

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Franziska Brantner, Dr. Anna Christmann, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Cem Özdemir, Margit Stumpp, Gerhard Zickenheiner, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Resilienz von Knotenpunkten im Deutschlandtakt am Beispiel Stuttgart

Der neue Stuttgarter Tiefbahnhof ist neben vielen anderen Bahnhöfen ein zentraler Knotenpunkt im Deutschlandtaktkonzept. Hier treffen sich viele langlaufende Fernverkehrszüge, die meist verspätungsanfällig sind (Bundestagsdrucksache 19/8483, Antwort zu Frage 1). Dazu kommen viele Regionalverkehrslinien, die in Zukunft unter anderem in ihrer Taktung erhöht werden könnten. Insgesamt ergibt sich somit ein Knotenpunkt, der bereits heute zu den Top Ten der Bahnhöfe mit den meisten Zugbewegungen im Personenverkehr gehört (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/739405/umfrage/groesste-bahnhoefe-in-deutschland-nach-anzahl-taeglicher-besucher/>). Zumeist sind solche großen Knotenpunkte auch anfällig für Verspätungen und insbesondere für die Übertragung von Verspätungen. Nur wenige Bahnhöfe der Kategorie 1 können im Durchschnitt Verspätungen abbauen (<https://www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/hintergrund/themendienste/Knotenkoordinator-1311034>). Häufig sind die Bahnhöfe bereits jetzt überlastet. Daher ist ein Ausbau dieser überlasteten Drehscheiben der Mobilität dringend notwendig, wobei hier stets die Anforderungen des integralen Taktfahrplans berücksichtigt werden müssen, die dem Deutschlandtakt zugrunde liegen. Bei allen Aus- oder Neubauten muss daher nicht nur eine stets aktuelle Fahrplanprognose hinterlegt sein. Sie müssen auch den Ansprüchen eines integralen Taktfahrplans genügen und in der Zukunft weitere Verkehre aufnehmen können.

Der Begriff der Resilienz stammt aus der Psychologie (<https://www.zukunft-mobilitaet.net/40882/analyse/resilienz-infrastruktur-stadt-wirtschaft-zukunft-resiliente-infrastrukturen/>), er wird inzwischen aber auch für Infrastrukturen verwendet. Resilienz bezeichnet dabei die Fähigkeit eines Systems, auf von außen wirkende Umstände, die die Funktionsfähigkeit eben jenes Systems negativ beeinflussen können, im Voraus auf die Störung zu reagieren, diese zu vermeiden, die unmittelbaren Folgen abzuwenden und nach Eintritt der negativen Folgen eine schnelle Funktionsfähigkeit des Systems wiederherstellen zu können. Da der Bahnbetrieb häufig von externen oder internen Störungsquellen beeinflusst wird, ist das Thema Resilienz ein Erfolgsfaktor für eine attraktive und zuverlässige Bahn, die einen Beitrag zur Verkehrswende leisten kann. Die aktuellen Planungsstände lassen vermuten, dass der in Stuttgart aktuell gebaute Tiefbahnhof nicht ausreichend dimensioniert ist, um für die nächsten einhundert Jahre ein zuverlässiger Knotenpunkt zu sein (Bundestagsdrucksache 19/21572). Ins-

besondere die S-Bahn Stuttgart muss nach den aktuellen Planungen auf Ausweichstrecken verzichten und wird so anfälliger für Störungen. Die täglichen Pendlerstrecken sind so anfällig für zeitraubende Teilsperren, die nicht mehr umfahren werden können. Damit drohen langfristig Umstiege auf den Pkw oder andere umweltschädlichere Verkehrsmittel.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte eine Kleine Anfrage „Dritter Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt und Auswirkungen auf den künftigen Bahnknoten Stuttgart“ an die Bundesregierung gerichtet. Die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/21572 erfolgte aus Sicht der fragstellenden Fraktion teilweise sehr dürftig und ausweichend. Daher wiederholen wir hier einige der Fragen und bitten um vollständige Beantwortung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was sieht das aktuelle Störfallkonzept der S-Bahn Stuttgart im Falle einer Sperrung des Innenstadttunnels auf den Abschnitten Stuttgart Hauptbahnhof (Hbf.)–Leinfelden-Echterdingen, Stuttgart Hbf.–Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hbf.–Böblingen/Herrenberg?

Was ist für einen zukünftigen Störfall auf den zuvor angegebenen Relationen geplant (nach Fertigstellung des neuen Bahnhofs)?

2. Wie viele S-Bahn-Fahrten sind im aktuellen Störfallkonzept über die Panoramabahn möglich (bitte maximal mögliche Fahrten je Stunde je Richtung angeben)?
3. Sind bei zukünftigen Störfällen S-Bahn-Fahrten in den unterirdischen Tiefbahnhof geplant und von der Kapazität her möglich (bitte maximal mögliche Fahrten je Stunde je Richtung angeben)?
4. Ist die in den S-Bahn-Fahrzeugen vorgesehene ETCS-Version (Einführung geplant, vgl. <https://www.region-stuttgart.org/etcs/?noMobile=>) kompatibel zu der im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof verbauten ETCS-Version?
5. Sind im Falle einer zukünftigen Störung Fahrten der S-Bahn-Baureihen 423 und 430 durch den Fildertunnel möglich?
 - a) Gibt es Hinweise, dass aufgrund von Brandschutzbestimmungen eine Fahrt von S-Bahnen durch den Fildertunnel nicht möglich ist?
 - b) Gibt es andere Hinderungsgründe, die der Bundesregierung oder der Deutschen Bahn (DB) vorliegen?
 - c) Ist eventuell zusätzliches Personal für solche Zugfahrten notwendig?
6. Sind bei zukünftigen Störfällen S-Bahn-Fahrten durch den Filderbahnhof zum Flughafenbahnhof geplant (bitte maximal mögliche Fahrten je Stunde je Richtung angeben)?
7. Sind im Falle einer zukünftigen Störung Fahrten der S-Bahn-Baureihen 423 und 430 durch den Gäubahntunnel möglich?
 - a) Gibt es Hinweise, dass aufgrund von Brandschutzbestimmungen eine Fahrt von S-Bahnen durch den Gäubahntunnel nicht möglich sind?
 - b) Gibt es andere Hinderungsgründe, die der Bundesregierung oder der Deutschen Bahn vorliegen?
 - c) Ist eventuell zusätzliches Personal für solche Zugfahrten notwendig?
8. Sind bei zukünftigen Störfällen S-Bahn-Fahrten durch den Gäubahntunnel geplant (bitte maximal mögliche Fahrten je Stunde je Richtung angeben)?

9. Gibt es andere Strecken in Deutschland, bei denen Züge aufgrund von Brandschutzbestimmungen nicht verkehren dürfen (oder bei denen Teile des Zugverbands für Fahrgäste versperrt werden müssen, z. B. zwischen Köln Hauptbahnhof und Köln Flughafen), und was sind die Gründe (bitte für jede Strecke einzeln angeben)?
 - a) Sind solche Restriktionen auch für Strecken in Stuttgart zu erwarten?
 - b) Ist aufgrund solcher Restriktionen Personal in jedem Zugteil mitzuführen?
10. Wie verlängert sich die Fahrzeit Stuttgart Hbf.–Böblingen im Störfall aktuell, wenn die S-Bahn „oben“ in den Kopfbahnhof einfährt und über die Panoramabahnstrecke umgeleitet wird?
11. Wie verlängert sich die Fahrzeit Stuttgart Hbf.–Böblingen nach Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs bei einem zukünftigen Störfall
 - a) mit der Stadtbahn nach Stuttgart-Vaihingen und dortigem Umstieg auf die S-Bahn,
 - b) mit Umstieg am Flughafen und in Rohr,
 - c) mit einer direkten S-Bahn Stuttgart Hbf.–Böblingen via Filder- und Gäubahntunnel (sollte ein solches Angebot nicht für den Störfall vorgesehen werden, bitten wir trotzdem um eine Aussage über die Fahrzeit und eine Begründung, warum dies nicht für einen zukünftigen Störfall vorgesehen ist)?
12. Haben die Stadtbahnen zwischen Stuttgart Hbf. und Stuttgart Vaihingen ausreichend Kapazität, um im Störfall die Reisenden der S-Bahn aufzunehmen?

Haben die Stadtbahnen zudem noch ausreichend Kapazitäten unter Berücksichtigung der eventuell in Vaihingen endenden Regionalverkehrszüge bei einer Störung der S-Bahn (in der Übergangszeit bis zum Bau der Anbindung an den Flughafen, bei denen nach aktuellen Plänen keine Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Tiefbahnhof mehr möglich ist)?
13. Haben die Regionalzüge von Stuttgart Hbf. zum Flughafen ausreichend Kapazität, um im Störfall der S-Bahn Fahrgäste aufzunehmen?
14. Sollen im Störfall auch Fernzüge im Abschnitt Stuttgart Hbf.–Stuttgart Flughafen für S-Bahn-Reisende freigegeben werden?
15. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung denkbar, im Störfall direkte Stadtbahnen von Stuttgart Hbf. nach Stuttgart Vaihingen einzusetzen, um die im Regelbetrieb nicht umsteigefreien Verbindungen zu verstärken (bitte maximal mögliche Fahrten je Stunde je Richtung angeben)?
16. Wenn ja, wie viel Zusatzkapazität würde diese Maßnahme bereitstellen (bitte je Stunde je Richtung angeben)?
17. Was ist der Planungsstand des Ausbaus der S-Bahn-Station Stuttgart-Nord zum sogenannten Nordkreuz?
18. Welche Maßnahmen wären für eine umsteigefreie Verbindung aus dem Neckartal (Bad Cannstatt) über die Panoramastrecke Richtung Vaihingen am Nordbahnhof nötig?
19. Ist eine Einfädelung der Panoramabahn am Nordbahnhof auf die bestehenden S-Bahn-Gleise Richtung Stuttgart-Feuerbach möglich?

Ist diese Maßnahme in Planung?

Wenn ja, was ist der aktuelle Planungsstand?

Wenn nein, warum ist diese Maßnahme nicht in Planung?

20. Ist eine Einfädung der Panoramabahn am Nordbahnhof auf die bestehenden S-Bahn-Gleise Richtung Stuttgart-Mittnachtstrasse möglich?

Ist diese Maßnahme in Planung?

Wenn ja, was ist der aktuelle Planungsstand?

Wenn nein, warum ist diese Maßnahme nicht in Planung?

21. Wie schwerwiegend ist die dispositive Auswirkung eines länger andauernden Störfalls im Innenstadtunnel (mindestens 30 Minuten), wenn keine Zugfahrten aus dem Südnetz zu den Nord- und Ostästen der S-Bahn und umgekehrt möglich sind?

- a) Wie viele zusätzliche Fahrzeuge bindet ein solcher Störfall?
- b) Wie viele zusätzliche Triebfahrzeugführer bindet ein solcher Störfall?
- c) Wie lange dauert es unter diesen Umständen, bis der Regelbetrieb nach Beendigung des Störfalls wieder komplett aufgenommen werden kann?

22. Wie verteilen sich die in der Antwort auf Bundestagsdrucksache 19/22479 angegebenen Doppelbelegungen auf einen Tag (bitte für jede Stunde die erwarteten Doppelbelegungen angeben)?

23. Mit welcher Geschwindigkeit ist die Einfahrt in ein belegtes Gleis im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof vorgesehen (wenn diese bei den Gleisen unterschiedlich ist, bitte für jedes Gleis angeben)?

Welche Geschwindigkeit ist bei einer Einfahrt in ein unbesetztes Gleis möglich (wenn diese bei den Gleisen unterschiedlich ist, bitte für jedes Gleis angeben)?

Werden diese Einfahrtsgeschwindigkeiten auch durch die Steigung im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof beeinflusst?

24. Welcher Zeitunterschied wird sich bei einer Einfahrt in ein belegtes Gleis im Vergleich zu einer Einfahrt in ein freies Gleis im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof ergeben?

Hat dies Auswirkungen auf die Kapazität des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs?

25. Sind Doppelbelegungen für Fernverkehrszüge geplant?

26. Sind Doppelbelegungen für Regionalverkehrslinien geplant?

Sind Doppelbelegungen für Regionalverkehrslinien geplant, die mit Doppelstockfahrzeugen bedient werden sollen?

27. Bewirken Doppelstockzüge in Doppelbelegung ein erhöhtes Fahrgastaufkommen auf den Bahnsteigen?

- a) Wenn ja, um wie viele Fahrgäste im Maximalfall?
- b) Wenn ja, welche Aufenthaltszeiten sind für die Züge in solchen Fällen vorgesehen (bitte Durchschnitt und Spannweite angeben)?
- c) Sind die Bahnsteigbreiten ausreichend für den Fall, dass auf den beiden Gleisen je zwei Doppelstockzüge in Doppelbelegung halten?
- d) Sind solche Doppelbelegungen an beiden Bahnsteiggleisen eines gemeinsamen Bahnsteigs im neuen Tiefbahnhof vorgesehen?
- e) Wenn ja, hat dieses erhöhte Fahrgastaufkommen Auswirkungen auf den Brandschutz?

Sind zusätzliche Brandschutzmaßnahmen notwendig?

28. Gibt es in anderen Bahnhöfen bereits Gleisdoppelbelegungen mit Doppelstockzügen (bitte Bahnhöfe angeben)?
- Gibt es dort Auswirkungen eines solchen Falls auf den Brandschutz (wenn ja, bitte erläutern)?
 - Gibt es dort Probleme mit der Sicherheit an Bahnsteigen, weil die Doppelbelegung mit Doppelstockzügen zu einem größeren Fahrgastaufkommen geführt hat (wenn ja, bitte Bahnhof angeben und Sicherheitsproblematik erläutern)?
 - Gab es dort schon Sicherheitsvorfälle, die auf die Doppelbelegung mit Doppelstockzügen zurückzuführen sind (wenn ja, bitte Bahnhof angeben, Anzahl, Schwere des Sicherheitsvorfalls und daraus gezogene Erkenntnisse für Sicherheitsmaßnahmen)?
29. Welche Leit- und Sicherungstechnik ist für den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof vorgesehen?
- Welche ETCS-Baseline soll eingesetzt werden?
 - Gibt es Spezifikationen, die in Stuttgart erstmalig verbaut oder angewendet werden und für die es deshalb einer erstmaligen Zulassung bedarf?
 - Welche Auswirkungen hat ETCS auf die Kapazitäten des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs?
Sind so erhöhte Einfahrgeschwindigkeiten möglich?
Welche Vor- und Nachteile werden erwartet?
 - Gibt es bereits andere Bahnhöfe in Deutschland mit ETCS als Zugsicherungstechnik, die Doppelbelegungen von Bahnsteigen zulässt?
Wenn nein, ist hier eine erstmalige Zulassung für Doppelbelegungen mit ETCS notwendig?
 - Was sind die Erfahrungswerte bezüglich der Ausfallzeiten bzw. der Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit bei anderen Bahnhöfen?
 - Ist zu Beginn des Betriebs im neuen Tiefbahnhof und auf dessen Zulaufstrecken mit einer hohen Ausfallwahrscheinlichkeit der ETCS-Leit- und ETCS-Sicherungstechnik zu rechnen?
Welche Erfahrungen konnten bei Inbetriebnahme vergleichbarer Bahnhöfe und Strecken bereits gemacht werden?
Welche Maßnahmen sind geplant, um die Ausfallwahrscheinlichkeit der Leit- und Sicherungstechnik bei der Inbetriebnahme zu minimieren?
 - Sind (in Kombination mit dem digitalen Stellwerk [DSTW]) zusätzliche Redundanzen zum Einsatz des ETCS vorgesehen (z. B. bei der Funkabdeckung; bitte Maßnahmen auflisten)?
 - Müssen alle Fahrzeuge, die in den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof einfahren wollen, mit ETCS ausgestattet sein?
Wie viele Fahrzeuge sind bereits mit ETCS ausgestattet, die in den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof einfahren sollen?
Wie hoch sind voraussichtlich die Kosten für die Umrüstung der Fahrzeuge?
 - Bei welchem Kilometer und in der Nähe welcher Bahnhöfe (bzw. Haltepunkte) ist der Beginn der Leit- und Sicherungstechnik auf den Zu-

läufen zum neuen Stuttgarter Tiefbahnhof und zur S-Bahn-Stammstrecke jeweils geplant (bitte mit Standort der Ankündigungsbaulise und Ankündigungsgruppen)?

Warum sind diese Überleitstellen ausgewählt worden?

- j) Bei welchem Kilometer und in der Nähe welcher Bahnhöfe (bzw. Haltepunkte) sind die Einwählpunkte für die Leit- und Sicherungstechnik auf den Zulaufstrecken des Stuttgarter Hauptbahnhofs und der S-Bahn-Stammstrecke jeweils geplant?

Warum sind diese Überleitstellen ausgewählt worden?

- k) Zwischen welchen verschiedenen Leit- und Sicherungstechniken wird es Transitionen der Leit- und Sicherungstechnik auf den Zulaufstrecken des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs und der S-Bahn-Stammstrecke geben?

Welche Erfahrungen konnten mit vergleichbaren Transitionen der Leit- und Sicherungstechnik gemacht werden?

30. Wie viele Minuten lang sind jeweils in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde die Gleise unbelegt (bitte für jedes Gleis angeben, zudem die kürzeste und längste unbelegte Zeit für jedes Gleis angeben)?

31. Wie viele Fahrzeitpuffer sind für die Fahrten im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof vorgesehen?

32. Zu welchen Zeiten lässt die Kapazität im künftigen Stuttgarter Tiefbahnhof bei Verwirklichung des Zielfahrplans ergänzend hierzu Sprinterverbindungen beispielsweise von bzw. nach Berlin und Hamburg zu?

Wie viele solcher Angebote sind in welchen Zeitfenstern möglich (Hinweis: Eine ähnliche Frage hatten die Fragesteller bereits gestellt; in der Antwort auf Bundestagsdrucksache 19/21572 hatte die Bundesregierung auf ihr nicht vorliegende detaillierte Informationen verwiesen. Daher verweisen wir darauf, dass die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller verpflichtet ist, sich die Informationen aktiv zu beschaffen.)?

33. Was sind die Symmetrieminuten für die Fernverkehrszüge im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof (bitte Linien angeben, die zu dieser Zeit halten)?

Welche Regionalverkehrszüge halten so, dass sie – wie in einem integralen Taktfahrplan vorgesehen – sowohl einen Umstieg auf die Fernverkehrszüge als auch umgekehrt ermöglichen (bitte die Regionalverkehrslinien angeben)?

34. Was sind die in Stuttgart minimal angenommenen Umsteigezeiten?

35. Welche Umstiegsrelationen in Stuttgart sind länger als 15 Minuten (bitte jeweils für Relation und Umsteigezeit angeben)?

36. Was sind die Symmetrieminuten für die Regionalverkehrszüge im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof?

a) Wenn diese von der Symmetriezeit der Fernverkehrszüge abweicht, welche Gründe hat dies, obwohl vom Prinzip des integralen Taktfahrplans abgewichen wird?

b) Sind fehlende Gleise die Ursache?

37. Gibt oder gab es in Gesprächen, Protokollen, digitalem Schriftverkehr oder in Briefen den Hinweis von einem der Gutachter des Deutschlandtaktes (bezieht sich auf alle drei Gutachten), dass für einen integralen Taktfahrplan – wie der Deutschlandtakt einer ist – die Kapazität des geplanten

achtgleisigen Tiefbahnhof in Stuttgart nicht ausreicht, um ein gleichzeitiges Halten von allen Regional- und Fernverkehrslinien zu ermöglichen?

Welche Maßnahmen haben die Gutachter vorgeschlagen?

38. Gibt oder gab es in Gesprächen, Protokollen, digitalem Schriftverkehr oder in Briefen den Hinweis von einem der Gutachter des Deutschlandtaktes (bezieht sich auf alle drei Gutachten), dass für einen integralen Taktfahrplan – wie der Deutschlandtakt einer ist – die Kapazität des geplanten achtgleisigen Tiefbahnhof in Stuttgart nicht ausreicht und daher der Bau einer Ergänzungsstation zu überlegen ist?

Wurden stattdessen Kompromisse in den Haltezeiten der Linien gemacht, um mit der aktuell geplanten Infrastruktur zurechtzukommen?

39. Gibt oder gab es in Gesprächen, Protokollen, digitalem Schriftverkehr oder in Briefen den Hinweis von anderen Gutachtern, dass die Kapazitäten des Stuttgarter Tiefbahnhof nicht ausreichen?

Welche Maßnahmen haben die Gutachter vorgeschlagen?

40. Gibt oder gab es in Gesprächen, Protokollen, digitalem Schriftverkehr oder in Briefen den Hinweis von einem der Gutachter, dass die Kapazitäten des Stuttgarter Tiefbahnhof nach dem Jahr 2030 nicht mehr ausreichen könnten?

Haben die Gutachter Maßnahmen vorgeschlagen, und wenn ja welche?

41. Gibt oder gab es in Gesprächen, Protokollen, digitalem Schriftverkehr oder in Briefen den Hinweis der DB, dass die Kapazitäten des Stuttgarter Tiefbahnhof in Bezug auf den Deutschlandtakt nicht ausreichen?

Welche Maßnahmen hat die DB in Erwägung gezogen?

42. Haben die Bundesregierung, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) oder untergeordnete Behörden Maßnahmen erwogen, die die Kapazität des Stuttgarter Tiefbahnhof im Sinne des Deutschlandtaktes erhöhen (bitte alle jeweils benennen und erläutern)?

43. Gibt es im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes Fahrstraßenkonflikte in den Zuläufen zum neuen Stuttgarter Tiefbahnhof, die zu Verspätungen führen könnten (wenn ja, bitte betroffene Linien und Ort des Fahrstraßenkonfliktes benennen)?

Waren solche Fahrstraßenkonflikte Auslöser zur Neuplanung des Zulaufes der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart?

44. Bei welchen Linien sind nur zwei Minuten Haltezeit im Stuttgarter Tiefbahnhof vorgesehen?

a) Hält die Bundesregierung diese Haltezeit für ausreichend?

b) Ist diese Haltezeit in einer der morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunden vorgesehen?

45. Welche Rolle spielt die Schusterbahn bei aktuellen Notfallkonzepten im Falle von betriebsrelevanten Störungen im Stuttgarter Kopfbahnhof?

46. Welche Rolle spielt die Schusterbahn bei zukünftigen Notfallkonzepten im Falle von betriebsrelevanten Störungen im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof?

47. Welche Abstellkapazitäten gibt es für den Stuttgarter Tiefbahnhof?

a) Welche davon liegen auf Stuttgarter Gemarkung?

b) Wie lange sind die Fahrzeiten von den Abstellgleisen jeweils zum Bahnhof (dies bezieht sich auf alle geplanten Abstellgleise, die für

Fahrten vorgesehen sind, die in einem Bahnhof in Stuttgart enden oder beginnen – also auch beispielsweise Stuttgart Bad Cannstatt – unter Berücksichtigung der Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/22479)?

48. Warum sind Abstellungen in Nürtingen vorgesehen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/22479)?
 - a) Wie lange ist die Fahrzeit aus der Abstellung in Nürtingen bis zum Tiefbahnhof (vgl. Bundestagsdrucksache 19/22479)?
 - b) Über welche Strecke sind diese eventuellen Leerfahrten geplant?
49. Welche Züge sollen nicht auf den Abstellgleisen in Untertürkheim abgestellt werden (bitte Linien angeben, Ort der Abstellung und Dauer)?
50. Welche Linien sollen auf den Gleisen in Untertürkheim abgestellt werden (bitte für jedes Gleis Linien angeben und Dauer der Abstellung)?
51. Mit welchem Leit- und Sicherungssystem wird der Fildertunnel ausgerüstet?
52. Was ist die aktuelle geplante Geschwindigkeit für den Fildertunnel?
Unterscheidet sich diese Geschwindigkeit für die Fahrtrichtung?
53. Ist eine Erhöhung der Geschwindigkeit im Fildertunnel geplant?
 - a) Wenn ja, welche Gründe hat die Erhöhung der Geschwindigkeit?
 - b) Wenn ja, welche Auswirkungen hat dies auf die Kapazität der Strecke?
 - c) Wenn ja, für welche Linien ist die Erhöhung der Geschwindigkeit notwendig (bitte alle Linien angeben)?

Welche Linien benötigen die Geschwindigkeitserhöhung für die Fahrzeiten im Sinne des Deutschlandtaktes nicht?
54. Sind im Fildertunnel Fahrten im Gegengleis möglich?
Sind solche im Regelfall geplant?
55. Welche Bahnhöfe sind nach aktuellem Stand am Flughafen geplant?
 - a) Wie viele Gleise sollen diese Bahnhöfe jeweils haben?
 - b) Mit welcher Leit- und Sicherungstechnik sollen diese Bahnhöfe ausgerüstet sein?

Welche Bahnsteighöhen sind geplant?
 - c) Wie hoch ist die zu erwartende Belastung mit Fahrzeugen in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde (Anzahl Fahrzeuge pro Bahnsteig und insgesamt) für jeden der Bahnhöfe?
 - d) Ist eine Überlastung für die Bahnhöfe zu erwarten (bitte jeweils getrennt angeben)?
 - e) Gibt es Planungen, auch Umsteigeverbindungen am Flughafen so zu gestalten, dass die Umsteigezeiten minimal sind (beispielsweise von der Gäubahn Richtung Ulm und umgekehrt)?
 - f) Wie lang sind die Fußwege zwischen den Bahnhöfen (in Metern und Minuten angeben)?
 - g) Werden diese Fußwege in der volkswirtschaftlichen Bewertung berücksichtigt?
 - h) Wie viele Minuten sind in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde die Gleise in den jeweiligen Bahnhöfen frei (bitte für jedes

Gleis angeben, zudem die kürzeste und längste unbelegte Zeit für jedes Gleis angeben)?

- i) Sind Doppelbelegungen an einem der Bahnhöfe vorgesehen (wenn ja, bitte Bahnhof und Häufigkeit der Belegung in Summe und für jede Stunde angeben)?
56. Sieht die Bundesregierung durch den Entfall der „Station 3. Gleis“ und die Verringerung der Bahnsteigkanten für Züge des Regional- und Fernverkehrs von bisher in der Summe drei auf (bei Realisierung des Gäubahntunnels) nur noch zwei Bahnsteigkanten am Flughafen Stuttgart kapazitative Engpässe?
- Sieht die Bundesregierung ein erhöhtes Verspätungsrisiko durch die Reduzierung der Anzahl der Bahnsteiggleise (bitte begründen; Hinweis: Diese Frage wurde von den Fragestellern bereits gestellt, von der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/21572 jedoch in Bezug auf die Strecken und nicht die gefragte Bahnsteigkapazität beantwortet)?
57. Wird mit der laufenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den „Gäubahntunnel“ auch untersucht, ob Gleise des bereits im Bau befindlichen Fernbahnhofs am Flughafen vorbeigeführt werden sollen, um die Kapazität der beiden Bahnsteiggleise nicht durch durchfahrende Züge zu beschneiden?
58. Geht die laufende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den „Gäubahntunnel“ vom Entfall der „Rohrer Kurve“ aus, oder wird deren Entfall mit geprüft?
59. Spielen in den laufenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für den Gäubahntunnel auch die Möglichkeiten, eine tangentielle Verbindung vom Raum Böblingen über den Flughafen in den Raum Wendlingen am Neckar führen zu können, eine Rolle, und wenn ja, inwiefern, und wenn nein, weshalb nicht?
60. Ist eine Überleitung von den S-Bahn-Bahnsteigen auf den Fildertunnel oder auf die Strecke Richtung Wendlingen geplant?
61. Mit welchem Leit- und Sicherungssystem wird die Strecke vom Fildertunnel bis Wendlingen ausgerüstet?
- Wenn ETCS geplant ist, ist zusätzlich das Sicherungssystem Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) in Verbindung mit Signalen als Rückfallebene vorgesehen?
62. Für welche Geschwindigkeit ist die Strecke zwischen Fildertunnel und Wendlingen geplant?
63. Gibt es Absichten, die Geschwindigkeit auf dieser Strecke zu erhöhen?
- a) Wenn ja, welche Gründe hat die Erhöhung der Geschwindigkeit?
- b) Ist dafür eine Neuplanung der Leit- und Sicherungstechnik notwendig?
- c) Wenn ja, welche Auswirkungen hat dies auf die Kapazität der Strecke?
- d) Wenn ja, für welche Linien ist die Erhöhung der Geschwindigkeit notwendig (bitte alle Linien angeben)?
- Welche Linien benötigen die Geschwindigkeitserhöhung für die Fahrzeiten im Sinne des Deutschlandtaktes nicht?
- e) Wenn ja, verschiebt sich damit das Eröffnungsdatum dieser Strecke?
64. Sind S-Bahn-Fahrten auf dem Abschnitt Flughafen–Wendlingen möglich?

- a) Welche Nachrüstung müsste hierfür an den Fahrzeugen der S-Bahn vorgenommen werden?
 - b) Wie viele Fahrten wären je Stunde je Richtung zusätzlich zu den bereits verkehrenden Zügen realisierbar (bitte für die Spitzenstunde angeben)?
 - c) Hätte ein S-Bahn-Verkehr auf diesem Abschnitt Auswirkungen auf die dort fahrbare Streckengeschwindigkeit?
 - d) Wie lange ist die voraussichtliche Fahrzeit einer S-Bahn zwischen Stuttgart-Flughafen und Wendlingen über die Neubaustrecke (NBS)?
65. Sind im Falle einer betriebsrelevanten Störung im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof Umleitungsverkehre über die obere Neckartalbahn (Stuttgart–Tübingen) vorgesehen?
66. Sind im Falle einer betriebsrelevanten Störung im neuen Stuttgarter Tiefbahnhof Umleitungsverkehre über die Gäubahn vorgesehen?
67. Unterstützt die Bundesregierung die Planungen für einen alternativen Zulauf von der Gäubahn zum Flughafen (sogenannter Gäubahntunnel)?
68. Wie bewertet die Bundesregierung die Pläne des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und von ProBahn zur alternativen Anbindung der Gäubahn an den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof (<https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.vcd-und-pro-bahn-fordern-dialog-stuttgart-21-plus-gaeubahn-soll-w-eiter-ins-stuttgarter-zentrum-fahren.17d6b77e-129d-4b7b-a067-4d7b074ac5e4.html>)?
69. Unterstützt die DB Netz die Planungen für einen alternativen Zulauf von der Gäubahn zum Flughafen (sogenannter Gäubahntunnel) unter Berücksichtigung der Aussagen des DB-Netz-Vorstandes Ronald Pofalla (<https://www.neckar-chronik.de/Nachrichten/S21-Projektpartner-skeptisch-gegenueber-Gaeubahntunnel-Plaenen-475643.html>)?
70. Wie erklärt sich die Bundesregierung die nach Ansicht der Fragesteller widersprüchlichen Aussagen zwischen der DB Netz AG, die die Pläne zum Gäubahntunnel nach Aussage von Vorstandsmitglied Ronald Pofalla kritisch sieht (<https://www.neckar-chronik.de/Nachrichten/S21-Projektpartner-skeptisch-gegenueber-Gaeubahntunnel-Plaenen-475643.html>), und dem Parlamentarischen Staatssekretär Steffen Bilger, der sich für den Gäubahntunnel einsetzt (<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.debatte-um-bahnknoten-stuttgart-staatssekretaer-bilger-verspricht-gaeubahn-tunnel-am-airport.ff77bcbb-9662-4d95-a796-a232ae20f561.html?reduced=true>)?
71. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – trotz der Aussagen des Parlamentarischen Staatssekretärs Steffen Bilger (<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.debatte-um-bahnknoten-stuttgart-staatssekretaer-bilger-verspricht-gaeubahn-tunnel-am-airport.ff77bcbb-9662-4d95-a796-a232ae20f561.html?reduced=true>), die den Eindruck erwecken, der Gäubahntunnel sei volkswirtschaftlich sinnvoll – mit der volkswirtschaftlichen Bewertung dieses Projektes noch nicht fertig ist (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6, 7 und 16 auf Bundestagsdrucksache 19/22479)?
- Wann ist mit einem Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung zu rechnen?
72. Ist für die Bundesregierung klar, dass im Falle des Nachweises der Wirtschaftlichkeit der Gäubahntunnel ein Bedarfsplanprojekt wird, für dessen Finanzierung der Bund die Verantwortung trägt?
73. Welche Leit- und Sicherungstechnik ist für den Gäubahntunnel geplant?

74. Unterstützt die Bundesregierung die Idee der Fragesteller nach einem kurzfristigen Einsatz von Neigetechnikzügen zur Verkürzung der Reisezeiten auf der Gäubahn unter Berücksichtigung der existierenden Zulassung (Bundestagsdrucksache 19/9802) bis zur vollständigen Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen (siehe dritten Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt)?
75. Sind Fahrzeuge der Baureihen 411 oder 415 für den sofortigen Einsatz unter Verwendung der verbauten Neigetechnik zum bogenschnellen Fahren auf der Strecke einsatzbereit?
76. Ist der Einsatz von Schweizer Neigetechnikzügen zum bogenschnellen Fahren auf der Gäubahn technisch möglich, und ist eine Zulassung bereits erfolgt, und wenn nein, ist eine Zulassung in Planung?
77. Gibt oder gab es Pläne zum Einsatz von Schweizer Fahrzeugen zum bogenschnellen Fahren auf der Gäubahn?

Berlin, den 27. Oktober 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

