

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Dr. Marcel Klinge, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Ausbau des internationalen Korridors Stuttgart-Zürich – Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030

Die Strecke Stuttgart–Singen (Gäu-Neckar-Bodenseebahn) ist als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 gelistet. Historisch findet der Ausbau der Strecke seinen Niederschlag im Vertrag von Lugano von 1996. Die Verbindung ist ein wichtiger Teil der Route nach Mailand über Zürich. Zugleich dient die Gäu-Neckar-Bodenseebahn („Gäubahn“) als Ausweichstrecke für die bereits überlastete Verbindung zwischen Basel und Karlsruhe, sowohl für den Personen- als auch Güterverkehr.

Die Tunnelhavarie von Rastatt im August 2017 hat gezeigt, dass ein Ausbau der Strecke nicht nur wegen einer möglichen Fahrzeitverkürzung forciert werden sollte. Bahnkunden, Transport- und Logistikunternehmen haben ein Interesse an einem zuverlässigen Schienenverkehr, der auch auf etwaigen Ausweichstrecken im Falle von Notfällen wie in Rastatt gewährleistet werden kann.

Der schnelle Ausbau der Strecke Stuttgart–Singen ist somit gefordert. Die vorgesehenen geschwindigkeitserhöhenden Maßnahmen als auch der zweigleisige Ausbau müssen umgesetzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gründe sieht die Bundesregierung als ausschlaggebend für den langwierigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau des zweigleisigen Abschnitts Horb–Neckarhausen?
2. Unterstützt die Bundesregierung den Ausbau der Strecke Stuttgart–Singen wie im bisherigen Vorhaben geplant, auch wenn ein Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen nicht möglich oder sinnvoll ist?

Wenn nein, warum nicht?

3. Welche Gründe könnten nach Ansicht der Bundesregierung dazu führen, dass Neigetechnikfahrzeuge nicht eingesetzt werden?
4. Erwägt die Bundesregierung eine Kooperation mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in Bezug auf einen Leasingvertrag von Neigetechnikzügen, sollten Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG nicht zur Verfügung stehen?

Wenn ja, von welchen Kosten geht die Bundesregierung aus?

5. Ist für die Bundesregierung die Fahrzeitverkürzung auf dem internationalen Korridor Stuttgart–Zürich der einzige und ausschlaggebende Grund, um die Strecke auszubauen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, welche anderen Gründe liegen vor?

6. Wird die Gäubahn und die darauf verkehrenden Zugsysteme mit dem neuen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) ausgestattet?

Wenn nein, warum nicht?

7. Sieht sich die Bundesregierung an den Vertrag von Lugano von 1996 gebunden, die Kapazitäten im nördlichen Zulauf zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) der Verkehrsnachfrage anzupassen und damit die Gäubahn auszubauen, die NEAT zu entlasten und eine Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Zürich zu erreichen?

8. Erachtet die Bundesregierung nach den Erfahrungen der Tunnelhavarie von Rastatt den Ausbau der Gäubahn als notwendig, unabhängig von etwaigen Fahrzeitverkürzungen?

Wenn nein, warum nicht?

9. Sind Mitglieder des Schweizer Bundesrates auf die Bundesregierung zugekommen, um einen Ausbau der Gäubahn im Zuge der Tunnelhavarie von Rastatt zu fordern?

Wenn ja, wann fanden diese Gespräche statt, und welche Ressorts nahmen daran teil?

10. Plant die Bundesregierung, weitere Strecken in Baden-Württemberg als Entlastungs- oder Ausweichstrecken zu ertüchtigen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

11. Plant die Bundesregierung im Rahmen eines gemeinsamen europäischen Notfallmanagements und in Kooperation mit europäischen Partnern, Ausweichstrecken für essentielle Handelsstrecken zu ertüchtigen oder auszubauen (bitte nach Strecken und Kooperationen auflisten)?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 5. September 2018

Christian Lindner und Fraktion