

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Dr. Franziska Brantner, Agnieszka Brugger, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Beate Müller-Gemmeke, Cem Özdemir, Dr. Gerhard Schick und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktueller Planungs- und Realisierungsstand bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sowie deren Leistungsfähigkeit

Die knapp 85 Kilometer lange Neubaustrecke Wendlingen–Ulm befindet sich in einzelnen Abschnitten bereits im Bau. Andere Abschnitte sind hingegen noch nicht einmal planfestgestellt. Auf ihr sollen Züge mit bis zu 250 km/h verkehren können. Die Gesamtkosten werden auf 2,9 Mrd. Euro geschätzt (Bundestagsdrucksache 18/2239).

Strittig diskutiert wurde immer wieder über die Finanzierung der Strecke, da das Land Baden-Württemberg – obwohl nicht zuständig – freiwillig insgesamt 950 Mio. Euro beisteuerte, um einen vorzeitigen Baubeginn zu ermöglichen. Der Bund verpflichtete sich dabei, die Anschlussfinanzierung ab dem Jahr 2016 sicherzustellen und das Baukostenrisiko zu übernehmen. Der Zuschuss des Landes wurde an die zeitgleiche Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke geknüpft. Die Inbetriebnahme ist gemeinsam mit Stuttgart 21 Ende des Jahres 2021 vorgesehen (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/details/kosten-und-finanzierung).

Der Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm liegt Meldungen des Kommunikationsbüros des Projektes Stuttgart-Ulm zufolge im Zeitplan, teilweise geht es sogar schneller voran als geplant (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/aktuell/news-archiv/news-archiv-detail/news/tunnelbau-am-albaufstieg-erreicht-die-dreitausend-meter-marke/newsParameter/detail/News/datum/20150227).

Bei Stuttgart 21 hingegen kommt es zu Verzögerungen. Bezüglich der Flughafenbindung wird mit einer späteren als der bisher vorgesehenen Fertigstellung gerechnet (STUTTGARTER ZEITUNG vom 11. März 2015). Und auch im Stuttgarter Talkessel ist wegen ausstehender Genehmigungen von Planabschnitten und Planänderungen von Verzögerungen die Rede (u. a. STUTTGARTER NACHRICHTEN vom 19. Februar 2015). Dadurch kann die Situation eintreten, dass die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm vor dem Projekt Stuttgart 21 fertiggestellt wird. In diesem Fall stellt sich die Frage, ob die Neubaustrecke auch ohne Stuttgart 21 in (Teil-)Betrieb genommen wird, indem sie über die eingleisige Güterzuganbindung an das bestehende Schienennetz angebunden wird.

An der Neckarbrücke Wendlingen beginnt aus Fahrtrichtung Stuttgart betrachtet der erste Planfeststellungsabschnitt (PFA 2.1a/b) der Neubaustrecke über die Schwäbische Alb. Das neun Kilometer lange Teilstück der Neubaustrecke

schließt sich nahtlos an die im Rahmen von Stuttgart 21 entstehende Hochgeschwindigkeitsstrecke an. Kurz nach Beginn dieses Planabschnittes fädelt die aus Wendlingen kommende eingleisige Güterzuganbindung, die mit 80 km/h befahrbar sein soll, in die Strecke Richtung Ulm ein. Rund 1 Kilometer weiter beginnt der 8,2 Kilometer lange Albvorlandtunnel, der bei Kirchheim unter Teck, Stadtteil Nabern, endet. Der Tunnel wird in Form zweier eingleisiger Röhren ausgeführt ([www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/details/nbs-neubaustrecke-wendlingen-ulm/die-bauabschnitte-pfa/Albvorland-\(Anschluss%20Bahnknoten%20Stuttgart\)](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/details/nbs-neubaustrecke-wendlingen-ulm/die-bauabschnitte-pfa/Albvorland-(Anschluss%20Bahnknoten%20Stuttgart))).

Dem Planfeststellungsabschnitt 2.1a/b schließt sich der 5 Kilometer lange, mit einem kurzen Tunnel vorgesehene Planfeststellungsabschnitt 2.1 c an, gefolgt vom 15 Kilometer langen Planfeststellungsabschnitt 2.2. In diesem Abschnitt wird nahezu der gesamte Höhenunterschied hinauf auf die Schwäbische Alb überwunden. Der Großteil des Anstiegs wird dabei im 8,8 Kilometer langen Boßlertunnel bewältigt, der eine Steigung von bis zu 25 Promille aufweist. Die übrige Höhenüberwindung erfolgt im kürzeren Steinbühlentunnel (www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/details/nbs-neubaustrecke-wendlingen-ulm/die-bauabschnitte-pfa/albaufstieg/).

Nach Informationen, die den Fragestellern vorliegen, soll im Albvorlandtunnel (PFA 2.1 a/b) mit der fünften Planänderung dieses Abschnitts nun kein Gleiswechsel mehr möglich sein. Dies hat zur Folge, dass Züge aus Richtung Esslingen und Wendlingen die in Fahrtrichtung links verlaufende Tunnelröhre nutzen müssen und erst nach dem über acht Kilometer langen Tunnel aufs rechte Gleis wechseln können. Dies würde nach Ansicht der Fragesteller die Kapazität der Neubaustrecke erheblich reduzieren und die Flexibilität für künftige Bahnverkehre massiv einschränken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Treffen Informationen zu, die den Fragestellern vorliegen, wonach im Tunnel des Planfeststellungsabschnittes 2.1a/b künftig aufgrund des Entfalls einer Güterzugüberleitverbindung zwischen den beiden eingleisigen Röhren kein Gleiswechsel mehr vorgesehen ist?

Wenn ja, was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe hierfür, und in welchem Stadium befindet sich das hierfür erforderliche Genehmigungsverfahren?

2. Wie wirkt sich der Wegfall der Überleitverbindung zwischen den beiden Tunnelröhren auf die Kosten des Planfeststellungsabschnittes bzw. der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm aus, und für welchen Finanzierungspartner (Bund, Land, Europäische Union, Deutsche Bahn AG) verringert sich dadurch der Finanzierungsanteil?
3. Wird aus Sicht der Bundesregierung durch den Wegfall der geplanten Überleitverbindung im Albvorlandtunnel das sonst übliche Rechtsfahrgebot nach § 38 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung auf der freien Strecke auf einer Länge von über acht Kilometern missachtet?

Wie bewertet die Bundesregierung dies?

4. Wie wirkt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Tatsache, dass Züge auf einer Streckenlänge von über acht Kilometern im „Linksverkehr“ unterwegs sein sollen, auf
 - a) die Leistungsfähigkeit des Albvorlandtunnels und
 - b) die Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm insgesamt aus?

5. Mit welcher leit- und sicherungstechnischen Ausrüstung wird die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nach Kenntnis der Bundesregierung ausgerüstet (ETCS – European Train Control System, LZB – Linienzugbeeinflussung, PZB – Punktförmige Zugbeeinflussung), und wie beurteilt die Bundesregierung dies in Hinblick der Nutzung der Neubaustrecke als Ausweichstrecke für die Geislinger Steige?
6. Wie viele Güterzüge sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Fahrt über die Güterzuganbindung bei Wendlingen und umgekehrt pro Tag in der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Neubaustrecke vorgesehen?
7. Welche Ausweichstrecken für den Schienenpersonen- sowie den Schienengüterverkehr sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Fall einer Sperrung der Geislinger Steige vorgesehen, und welche Rolle kann dabei die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm angesichts der nur eingleisigen Kurve bei Wendlingen und dem Wegfall der Überleitverbindung zwischen den beiden eingleisigen Röhren übernehmen?
8. Zwingt die Überleitstelle nach dem östlichen Ende des Albvorlandtunnels die in Richtung Ulm fahrenden Züge zur Verringerung der Geschwindigkeit, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus in Bezug auf die Kapazität der Strecke und im Hinblick auf den Energieverbrauch der Züge?
9. Mit welcher Geschwindigkeit darf die neu geplante Weichenverbindung nach dem östlichen Ende des Albvorlandtunnels befahren werden?
10. Mit welcher Geschwindigkeit können TGV-Züge nach Kenntnis der Bundesregierung die Steigungsabschnitte in den Planfeststellungsabschnitten 2.1c und 2.2 bei freier Durchfahrt ab dem Filderbahnhof bergaufwärts (in Fahrtrichtung Ulm) im Regelbetrieb höchstens befahren, wenn berücksichtigt wird, dass TGV-Züge nach Information der Fragesteller in Deutschland aufgrund der gegenüber Frankreich geringeren Spannung und Wechselstromfrequenz des deutschen Bahnstromnetzes eine verminderte Leistung aufweisen (bitte Geschwindigkeit tabellarisch nach Streckenkilometern angeben)?
11. Mit welcher Geschwindigkeit können ICE-1-Züge (Br 401) und ICE-2-Züge (Br 402) nach Kenntnis der Bundesregierung die Steigungsabschnitte in den Planfeststellungsabschnitten 2.1c und 2.2 bei freier Durchfahrt ab dem Filderbahnhof bergaufwärts (in Fahrtrichtung Ulm) im Regelbetrieb höchstens befahren (bitte Geschwindigkeit tabellarisch nach Streckenkilometern angeben)?
12. Von welchen Kosten für die Neubaustrecke geht die Bundesregierung aktuell aus?
13. Von welchem Fertigstellungszeitpunkt der Neubaustrecke geht die Bundesregierung aktuell aus?

Berlin, den 18. März 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

