

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/26703 –

Gutachten für den Ausbau der Gäubahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Vor einigen Tagen erklärte der Parlamentarische Staatssekretär Steffen Bilger presseöffentlich, dass die Wirtschaftlichkeit für den Ausbau der Gäubahn inklusive des Gäubahntunnels positiv sei (https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.schienenausbau-in-baden-wuerttemberg-bund-sieht-chancen-fuer-gaebahnausbau.dfaa8242-5965-46f8-b46e-126cad29db1d.html?fbclid=IwAR1iqEmJ7-cV9-SkJ2z7DPaGk9EyhihtTJlewU9ni_8K9j5zeMTnJncBsKs). Das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragte Gutachten ist noch nicht vollständig abgeschlossen. Nachdem Staatssekretär Steffen Bilger jedoch auf einer Parteiveranstaltung der CDU Teile davon mündlich vortrug, sind die bereits fertiggestellten Ergebnisse des steuerfinanzierten Gutachtens der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

1. Wie lautet der Wortlaut der bereits vorliegenden Teile des Gutachtens für den Ausbau der Gäubahnstrecke zwischen Singen und dem Landesflughafen Stuttgart?
2. Wann soll das Gutachten vollständig abgeschlossen werden?
3. Wann soll das Gutachten vollständig veröffentlicht werden?
4. Werden für die Zukunft weitere Zwischenergebnisse erwartet, bis das Gutachten vollständig vorliegt?
5. Auf welche Quellen beziehungsweise Fakten stützt sich Herr Staatssekretär Steffen Bilger bei der Aussage, dass „das Zwischenergebnis zeigt, dass der Gäubahnausbau wirtschaftlich ist“?

6. Welcher zusätzliche verkehrliche und wirtschaftliche Nutzen ergibt sich, wenn die Fahrzeit statt um 11 Minuten (die zur Erreichung der Anschlüsse in Stuttgart, Singen und Zürich erforderlich sind, siehe dritter Zielfahrplan für den Deutschlandtakt) nun um 20 Minuten verkürzt werden soll?

Die Fragen 1 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausbaustrecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Im Zuge der Planungen zum Deutschlandtakt und der damit verbundenen Gespräche mit der DB Netz AG sowie dem Land Baden-Württemberg wurde das Angebotskonzept auf der Gäubahn weiterentwickelt. Das im Deutschlandtakt hinterlegte Konzept wird im Rahmen des Bundesverkehrswegeplan (BVWP)-Projekts „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ unter Berücksichtigung neuer Randbedingungen volkswirtschaftlich bewertet und optimiert. Hierbei unterstellt das neue Konzept konventionelle Technik statt wie bisher Neigetechnik und eine weitere Beschleunigung im Schienenpersonenverkehr.

Die Fahrzeitverkürzung von 11 Minuten bezieht sich auf die ursprüngliche Ausbaubauvariante mit Neigetechnik und spiegelt nicht das im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans hinterlegte Konzept wider.

Ein abschließendes Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung liegt voraussichtlich Anfang März 2021 vor.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite verwiesen (abrufbar unter: www.bvwp-projekte.de).

7. Was ist mit der Aussage von Staatssekretär Steffen Bilger im Zusammenhang mit den neuen Ideen für den Gäubahn-Ausbau konkret gemeint, wonach „mehr Güterverkehr ein wichtiges Thema“ sei (Stuttgarter Zeitung vom 4. Dezember 2021)?

Investitionen in die Schieneninfrastruktur dienen auch dem im Masterplan Schienenverkehr festgelegten Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split auf mindestens 25 Prozent bis 2030 zu steigern. Das neue Konzept zur Gäubahn sieht einen güterverkehrstauglichen Ausbau vor und dient in diesem Zusammenhang u. a. der Stärkung der Resilienz des Verkehrsträgers.

8. Wie wirkt sich das neue Gutachten auf die 3 bislang geplanten drei Ausbaubauabschnitte zwischen Horb und Neckarhausen (Inbetriebnahmetermine: Dezember 2023, siehe Schriftliche Frage 90 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/18881), Spaichingen – Rietheim – Wurmlingen sowie Rottweil – Neufra aus?

Wird an diesen Planungen festgehalten, und in welchen Planungsstadien befinden sich diese aktuell?

Der bisher vorgesehene und in der Planung weit fortgeschrittene Ausbaubauabschnitt zwischen Horb und Neckarhausen ist Bestandteil des neuen Konzepts zur Gäubahn, sodass die laufende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung keine Auswirkungen hat. Der Baubeginn ist weiterhin im Jahr 2021 geplant.

Mögliche Konsequenzen aus der laufenden Untersuchung für die Abschnitte Spaichingen – Rietheim – Wurmlingen sowie Rottweil – Neufra können erst im Ergebnis der Bewertung benannt werden.