

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/29548 –**

Ausbau Gäubahn – Sulzer Tunnel

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Gäubahn ist eine wichtige Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg. Der zweigleisige (Teil-)Ausbau der Bahnstrecke zwischen Zürich und Stuttgart ist bereits seit Jahrzehnten in der Diskussion. Durch die Machbarkeitsstudie wurden nun konkrete Maßnahmen in Bezug auf das Ausbaukonzept offenlegt und Informationen dazu vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Steffen Bilger Anfang März dieses Jahres dargestellt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/024-bilger-gaeubahn.html>). Mit dazu gehört der eingleisige Neubau Neckarhausen – Sulz inklusive Tunnel. Das Land Baden-Württemberg (https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/8000/16_8751_D.pdf) sowie Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der DB (Deutsche Bahn) AG für das Land Baden-Württemberg, haben keine weiteren Informationen zu besagtem Tunnel (<https://www.neckarchronik.de/Nachrichten/Dem-Raetsel-des-Sulz-Tunnels-auf-der-Spur-494695.html>).

Die Fragenstellenden möchten sich mit dieser Kleinen Anfrage einen Überblick über den Ausbau des Tunnels sowie zu weiteren Projekten in der Region verschaffen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Ausbaustrecke (ABS) Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

Im Zuge der Planungen zum Deutschlandtakt und den damit verbundenen Gesprächen mit der DB Netz AG sowie dem Land Baden-Württemberg wurde das Angebotskonzept auf der Gäubahn weiterentwickelt; unterstellt wird die hier wirtschaftlichere konventionelle Technik statt Neigetechnik. Darüber hinaus beinhaltet das neue Konzept eine neue Anbindung der Gäubahn an den Knoten Stuttgart via Stuttgart Flughafen mit dem sogenannten Gäubahntunnel.

Die Gutachter des Bundes haben das im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt hinterlegte Konzept im Rahmen des Bundesverkehrswe-

geplan (BVWP)-Vorhabens ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) volkswirtschaftlich bewertet und optimiert. Hierbei erfolgte die Optimierung unter der Maßgabe, dass die Fahrzeitvorgaben aus dem Deutschlandtakt eingehalten werden können. Im Ergebnis der abgeschlossenen Bewertung wurde durch die Gutachter festgestellt, dass das zugrunde gelegte Infrastrukturkonzept wirtschaftlich tragfähig ist (Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,2). Für das vollständige Gutachten wird auf die Veröffentlichung verwiesen (abrufbar unter:

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/PD_Planfall040b_PRI NS.PDF).

Auskünfte zur lokalen Gestaltung und Bauzeiten einzelner Maßnahmen sind erst nach der operativen Planung möglich.

1. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über den von Staatssekretär Steffen Bilger Anfang März 2021 angekündeten eingleisigen Neubau zwischen Neckarhausen und Sulz inklusive eines Tunnels vor (Standort, Größe, Bauzeit und Kosten)?

Nach Auskunft der Gutachter liegt der Bewertung im Abschnitt Neckarhausen – Sulz eine teilweise im Tunnel verlaufende Neubaustrecke (NBS) zwischen Neckarhausen und Sulz mit einer Länge von ca. 4,7 km und einer Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h zu Grunde. Das Konzept unterstellt hierbei eine Tunnelstrecke von ca. 2,7 km, wobei die NBS bei km 87,3 und km 93,9 in die bestehende Strecke einbindet; die Bestandsstrecke wird in diesem Bereich abgebunden. Entsprechend der BVWP-Bewertungsmethodik wurden Gesamtkosten der NBS zwischen Neckarhausen und Sulz in Höhe von 244 Mio. Euro ermittelt.

2. In welchem Zusammenhang stehen der geplante Umbau der Neckarbrücke südlich von Neckarhausen mit dem eingleisigen Ausbau zwischen Neckarhausen und Sulz inklusive Tunnel, und wie werden diese beiden Projekte verknüpft?

Die betreffende Maßnahme ist den Gutachtern des Bundes nicht bekannt. Gegenseitige Abhängigkeiten müssten durch den Vorhabenträger DB Netz AG im Rahmen der Planungen nach den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes berücksichtigt werden.

3. Mit welcher Begründung liegen nach Kenntnis der Bundesregierung dem Land Baden-Württemberg und dem Konzernbevollmächtigten der DB AG für das Land Baden-Württemberg keine Informationen zu dem Vorhaben vor?

Die Bewertung des optimierten Ausbaukonzepts wurde veröffentlicht und Vertretern des Landes Baden-Württemberg sowie der DB Netz AG am 9. April 2021 seitens der Gutachter vorgestellt und erläutert.

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Soll nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich Oberndorf und Epfendorf die B14 verlegt werden sowie eine Unterquerung Oberndorfs mittels Tunnels ermöglicht werden, und wenn ja, welche Informationen liegen der Bundesregierung zu diesen Vorhaben vor (Umsetzungsplan, Bauzeit, Zeitplan, und Kosten)?

Nach Auskunft der Gutachter beinhaltet das optimierte Ausbaukonzept einen zweigleisigen Ausbau zwischen Sulz und Epfendorf über eine Länge von ca. 16,6 km. Im Bereich Oberndorf ist mit Ausnahme der Ortslage Altoberndorf die Bundesstraße B14 unmittelbar neben dem Bahngelände angeordnet. Das bestehende Planum der ehemals zweigleisigen Strecke entspricht nicht mehr den aktuellen Richtlinien. Ohne Eingriffe in den Bestand kann ein zweigleisiger Ausbau nicht vorgenommen werden. Aus diesem Grund wurde eine Verlegung der B14 in einen ca. 3 km langen Straßentunnel im Bereich Oberndorf/Altoberndorf unterstellt. Die Gesamtkosten des zweigleisigen Ausbaus zwischen Sulz und Epfendorf einschließlich der Verlegung der B14 wurden entsprechend der BVWP-Bewertungsmethodik mit 536 Mio. Euro ermittelt.

Im Rahmen der Vorplanung wird die DB Netz AG auf der Grundlage der geltenden Regularien und dem Stand der Technik eine Vorzugsvariante erarbeiten.

Es wird zudem auf die Vorbemerkung verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.