mit dem Lichtraumprofil sind dabei zu überwinden?
12. Inwieweit ist eine Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen geplant, bzw. liegen hierfür bereits konkrete Finanzierungsvereinbarungen vor?
Falls Finanzierungsvereinbarungen für die Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen vorhanden sind, werden diese durch die Finanzierungsverträge für das Projekt Stuttgart 21 gedeckt?
Falls die Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen nicht durch die Finanzierungsverträge für das Projekt Stuttgart 21 gedeckt ist, wie bewertet die Bundesregierung, dass auf diese Weise indirekt zusätzliche Kosten für den Bund induziert werden, obwohl es sich bei Stuttgart 21 um ein Projekt der DB AG handelt?

Die Fragen 9 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 4 (erster Absatz) wird verwiesen. Daher ist eine Elektrifizierung des Streckenabschnitts Tübingen–Horb mit der Anbindung der Gäubahn über die Station Stuttgart Flughafen aus verkehrlicher Sicht nicht zu begründen.

13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung und führt diesbezügliche Gespräche mit dem Infrastrukturbetreiber, dass für die Laufwegverlängerung im Korridor Horb–Stuttgart-Flughafen–Stuttgart-Hauptbahnhof die selben Trassenkosten erhoben werden, als ob man den heutigen kürzeren Weg über Österfeld nutzen würde?

Die Gestaltung der Trassenpreise liegt in der unternehmerischen Verantwortung der DB AG. Diese werden von der Bundesnetzagentur geprüft.

14. Wie wird in Zukunft die Barrierefreiheit für Regional- und Fernzüge im Bahnhof Flughafen-Terminal auf der neuen Gäubahn hergestellt werden?
Ist möglicherweise ein Umbau (z. B. die Anpassung der Bahnsteighöhe) nicht mehr vorgesehen, und wenn doch, wie soll dieser umgesetzt werden?

Die Bahnsteiganlagen werden so umgestaltet, dass am nördlichen Bahnsteig, an dem Fern- und Regionalverkehrszüge halten, eine Bahnsteighöhe von 0,76 m vorhanden ist, am südlichen Bahnsteig (S-Bahn) 0,96 m. Hierzu werden der Bahnsteig und das S-Bahn-Gleis entsprechend abgesenkt.

15. Ist der Bundesregierung bekannt, ob eine weitere Nutzung des Abschnitts der Gäubahn von Österfeld bis Stuttgart-Nord nach Fertigstellung von Stuttgart 21 vorgesehen ist und damit ein Abbau der Gleise unwahrscheinlich ist?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

16. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wonach durch den Verband Region Stuttgart eine Nachnutzung des Abschnitts Gäubahn von Österfeld bis Stuttgart-Nord als S-Bahn-Bypass vorgesehen ist?
Wenn nein, warum nicht?
Wären diese Erkenntnisse nicht essenziell für die Verhandlungen zwischen dem Bund und den Projektbeteiligten für die Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 gewesen?

Der Bundesregierung liegen keine diesbezüglichen Erkenntnisse vor. Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr.

Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH haben für ihre Belange separate Vereinbarungen mit dem Projektträger abgeschlossen.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i. H. v. 563,8 Mio. Euro für das Projekt „Stuttgart 21“ den Anteil, der für die Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre.

17. Trifft es zu, dass ein Teil des Abschnitts der Gäubahn von Österfeld bis Stuttgart-Nord der Stadt Stuttgart gehört?

Falls ja, welcher, und wie würden, im Falle des Scheiterns von Stuttgart 21, die Besitzverhältnisse von der Stadt Stuttgart an die DB Netz AG rückabgewickelt werden?

Welche Rolle würde in diesem Falle eine mögliche Weiternutzung des Verbandes Region Stuttgart spielen, und welche finanziellen Auswirkungen hätte dies auf die DB Netz AG, welche zu 100 Prozent in der Hand des Bundes ist?

Nach Aussagen der DB Netz AG befindet sich aktuell ein Teil des benannten Abschnittes im Eigentum der Stadt Stuttgart. Sollte das Projekt S21 nicht realisiert werden, käme es zur Rückabwicklung der Kaufverträge gemäß der vereinbarten Generalrücktrittsklausel, wodurch der ursprüngliche Zustand der Besitz- und Nutzungsverhältnisse wieder hergestellt wird.

18. Wie sollen die Kapazitätsprobleme bei der S-Bahn Stuttgart zu Hauptverkehrszeiten, die durch den Entfall einer Ausnahmegenehmigung für den S-Bahn-Stammtunnel eingetreten sind, kompensiert werden, wenn künftig keine Ausweichverkehre mehr über die Gäubahn möglich sind?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Kapazitätsprobleme der S-Bahn-Stammstrecke durch entsprechende Maßnahmen an der Infrastruktur behoben werden können. Im Übrigen wäre nach Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“ eine Umfahrung der Stammstrecke Richtung Gäubahn über den neuen Hauptbahnhof und den neuen Gäubahn-Anschluss via Flughafen denkbar.

19. Wie lange wird dieser Zustand noch bestehen bleiben, und wer wird für mögliche Kosten aufkommen?
Erwartet die Bundesregierung, dass sie sich an den Kosten für eine Lösung des Problems beteiligen muss, oder sind diese möglichen Kosten durch die Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 abgedeckt?

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

20. Ist der Bundesregierung auch bekannt, dass es laut dem in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierten Papier der Landesregierung „Angebotskonzeption für den Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 und Betriebsprogramm Stuttgart 21“, im Zusammenhang mit Stuttgart 21 zu Fahrzeitverlängerungen im S-Bahnnetz kommen wird und hierfür weitere Maßnahmen im Netz erforderlich werden?

Wie bewertet die Bundesregierung, dass es im Zusammenhang mit der Realisierung von Stuttgart 21 zu Fahrzeitverlängerungen im S-Bahnnetz, zu dem auch die Gäubahn gehört, kommt, obwohl dafür Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bereitgestellt werden?

Die Problematik wird derzeit vom Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesregierung geprüft.

21. Sind diese Maßnahmen durch die Finanzierungsvereinbarung für Stuttgart 21 abgedeckt, und wenn nicht, ist damit zu rechnen, dass bei möglichen Ausbauten, die auch auf der Gäubahn sein können, weitere Kosten entstehen, an denen sich der Bund zu beteiligen hätte, auch wenn dieser seinen Anteil an Stuttgart 21 weder direkt noch indirekt über den plafonierten Anteil hinaus erhöhen wollte?

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

