

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Anna Christmann, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), Cem Özdemir, Margit Stumpp, Gerhard Zickenheiner, Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Steffi Lemke, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gutachten zur Gäubahnstrecke

Am 4. März 2021 stellte Staatssekretär Steffen Bilger nähere Details für einen gegenüber bisherigen Planungen deutlich veränderten Ausbau der Gäubahn vor. Inhalt des geplanten Infrastrukturausbaus sind unter anderem ein „Gäubahntunnel“ zwischen Böblingen und Stuttgart-Flughafen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wurde mit 1,2 angegeben. Es besteht die Vermutung, dass das sehr knappe NKV von 1,2 unter anderem durch den Wegfall der Halte Böblingen und Singen (Hohentwiel) erkaufte wurde. Zudem ist unklar, warum der Gäubahntunnel, der die Gäubahn an den Bahnhof Stuttgart anbinden soll, nicht dem Projekt Stuttgart 21 zugerechnet wird, wie es zuvor ja mit der Rohrer Kurve der Fall war.

Bemerkung: Es wird in der Kleinen Anfrage mehrfach auf die veröffentlichte Präsentation des Gutachtens verwiesen (vgl. https://www.bvwp-projekte.de/sch_iene_2018/2-040-V01/PD_Planfall040b_PRINS.PDF).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Erfolgt neben der Veröffentlichung einer Präsentation auch das vollständige Gutachten in Textform (vgl. o. g. Gutachten)?
2. Wie lautet der genaue und vollständige Wortlaut des Gutachtens?
3. Welche einzelnen konkreten baulichen Maßnahmen stehen hinter dem Punkt „abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung Stuttgart – Singen durch Linienverbesserungen“ (vgl. Gutachten, S. 2, bitte auflisten und auch jeweiligen Kosten angeben)?
4. Aus welchen Gründen soll die Bestandsstrecke zwischen Neckarhausen und Sulz aufgelassen werden?

Haben die Gutachter oder die Bundesregierung einen Erhalt der Bestandsstrecke aus Redundanz- oder Kapazitätsgründen untersucht (vgl. Gutachten, S. 2)?

5. Beinhaltet der „eingleisige Neubau Neckarhausen – Sulz“ Tunnelabschnitte (vgl. Gutachten, S. 2)?

Wenn ja, ist eine Ausführung des Tunnels geplant, mit der ein späterer zweigleisiger Betrieb ermöglicht wird (bitte auch Länge der Tunnelabschnitte angeben)?

6. Warum ist kein zweigleisiger Neubau zwischen Neckarhausen und Sulz geplant?
7. Wie verteilen sich die Verkürzung der Fahrzeiten auf die jeweiligen infrastrukturellen Maßnahmen (hier ausgenommen Fahrzeitreduzierungen aufgrund von abweichender Haltepolitik)?
8. Welche Tunnel sollen auf P/C 400 erweitert werden (bitte jeweils Kosten angeben)?
9. Warum ist im Bezugsfall, der ja offensichtlich aktualisiert worden ist (vgl. Gutachten, S. 3), nicht auch die Fahrzeit auf die aktuell korrekte kürzeste Fahrzeit reduziert worden (Stand: Fahrplan 2021; 116 Minuten zwischen Stuttgart – Singen (vgl. DB Navigator), im Bezugsfall 120 Minuten (vgl. Gutachten, S. 7)?
Wird dadurch das Nutzenverhältnis zu hoch angesetzt?
10. Wurde der Abschnitt Horb – Neckarhausen im Gutachten als Planfall einbezogen (vgl. Gutachten, S. 3)?
Wann ist mit einer Realisierung dieses Abschnitts zu rechnen?
11. Wie hoch wäre der berechnete Gesamtnutzen bei einer Fahrzeit im Bezugsfall von 116 Minuten?
12. Wie hoch wäre der berechnete Gesamtnutzen bei einem Halt in Singen (Betriebsstelle RSI, vgl. <https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/1359908/f9d782b88f2c1224ac1192e2d4b5f6ff/betriebsstellen-data.pdf>) und Böblingen?
13. Welche Verkürzungen der Fahrzeiten ergeben sich jeweils durch die Streichung des Halts in Böblingen und in Singen (Betriebsstelle RSI)?
14. Ist es möglich, dass durch den Wegfall der Halte in Singen (Betriebsstelle RSI) und Böblingen der berechnete Nutzen erhöht wird?
15. Liegen die Fragestellenden richtig in ihrer Annahme, dass unter Beibehaltung der aktuell existierenden Haltestellenpolitik im Schienenpersonennahverkehr (SPFV) kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis möglich wäre?
16. Wie hoch sind die Fahrgastzahlen im SPFV jeweils zwischen Horb – Rottweil, Rottweil – Tuttlingen, Tuttlingen – Singen und Singen – Schaffhausen (bzw. Grenze Deutschland/Schweiz, vgl. S. 8) im Bezugsfall?
17. Wie hoch sind die Fahrgastzahlen im SPFV jeweils zwischen Horb – Rottweil, Rottweil – Tuttlingen, Tuttlingen – Singen und Singen – Schaffhausen (bzw. Grenze Deutschland/Schweiz, vgl. S. 8) im Planfall?
18. Wie hoch sind die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) jeweils zwischen Horb – Rottweil, Rottweil – Tuttlingen, Tuttlingen – Singen und Singen – Schaffhausen (bzw. Grenze Deutschland/Schweiz, vgl. S. 8) im Bezugsfall?
19. Wie hoch sind die Fahrgastzahlen im SPNV jeweils zwischen Horb – Rottweil, Rottweil – Tuttlingen, Tuttlingen – Singen und Singen – Schaffhausen (bzw. Grenze Deutschland/Schweiz, vgl. S. 8) im Planfall?
20. Wie viele Ein-, Um- und Aussteiger wurden im Bezugsfall in Singen (Betriebsstelle RSI) für den SPFV angesetzt?
21. Wie viele Ein-, Um- und Aussteiger wurden im Planfall in Singen-Landesgartenschau (Betriebsstelle RSIS, vgl. <https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/1359908/f9d782b88f2c1224ac1192e2d4b5f6ff/betriebsstellen-data.pdf>) für den SPFV berechnet?

22. Gibt es Fahrgastverluste im SPFV oder im SPNV (jeweils getrennt angeben) aufgrund der geänderten Haltepolitik im SPFV?
23. Liegen beim hinterlegten Verkehrsmodell die Halte Singen (Betriebsstelle RSI) und Singen Landesgartenschau (Betriebsstelle RSIS) in derselben Verkehrszelle?
24. Liegt beim hinterlegten Verkehrsmodell der Halt Böblingen in derselben Verkehrszelle wie Vaihingen?
25. Liegt beim hinterlegten Verkehrsmodell der Halt Böblingen in derselben Verkehrszelle wie Herrenberg?
26. Wie unterscheidet sich im Verkehrsmodell die hinterlegte Anbindung der beiden Halte Singen und Singen-Landesgartenschau?
27. Wurde im Verkehrsmodell eine Umlegung auf Anschlüsse hinterlegt?
28. Wurde im Verkehrsmodell die Verbindungssuche taktabhängig oder fahrplanfein gerechnet?
29. Wie viele Ein-, Um- und Aussteiger wurden im Bezugsfall in Böblingen für den SPFV angesetzt?
30. Wie viele Ein-, Um- und Aussteiger wurden im Planfall in Böblingen für den SPFV berechnet?
31. Wie viele Ein-, Um- und Aussteiger wurden jeweils im Bezugsfall und im Planfall in folgenden Betriebsstellen angesetzt beziehungsweise berechnet:
 - a) Singen (Betriebsstelle RSI),
 - b) Singen Landesgartenschau (Betriebsstelle RSIS),
 - c) Böblingen,
 - d) Vaihingen (Stuttgart),
 - e) S-Flughafen NBS,
 - f) S-Flughafen S-Bahn,
 - g) Horb,
 - h) Tuttlingen,
 - i) Rottweil?
32. Gehen die Fragstellenden richtig in der Annahme, dass keine Güterzüge für den Gäubahntunnel an den Flughafen angenommen wurden?
33. Ergeben sich betriebliche Konflikte oder eine zu hohe Belastung im Abschnitt Böblingen – Renningen aufgrund der steigenden Schienengüterverkehr (SGV)-Zahlen?

Ist dort ein Ausbau der Strecke vorgesehen?
34. Sind infrastrukturelle Maßnahmen für die Strecke Tuttlingen – Hattingen vorgesehen, in dem die Gutachter eindeutig einen verkehrlichen Engpass identifiziert haben (vgl. Gutachten, S. 17)?

Ist es sinnvoll, eine Infrastruktur vorzusehen, die nach Fertigstellung absehbar betriebliche Engpässe aufweist?
35. Wie hoch ist die Auslastung prozentual im blau markierten Abschnitt nördlich von Rottweil (vgl. Gutachten, S. 17)?
36. Wie hoch ist die Auslastung prozentual im blau markierten Abschnitt nördlich von Singen (vgl. Gutachten, S. 17)?

37. Wie hoch ist die Auslastung prozentual im blau markierten Abschnitt südlich von Singen (vgl. Gutachten, S. 17)?
38. Wie hoch ist die Auslastung prozentual zwischen Herrenberg und Böblingen (vgl. Gutachten, S. 17)?
39. Wurde ein Ausbau der Strecken zwischen Herrenberg und Böblingen auf drei oder vier Gleise untersucht?
40. Bestätigt die Bundesregierung die im Gutachten angesetzte Planungs- und Baudauer von 13 Jahren (vgl. Gutachten, S. 25)?
41. Wie viel Zeit zusätzlich wird für die Prozesse zur Überarbeitung der Verträge der S21-Partner eingeplant?
42. Hält die Bundesregierung unter Beachtung der im Gutachten angenommenen Planungs- und Baudauer von 13 Jahren eine Öffnung der Gäubahn vor 2035 für realistisch?
43. Wie errechnen sich die Kosten für den „Gäubahntunnel“ genau?
Auf welchem Preisstand (aktueller Preisstand oder unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Preissteigerung) wurden die Kosten ermittelt?
Wie hoch ist die im Bahntunnelbau eingetretene Preissteigerung seither?
44. Wie hoch liegen die aktuell angenommenen Kosten für den Fildertunnel, den Boßlertunnel, den Alaufstiegstunnel sowie den Alabstiegstunnel im Rahmen des Projekts „Stuttgart – Ulm“ in Euro je Meter und Tunnelröhre (wenn die Meterkosten nicht für jeden der Tunnel einzeln genannt werden können, dann bitte Durchschnittswert aus den vier Tunneln bilden)?
45. Weshalb wird der mögliche Bau des Gäubahntunnels an den Flughafen dem Ausbau der Gäubahn und damit dem Bedarfsplan zugeschlagen, während der bisherige Plan, die Gäubahn mittels der Roher Kurve über den Flughafen zu führen, Teil des Bahnprojekts Stuttgart 21 (Planfeststellungsabschnitt 1.3b) ist?
46. Wo genau verläuft die neue Abgrenzung zwischen „Ausbau der Gäubahn“ inklusive „Gäubahntunnel“ und den Infrastrukturbauten von S21?
47. Welche Projektbestandteile, die der Planung des Planfeststellungsabschnitts 1.3b zugehören, würden im Falle einer Weiterverfolgung des Gäubahntunnels entfallen (z. B. Rohrer Kurve)?
48. Wurde im neuen Gutachten untersucht, wie sich der Entfall der „Station 3. Gleis“ am Flughafen und der dadurch verursachten Reduzierung von drei auf nur noch zwei Bahnsteiggleisen für den Fern- und Regionalverkehr am Flughafen auswirken?
Von wie vielen Zügen wird an der Station „Fernbahnhof“ mit den zwei Bahnsteiggleisen ausgegangen?
Sind Trassenkonflikte in der Station oder auf den Zulaufstrecken erkennbar?
49. Wie begründet die mehrmals von Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Staatssekretär Steffen Bilger geäußerte Behauptung (vgl. Pressekonferenz zur Gäubahn vom 4. März 2021 und <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.gutachten-zu-deutschlandtakt-in-stuttgart-bilger-ergebnisse-zur-gaebahn.dc3bc300-0eda-4da4-89ab-466dd6f16799.html>), für den Deutschlandtakt bräuchte es eine Fahrzeitreduzierung von 20 Minuten zwischen Stuttgart und Singen, obwohl im Deutschlandtakt dritter Zielfahrplan 11 Minuten Fahrzeitreduzierung hinterlegt sind (aktuelle Fahrzeit laut DB Navigator 116 Minuten, dritter Zielfahrplan

Abfahrt Stuttgart zur Minute 41, Ankunft in Singen zur Minute 26, dies ergibt eine Verkürzung um 11 Minuten im Vergleich zum heutigen Fahrplan)?

50. Welche Anschlüsse verändern sich in folgenden Betriebsstellen aufgrund der Fahrzeitreduzierung von 20 Minuten:
- a) Stuttgart HBF,
 - b) Herrenberg,
 - c) Horb,
 - d) Rottweil,
 - e) Tuttlingen,
 - f) Singen (Betriebsstelle RSI),
 - g) Singen Landesgartenschau (Betriebsstelle RSIS)?
51. Wie sehen die im Fahrplan hinterlegten Ab- und Ankunftszeiten für den SPFV zwischen Stuttgart und Singen aus (bitte für jeden Halt angeben)?
52. Weshalb hat Staatssekretär Steffen Bilger in seiner Pressekonferenz am 4. März 2021 darauf verwiesen, dass mit dem Entfall der Halte im SPFV die S-Bahn im Viertelstundentakt dorthin verkehren könnte, obwohl die S-Bahnlinie S1 dies bereits heute tut (vgl. DB Navigator)?
53. Plant die Bundesregierung eine ersatzweise Anbindung der Gäubahn über Tübingen (vgl. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.uebergangskonzept-fuer-gaebahn-so-soll-der-anschluss-an-stuttgart-erhalten-bleiben.b6f860aa-61fa-4bac-8a68-f32de779f519.html?reduced=true>)? Wenn ja, plant die Bundesregierung dafür eine beschleunigte Elektrifizierung der Strecke Horb – Tübingen auf eigene Kosten?
54. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung des Schienenverkehrsplaners Felix Berschin, von dem die Idee einer Gäubahnführung über Tübingen stammt, dass der Fernverkehr eine derart lange Dauer der Unterbrechung in Bezug auf die Durchbindung vom bzw. zum Hauptbahnhof Stuttgart im Wettbewerb mit Auto und Flugzeug „nicht überleben“ werde (Stuttgarter Zeitung v. 12. März 2021)?
55. Wenn nein, wie plant die Bundesregierung stattdessen die Anbindung der Gäubahn bei der im Gutachten hinterlegten Plan- und Bauzeit von 13 Jahren (vgl. Gutachten, S. 25)?
56. Welche Verlagerungseffekte auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ergeben sich durch die fehlende Anbindung der Gäubahn an den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof?
57. Auf welchen Zeitraum bezieht sich nach Auffassung der Bundesregierung ein „Interimszustand“?
58. Ist eine jahrlange Unterbrechung der Erreichbarkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs mit Zügen der Gäubahn nach Ansicht der Bundesregierung tatsächlich als „Interimszustand“ zu charakterisieren (Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage des Abgeordneten Matthias Gastel 55/ Februar 2021)?
Wie lange darf ein „Interimszustand“ nach Auffassung der Bundesregierung andauern, um noch als solcher bezeichnet werden zu dürfen?
59. In welchen Bahnhöfen in Deutschland, in denen ausschließlich Regional- und keine Fernverkehrszüge halten, sind Einheiten der Bundespolizei stationiert?

60. Für welchen Zeitraum, nachdem keine Fernzüge mehr in den Bahnhof Singen (Betriebsstelle RSI) einfahren sollen, kann die Bundesregierung den dortigen Verbleib der Bundespolizei garantieren?

Berlin, den 16. März 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

