

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zustand der Schnellfahrstrecken für den Deutschlandtakt und Stand der Leit- und Sicherungstechnik

Die Schnellfahrstrecken in Deutschland haben für den Deutschlandtakt eine große Bedeutung. Sie ermöglichen ein zügiges Reisen mit der Bahn. Zugleich sollen diese Schnellfahrstrecken auch fit für die Zukunft gemacht werden (<http://www.bmvi.de/sharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene-uebersicht.html>). Dafür gab es bereits auf einigen Strecken Sperrungen für die Instandhaltung, auf anderen Strecken steht diese noch aus.

Zudem ist geplant, bis 2035 das gesamte Streckennetz in Deutschland auf eine neue Leit- und Sicherungstechnik umzurüsten. Dieses Ziel betrifft auch und mit besonders hoher Priorität die Schnellfahrstrecken, die bis jetzt nur zu einem geringen Anteil mit der neuen Technik ausgestattet sind. Ein Grund für die dringende Umrüstung ist auch die Abkündigung der alten Technik.

Dabei müssen nach Ansicht der Fragesteller auch die aktuell bestehenden Probleme angegangen werden, die mit der neuen Leit- und Sicherungstechnik lösbar sind, wie zum Beispiel die Tunnelbegegnungsverbote, die auf einigen Schnellfahrstrecken existieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird die Leistungsfähigkeit einer Strecke bei European Train Control System (ETCS) im Vergleich zu konventionellen Sicherungssystemen in Einzelfällen negativ beeinflusst (vgl. <https://tud.qucosa.de/api/qucosa%3A33801/attachment/ATT-0/>; bitte begründen)?
2. Gibt es auf den Schnellfahrstrecken in Deutschland Tunnelbegegnungsverbote (bitte nach Strecken angeben und welche Fahrzeuge sich deshalb nicht begegnen dürfen)?
3. Gibt es Sicherungssysteme, die Tunnelbegegnungsverbote technisch ausschließen?
4. Wird die Kapazität einer Strecke durch dispositive Umsetzung des Tunnelbegegnungsverbots eingeschränkt?
5. Wann ist die Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg mit ETCS geplant, und welche Baseline soll dort installiert werden?
6. Ist für die Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg mit ETCS eine Sperrung der Strecke notwendig?

7. Können durch den Einsatz von ETCS auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg mit gleichzeitigem Einbau eines technischen Sicherungssystems für Tunnelbegegnungsverbote zusätzliche Fahrten stattfinden?
8. Welche Leit- und Sicherungstechnik ist aktuell auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim installiert (bitte auch Version angeben)?
9. Für welche Geschwindigkeit wurde die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim trassiert?
10. Welche Geschwindigkeit ist aktuell auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim erlaubt (sofern Schwankungen, alle Abschnitte angeben)?
11. Ist bereits heute in den Tunnelabschnitten der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim die Geschwindigkeit von 280 km/h erlaubt, und wird dies in der Praxis auch durchgeführt?
12. Gibt es für die Tunnelabschnitte der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim ein Tunnelbegegnungsverbot (bitte angeben, welche Fahrzeuge dies betrifft)?
13. Gilt das Tunnelbegegnungsverbot auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim auch für dort verkehrende Regionalexpresszüge?
14. Gibt es Pläne, das Tunnelbegegnungsverbot auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim technisch zu sichern, und welche Auswirkungen hat das auf die Kapazität der Strecke?
15. Gibt es Pläne der Bundesregierung oder der dem Bund gehörenden Infrastrukturunternehmen, eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim auf 300 km/h durchzuführen, und was ist der aktuelle Planungsstand?
16. Falls ja, warum ist eine Erhöhung der Geschwindigkeit geplant, und wann ist die Umsetzung der Geschwindigkeitserhöhung geplant?
17. Welche Fahrzeitgewinne wären für die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim möglich, wenn die Strecke durchgängig für 300 km/h zugelassen ist?
18. Wären weiterhin Fahrten für Regionalverkehrszüge auf Teilen der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim möglich?
Gibt es einen Ausschlussgrund von Begegnungen in Tunneln bei einer erhöhten Geschwindigkeit der Fernverkehrszüge?
19. Welche Auswirkungen auf die Kapazität hätte eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit Stuttgart–Mannheim auf 300 km/h?
20. Was ist die gesamte Fahrzeit nach Umsetzung aller geplanten Maßnahmen zwischen Stuttgart und Mannheim?
21. Wie viel Fahrzeitpuffer für Verspätungsabbau sind bei der aktuellen Fahrzeit vorgesehen, und wie groß ist der Fahrzeitpuffer bei der Planung für den Deutschlandtakt?
22. Ist die aktuelle Oberstrombegrenzung ein limitierender Faktor für die Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Strecke Stuttgart–Mannheim?
23. Für welche Geschwindigkeit wird der erweiterte Nordzulauf des Stuttgarter Hauptbahnhofs (HBF) trassiert?
24. Wie groß ist die Differenz des Energieverbrauchs (bitte für die Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim angeben, jeweils für 250 km/h, 280 km/h, 300 km/h)?
25. Wann ist die Umrüstung der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim auf ETCS geplant, und welche Baseline soll dort installiert werden?

26. Ist für die Einführung von ETCS eine Sperrung der Strecke zu erwarten, und wenn ja, für welchen Zeitraum?
27. Wenn ja, warum erfolgte die Installation von ETCS nicht während der aktuellen Streckensperrung?
28. Welche Maßnahmen wurden auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim während der Sperrung im Sommer 2020 umgesetzt, die über eine reine Sanierung und Erneuerung hinausgehen?
29. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand der Schnellfahrstrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar?
Wann soll diese in Betrieb genommen werden?
30. Für welche Streckengeschwindigkeit wird die Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main–Rhein/Neckar trassiert (bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten bitte je nach Abschnitt angeben)?
31. Welche Sicherungstechnik wird auf der Schnellfahrstrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar verbaut (bitte bei ETCS den Level mit angeben)?
32. Soll die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar auch von Regionalverkehrszügen befahren werden oder ausschließlich dem Fern- und Güterverkehr vorbehalten sein?
33. Sind auf der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar Begegnungsverbote vorgesehen, und wenn ja, wo, und zwischen welchen Fahrzeugen?
34. Welche Leit- und Sicherungstechnik ist aktuell auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main installiert (bitte Version angeben)?
35. Zu welchem Zeitpunkt ist die Ausrüstung der Strecke mit ETCS geplant?
36. Welchen Einfluss hat die Ausrüstung von ETCS auf die Leistungsfähigkeit der Strecke?
37. Ist geplant, die Strecke bereits zu Beginn mit ETCS-Level 3 für einen Testbetrieb auszurüsten?
38. Was ist die aktuelle Fahrzeit zwischen Köln HBF und Frankfurt (Main) HBF?
39. Wie bewertet die Bundesregierung diese Fahrzeit im Hinblick auf das Konzept des integralen Taktfahrplans (Deutschlandtakt)?
40. Wie viele Züge sind im Deutschlandtakt vorgesehen, die ausschließlich in Köln Deutz (tief) und nicht in Köln Hauptbahnhof halten?
41. Reicht die Kapazität in Köln Deutz (tief) für die eingeplanten Züge aus?
42. Sind Ausbauten für Köln Deutz (tief) geplant (wenn ja, bitte aufschlüsseln, welche Maßnahmen geplant sind)?
43. Ist der Bahnhof Köln Deutz (tief) barrierefrei ausgebaut?
44. Wie lange sind die zusätzlichen Gehzeiten für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen in Köln Deutz (tief) zum Umstieg nach Köln Deutz (hoch)?
Ist geplant, diese Gehzeiten zu reduzieren?
45. Wie häufig wurden im Jahr 2019 und bislang im Jahr 2020 wegrollende Züge im Hauptbahnhof Köln registriert?
Was wird unternommen, um dies zu unterbinden?
46. Welche Sicherungstechnik ist auf der Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel verbaut (bitte nach Abschnitten angeben)?

47. Sollen auf der Rheintalbahn im Zuge des Ausbaus auch Änderungen an der Sicherungstechnik stattfinden (bitte angeben welche und an welchen Stellen)?
48. Wie ist der aktuelle Planungsstand für den Batzenbergtunnel zwischen Bad Krozingen und Ebringen?
49. Für welche Streckengeschwindigkeit wird der Batzenbergtunnel trassiert?
50. Bei welchen Schnellfahrstrecken in Deutschland sind Bauarbeiten geplant, die Auswirkungen auf die Kapazität haben?
Sind Sperrungen von Schnellfahrstrecken geplant (bitte für jede Maßnahme Strecke, Länge der von Bauarbeiten betroffenen Strecke, Ort der Baumaßnahmen und eventuelle Sperrungen angeben)?

Berlin, den 27. Oktober 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion