

Kleine Anfrage

der Abg. Gerhard Stolz u. a. GRÜNE

und

Antwort

des Verkehrsministeriums

DB-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm /Wendlinger Kurve und Neckartalbahnhof

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Trifft es zu, daß bislang die sogenannte „Kleine Wendlinger Kurve“ als Verbindungsstrecke zwischen der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm und der Neckartalbahn Stuttgart-Tübingen nur als eingleisige und nicht kreuzungsfrei mit der Neubaustrecke verbundene Strecke geplant ist?
2. Teilt die Landesregierung die Auffassung, daß eine solche Minimalausführung für den vorgesehenen 30-Minuten-Takt Stuttgart-Tübingen und zusätzliche Neitec-Züge aufgrund von Fahrplantrassenproblemen ein Nadelöhr sein wird und somit eine unbefriedigende Lösung darstellt?
3. Teilt die Landesregierung die Auffassung, daß ein „Neckartalbahnhof“ im Raum Wendlingen folgende Funktionen erfüllen muß:
 - Verknüpfungspunkt der Regionallinien und der S-Bahn nach Kirchheim zur Neubaustrecke Stuttgart-Ulm,
 - Kreuzungsfreie Ausfädelung für Züge Stuttgart-Neubaustrecke-Tübingen,
 - Möglichkeit des Halts im Neckartalbahnhof auch für diese Züge Stuttgart-Neubaustrecke-Tübingen?
4. Bis wann müssen die Planungen und Finanzierungsregelungen abgeschlossen sein, um den Neckartalbahnhof gleichzeitig mit der Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm zu verwirklichen?
5. Welche der beiden in Drucksache 11/6940 dargestellten baulichen Möglichkeiten für einen Neckartalbahnhof wird die Landesregierung vorrangig verfolgen?

6. Wird sich die Landesregierung über die Bauoption hinaus für die konkrete Planung und Realisierung eines solchen Neckartalbahnhofes anstelle der sogenannten „Kleinen Wendlinger Kurve“ einsetzen?
7. Wird sich die Landesregierung im Fall des Scheiterns des Projekts Neckartalbahnhof für eine „Große Wendlinger Kurve“ (zweigleisig und kreuzungsfrei) einsetzen?

06. 02. 95

Gerhard Stolz, Monika Schnaitmann GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 4. März 1996 Nr. 22-3824.5 Stgt.-Ulm/154 beantwortet das Verkehrsministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die Kleine Wendlinger Kurve ist als eingleisige und nicht kreuzungsfreie mit der Neubaustrecke verbundene Strecke geplant.

Zu 2.:

Über die Kleine Wendlinger Kurve sollen nach dem Betriebsprogramm, das der Machbarkeitsstudie und dem Vorprojekt Stuttgart 21 zugrunde liegt, acht Interregio-Züge und 33 Stadt-Express-Züge pro Tag und Richtung verkehren. Weitere 26 Nahverkehrs-Züge pro Tag und Richtung werden über die bestehende Trasse ins Filstal geführt. Das Vorprojekt Stuttgart 21 hat gezeigt, daß dieses Betriebsprogramm über die Kleine Wendlinger Kurve gefahren werden kann.

Zu 3.:

Die Landesregierung hält es für erforderlich, daß beim Bau des Neckartalbahnhofes Umsteigebeziehungen zwischen den dort haltenden Zügen aus Richtung Stuttgart und Tübingen und zur S-Bahn geschaffen werden.

Ein Neckartalbahnhof ist nicht über die Kleine Wendlinger Kurve an die Neckartalstrecke anschließbar. Die derzeit vorliegenden Variantenvorschläge (Variante Turmbahnhof und Variante Parallellage) bedingen beide eine völlige Umplanung der Anschlüsse an die Neckartalstrecke. Ob diese Umplanung eine kreuzungsfreie Ausfädelung für Züge aus Richtung Stuttgart in Richtung Tübingen erfordern, kann erst beurteilt werden, wenn eine Entscheidung über die Lage des Neckartalbahnhofes getroffen ist.

Zu 4.:

Der Bau der Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm soll bis zum Jahre 2008 abgeschlossen sein. Im Zuge des weiteren Planungsverfahrens werden mehrere Planfeststellungsabschnitte gebildet. Für den Bereich Neckartalbahnhof wird ein eigener Planfeststellungsabschnitt gebildet werden, so daß bei einer Entscheidung über die Realisierung eines Neckartalbahnhofes innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre eine Anpassung und Änderung der Planung erfolgen kann und damit eine Inbetriebnahme des Neckartalbahnhofes zeitgleich mit der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm gewährleistet ist.

Zu 5.:

Der Landesregierung liegen bislang keine konkreten Planunterlagen und Gutachten zu den einzelnen Varianten des Neckartalbahnhofes vor. Erst nach Vorlage detaillierter betrieblicher und verkehrlicher Untersuchungen, die auch den Bedarf für

einen Neckartalbahnhof belegen, und der Entscheidung des Verbandes Region Stuttgart über die Weiterführung der S-Bahn Richtung Kirchheim kann die Landesregierung eine Entscheidung über die weiterzuverfolgende Variante treffen.

Zu 6.:

Die Landesregierung wird sich für einen Neckartalbahnhof anstelle der Kleinen Wendlinger Kurve einsetzen, wenn durch verkehrliche Untersuchungen nachgewiesen ist, daß ein Neckartalbahnhof aus verkehrlichen Gründen sinnvoll und erforderlich ist und die Finanzierung des Neckartalbahnhofes geklärt ist.

Zu 7.:

Die Große Wendlinger Kurve ist Teil der Variante Neckartalbahnhof in Parallellage zur Neubaustrecke. Scheitert das Projekt Neckartalbahnhof, ist die Große Wendlinger Kurve nicht erforderlich. Sollte sich der Verband Region Stuttgart und die Region für die Fortführung der S-Bahn Richtung Kirchheim entscheiden und diese Trasse an die Neubaustrecke in Parallellage heranführen, um damit die Option für den Bau eines Neckartalbahnhofes in Parallellage zu einem späteren Zeitpunkt offenzuhalten, wird das Verkehrsministerium mit der DB AG über die Planung einer Großen Wendlinger Kurve verhandeln.

Schauffler

Verkehrsminister