



Matthias Gastel
Mitglied des Deutschen Bundestages

Berlin, 12.02.2021

Mündliche Frage 10. Februar 2021 (Nr. 55)

Matthias Gastel, MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-74150
Fax: +49 30 227-70150
matthias.gastel@bundestag.de

Auf welchen Abschnitten der Gäubahn wurde/wird der volkswirtschaftliche Nutzen von fahrzeitreduzierenden, baulichen Maßnahmen untersucht (bitte die Art der baulichen Maßnahmen beschreiben) und wie stellt sich die Rechtslage bei der Führung der Gäubahn über den Flughafen an den Hauptbahnhof Stuttgart nach Einschätzung der Bundesregierung dar, wenn nun mit einem „Gäubahntunnel“ aufgrund der Bauzeit die Züge länger in Stuttgart-Vaihingen enden müssen, obwohl dies im Planfeststellungsbeschluss für PFA 1.3a auf S. 149 ausdrücklich abgelehnt worden war („Nicht weiterverfolgt werden durfte die Variante, die in Böblingen oder Stuttgart-Vaihingen einen Endpunkt und einen Umstieg auf die S-Bahn zur Weiterfahrt zum Hauptbahnhof vorsah.“)?

Matthias Gastel, MdB

Drucksache 19/26439 Frage Nr. 55

Abg. Matthias Gastel

A n t w o r t

Gemäß dem von der DB Netz AG vorgelegten Konzept kommen, abgesehen vom Tunnel zum Flughafen Stuttgart, für geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen u. a. die Abschnitte Neckarhausen – Sulz bzw. Herrenberg – Eutingen in Frage. Welche Maßnahmen näher zu betrachten sind, wird in der derzeitigen volkswirtschaftlichen Bewertung der Ausbaustrecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) geprüft.

Danach werden Auswirkungen auf Planfeststellungsbeschlüsse und deren Konsequenzen sich vom Vorhabenträger zu prüfen sein. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG beziehen sich die Ausführungen aus dem Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.3a (S. 149) auf die Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof, nicht auf einen Interimszustand während der Bauzeit.