

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/22040 –

Kurzfristig umsetzbare Infrastrukturmaßnahmen im Schienennetz Baden-Württembergs

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Aus- und Neubau von Schienenwegen über den Bedarfsplan Schiene und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm sind zwei Schlüssel, um das Schienennetz kapazitiv für die notwendige Verkehrsverlagerung auszubauen und auf diese Weise deutlich aufnahmefähiger zu machen. Neben den mittel- und langfristig umsetzbaren Aus- und Neubauvorhaben können im Schienennetz allerdings in gewissem Umfang auch Potentiale durch kleinteilige und kurzfristig realisierbare Projekte gehoben werden. Dazu zählen Maßnahmen wie Blockverdichtung, Modernisierung von Leit- und Sicherungstechnik oder der Einbau von Gleiswechsellern bzw. Weichen. Insofern bestehen auch im Schienennetz des Landes Baden-Württemberg Möglichkeiten, die Betriebsqualität und die Kapazität mit vergleichsweise kostengünstigen Maßnahmen zu verbessern bzw. zu erhöhen.

1. Beabsichtigt die Deutsche Bahn AG auf der Strecke Laupheim West – Biberach (Riß) eine Blockverdichtung?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist auf der Strecke Biberach – Laupheim West keine Blockverdichtung geplant, da aufgrund des aktuellen Betriebsprogramms keine verkehrliche Notwendigkeit besteht.

2. Plant die Deutsche Bahn AG den Bau von Überwerfungsbauwerken im Gleisvorfeld des Bahnhofs Bietigheim-Bissingen?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG ist kein Überwerfungsbauwerk in Bietigheim-Bissingen geplant, da bisher kein verkehrlicher oder betrieblicher Bedarf besteht. Bietigheim-Bissingen ist kein Engpass im Schienennetz im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030).

3. Plant die Deutsche Bahn AG eine Blockverdichtung auf der Strecke Pforzheim – Wilferdingen-Singen?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG ist keine Blockverdichtung zwischen Pforzheim und Wilferdingen-Singen geplant, da bisher kein verkehrlicher oder betrieblicher Bedarf besteht.

4. Plant die Deutsche Bahn AG den Bau einer Überleitstelle auf der Strecke Tübingen – Reutlingen?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG ist keine Überleitstelle zwischen Tübingen und Reutlingen geplant, da bisher kein verkehrlicher oder betrieblicher Bedarf besteht.

5. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Schwarzwaldbahn den Bau einer Abzweigstelle, um künftig das Fahren im Gegengleis (Führung des „Ringzugs“) über 3 km zu vermeiden?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt aktuell in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Ringzug und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH die Erstellung einer Fahrplanstudie zum zukünftigen Fahrplankonzept des Ringzuges. Eine Plangenehmigung ist möglich.

6. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Strecke Engen – Hattingen eine Blockverdichtung?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Es gibt nach Auskunft der DB AG keine Planung einer Blockverdichtung zwischen Engen und Hattingen. Der Blockabstand beträgt: 4,1 km, 3,6 km und anschließend 2,6 km und ermöglicht eine konfliktfreie Zugfolge.

7. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Strecke Lorch – Schwäbisch Gmünd eine Blockverdichtung?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Derzeit wird nach Auskunft der DB AG keine Blockverdichtung zwischen Lorch und Schwäbisch Gmünd geplant. Eine solche Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten.

8. Plant die Deutsche Bahn AG in Gottenheim (Breisacher Bahn) und Himmelreich (Höllentalbahn) den Austausch von Weichen bzw. die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik, um u. a. kürzere Stellzeiten realisieren zu können?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Mit der Umsetzung der Breisgau-S-Bahn (Ost-West-Achse) wurde die Leit- und Sicherungstechnik in allen Bahnhöfen erneuert. Dies gilt auch für die Bahnhöfe Gottenheim und Himmelreich, welche gesamthaft umgebaut wurden. Für die Maßnahmen waren keine Genehmigungsverfahren notwendig. In Anbetracht dieser Modernisierung sind nach Auskunft der DB AG keine weiteren Erneuerungen an Weichen sowie Leit- und Sicherungstechnik geplant.

9. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Höllentalbahn zwischen Himmelreich und Döggingen eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, und welche Geschwindigkeit wäre heute grundsätzlich möglich, bzw. an welchen Stellen bestehen Geschwindigkeitseinbrüche, die einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf längeren Abschnitten heute entgegenstehen?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen des Projekts Breisgau-S-Bahn wurden nach Auskunft der DB AG Geschwindigkeitserhöhungen untersucht und soweit möglich umgesetzt. Zusätzlich wurde für den Steilstreckenabschnitt Hinterzarten – Hirschsprung eine Erhöhung von 50 auf 60 km/h beantragt, aber noch nicht beschieden. Für diese Maßnahme ist kein Genehmigungsverfahren notwendig.

10. Werden im Zuge der geplanten Elektrifizierung der Hochrheinbahn zusätzliche Gleiswechsel bzw. Weichen (bitte angeben, ob einfacher oder doppelter Gleiswechsel) vorgesehen?

Wenn ja, an welchen Stellen (bitte genaue Lage im Netz angeben) sollen zusätzliche Gleiswechsel bzw. Weichen eingebaut werden?

Bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG werden im Zuge des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn die beiden Bahnhöfe Tiengen (Streckenummer [STR] 4000, km 331,0) und Lauchringen (STR 4000, km 335,1) zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut. Die Umsetzung ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme mit einer voraussichtlichen Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel in 12/2027. Aktuell wird die Einreichung der Planrechtsanträge vorbereitet. Die Kosten für die beiden Teilmaßnahmen liegen für den rein betrieblichen Teil (ohne Ausbau Verkehrsstation und Oberleitungsanlage) bei rd. 5,0 Mio. Euro.

Außerdem werden im Bahnhof (Bf) Waldshut und Bf Erzingen neue größere Einfahrweichen eingebaut, um die Ein- bzw. Ausfahrgeschwindigkeit auf 80 bzw. 100 km/h zu erhöhen. Im Bahnhof Waldshut wird zusätzlich mit neuen Weichen der Streckenübergang in Richtung Schweiz ermöglicht.

Aufgrund der Betroffenheit Dritter ist für die Umbaumaßnahmen ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

11. An welchen Stellen der Hochrheinbahn hat die Deutsche Bahn AG zwischen 1994 und 2020 Gleiswechsel bzw. Weichen zurückgebaut (bitte genaue Lage im Netz und Jahr des Rückbaus angeben)?

Nach Auskunft der DB AG wurde im Jahr 2000 mit dem zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Murg – Laufenburg Ost die vollständige Zweigleisigkeit zwischen Basel und Waldshut hergestellt.

In diesem Zusammenhang wurde der Bf Murg durch den Bf Murg Güterbahnhof ca. 2 km östlich ersetzt. Die Anzahl der Gleiswechsel und Weichen ist erhalten geblieben. Die Überleitstelle Laufenburg Ost (eine Weiche) wurde zum Haltepunkt umgewandelt. Im Jahr 2001 wurden mit der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Waldshut die Bahnhöfe Bad Säckingen und Tiengen zu Haltepunkten umgewandelt.

In Bad Säckingen sind acht (= zwei Gleiswechsel) und in Tiengen zwei Fahrwegweichen entfallen.

Außerdem wurden im Bahnhof Waldshut Spurplananpassungen durchgeführt, um die elektrische Stichstrecke aus Richtung Schweiz vom Dieselverkehr auf der Hochrheinstrecke betrieblich zu trennen.

Im Zeitraum von 1994 und 1996 wurde die Abzweigstelle Grenzach Horn mit der Güterzugumfahrung von Basel Bad Bahnhof sowie der Bahnhof Wyhlen aufgegeben und zu Blocksignalen umgewandelt, da der Gleisanschluss gekündigt wurde.

12. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Zollernalbbahn Tübingen – Albstadt – Sigmaringen den Ersatz der alten mechanischen Leit- und Sicherungstechnik?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG ist bei Ausbau und Elektrifizierung der Zollernalbbahn auf dem Streckenabschnitt Albstadt/Ebingen – Sigmaringen die Leit- und Sicherungstechnik mitberücksichtigt. Das Projekt befindet sich in der Grundlagen- und Vorplanung. Zum Abschluss der Vorplanung wird eine Kostenschätzung erstellt.

13. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Breisacher Bahn und Höllentalbahn die Installation eines modernen Fahrgastinformationssystems, um dadurch einen Beitrag zur Verkürzung der Haltezeiten zu erzielen?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Die Verkehrsstationen inkl. der Bahnsteigausstattung auf der Breisacher Bahn und auf der Höllentalbahn wurden nach Auskunft der DB AG in den letzten Jahren im Rahmen des Projektes Breisgau S-Bahn umfassend modernisiert. Alle erneuerten Verkehrsstationen wurden entweder mit Dynamischen Schriftanzeigern bzw. mit Fahrgastinformationsanzeigern ausgestattet. Darüber hinaus gibt es aktuell keine weiteren Planungen.

14. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Breisacher Bahn den Bau zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe, um mehr betriebliche Flexibilität zu erreichen?

Wenn ja, in welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen wird derzeit die Einrichtung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten untersucht?

Bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG sind weitere Kreuzungsbahnhöfe für das Betriebskonzept des Ausbauprojektes Breisgau S-Bahn nicht bestellt.

15. Welche Maßnahmen plant die Deutsche Bahn AG zur Stabilisierung des Betriebs auf der Frankenbahn?

Zur Stabilisierung der Frankenbahn wurden nach Auskunft der DB AG bereits einige Maßnahmen realisiert. Als Beispiel seien hier genannt der Ausbau der Verkehrsstationen Züttlingen und Möckmühl, die Erneuerung des Wittighäuser Tunnels und die Abschnittsteilung Gleise 4 und 5 in Heilbronn. Als weitere Maßnahmen sind in Planung:

- der Neubau ESTW Osterburken, bei dem das Planrechtsverfahren rechtskräftig abgeschlossen ist und
- die Beseitigung der Langsamfahrstelle Neudenaun.

16. Welcher Planungsstand ist beim zweigleisigen Ausbau zwischen Möckmühl und Züttlingen erreicht worden, und bis wann soll der Ausbau abgeschlossen werden?

Die Kapazität des Abschnitts entspricht nach Auskunft der DB AG den Anforderungen des aktuellen Betriebskonzepts. Ein Ausbau des Abschnitts ist nicht geplant. Im Zielnetz des BVWP 2030 und im Zielfahrplan des Deutschlandtakts ist kein Engpass erkennbar. Nach Auskunft der DB AG soll ein vom Land Baden-Württemberg in Auftrag gegebenes Planungskonzept das Potenzial des Ausbaus der Frankenbahn zwischen Heilbronn und Osterburken aufzeigen. Ergebnisse liegen bislang nicht vor.

17. Sollen auf der Frankenbahn Bahnübergänge beseitigt werden?

Wenn ja, für welche Bahnübergänge wird derzeit eine Auflassung bzw. ein Ersatz geplant (bitte aktuellen Planungsstand angeben)?

Wenn nein, warum nicht?

Auf der Frankenbahn sind nach Auskunft der DB AG keine Bahnübergangsbeseitigungen geplant. In den kommenden Jahren sollen die Bahnübergänge Herbolzheim, Rosenberg (Baden), Siglingen und Duttenberg erneuert werden.

18. An welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen der Frankenbahn sollen zusätzliche Überholmöglichkeiten geschaffen werden (bitte genaue Lage im Netz und Planungsstand angeben)?

Überholmöglichkeiten sind nach Auskunft der DB AG aufgrund des aktuellen Betriebsprogrammes sowie der homogenen Geschwindigkeiten auf der Frankenbahn für alle Verkehrsarten nicht erforderlich. Die Kapazitätsanalyse des Schienennetzes ergab bislang nur die Errichtung/Ertüchtigung von 740 m Gleisen im Bahnhof Lauda (PD Würzburg).

19. Welche der genannten Maßnahmen (Blockverdichtung, Einbau von Überleitstellen, Erneuerung Leit- und Sicherungstechnik) lassen sich unter welchen Bedingungen ohne Planfeststellungsverfahren und stattdessen beispielsweise mit Plangenehmigung umsetzen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5, 8, 9, 10 und 15 verwiesen.

20. Welcher Planungsstand ist beim partiell zweigleisigen Ausbau zwischen Aalen und Ulm erreicht worden, und bis wann soll der Ausbau abgeschlossen werden?

Wird bei der Planung auch die Elektrifizierung der Brenzbahn mit umgesetzt werden?

Wenn nein, warum nicht?

21. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Strecke Aalen – Ulm (Brenzbahn) eine Blockverdichtung?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Blockverdichtung sowie der partielle zweigleisige Ausbau sind nach Auskunft der DB AG Teil einer Untersuchung im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zur Verbesserung des Betriebskonzeptes auf der Brenzbahn. Dieses beinhaltet mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur. Kosten und Termine stehen noch nicht fest.

22. Plant die Deutsche Bahn AG auf der Strecke Aalen – Donauwörth (Riesbahn) eine Blockverdichtung?

Wenn ja, bis wann soll die Maßnahme umgesetzt sein, welcher Planungsstand ist erreicht, und mit welchen Kosten rechnet die Deutsche Bahn AG?

Wenn nein, warum nicht?

Die Strecke Aalen – Donauwörth ist eine eingleisige Strecke. Eine Blockverdichtung führt nach Auskunft der DB AG zu keiner Verbesserung des Betriebsprogramms und ist nicht geplant.

23. Wie ist der Finanzierungsstand beim zweigleisigen Ausbau der Stadtbahnstrecke S4 zwischen Leingarten und Schwaigern?

Bis wann soll der Ausbau abgeschlossen werden?

Welche zusätzlichen Takte können dann gefahren werden?

Zuständiger Infrastrukturbetreiber ist die Albtal-Verkehrsgesellschaft.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

