

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Dr. Franziska Brantner, Christian Kühn (Tübingen), Beate Müller-Gemmeke, Cem Özdemir, Margit Stumpp, Gerhard Zickenheiner, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Infrastrukturvorhaben auf Murr- und Remstalbahn

Der dritte Gutachterentwurf des Deutschlandtakts geht mit einer Verabschiedung von der Neigetechnik einher. Nur noch zwei Strecken im Fernverkehr sind mit Neigetechnik vorgesehen (<https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>). Eine Strecke, die noch im zweiten Gutachterentwurf mit Neigetechnik vorhergesehen war, ist die Murrbahn (<https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>) im Rahmen des Fernverkehrsangebots zwischen Stuttgart und Nürnberg. Statt einer damals noch vorgesehenen Fahrzeit von 1:51 zwischen Stuttgart und Nürnberg wird im dritten Gutachterentwurf eine Fahrzeit von 2:18 (über die Remstalbahn heute 2:11, siehe DB Navigator) beziehungsweise eine Fahrzeit von 2:23 (über Murrbahn heute 2:25, siehe DB Navigator) erreicht. Diese passen zwar ebenfalls in das Prinzip eines Integralen Taktfahrplans, bedeuten jedoch im Vergleich zur heutigen Situation keine Reisezeitreduzierung, im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf sogar eine deutliche Erhöhung der Fahrzeit (für die schnellste Route 27 Minuten).

Statt Klarheit über die Zukunft der Neigetechnik geschaffen zu haben oder frühzeitig in die Planung eines konventionellen Ausbaus eingestiegen zu sein, wird der Ausbau der Relation Stuttgart–Nürnberg weiter verschleppt. Dadurch werden auf einer lange vernachlässigten Relation der Ausbau und die wichtige Reduktion der Fahrzeit verzögert, obwohl die Strecke beispielsweise für Stuttgart–Berlin eine deutlich kürzere Streckenvariante im Vergleich zur Fahrt über Mannheim und Frankfurt bieten würde. Dass es eines Ausbaus der Strecke bedarf, ist keine Neuheit. So stand der Ausbau der Strecke bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1985 (<https://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/212071#Eisenbahn>). Die für einen hohen Milliardenbetrag hergestellte ABS bzw. NBS zwischen (München–)Nürnberg und Berlin erscheint umso fragwürdiger, je länger es nicht gelingt, deutlich mehr Fahrgäste aus Baden-Württemberg am möglichen Reisezeitgewinn durch die Aus- und Neubaustrecke teilhaben zu lassen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was ist die aktuelle Höchstgeschwindigkeit auf folgenden Abschnitten, was ist die aktuelle stündliche verkehrliche Belastung auf diesen Abschnitten, und wie verändert sich diese im Deutschlandtakt (dritter Gutachterentwurf; jeweils inklusive Güterverkehr)

- a) Waiblingen–Backnang,
 - b) Backnang–Schwäbisch Hall,
 - c) Waiblingen–Aalen,
 - d) Aalen–Crailsheim,
 - e) Schwäbisch Hall–Crailsheim,
 - f) Crailsheim–Ansbach?
2. Warum verlängert sich die Reisezeit über die Remstalbahn im dritten Gutachterentwurf im Vergleich zur heutigen Situation?
 3. Wäre für die Relation Nürnberg–Stuttgart auch ohne Neigetechnik eine Fahrzeit von unter zwei Stunden realisierbar?
Wenn ja, welche Infrastrukturausbauten wären dafür notwendig?
Welche Geschwindigkeitserhöhungen sind auf den in Frage 1 genannten Abschnitten geplant?
 4. Wie ergeben sich die zwei Minuten Fahrzeitreduzierung auf der Murrbahn?
 5. Wenn kein Neigetechnikausbau auf der Murrbahn vorgesehen ist, welche Infrastrukturmaßnahmen sind stattdessen geplant?
 6. Aus welchem Grund besitzt der Fernverkehr auf der Murrbahn die im dritten Gutachterentwurf dargestellte hohe Haltefrequenz im Abschnitt Backnang–Schwäbisch Hall?
Ist dies auf die unzureichende Infrastruktur zurückzuführen?
Wenn ja, ist geplant, bei einem Ausbau der Infrastruktur den Fernverkehr auf der Murrbahn zwischen Backnang und Schwäbisch Hall ohne Zwischenhalt verkehren zu lassen?
 7. Was sind die neuen Anforderungen für die Relation Stuttgart–Nürnberg, auf die die Bundesregierung in der Antwort auf die Mündliche Frage 69, Plenarprotokoll 19/201, verweist?
 8. Zu welchem Zeitpunkt ist mit einer volkswirtschaftlichen Bewertung des Infrastrukturausbaus zu rechnen?
 - a) Welche konkreten Maßnahmen werden bewertet?
 - b) Findet eine Einzelbewertung für die Infrastrukturmaßnahmen auf der Relation Stuttgart–Nürnberg statt oder eine Bündelung mit anderen Infrastrukturmaßnahmen?
 9. Wann ist mit der Umsetzung der Maßnahmen zu rechnen?
 10. Wird ein Ausbau der eingleisigen Strecke zwischen Backnang und Schwäbisch Hall untersucht?
Reicht die eingleisige Strecke für den Deutschlandtakt (dritter Gutachterentwurf) aus?
Wie viele Kapazitäten für Zugfahrten (beispielsweise im Güterverkehr) würden im Deutschlandtakt noch zusätzlich verbleiben?
 11. Inwiefern stellen die eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Backnang und Schwäbisch Hall auf der Murrbahn sowie zwischen Crailsheim und Aalen auf der Remstalbahn ein Problem bei der Planung und Durchführung von Zugumleitungen im Fern- und Güterverkehr dar?

12. Wie viele Bahnhöfe zwischen Backnang und Schwäbisch Hall sind so gestaltet, dass eine gleichzeitige Einfahrt zweier sich begegnender Züge aufgrund eines Fahrstraßenkonflikts (insbesondere der Durchrutschwege) nicht möglich ist (vgl. Pahl, Systemtechnik des Schienenverkehrs)?

Ist für diese Bahnhöfe eine Aufhebung der Fahrstraßenkonflikte geplant?

13. Wie viele Gleisanschlüsse für den Güterverkehr gibt es zwischen Backnang und Schwäbisch Hall?
14. Wie viele mechanische, elektromechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und ETSWs gibt es auf den folgenden Strecken, und wie viele Stelleinheiten werden mit mechanischen, elektromechanischen Stellwerken, Relaisstellwerken und ETSWs bedient
- Waiblingen–Backnang,
 - Backnang–Schwäbisch Hall,
 - Waiblingen–Aalen,
 - Aalen–Crailsheim,
 - Schwäbisch Hall–Crailsheim,
 - Crailsheim–Ansbach?

15. Ist eine Elektrifizierung der Hohenlohebahn geplant, um insbesondere für den Güterverkehr neue Routen im Ost-West-Verkehr zu schaffen?

16. Ist die eingleisige Strecke Crailsheim–Aalen für die Bedürfnisse des Deutschlandtakts und die von der Bundesregierung vereinbarten Verlagerungsziele insbesondere im Güterverkehr geeignet?

Ist ein Ausbau der Strecke geplant?

17. Wie viele Bahnhöfe zwischen Crailsheim und Aalen sind so gestaltet, dass eine gleichzeitige Einfahrt zweier sich begegnender Züge aufgrund eines Fahrstraßenkonflikts (insbesondere der Durchrutschwege) nicht möglich ist (vgl. Pahl, Systemtechnik des Schienenverkehrs)?

Ist für diese Bahnhöfe eine Aufhebung dieser Fahrstraßenkonflikte geplant?

18. Warum wird auf der Murrbahn auf den Betrieb mit Neigetechnik verzichtet?

Sind dafür fehlende Fahrzeuge verantwortlich?

Welche Fahrzeuge sollen auf der Strecke Passau–Regensburg verkehren, auf der Neigetechnik vorgesehen ist?

19. Sind der Bundesregierung Planungsabsichten der Schweiz bekannt, keine neuen Neigetechnikfahrzeuge anzuschaffen?

Wenn ja, wie soll zukünftig die Strecke München–Zürich betrieben werden?

Berlin, den 12. Januar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

