

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ernst Burgbacher, Birgit Homburger, Florian Toncar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/4896 –**

Ausbau der Gäubahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau der internationalen Bahnverbindung Stuttgart–Singen–Zürich–Mailand auf der Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sowie des Bedarfsplans Schiene (Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben, Nr. 26) zum Bundesschienenwegeausbaugesetz aus dem Jahr 2004. Allerdings wurde das Projekt nicht in die zeitgleich aufgestellte „66er-Liste“ aufgenommen. Ebenso wenig befindet sich das Projekt im derzeitigen Entwurf des Investitionsrahmenplans.

1. Welches sind aus Sicht der Bundesregierung die wesentlichen Erkenntnisse aus den ergänzenden Studien zur Gäubahn, insbesondere aus der Studie zum Planfall „Gäubahn 3“?
2. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Ausbau der Gäubahn als Zulaufstrecke zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) bei?

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

Die bisherigen Studien zur Gäubahn haben gezeigt, dass sich für die Gäubahn aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens nur mit einem reduzierten Ausbauvolumen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis oberhalb des kritischen Wertes von 1,0 erzielen lässt. Die Bedeutung der Gäubahn als NEAT-Zulaufstrecke ist vor diesem Hintergrund als relativ gering zu beurteilen.

3. Welche konkreten Ausbaumaßnahmen auf der Gäubahn hält die Bundesregierung nachzeitigem Erkenntnisstand für realisierungswürdig?

Die gesamtwirtschaftlich positiv bewertbaren Ausbauten umfassen die Singener Kurve für den Güterverkehr, verschiedene Beschleunigungsmaßnahmen und einen zweigleisigen Ausbau auf einzelnen Teilabschnitten.

4. Plant die Bundesregierung, Maßnahmen zum Ausbau der Gäubahn in den „Investitionsrahmenplan“ (IRP) aufzunehmen, und welche Gründe hat die diesbezügliche Entscheidung der Bundesregierung?

Die Gäubahn ist im aktuellen Entwurf des Investitionsrahmenplans bis 2010 (IRP) nicht enthalten. Im IRP liegt der Schwerpunkt grundsätzlich auf der zügigen Fertigstellung bereits laufender Maßnahmen sowie auf Maßnahmen mit weit fortgeschrittenem Planungsstand.

5. Von welchen Angeboten und Überlegungen der Kostenbeteiligung und der sonstigen Unterstützungsmaßnahmen seitens der an der Strecke liegenden Städte, Landkreise und Regionalverbände hat die Bundesregierung Kenntnis, und wie will die Bundesregierung darauf reagieren?

Der Bundesregierung sind keine derartigen Angebote bekannt.

6. Sind in der Schweiz bereits Ausbauprogramme eingeleitet, die aus Sicht der Bundesregierung korrespondierende Ausbaumaßnahmen der Gäubahn nahelegen?

Nein

7. Welche Vorbereitungs- bzw. Planungsschritte sind für die fraglichen Ausbaumaßnahmen auf der Gäubahn bereits erfolgt?

Die Planung ist Angelegenheit der DB Netz AG.

8. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung weitere Entscheidungen zum Ausbau der Gäubahn zu treffen?

Konkrete Zeitpunkte für weitere Entscheidungen zum Ausbau der Gäubahn stehen derzeit nicht fest.

9. Mit welcher Aufkommenssteigerung im Güter- und Personenverkehr auf der Gäubahn rechnet die Bundesregierung für den Zeitraum bis 2015 angesichts der Aufkommenssteigerungen insbesondere im Schienengüterverkehr in den letzten zwei Jahren und angesichts der zukünftigen NEAT-Eröffnung?

Die in der Antwort zu Frage 7 aufgezeigten Infrastrukturausbauten führen zu einer zusätzlichen Nachfrage auf der Gäubahn im Schienenpersonenverkehr von rund 32 Mio. Personenkilometern/Jahr bei gleicher Zugfrequenz und zu einer zusätzlichen güterverkehrlichen Nachfrage in Höhe von elf Zugpaaren/Tag.

10. Besteht für die Ausbaumaßnahmen auf der Gäubahn die Möglichkeit, Zuschüsse bei der Europäischen Union in Anspruch zu nehmen, und wenn ja, welche Voraussetzungen müssen dafür erfüllt sein?

Die Gäubahn ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und somit zuschussfähig aus der Haushaltslinie der transeuropäischen Netze.