

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Birgitt Bender, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft der Gäubahn

Die Gäubahn ist eine international bedeutsame Strecke zwischen Stuttgart und Zürich. Sie gilt als Zulaufstrecke zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), weshalb mit dem Vertrag von Lugano von 1996 mit der Schweiz eine gemeinsame Vereinbarung getroffen wurde, diese Strecke von deutscher Seite zwischen Stuttgart und Singen auszubauen.

Im Rahmen von Stuttgart 21 soll in Zukunft die Gäubahn von Böblingen ab über die Rohrer Kurve höhengleich und damit mit Fahrstraßenausschlüssen auf die heute ausschließlich als S-Bahn-Strecke betriebene Filderbahn geführt werden, um den Flughafen Stuttgart zu erreichen. Von dort aus soll über neu zu errichtende Verbindungskurven die Strecke über den „Fildertunnel“ zum zukünftigen Stuttgarter Tiefbahnhof geführt werden. Die heute bestehende Strecke vom Haltepunkt Österfeld bis Stuttgart Hauptbahnhof soll wegfallen. Für den Abschnitt zwischen Rohrer Kurve und Flughafen Stuttgart wurden bis heute die Planfeststellungsunterlagen nicht ausgelegt.

Am 18. Juni 2010 hat nun das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Ausnahmegenehmigung erteilt (vgl. Anlage zum Schreiben des BMVBS vom 18. Juni 2010 – LA 15/32.31.01/17 DB 10), um es der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu erlauben, zukünftig auch Fern- und Regionalverkehr über die Filderbahn zu führen, da unter den heutigen technischen Regelwerken, ohne Vergrößerung der Tunnelquerschnitte der beiden Tunnel in Echterdingen und Flughafen, ein solcher Betrieb nicht zulässig wäre.

Diese Genehmigung wurde mit einer Reihe von teilweise erheblichen Auflagen verbunden. So wird eine technisch gesicherte Abschaltung der Neigetechnik im Bereich der Tunnel auf der Filderbahn gefordert und es wird von Rollmaterial ausgegangen, welches S-Bahn-ähnlich beschaffen ist. Türen und Fenster dürfen während der Fahrt nicht zu öffnen sein. Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h festgesetzt und im Regelbetrieb dürfen ausschließlich elektrische Triebfahrzeuge verkehren (ansonsten würden diese als Sperrfahrt mit maximal 25 km/h über die Strecke geführt). Da bereits im zukünftigen Tiefbahnhof Stuttgart Hauptbahnhof ein faktisches Dieserverbot ausgesprochen wurde, kommt hiermit eine weitere Restriktion für Stuttgart 21 hinzu.

Es wird in der Genehmigung weiter davon gesprochen, dass es keine unbillige Härte darstellen würde, wenn Züge, welche diese Restriktionen im Regelbetrieb nicht erfüllen können, den längeren Umweg von Horb über Tübingen nehmen würden. Während heute wegen des Umbaus der Rankbachbahn zwischen Böblingen und Renningen teilweise Güterzüge auf der Gäubahn nach Stuttgart-Nord

über die zukünftig entfallende Strecke geführt werden können, müssen Güterzüge zukünftig ausschließlich über die Rankbachbahn fahren oder ebenfalls über die nicht elektrifizierte Strecke von Horb via Tübingen nach Stuttgart, was ebenfalls einen erheblichen Umweg bedeuten würde. Somit kommen zu der zukünftigen Laufwegverlängerung der Züge auch noch weitere Einschränkungen für Personen- und Güterzüge hinzu, die auf der heutigen Gäubahn nicht gegeben sind.

Zusätzlich weist das Land Baden-Württemberg in einem Papier mit dem Titel „Angebotskonzeption für den Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 und Betriebsprogramm Stuttgart 21“ (vgl. www.uvm.baden-wuerttemberg.de) auf eine Studie der Universität Stuttgart und SMA und Partner AG hin, wobei unklar bleibt, welche Auswirkungen die höhengleiche Verbindung der Rohrer Kurve auf die Leistungsfähigkeit der Strecke hat. Auch bleibt unklar, wie zukünftig der Betrieb barrierefrei im Bahnhof Stuttgart Flughafen-Terminal abgewickelt werden soll und welche Auswirkungen dies auf die Leistungsfähigkeit haben wird.

Diese Punkte stellen nicht nur erhebliche Einschränkungen auf einer internationalen Strecke dar, für die bilaterale Abkommen bestehen, sondern vor allem auch Hindernisse für einen ungehinderten transeuropäischen Schienenmarkt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Auswirkungen wird die zukünftige Führung der Gäubahn zwischen Böblingen und neuem Stuttgarter Hauptbahnhof via Flughafen Stuttgart auf Personenzüge bezüglich der Fahrzeit und der Länge des Laufweges im Vergleich zur heutigen Gäubahn zwischen Böblingen und Stuttgart Hauptbahnhof via Stuttgart-Vaihingen haben?
2. Welche Auswirkungen wird die zukünftige Führung der Gäubahn zwischen Böblingen und Kornwestheim Rangierbahnhof via Rankbachbahn auf Güterzüge bezüglich der Fahrzeit und der Länge des Laufweges im Vergleich zur heutigen Gäubahn zwischen Böblingen und Kornwestheim Rangierbahnhof via Stuttgart-Vaihingen sowie via Stuttgart-Nord haben, wenn die heutige Gäubahn zwischen Osterfeld und Stuttgart-Nord nicht mehr genutzt werden könnte?
3. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass das Land Baden-Württemberg die genannte SMA-Studie, aus der die Wochenzeitschrift „stern“ am 8. Juli 2010 ausführlich zitiert, offenlegen sollte, um transparent zu machen, welche Auswirkungen das zukünftige Konzept auf den Fildern bei Stuttgart 21 auf die Leistungsfähigkeit des zukünftigen Abschnitts der Gäubahn und des gesamten Knotens Stuttgart haben wird?
4. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Restriktionen beim Rollmaterial, Zwänge bei Fahrplanlagen und die Verlängerung der Laufwege auf der zukünftigen Gäubahn Markthindernisse sind, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße haben können?
5. Ist die in der Vorbemerkung der Fragesteller angesprochene Ausnahmegenehmigung des BMVBS bezüglich ihrer erheblichen Auswirkungen auf den Wettbewerb auch mit der Europäischen Union abgestimmt worden?
Falls nicht, warum ist dies nicht erfolgt?
6. Hat es Gespräche zwischen der DB Netz AG und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und -verbänden über das Betriebskonzept auf der zukünftigen Gäubahn gegeben?

Wenn ja, was waren die Ergebnisse?

Wenn nein, warum nicht?

7. Bestehen aus Sicht des Bundes aufgrund der technischen Restriktionen, Laufwegverlängerungen und Veränderungen der Fahrzeit Auswirkungen auf zukünftige Prognosen bezüglich der Gesamtzugzahlen auf der Gäubahn?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

8. Inwieweit führt eine Verringerung der Zugzahlen zu einer Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für den Ausbau der Gäubahn?

Falls ja, welche Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung zu berücksichtigen sein?

9. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die DB Netz AG plant, elektrische Triebfahrzeuge oder elektrisch bespannte Züge, die den technischen Restriktionen der „neuen Gäubahn“ nicht genügen, zukünftig einen noch längeren Umweg über die Strecke von Horb nach Tübingen fahren zu lassen, um zum Stuttgarter Hauptbahnhof zu gelangen, obwohl diese Strecke nicht elektrifiziert ist?

10. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Einschränkungen auf der zukünftigen Gäubahn zwingend eine parallele Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen erforderlich machen?

11. Welche Kosten sind mit der Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen verbunden, und welche möglichen Probleme mit dem Lichtraumprofil sind dabei zu überwinden?

12. Inwieweit ist eine Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen geplant, bzw. liegen hierfür bereits konkrete Finanzierungsvereinbarungen vor?

Falls Finanzierungsvereinbarungen für die Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen vorhanden sind, werden diese durch die Finanzierungsverträge für das Projekt Stuttgart 21 gedeckt?

Falls die Elektrifizierung der Strecke Horb–Tübingen nicht durch die Finanzierungsverträge für das Projekt Stuttgart 21 gedeckt ist, wie bewertet die Bundesregierung, dass auf diese Weise indirekt zusätzliche Kosten für den Bund induziert werden, obwohl es sich bei Stuttgart 21 um ein Projekt der DB AG handelt?

13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung und führt diesbezügliche Gespräche mit dem Infrastrukturbetreiber, dass für die Laufwegverlängerung im Korridor Horb–Stuttgart-Flughafen–Stuttgart-Hauptbahnhof die selben Trassenkosten erhoben werden, als ob man den heutigen kürzeren Weg über Österfeld nutzen würde?

14. Wie wird in Zukunft die Barrierefreiheit für Regional- und Fernzüge im Bahnhof Flughafen-Terminal auf der neuen Gäubahn hergestellt werden?

Ist möglicherweise ein Umbau (z. B. die Anpassung der Bahnsteighöhe) nicht mehr vorgesehen, und wenn doch, wie soll dieser umgesetzt werden?

15. Ist der Bundesregierung bekannt, ob eine weitere Nutzung des Abschnitts der Gäubahn von Österfeld bis Stuttgart-Nord nach Fertigstellung von Stuttgart 21 vorgesehen ist und damit ein Abbau der Gleise unwahrscheinlich ist?

16. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wonach durch den Verband Region Stuttgart eine Nachnutzung des Abschnitts Gäubahn von Österfeld bis Stuttgart-Nord als S-Bahn-Bypass vorgesehen ist?

Wenn nein, warum nicht?

Wären diese Erkenntnisse nicht essenziell für die Verhandlungen zwischen dem Bund und den Projektbeteiligten für die Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 gewesen?

17. Trifft es zu, dass ein Teil des Abschnitts der Gäubahn von Österfeld bis Stuttgart-Nord der Stadt Stuttgart gehört?

Falls ja, welcher, und wie würden, im Falle des Scheiterns von Stuttgart 21, die Besitzverhältnisse von der Stadt Stuttgart an die DB Netz AG rückabgewickelt werden?

Welche Rolle würde in diesem Falle eine mögliche Weiternutzung des Verbandes Region Stuttgart spielen, und welche finanziellen Auswirkungen hätte dies auf die DB Netz AG, welche zu 100 Prozent in der Hand des Bundes ist?

18. Wie sollen die Kapazitätsprobleme bei der S-Bahn Stuttgart zu Hauptverkehrszeiten, die durch den Entfall einer Ausnahmegenehmigung für den S-Bahn-Stammtunnel eingetreten sind, kompensiert werden, wenn künftig keine Ausweichverkehre mehr über die Gäubahn möglich sind?

19. Wie lange wird dieser Zustand noch bestehen bleiben, und wer wird für mögliche Kosten aufkommen?

Erwartet die Bundesregierung, dass sie sich an den Kosten für eine Lösung des Problems beteiligen muss, oder sind diese möglichen Kosten durch die Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 abgedeckt?

20. Ist der Bundesregierung auch bekannt, dass es laut dem in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierten Papier der Landesregierung „Angebotskonzeption für den Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 und Betriebsprogramm Stuttgart 21“, im Zusammenhang mit Stuttgart 21 zu Fahrzeitverlängerungen im S-Bahnnetz kommen wird und hierfür weitere Maßnahmen im Netz erforderlich werden?

Wie bewertet die Bundesregierung, dass es im Zusammenhang mit der Realisierung von Stuttgart 21 zu Fahrzeitverlängerungen im S-Bahnnetz, zu dem auch die Gäubahn gehört, kommt, obwohl dafür Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bereitgestellt werden?

21. Sind diese Maßnahmen durch die Finanzierungsvereinbarung für Stuttgart 21 abgedeckt, und wenn nicht, ist damit zu rechnen, dass bei möglichen Ausbauten, die auch auf der Gäubahn sein können, weitere Kosten entstehen, an denen sich der Bund zu beteiligen hätte, auch wenn dieser seinen Anteil an Stuttgart 21 weder direkt noch indirekt über den plafonierten Anteil hinaus erhöhen wollte?

Berlin, den 20. Juli 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion