

Kleine Anfrage

des Abg. Daniel Karrais FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Umsetzung des Deutschlandtakts auf der Strecke Stuttgart–Zürich

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie sieht das Betriebs- und Angebotskonzept für die Strecke Stuttgart–Zürich aus, sowohl vor als auch nach der Weiterentwicklung im Rahmen des Deutschlandtaktes?
2. Welche Fahrzeitverkürzung soll zwischen Stuttgart und Zürich mit Hilfe dieses Betriebs- und Angebotskonzepts erzielt werden?
3. Wie wirkt sich dieses Betriebs- und Angebotskonzept auf den Schienengüterverkehr aus?
4. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind im Detail erforderlich, um auf der Strecke Stuttgart–Zürich den Deutschlandtakt umzusetzen (bitte aufgeschlüsselt nach Zeitplan für Bau und Inbetriebnahme und mit erwartetem Kostenrahmen)?
5. Wie ist der Planungsstand und wie sieht der weitere Zeitplan für die Doppelspuren Rottweil–Neufra bzw. Spaichingen–Rietheim–Wurmlingen für die Singener Kurve und für den Profilausbau für den Schienengüterverkehr aus?
6. Wie wird sichergestellt, dass sich der Ausbau der Schienenachse Stuttgart–Zürich nicht weiter verzögert, sondern tatsächlich bis zum Ablauf des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2030 fertiggestellt ist und wann ist damit zu rechnen, dass die Finanzierungszuständigkeit geklärt ist?

7. Wie bewertet sie die Idee, auf der Gäubahnstrecke einen Tunnel nördlich von Sulz sowie einen Tunnel nördlich von Rottweil zu bauen, um die Fahrtzeit zu verkürzen?
8. Wie soll eine entsprechende Trassenplanung aussehen?
9. Wie sehen die veranschlagten Kosten und der Zeithorizont für den Bau der beiden Tunnel aus, unter Einbezug der Planung, Umsetzung und finalen Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme?

04. 09. 2020

Karrais FDP/DVP

Begründung

Als Exportregion in der Mitte Europas ist Baden-Württemberg in hohem Maße von einer leistungsfähigen und intakten Infrastruktur aller Verkehrsträger abhängig. Dies gilt insbesondere auch für den Personen- und Gütertransport. Die Wirtschaftsregionen zwischen Stuttgart und Zürich warten bereits seit Jahrzehnten auf den Ausbau der Schienenachsen entlang der Strecke. Mittlerweile stellt sich aus Sicht des Fragestellers die Frage, ob der Ausbau mit Ablauf des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2030 abgeschlossen sein wird. Diese Kleine Anfrage soll dazu dienen, das Fernverkehrskonzept zwischen Stuttgart und Zürich, das auf einem bereits zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB AG abgestimmten Betriebs- und Angebotskonzept fußt und im Rahmen des Deutschlandtakts weiterentwickelt wurde, abzufragen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2020 Nr. 3-3820.0-0/271 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie sieht das Betriebs- und Angebotskonzept für die Strecke Stuttgart–Zürich aus, sowohl vor als auch nach der Weiterentwicklung im Rahmen des Deutschlandtaktes?*
2. *Welche Fahrzeitverkürzung soll zwischen Stuttgart und Zürich mit Hilfe dieses Betriebs- und Angebotskonzepts erzielt werden?*

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

Mit dem Deutschlandtaktes des Bundes wurde Mitte des Jahres 2020 für die Strecke Zürich ein neues Angebots- und Infrastrukturkonzept vorgelegt. Zwischenzeitliche Entwicklungen wie die vorgesehenen Ausbauten zur Fahrzeitverkürzung zwischen Mannheim und Stuttgart sowie die Absicht, die Gäubahn auf Basis der deutsch-schweizerischen Absichtserklärung vom Mai 2019 für den Schienengüterverkehr zu einer „vollwertigen Umleitungsstrecke“ bei Unterbrüchen oder Überlastungen der Rheintalbahn auszubauen, haben zu einer Weiterentwicklung des bislang hinterlegten Angebots- und Infrastrukturkonzeptes geführt.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Es handelt sich bei diesem neuen Konzept um ein Ausbaukonzept für konventionelle Fahrzeuge ohne Neigetechnik, das eine passfähige Einbindung der Fernverkehrslinie der Strecke Stuttgart–Singen(–Zürich) in den Deutschlandtakt mit den Knoten in Stuttgart (Anschluss an die strukturgebenden ICE-Linien in/aus Richtung Mannheim), Tuttlingen (Knoten zur Minute Null) und Singen (Knoten zur Minute 30) vorsieht. Darüber hinaus ist es minutiös mit dem von der Schweizerischen Seite beschlossenen Strategischen Entwicklungsprogramm 2035 (STEP 2035) mit passender Übergabezeit in Schaffhausen abgestimmt. Unter diesen Randbedingungen wird die grundlegende Zielsetzung an den Ausbau – die attraktive Einbindung der Fernverkehrslinie dieser Strecke in die Knotenbahnhöfe Stuttgart und Zürich – mit einer Reisezeit von 2:44 Stunden erreicht.

3. Wie wirkt sich dieses Betriebs- und Angebotskonzept auf den Schienengüterverkehr aus?

Mit dem Ausbaukonzept soll die Gäubahn durch Doppelspurabschnitte und Erhöhung der Tunnelprofile zur vollwertigen Güterverkehrs-, Umleitungs- und Entlastungsstrecke zur Rheintalbahn ausgebaut werden. Der Landesregierung liegen darüber hinaus keine Informationen zur Auswirkung auf den Schienengüterverkehr vor.

4. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind im Detail erforderlich, um auf der Strecke Stuttgart–Zürich den Deutschlandtakt umzusetzen (bitte aufgeschlüsselt nach Zeitplan für Bau und Inbetriebnahme und mit erwartetem Kostenrahmen)?

5. Wie ist der Planungsstand und wie sieht der weitere Zeitplan für die Doppelspur Rottweil–Neufra bzw. Spaichingen–Rietheim–Wurmlingen für die Singener Kurve und für den Profilausbau für den Schienengüterverkehr aus?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das neue Infrastrukturkonzept umfasst eine Neukonzeption der Flughafenanbindung sowie Geschwindigkeitserhöhungen in verschiedenen Streckenabschnitten, die Errichtung von zwei Neubauabschnitten mit Tunneln (Neckarhausen–Sulz, Epfendorf–Rottweil) und drei Ausbauabschnitten (Horb–Neckarhausen, Sulz–Oberndorf, Wurmlingen–Tuttlingen), in denen die Zweigleisigkeit hergestellt werden soll. Ferner sind für den Güterverkehr weitere Ausbaumaßnahmen, insbesondere die Singener Kurve, vorgesehen.

Der Landesregierung liegen keine detaillierteren Informationen zu Zeitplänen und erwartetem Kostenrahmen vor.

6. Wie wird sichergestellt, dass sich der Ausbau der Schienenachse Stuttgart–Zürich nicht weiter verzögert, sondern tatsächlich bis zum Ablauf des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2030 fertiggestellt ist und wann ist damit zu rechnen, dass die Finanzierungszuständigkeit geklärt ist?

Die Landesregierung begrüßt, dass vom Bund ein Konzept vorgelegt wird, mit dem die wesentlichen Ausbauziele erreicht werden können. Die Finanzierungszuständigkeit des Bundes für das Bedarfsplanprojekt Gäubahn ist unstrittig. Der Bund hat mitgeteilt, dass eine Realisierungsentscheidung bei Vorliegen einer positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertung und einer Kostenabgrenzung zum Projekt Stuttgart 21 erfolgen wird. Der Bund hat angekündigt, dass diese Voraussetzungen so bald wie möglich in den nächsten Monaten geschaffen werden und die Landesregierung wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten dabei mitwirken. Nach diesen grundsätzlichen Klärungen ist es erforderlich, dass der Bund die Deutsche Bahn umgehend mit der Realisierung beauftragt und die notwendigen Mittel für die Umsetzung aller Maßnahmen bereitstellt.

7. *Wie bewertet sie die Idee, auf der Gäubahnstrecke einen Tunnel nördlich von Sulz sowie einen Tunnel nördlich von Rottweil zu bauen, um die Fahrtzeit zu verkürzen?*

Zu den genannten Ausbaumaßnahmen liegt dem Verkehrsministerium keine Stellungnahme seitens der Deutschen Bahn als Aufgabenträger vor.

8. *Wie soll eine entsprechende Trassenplanung aussehen?*

Hierzu liegen dem Verkehrsministerium keine Informationen vor.

9. *Wie sehen die veranschlagten Kosten und der Zeithorizont für den Bau der beiden Tunnel aus, unter Einbezug der Planung, Umsetzung und finalen Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme?*

Wie in der Antwort zu Frage 6 mitgeteilt, ist grundsätzlich zu begrüßen, dass vom Bund ein Konzept vorgelegt wird, mit dem die wesentlichen Ausbauziele erreicht werden können. Der Landesregierung liegen jedoch keine detaillierteren Informationen zu Trassenplanung, Zeitplänen und veranschlagten Kosten vor, die Prüfungen auf Bundesebene dauern hierzu noch an.

In der Sitzung des Lenkungskreis Stuttgart 21 am 16. Oktober 2020 waren sich alle Projektpartner einig, dass an der vertraglich vereinbarten und im Abschnitt 1.3 b zur Planfeststellung beantragten Flughafenanbindung der Gäubahn festgehalten werden muss, solange die Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit eines neuen Bedarfskonzepts für die Gäubahn nicht festgestellt werden kann.

Hermann
Minister für Verkehr