

## Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Christian Kühn (Tübingen), Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/16652 –**

### **Ausbau und Zukunft der Schienenfernverkehrsverbindung Stuttgart – Zürich (Gäubahn)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Gäubahn ist eine auf langen Abschnitten eingleisige Eisenbahnstrecke zwischen Stuttgart und Singen (Hohentwiel), über die sämtliche Schienenfernverkehre zwischen Stuttgart und Zürich geführt werden. Die Strecke gehört damit neben der Rheintalbahn zu den zentralen Schienenverkehrsachsen zwischen Südwestdeutschland und der Schweiz. 1946 fiel das zweite Streckengleis zwischen Horb und Tuttlingen Reparationsleistungen zum Opfer; die Beseitigung dieser Kriegsfolge steht bis heute aus.

Seit dem Fahrplanwechsel 2017 wird der Schienenfernverkehr der Deutschen Bahn AG (DB AG) auf dieser Strecke nicht mehr wie zuvor mit durchgehenden Zügen zwischen Stuttgart und Zürich betrieben; die Fernverkehrslinien enden in Singen kurz vor der deutsch-schweizerischen Grenze. Grund hierfür ist, dass die eingesetzten Intercity-Züge nicht mit der notwendigen ETCS-Version für den Betrieb innerhalb des schweizerischen Schienennetzes ausgerüstet sind (Schwäbische Zeitung vom 13. Februar 2019: Fernzüge Stuttgart – Zürich weiter oft nur mit Umstieg in Singen).

Mit dem Projekt „Stuttgart 21“ sollen sich im Raum Stuttgart gravierende Veränderungen für den Schienenverkehr auf der Gäubahn ergeben. Derzeitige Planungen sehen vor, dass die Trassenführung nicht mehr über den Streckenabschnitt Stuttgart-Rohr – Stuttgart Hauptbahnhof (Hbf.) (sogenannte Panoramabahn), sondern künftig über die S-Bahn-Trasse via Flughafen und den im Bau befindlichen Fildertunnel erfolgen soll. Für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 b (Rohrer Kurve, Anpassungen an der S-Bahn-Strecke und Bau des Bahnhofs „3. Gleis“ am Flughafen) gibt es bislang kein Baurecht. Dieser Bauabschnitt soll später realisiert werden als das Projekt „Stuttgart 21“ auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart. Für den Bau einer Gleisquerung im Bereich Stuttgart Nordbahnhof soll die bestehende Strecke Stuttgart-Rohr – Stuttgart Hbf. unterbrochen und nicht wiederhergestellt werden. Da die Unterbrechung dieser Strecke ein Jahr vor Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ (derzeit geplant 2025) erfolgen soll, während die neue Streckenführung frühestens im Jahr 2028 zur Verfügung stehen soll, werden die Fern- und Nahverkehrs-

züge der Strecke Stuttgart – Singen – Zürich über einen Zeitraum von mindestens vier Jahren in Stuttgart-Vaihingen – für einen Großteil der Fahrgäste ein Bahnhof in Randlage der Landeshauptstadt – enden (Südwestpresse vom 16. Februar 2019: Die Gäubahn wird abgehängt). Ein Abwandern der Fahrgäste auf andere Verkehrsmittel und infolgedessen die Unwirtschaftlichkeit des Angebots zwischen Stuttgart und Zürich sind zu befürchten.

Aus Sicht der Fragesteller wird die Schienenverkehrsachse Stuttgart – Zürich aufgrund unzureichender und verschleppter Ausbaupläne südlich von Horb und der drohenden Unterbrechung einer Direktverbindung nach Stuttgart Hauptbahnhof weiter geschwächt. Die Fragesteller sehen für diese Strecke ein deutlich höheres Potential für den Personen- und Güterverkehr und fordern daher einen Ausbau, der zu deutlich verkürzten Fahrzeiten und höheren Streckenkapazitäten führt, sowie die Wiederherstellung der Direktanbindung über den Nordbahnhof nach Stuttgart Hauptbahnhof.

1. Ist die Ausschreibung der Hauptbauleistungen für den Abschnitt Horb – Neckarhausen bereits erfolgt?

Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen, und bis wann strebt die DB AG die Inbetriebnahme dieses Abschnitts an?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden die Ausschreibungsunterlagen nach abgeschlossener Finanzierungsvereinbarung zum zweigleisigen Ausbau Horb – Neckarhausen derzeit erstellt. Die Ausschreibung ist für das zweite Quartal 2020 geplant. Der Baubeginn vor Ort ist im Jahr 2022 und die Inbetriebnahme für 2023 geplant.

2. Zu welchen Beeinträchtigungen des Betriebs wird es während des Ausbaus des Streckenabschnitts Horb – Neckarhausen voraussichtlich kommen?
3. Sind in der Bauphase Totalsperrungen geplant, und wenn ja, in welchem Zeitraum, und wie lange insgesamt?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Betriebliche Einschränkungen sind erforderlich, insbesondere bei der Herstellung des Oberbaus für den zweigleisigen Abschnitt. Im Jahr 2023 ist vorgesehen, eine mehrmonatige Vollsperrung durchzuführen, um den Unterbau und Oberbau sowie die Ausrüstungsgewerke zum Ausbau auf die Zweigleisigkeit herzustellen.

4. Hat die Bundesregierung die Minimierung der Totalsperrungen und das Bauen „unter dem rollenden Rad“ zur Bedingung bei diesem Ausbauprojekt gemacht?

Wenn nein, warum nicht?

Die Entscheidung über ein optimales und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Erfordernisse wirtschaftliches Bauverfahren trifft die DB Netz AG als Vorhabenträgerin.

5. Welche betrieblichen Vorteile ergeben sich durch den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Horb – Neckarhausen, und können im Fernverkehr in der Relation Stuttgart – Zürich dadurch Fahrzeitverkürzungen fahrplanwirksam werden?

Ziel der Maßnahme ist eine Kapazitätsausweitung, die sich auf alle Verkehrsarten (Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr) positiv auswirkt und die Betriebsqualität auf der Gäubahn verbessert. Eine Fahrzeitverkürzung für den Fernverkehr entsteht ggf. nur durch den Wegfall oder die Verkürzung von Wartezeiten bei Zugkreuzungen.

6. In welchem Planungsstadium befinden sich die beiden weiteren für den zweigleisigen Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitte?
16. Wie weit ist die Planung der „Singener Kurve“ gediehen?  
Wann ist nach derzeitigem Planungsstand mit dem Baubeginn und wann mit der Fertigstellung der Singener Kurve zu rechnen?

Die Frage 6 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der zweigleisige Ausbau Rottweil – Neufra und der Ausbau für die vollständige Güterverkehrstauglichkeit der Strecke befinden sich in den Leistungsphasen 1 und 2 der Planung.

7. Wann ist nach aktuellem Planungsstand mit dem Baubeginn und wann mit der Fertigstellung der beiden weiteren zum zweigleisigen Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitte zu rechnen?

Eine Prognose zu Beginn und Ende der Bauarbeiten ist aufgrund der frühen Planungsphase derzeit nicht möglich.

8. Welchen Effekt könnte die Aufnahme der Gäubahn in das von der Bundesregierung geplante „Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz“ haben, wie es die baden-württembergische Staatsministerin für Kultus, Jugend und Sport Dr. Susanne Eisenmann und der baden-württembergische Staatsminister der Justiz und für Europa Guido Wolf fordern (Stuttgarter Zeitung vom 16. Dezember 2019)?

Die Schienenprojekte, die im Entwurf des Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetzes enthalten sind, sind Ergebnis einer Kabinettsentscheidung. Die Bundesregierung erwartet durch das Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz eine deutliche Beschleunigung der Planungen und damit der dort benannten Verkehrsprojekte.

9. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass im Schienenfernverkehr zwischen Stuttgart, Singen und Zürich künftig Neigetechnikzüge zum Einsatz kommen, wenn die Strecke für Neigetechnik ertüchtigt wurde?
10. Falls die Bundesregierung den Einsatz von Neigetechnikzügen im Fernverkehr zwischen Stuttgart, Singen und Zürich nicht sicherstellen möchte, weshalb ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 kein durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke Stuttgart – Singen einschließlich der Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit (beispielsweise durch Linienverbesserungen, Bau von abkürzenden Tunnelabschnitten etc.) vorgesehen?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Baden-Württemberg hat sich dazu verpflichtet, Neigetechnikzüge einzusetzen. Mit den im Bedarfsplan vorgesehenen Maßnahmen werden alle verkehrlichen Anforderungen für eine nachhaltige Nutzung der Gäubahn erreicht. Durch die Profilaufweitung für den Schienengüterverkehr wird ein hoher Nutzen erzielt.

11. Hält es die Bundesregierung für zielführend, dass die Erfüllung eines Staatsvertrags im Ermessen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens liegt und dem Postulat der „Eigenwirtschaftlichkeit des Schienenpersonenfernverkehrs“ unterworfen wird (bitte begründen)?
12. Verfolgt die Bundesregierung weiterhin das Ziel des Vertrags von Lugano und der darin unterstellten Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich von 2 Stunden 15 Minuten?  
Wenn ja, wie soll diese vertraglich fixierte Fahrzeit erreicht werden, und welche Maßnahmen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sind für die Erreichung der genannten Zielfahrzeit erforderlich?
13. Gibt es eine Einschätzung der Bundesregierung dahin gehend, wenn ein vollständiger Ausbau der Strecke Stuttgart – Singen (Gäubahn) auf durchgehend zwei Gleise nach der bestehenden Bewertungsmethodik der Nutzen-Kosten-Untersuchung unwirtschaftlich ist und auf einem anderen Wege der völkerrechtlich verbindliche Vertrag von Lugano und die darin zugesicherte Fahrzeit aber nicht eingehalten werden kann?
14. Wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag im Fall einer nachgewiesenen Unwirtschaftlichkeit einer Ausbauvariante mit vollständigem Ausbau der Strecke Stuttgart – Singen (Gäubahn) auf durchgehend zwei Gleise empfehlen, von der Bewertungsmethodik abzuweichen, oder wird sie eine Erfüllung des Vertrags von Lugano nicht weiter verfolgen (bitte sorgfältig begründen)?
27. In welchem Austausch steht die Bundesregierung mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die einerseits in besonderem Maße von einer „Kappung“ der Streckenführung der Gäubahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof betroffen wäre und mit der andererseits auf Basis des Vertrags von Lugano aus dem Jahre 1996 eine Reisezeitverkürzung zwischen Stuttgart und Zürich vereinbart ist?

28. Besteht zwischen der Bundesregierung und der Schweizerischen Eidgenossenschaft Einigkeit darüber, bis wann die im Vertrag von Lugano vereinbarten Ziele bezüglich der Strecke Stuttgart – Zürich, insbesondere die Zielfahrzeit Stuttgart – Zürich, tatsächlich erreicht werden sollen, also letztendlich fahrplanwirksam werden?

Wenn nein, in welchen Punkten bestehen Differenzen?

29. Bei welchen Arbeitstreffen und sonstigen Zusammenkünften auf zwischenstaatlicher Ebene von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde der Vertrag von Lugano mit Blick auf die Strecke Stuttgart – Zürich thematisiert, und welche Übereinkünfte wurden dabei erzielt?

Die Fragen 11 bis 14 und 27 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegt eine „Vereinbarung von Lugano“ zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) vom 26. November 1998 vor. Planungen der DB AG finden stets unter Einbindung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des Eisenbahnbundesamtes und der Öffentlichkeit statt. Zur engen Abstimmung mit den schweizerischen Verantwortlichen wird das Projekt regelmäßig zusätzlich im Lenkungskreis zur NEAT thematisiert und besprochen. In der Vereinbarung von Lugano wurde der Artikel 3 zur Zielfahrzeit übereinstimmend nicht als verpflichtend deklariert. Inzwischen sind beide Seiten der Auffassung, dass die damals vereinbarte Zielvorgabe zu ambitioniert ist.

Zur maximal erreichbaren Verkürzung der Fahrzeiten im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Stuttgart, Singen und Zürich sowie der Erweiterung der Streckenkapazität für Personen- und Güterverkehre sind geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen zwischen Böblingen und Tuttlingen und darüber hinaus zweigleisige Ausbauten in den Abschnitten Horb-Neckarhausen, Rottweil-Neufra und Spaichingen - Rietheim-Wurmlingen sowie Ausbauten im Nordkopf des Bahnhofs Oberndorf (Neckar) vorgesehen. Eine darüber hinausgehende Herstellung einer durchgehenden Zweigleisigkeit hätte keinen weiteren Einfluss auf die Fahrzeiten.

15. Wird die Bundesregierung die Gäubahn im Programm „Elektrische Güterbahnen“ als Ausweichstrecke zur Oberrheinstrecke berücksichtigen, und welche Ausbaumaßnahmen – wie der vollständige zweigleisige Ausbau –, die über die bisher im Bedarfsplan Schiene verankerten Maßnahmen hinausgehen, sollen in diesem Zusammenhang verwirklicht werden?

Die Gäubahn ist bereits elektrifiziert.

17. Welche Probleme liegen derzeit beim Einsatz der Intercity-2-Züge konkret vor?

Nach Auskunft der DB AG wird die Intercity (IC) Linie Stuttgart – Singen seit Juni 2019 und die Linie Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg mit dem Intercity 2 der zweiten Baureihe des Herstellers Bombardier gefahren. Bereits seit Dezember 2018 fand ein Vorlaufbetrieb mit einzelnen Zügen dieser neuen Baureihe statt. Im Vorlaufbetrieb konnten zahlreiche Fehler erkannt und behoben werden. Es gab mehrere technische Verbesserungen (sogenannte Rollkuren). Trotzdem kommt es bei den Zügen zu technisch bedingten Störungen. Ursache ist vor allem die Steuerungssoftware. Der Sicherheitsbereich der Züge ist intakt und die Zugfahrten sind sicher. Beeinträchtigt wird lediglich die Verfügbarkeit der Funktionen im Zug. Die DB AG arbeitet mit Bombardier intensiv an einer raschen und nachhaltigen Behebung der Mängel.

18. Wie viele Intercity-2-Züge sind im Jahr 2018 und bislang im Jahr 2019 auf der Strecke Stuttgart – Singen ausgefallen (bitte ins prozentuale Verhältnis zu den im Fahrplan geplanten Fahrten setzen und dabei zwischen vollständig und teilweise ausgefallen unterscheiden, bitte Angabe nach Kalendermonaten ab Januar 2018)?

Jahr-Monat	Ausfälle		Jahr-Monat	Teilausfälle	
	Baureihe	Anteil		Baureihe	Anteil
2018-01	IC 2	0,4%	2018-01	IC 2	0,0%
2018-02	IC 2	0,4%	2018-02	IC 2	0,0%
2018-03	IC 2	0,0%	2018-03	IC 2	0,0%
2018-04	IC 2	0,0%	2018-04	IC 2	0,4%
2018-05	IC 2	0,6%	2018-05	IC 2	0,4%
2018-06	IC 2	0,8%	2018-06	IC 2	0,2%
2018-07	IC 2	0,9%	2018-07	IC 2	0,2%
2018-08	IC 2	2,1%	2018-08	IC 2	1,1%
2018-09	IC 2	0,4%	2018-09	IC 2	1,0%
2018-10	IC 2	1,3%	2018-10	IC 2	0,6%
2018-11	IC 2	1,8%	2018-11	IC 2	2,4%
2018-12	IC 2	1,2%	2018-12	IC 2	2,1%
2019-01	IC 2	0,0%	2019-01	IC 2	0,8%
2019-02	IC 2	0,8%	2019-02	IC 2	0,8%
2019-03	IC 2	0,4%	2019-03	IC 2	2,9%
2019-04	IC 2	0,0%	2019-04	IC 2	0,2%
2019-05	IC 2	0,8%	2019-05	IC 2	2,6%
2019-06	IC 2	2,0%	2019-06	IC 2	2,8%
2019-07	IC 2	2,7%	2019-07	IC 2	3,0%
2019-08	IC 2	2,6%	2019-08	IC 2	0,8%
2019-09	IC 2	2,7%	2019-09	IC 2	1,5%
2019-10	IC 2	2,6%	2019-10	IC 2	3,0%
2019-11	IC 2	2,7%	2019-11	IC 2	2,0%
2019-12	IC 2	2,5%	2019-12	IC 2	2,5%

Quelle: DB AG

Berücksichtigt werden alle (Teil-)Ausfälle der IC 2-Verbindungen der Linie 87 ohne vollständigen Ersatz und außerhalb von Ballungsräumen auf der Strecke Stuttgart – Singen.

19. Wie viele der Intercity-2-Züge kamen in Stuttgart sowie in Singen verspätet an (bitte ins prozentuale Verhältnis zu den im Fahrplan geplanten Fahrten setzen und dabei zwischen vollständig und teilweise ausgefallen unterscheiden, bitte Angabe nach Kalendermonaten ab Januar 2018)?

Jahr-Monat	Baureihe	Pünktlichkeit
2018-01	IC 2	84,6%
2018-02	IC 2	90,5%
2018-03	IC 2	85,1%
2018-04	IC 2	88,8%
2018-05	IC 2	86,8%
2018-06	IC 2	82,3%
2018-07	IC 2	86,1%
2018-08	IC 2	86,0%
2018-09	IC 2	84,0%
2018-10	IC 2	80,1%
2018-11	IC 2	76,9%
2018-12	IC 2	82,2%
2019-01	IC 2	85,8%
2019-02	IC 2	85,0%
2019-03	IC 2	88,4%
2019-04	IC 2	89,7%
2019-05	IC 2	83,8%
2019-06	IC 2	75,3%
2019-07	IC 2	72,1%
2019-08	IC 2	83,9%
2019-09	IC 2	67,3%
2019-10	IC 2	69,2%
2019-11	IC 2	69,3%
2019-12	IC 2	73,1%

Quelle: DB AG

Berücksichtigt wird die Pünktlichkeit der IC 2-Verbindungen für die gesamte Linie 87 des vertakteten Fernverkehrs im Inland von Stuttgart bis Singen.

20. Ab wann werden nach derzeitigen Planungen Züge der Deutschen Bahn im Fernverkehr von Stuttgart wieder bis Zürich durchfahren?  
Welches rollende Material ist für den durchgehenden Betrieb des Schienenfernverkehrs Stuttgart – Zürich vorgesehen?

Nach Auskunft der DB AG werden voraussichtlich über den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 hinaus Züge der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) benötigt, um das Fernverkehrsangebot zwischen Stuttgart und Zürich zu realisieren. Die Umsetzung des Zielkonzeptes wird weiter vorangetrieben. Das Zielkonzept der DB AG sieht stündliche Direktverbindungen mit IC 2-Fahrzeugen zwischen Stuttgart und Zürich vor.

21. Trifft es zu, dass die heutige Streckenführung der Gäubahn noch vor Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs unterbrochen und somit vom Stuttgarter Hauptbahnhof abgebunden werden wird?

Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung, dass die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu einem möglichen Stilllegungsverfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für den Stuttgarter Hauptbahnhof und seiner derzeitigen Zulaufstrecken den Umstand postuliert, dass „unter veränderter Streckenführung sämtliche Bahnverbindungen von und zum Stuttgarter Hauptbahnhof erhalten (bleiben)“ (BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2018 – 3 C 21.16, Rn. 32)?

Nach Auskunft der DB AG wird die Zuführung der Gäubahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof im Stadtbezirk Stuttgart Nord im Bereich zwischen Nordbahnhofstraße und Ehmannstraße zum Zwecke der Anschwenkung der S-Bahn in die neue Lage über die Station Mittnachtstraße im Jahr vor der Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs bauzeitlich unterbrochen. Die Gäubahn bleibt jedoch über den künftigen Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen, dort bestehende Umstiegs-Möglichkeiten auf die S-Bahn und auf die Stadtbahn angebunden. Das Baukonzept ist im Planfeststellungsabschnittes (PFA) 1.5 bestandskräftig planfestgestellt. Der Bauzustand endet mit der Inbetriebnahme des PFA 1.3b, mit dem die Gäubahn über den Flughafen Stuttgart sowie den Fildertunnel zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof geführt wird. Eine Stilllegung im Sinne von § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) liegt nicht vor.

22. Trifft es zu, dass die Führung der Gäubahn-Züge in den neuen Tiefbahnhof und somit zum künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof erst nach baulicher Fertigstellung des Flughafenbereichs erfolgen kann (vgl. Bahn-Report 3/2019, S. 5)?

Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt kann nach heutiger Kenntnis der Bundesregierung der Flughafenbereich für den Gäubahn-Verkehr mit den südlich von Stuttgart gelegenen Orten (insbesondere Böblingen, Herrenberg, Horb, Rottweil, Tuttingen, Singen) und für den Verkehr mit der Schweiz (insbesondere Schaffhausen und Zürich) genutzt werden?

Nach Auskunft der DB AG werden die Verkehrskonzepte für den Interimszeitraum derzeit erarbeitet.

23. Bleibt die Gäubahn zwischen Stuttgart Nord Güterbahnhof (Gbf.) und Böblingen als Ausweichstrecke – also für den Fall, dass der Regelweg über Kornwestheim – Renningen nicht befahrbar sein sollte – für Güterzüge in Richtung Böblingen/Sindelfingen grundsätzlich nutzbar?

Wenn ja, welche Infrastrukturmaßnahmen bzw. Infrastrukturanpassungen sind im Bereich der Rohrer Kurve notwendig?

Nach Auskunft der DB AG bleibt die Anbindung der Gäubahn über Stuttgart Nord von/aus Richtung Feuerbach von den Baumaßnahmen im Zuge von Stuttgart 21 unberührt. Im Bereich der Rohrer Kurve bleibt die Befahrbarkeit für Güterzüge zwischen Böblingen und Stuttgart-Vaihingen auch mit den im Zuge des PFA 1.3b beantragten baulichen Änderungen erhalten. Aufgrund der Längsneigung sowie der Notwendigkeit der Führung der Güterzüge auf den S-Bahn-Gleisen im Bereich zwischen Zuffenhausen und Feuerbach ist dies kein gleichwertiger Ersatz für den Güterverkehr. Jeder dort geführte Güterzug hat erhebliche Auswirkungen auf Anzahl und Qualität des S-Bahn-Angebots auf den Linien S4, S5 und S6/S60.

24. Welche betrieblichen Restriktionen ergeben sich aus der Tatsache, dass die geplante Längsneigung von 35 Promille im Bereich des geplanten eingleisigen „Berghautunnels neu“ von Güterzügen nicht befahren werden kann, und wie wirkt sich diese Einschränkung auf Qualität und Stabilität des Betriebs aus?
25. In welchem Abschnitt müssen Güterzüge bei der benannten Umleitung über die Gäubahn das Gegengleis benutzen?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bestandstunnel „Berghautunnel“ bleibt erhalten und kann durch den Güterverkehr auch entgegen der Regelrichtung genutzt werden. In verschiedenen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wurde bestätigt, dass damit dem im Bereich Stuttgart Vaihingen absehbaren Güterverkehrsaufkommen entsprochen werden kann.

26. Wie viele Güterzüge wurden 2017, 2018 und 2019 über die Gäubahn-Trasse zwischen Stuttgart-Vaihingen und Böblingen geleitet (bitte getrennt nach Jahren angeben)?

Eine systemische Auswertung der Güterzugverbindungen über die Gäubahntrasse zwischen Stuttgart-Vaihingen und Böblingen für die Jahre 2017, 2018 und 2019 war in der für eine parlamentarische Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit durch die DB AG nicht möglich und wird nachgeliefert.

30. Haben Vertreter des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dabei die Unterbrechung der durchgängigen Erreichbarkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs für die Züge der Strecke Zürich – Stuttgart aus der Schweiz thematisiert?  
Wenn ja, welche Position wurde dabei gegenüber der Bundesregierung vertreten?

Im Lenkungskreis NEAT wurden die Vertreter des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) von der DB AG zum Fortschritt des Planfeststellungsverfahrens des PFA 1.3b des Vorhabens Stuttgart 21 informiert.

31. Setzt sich die Bundesregierung vor diesem Hintergrund dafür ein, dass die Streckenführung der Gäubahn nach Fertigstellung der S-Bahn-Anbindung Stuttgart-Nord (vgl. Planfeststellungsbeschluss „Projekt Stuttgart 21“, PFA 1.5, S. 197 und 268) wiederhergestellt wird, um die Unterbrechung der Erreichbarkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs für die Gäubahn-Züge aus der Schweiz und aus dem südlichen Baden-Württemberg auf einen Zeitraum von wenigen Wochen oder maximal Monaten zu beschränken?

Nein.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*