

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Anna Christmann, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/27651 –**

### **Gutachten zur Gäubahnstrecke**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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/sc/hiene\\_2018/2-040-V01/PD\\_Planfall040b\\_PRINS.PDF](https://www.bvwp-projekte.de/sc/hiene_2018/2-040-V01/PD_Planfall040b_PRINS.PDF)).

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) stehen ausschließlich Projektdossiers der bewerteten Vorhaben zur Verfügung. Ein Gutachten in Berichtsform liegt nicht vor.

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)?

Der im Gutachten beschriebene Punkt „abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung Stuttgart – Singen durch Linienverbesserung“ sieht in folgenden Abschnitten eine Erhöhung der entsprechenden Höchstgeschwindigkeit vor.

<b>Abschnitt</b>	<b>Geschwindigkeitsanhebung</b>
Böblingen – Ehningen	von 110 km/h auf 120 km/h bzw. von 140 km/h auf 160 km/h
Ehningen (bei Böblingen) – Gärtringen	von 110 km/h auf 120 km/h
Gärtringen – Nufringen	von 140 km/h auf 160 km/h
Nufringen – Herrenberg	von 140 km/h auf 150 km/h bzw. von 120 km/h auf 125 km/h
Eutingen im Gäu – Horb	von 80 km/h auf 90 km/h (Beseitigung eines kurzen Geschwindigkeitseinbruchs)

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?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem eingleisigen Neubau Neckarhausen – Sulz liegt ein Tunnelabschnitt von rund 2,7 km zugrunde. Auf der betreffenden Relation lässt sich aus dem unterstellten Betriebsprogramm kein Bedarf für ein zweites neues Gleis ableiten.

Die genaue Ausführung des Tunnels ist Gegenstand der Planung. Diese hat noch nicht begonnen.

7. Wie verteilen sich die Verkürzung der Fahrzeiten auf die jeweiligen infrastrukturellen Maßnahmen (hier ausgenommen Fahrzeitreduzierungen aufgrund von abweichender Haltepolitik)?

Nach Auskunft der Gutachter teilt sich der Gesamtfahrzeitgewinn von 22,5 Minuten gegenüber dem Bezugsfall wie folgt auf:

- |  |                  |
|--|------------------|
| • Gäubahntunnel                                  | 3,5 Minuten      |
| • Linienverbesserungen und Herrenberg – Eutingen | 5,0 Minuten *)   |
| • Neckarhausen – Sulz und Sulz – Epfendorf       | 7,5 Minuten **)  |
| • Singener Kurve                                 | 6,5 Minuten ***) |

\*) inkl. 4 Minuten aus Abbau Fahrzeitüberschuss Horb – Böblingen im Bezugsfall

\*\*\*) inkl. 4 Minuten aus Entfall Betriebshalt Epfendorf im Bezugsfall

\*\*\*\*) inkl. 5 Minuten aus Entfall Kopfmachen in Singen

8. Welche Tunnel sollen auf P/C 400 erweitert werden (bitte jeweils Kosten angeben)?

Die Bewertung sieht für folgende Tunnel eine Profilerweiterung vor: Hattinger Tunnel, Hohenstein-, Tierstein-, Bernburg- und Au-Tunnel.

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?

Nach Auskunft der Gutachter ist im Bezugsfall nicht der aktuelle Fahrplan hinterlegt, sondern ein gegenüber heute ausgeweitetes Bedienungsangebot, das aus dem dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt abgeleitet wurde. Daher sind auch die Fahrzeiten zwischen dem aktuellen Fahrplan und dem Bezugsfall nicht unmittelbar vergleichbar.

10. Wurde der Abschnitt Horb – Neckarhausen im Gutachten als Planfall einbezogen (vgl. Gutachten, S. 3)?

Wann ist mit einer Realisierung dieses Abschnitts zu rechnen?

Der zweigleisige Ausbau Horb – Neckarhausen ist dem Bezugsfall unterstellt. Der Baubeginn ist 2021 und die Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2023 geplant.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da dies nicht Gegenstand der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung war, können hierzu keine Aussagen getroffen werden. Im Übrigen unterscheiden sich Bezugsfall und aktueller Fahrplan sowohl bei den Fahrzeiten als auch bei den Bedienungsangeboten.

13. Welche Verkürzungen der Fahrzeiten ergeben sich jeweils durch die Streichung des Halts in Böblingen und in Singen (Betriebsstelle RSI)?

Nach Auskunft der Gutachter beträgt die Fahrzeitverkürzung durch einen Entfall des Halts Böblingen bei einer Minute Haltezeit zwei Minuten und durch die Nutzung der Singener Kurve 6,5 Minuten.

14. Ist es möglich, dass durch den Wegfall der Halte in Singen (Betriebsstelle RSI) und Böblingen der berechnete Nutzen erhöht wird?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 134 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/27704 verwiesen.

Im Übrigen wurde der Entfall des Halts Böblingen im Bezugsfall und im Planfall unterstellt und ist damit bewertungsneutral.

15. Liegen die Fragestellenden richtig in ihrer Annahme, dass unter Beibehaltung der aktuell existierenden Haltestellenpolitik im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis möglich wäre?

Die Frage kann nach Auskunft der Gutachter ohne erneute Bewertung nicht beantwortet werden. Der Halt Böblingen wurde ausschließlich deswegen aufgegeben, um die im 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt vorgesehene Gesamtfahrzeit mit einem gesamtwirtschaftlich vorteilhaften Infrastrukturausbau ( $NKV > 1,0$ ) einhalten zu können. Die Singener Kurve weist das günstigste Verhältnis von Fahrzeitgewinn zu Investitionskosten auf, so dass das resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) mit einem Halt in Singen wahrscheinlich schlechter als das für den vorliegenden Planfall ermittelte NKV 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?

Nach Auskunft der Gutachter betragen die prognostizierten Fahrgastzahlen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) im Bezugsfall (in Millionen Reisenden pro Jahr):

- Horb – Rottweil 1,93,
- Rottweil – Tuttlingen 1,54,
- Tuttlingen – Singen 1,65,
- Singen – Schaffhausen 1,70.

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?

Nach Auskunft der Gutachter betragen die prognostizierten Fahrgastzahlen des SPFV im Planfall (in Millionen Reisenden pro Jahr):

- Horb – Rottweil 2,56,
- Rottweil – Tuttlingen 2,05,
- Tuttlingen – Singen 2,14,
- Singen – Schaffhausen 2,16.

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?

Nach Auskunft der Gutachter betragen die prognostizierten Fahrgastzahlen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Bezugsfall (in Millionen Reisenden pro Jahr):

- Horb – Rottweil 0,44 (Horb – Oberndorf),
- Rottweil – Tuttlingen 0,15 (Spaichingen – Tuttlingen),
- Tuttlingen – Singen 1,64 (Engen – Singen),
- Singen – Schaffhausen 2,60 (Singen – Thayngen).

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?

Nach Auskunft der Gutachter betragen die prognostizierten Fahrgastzahlen des SPNV im Planfall (in Millionen Reisenden pro Jahr):

- Horb – Rottweil 0,59 (Horb – Oberndorf),
- Rottweil – Tuttlingen 0,15 (Spaichingen – Tuttlingen),
- Tuttlingen – Singen 1,53 (Engen – Singen),
- Singen – Schaffhausen 2,41 (Singen – Thayngen).

20. Wie viele Ein-, Um- und Aussteiger wurden im Bezugsfall in Singen (Betriebsstelle RSI) für den SPFV angesetzt?

Nach Auskunft der Gutachter wurden als Ein-, Aus- und Umsteiger des SPFV für den Bahnhof Singen im Bezugsfall 1,75 Millionen Reisende pro Jahr ermittelt.

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?

Nach Auskunft der Gutachter wurden als Ein-, Aus- und Umsteiger des SPFV für den Bahnhof Singen-Landesgartenschau im Planfall 1,84 Millionen Reisende pro Jahr ermittelt.

22. Gibt es Fahrgastverluste im SPFV oder im SPNV (jeweils getrennt angeben) aufgrund der geänderten Haltepolitik im SPFV?

Nach Auskunft der Gutachter werden in der Planfallberechnung die Wirkungen aller Einzelmaßnahmen gesamthaft ermittelt. Eine Aussage zur Wirkung einer einzelnen Maßnahme ist daher nicht möglich. Ferner teilen die Gutachter mit, dass die Nachfrage im SPFV im Planfall auf allen Abschnitten der Gäubahn infolge des Infrastrukturausbaus ansteigt. Im Abschnitt Horb – Rottweil profitiert auch der SPNV durch Fahrzeitverkürzungen von dem hinterlegten Infrastrukturausbau, so dass im Planfall die auf den SPNV entfallende Nachfrage ebenfalls steigt. In den übrigen Abschnitten südlich von Rottweil ergeben sich dagegen im Planfall Nachfragerückgänge im SPNV, die auf Verlagerungen von Teilen der Nachfrage auf den SPFV infolge der mit dem Infrastrukturausbau verbundenen Fahrzeitverkürzungen im SPFV zurückzuführen sind.

23. Liegen beim hinterlegten Verkehrsmodell die Halte Singen (Betriebsstelle RSI) und Singen Landesgartenschau (Betriebsstelle RSIS) in derselben Verkehrszelle?

Nach Auskunft der Gutachter liegen in dem verwendeten Verkehrsmodell die Halte Singen und Singen-Landesgartenschau in derselben Verkehrszelle Singen.

24. Liegt beim hinterlegten Verkehrsmodell der Halt Böblingen in derselben Verkehrszelle wie Vaihingen?

Nach Auskunft der Gutachter liegen in dem verwendeten Verkehrsmodell die Halte Böblingen in der Verkehrszelle Böblingen und Vaihingen in der Verkehrszelle Stuttgart-Vaihingen.

25. Liegt beim hinterlegten Verkehrsmodell der Halt Böblingen in derselben Verkehrszelle wie Herrenberg?

Nach Auskunft der Gutachter liegen in dem verwendeten Verkehrsmodell die Halte Böblingen in der Verkehrszelle Böblingen und Herrenberg in der Verkehrszelle Herrenberg.

26. Wie unterscheidet sich im Verkehrsmodell die hinterlegte Anbindung der beiden Halte Singen und Singen-Landesgartenschau?

Nach Auskunft der Gutachter ist in dem verwendeten Verkehrsmodell wegen der Lage des Halts Singen-Landesgartenschau die Anbindungszeit um 2 Minuten länger angenommen als diejenige des Halts Singen.

27. Wurde im Verkehrsmodell eine Umlegung auf Anschlüsse hinterlegt?
28. Wurde im Verkehrsmodell die Verbindungssuche taktabhängig oder fahrplanfein gerechnet?
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)?

Die Fragen 27, 28, 50 und 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend der Vorgehensweise im BVWP 2030 erfolgt die Berechnung der Nachfrage fahrplanunabhängig. Anstelle von Umsteigezeiten aus einem Fahrplan werden produktspezifische Umsteigezeiten angenommen.

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

Die Fragen 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Halt Böblingen wird im Bezugs- und Planfall nicht durch den SPFV bedient.

31. Wie viele Ein-, Um- und Aussteiger wurden jeweils im Bezugsfall und im Planfall in folgenden Betriebsstellen angesetzt beziehungsweise berechnet:
- Singen (Betriebsstelle RSI),
  - Singen Landesgartenschau (Betriebsstelle RSIS),
  - Böblingen,
  - Vaihingen (Stuttgart),
  - S-Flughafen NBS,
  - S-Flughafen S-Bahn,
  - Horb,
  - Tuttlingen,
  - Rottweil?

Die Zahl der Reisenden wird im Verkehrsmodell des BVWP 2030 nicht für jeden einzelnen Verkehrshalt, sondern nur für einen oder mehrere repräsentative Verkehrshalte je Verkehrszelle ermittelt. Nach Auskunft der Gutachter bedeutet dies, dass die Ein- und Aussteigerzahlen z. B. von Rottweil die Zahlen für die Verkehrshalte Deißlingen Mitte, Rottweil, Rottweil-Göllsdorf, Rottweil Saline und Rottweil-Neufra beinhalten. Unter dieser Prämisse wurde die Zahl der Ein-, Aus- und Umsteiger im Bezugsfall und im Planfall wie folgt ermittelt (in Millionen Reisenden pro Jahr):

	Bezugsfall	Planfall
a) Singen	7,57	4,53
b) Singen Landesgartenschau	0*)	2,97
c) Böblingen	12,33	12,64
d) Stuttgart-Vaihingen	7,03	7,04
e) Stuttgart Flughafen NBS	10,63	17,31
f) Stuttgart Flughafen Messe	10,14	4,03
g) Horb	1,70	1,91
h) Tuttlingen	1,18	1,25
i) Rottweil	1,98	2,30

\*) Verkehrshalt im Bezugsfall ohne Anbindung; Ein- und Aussteiger in Singen Landesgartenschau sind im Verkehrshalt Singen enthalten.

32. Gehen die Fragstellenden richtig in der Annahme, dass keine Güterzüge für den Gäubahntunnel an den Flughafen angenommen wurden?

Ja.

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?

Nach Auskunft der Gutachter ist dies nicht der Fall. Im Verkehrsmodell des BVWP ist keine hohe Auslastung oder Überlastung im Abschnitt Böblingen – Renningen erkennbar. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Gäubahn ist daher auch kein Ausbau 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?

Ein Ausbau des Abschnitts Tuttlingen – Hattingen war nicht Bestandteil des Ausbaukonzepts, das dem Fahrplankonzept für den dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt zu Grunde lag, und wurde daher auch nicht bewertet. Darüber hinaus ist wie im BVWP 2030 im Bezugsfall der Bewertung (im Gegensatz zum dritten Gutachterentwurf) die vollständige Realisierung der ABS Karlsruhe – Basel noch nicht unterstellt. Nach Auskunft der Gutachter wäre eine Auflösung dieses rechnerischen Engpasses zum Beispiel durch einen zusätzlichen Kreuzungsbahnhof für den SGV möglich und ggf. in nachfolgenden Planungsschritten zu untersuchen.

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)?

Die Fragen 35 bis 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die prozentuale Auslastung kann aus der Legende des Gutachtens abgelesen werden.

39. Wurde ein Ausbau der Strecken zwischen Herrenberg und Böblingen auf drei oder vier Gleise untersucht?

Nein, da sich aus dem zugrunde gelegten Betriebskonzept kein drei- oder viergleisiger Ausbau ableiten lässt.

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?

Die Fragen 40 bis 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die angegebene Planungs- und Bauzeit ist eine Basisgröße für die Vergleichbarkeit von Vorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Im Übrigen wird auf das Methodenhandbuch zum BVWP 2030 verwiesen (abrufbar

unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile)).

Angaben zum Umsetzungszeitraum können frühestens nach der Planungsge-  
nehmigung belastbar gegeben werden. Letztlich ist die Umsetzung des Gesamt-  
projekts abhängig von den Planungen und den zur Verfügung stehenden Haus-  
haltungsmitteln.

43. Wie errechnen sich die Kosten für den „Gäubahntunnel“ genau?

Auf welchem Preisstand (aktueller Preisstand oder unter Berücksichti-  
gung der voraussichtlichen Preissteigerung) wurden die Kosten ermittelt?

Wie hoch ist die im Bahntunnelbau eingetretene Preissteigerung seither?

Die Kosten im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung werden standardisiert  
anhand einer Trassen- und Kostenplausibilisierung errechnet, bei dem zur  
Vergleichbarkeit der Vorhaben ein einheitlicher Preisstand von 2015 zugrunde  
gelegt wird. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden bisher  
keine speziellen Betrachtungen zu Preisentwicklungen im Zusammenhang mit  
der Gäubahn vorgenommen.

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 Tunnel-  
röhre (wenn die Meterkosten nicht für jeden der Tunnel einzeln genannt  
werden können, dann bitte Durchschnittswert aus den vier Tunneln bil-  
den)?

Nach Auskunft der DB AG liegen die Vergabepreise in den genannten Tunneln  
pro Meter pro Röhre zwischen rund 18.200 Euro und 21.900 Euro.

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 (Planfest-  
stellungsabschnitt 1.3b) ist?
46. Wo genau verläuft die neue Abgrenzung zwischen „Ausbau der Gäu-  
bahn“ inklusive „Gäubahntunnel“ und den Infrastrukturbauten von S21?

Die Fragen 45 und 46 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam  
beantwortet.

Die genaue Abgrenzung des Bedarfsplanvorhabens zum Projekt Stuttgart  
21 wird derzeit geklärt.

47. Welche Projektbestandteile, die der Planung des Planfeststellungsab-  
schnitts 1.3b zugehören, würden im Falle einer Weiterverfolgung des  
Gäubahntunnels entfallen (z. B. Rohrer Kurve)?

Nach Auskunft der DB AG könnte durch den Gäubahntunnel auf bauliche  
Maßnahmen, die Bestandteil des PFA 1.3b sind, verzichtet werden. Hierzu  
gehören die Rohrer Kurve, die Aufweitung des Bestands an der Strecke von  
Stuttgart-Rohr zum Stuttgarter Flughafen, die baulichen Maßnahmen im  
Bereich der S-Bahnstation Stuttgart-Flughafen sowie der Tunnel von der

S-Bahnstation zum Abzweig Heerstraße zur Anbindung des PFA 1.3b an den PFA 1.3a.

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?

Nach Auskunft der Gutachter orientiert sich der untersuchte Planfall am dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt und dem dazugehörigen Ausbaukonzept der Infrastruktur. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass keine Trassenkonflikte an den Stationen im Bereich des Flughafens bzw. den zugehörigen Zulaufstrecken zu erwarten sind.

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-i-n-stuttgart-bilger-ergebnisse-zur-gaeubahn.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)?

Die im Gutachten angegebenen Fahrzeitverkürzungen beziehen sich auf den Bezugsfall und nicht auf den aktuellen Fahrplan 2021. Die mit dem unterstellten Betriebskonzept und Infrastrukturausbau fahrplanunabhängig erreichbare Fahrzeitverkürzung gegenüber dem Bezugsfall liegt bei 22,5 Minuten (siehe Projektdossier, Folie 7). Diese liegen der Bewertung zugrunde.

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)?

Es wurde darauf hingewiesen, dass Böblingen mit den in der Bewertung unterstellten viertelstündlichen S-Bahn-Anbindung und drei Regionalexpress-Anbindungen (siehe Projektdossier, Folien 5 & 6) bereits gut an den Knoten Stuttgart angebunden ist und sich die Anbindung im Zuge der Planungen für den Deutschlandtakt weiter verbessern soll.

53. Plant die Bundesregierung eine ersatzweise Anbindung der Gäubahn über Tübingen (vgl. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.uebergangskonzept-fuer-gaeubahn-so-soll-der-anschluss-an-stuttgart-erhalten-bleibe.n.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)?

Die Fragen 53 bis 55 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegt in der Verantwortung des Vorhabenträgers, die bauzeitlichen Einschränkungen in Abstimmung mit den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern so gering wie möglich zu gestalten und etwaige Übergangskonzepte zu erarbeiten. Eine Elektrifizierung der Strecke Horb – Tübingen ist im Bedarfsplan nicht vorgesehen.

56. Welche Verlagerungseffekte auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ergeben sich durch die fehlende Anbindung der Gäubahn an den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof?

Mit dem Bedarfsplanvorhaben zur Gäubahn wird die Gäubahnstrecke an den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof via Flughafen direkt angebunden.

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?

Die Fragen 57 und 58 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auffassung der Bundesregierung beschreibt ein „Interimszustand“ ein Übergangskonzept bis zur Fertigstellung der Maßnahme. Hierbei besteht ein hohes Interesse, dass Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege schnellstmöglich umgesetzt werden.

Es wird zudem auf die Antwort zu den Fragen 40 bis 42 verwiesen.

59. In welchen Bahnhöfen in Deutschland, in denen ausschließlich Regional- und keine Fernverkehrszüge halten, sind Einheiten der Bundespolizei stationiert?

Die Bundespolizei hat eine Bundespolizeiinspektion oder ein Bundespolizeirevier in folgenden beziehungsweise in unmittelbarer Nähe folgender Verkehrsstationen ohne Fernverkehrshalt eingerichtet: Stuttgart-Bad Cannstatt, Stuttgart Flughafen/Messe, Waldshut, Bayreuth Hbf., Furth im Wald, Hof Hbf., Lands-hut (Bay) Hbf., Mühldorf (Oberbay), Waldmünchen, Weiden (Oberpf), Zwiesel (Bay), Berlin-Friedrichstraße, Berlin-Lichtenberg, Berlin Zoologischer Garten, Bremerhaven Hbf., Senftenberg, Hamburg Airport (Flughafen), Limburg (Lahn), Neubrandenburg, Wismar, Hannover-Flughafen, Siegen Hbf., Bad Kreuznach, Neunkirchen (Saar) Hbf., Chemnitz Hbf., Dresden Flughafen, Zwickau (Sachs) Hbf., Halberstadt, Meiningen, Nordhausen.

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?

Die Dislozierung der Bundespolizei erfolgt auf der Grundlage polizeifachlicher und organisatorischer Bedarfskriterien. Die Qualität der Verkehrsdienstleistung ist dabei kein wesentliches Kriterium. Vor diesem Hintergrund hat der Wegfall eines Haltes von Fernzügen nicht zwangsläufig eine Schließung einer Bundespolizeiinspektion oder eines Bundespolizeireviere zur Folge, aber auch nicht die Garantie eines Verbleibs.





