

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE und  
der Fraktion der CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **(Partiell) Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Stuttgart–Singen–Zürich (Gäubahn) und Einstufung des Vorhabens im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Bedeutung die Bahnstrecke von Stuttgart nach Singen und weiter nach Zürich (Gäubahn) ihrer Einschätzung nach für den Schienenpersonennahverkehr, den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr in Baden-Württemberg, national und international hat;
2. welche Ausbaumaßnahmen und weitere Maßnahmen nach ihrer Einschätzung notwendig sind, um die Zielsetzungen der Vereinbarung von Lugano (1996) zu erreichen;
3. welche Ausbaumaßnahmen im Zuge der Bahnstrecke Stuttgart–Singen–Zürich (Gäubahn) sie für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet hat;
4. welche Auswirkungen ein Ausbleiben des Ausbaus der Bahnstrecke Stuttgart–Singen–Zürich (Gäubahn) auf geplante Fahrplankonzepte des Landes hat;
5. wann die Finanzierungsvereinbarung für die Doppelspurinsel Horb-Neckarhausen als erster Schritt abgeschlossen wird und wann als zweiter Schritt die Planungen für die zweite Doppelspurinsel Rottweil-Neufra abgeschlossen sind;
6. wie sie die Einstufung des Ausbauvorhabens in den sogenannten „Potenziellen Bedarf“ im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 bewertet;
7. was sie unternommen hat, um für das Ausbauvorhaben eine höhere Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2030 zu erreichen;

## II.

1. sich weiter auf allen Ebenen für eine Einstufung der Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz (Gäubahn) in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 einzusetzen;
2. sich für eine zügige Realisierung des Vorhabens – mit dem Ziel, eine schnelle und leistungsfähige Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Zürich (ca. 2,5 Stunden) zu schaffen – einzusetzen.

14. 06. 2016

Schwarz, Andreas, Raufelder  
und Fraktion

Dr. Reinhart, Schreiner  
und Fraktion

### Begründung

Die Bahnstrecke von Stuttgart nach Singen und weiter nach Zürich (Gäubahn) ist eine der zentralen Nord-Süd-Verkehrsverbindungen im Land. Ihr kommt darüber hinaus eine große Bedeutung als Zulaufstrecke für die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) zu. Während die Schweiz mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni 2016 ihre Zusagen aus der Vereinbarung von Lugano erfüllt hat, hinkt der Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland hinterher.

Während für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn eine menschen- und umweltgerechte Variante beschlossen wurde, ist ein Ausbau der Gäubahn nur mit einer ebenso vordringlichen Einstufung im Bundesverkehrswegeplan realisierbar.

Baden-Württemberg, das in der Mitte Europas liegt, muss als wirtschaftsstarke Region ein sehr hohes und in Zukunft noch wachsendes Güterverkehrsaufkommen verkraften. Die Verlagerung der Warentransporte von der Straße auf die Schiene und auf die Wasserwege ist daher für uns von großer Bedeutung. Hierzu bedarf es einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur auch im Zuge der Gäubahn.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 7. Juli 2016 Nr. 3-3824.5-00/406 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen*

*I. zu berichten,*

- 1. welche Bedeutung die Bahnstrecke von Stuttgart nach Singen und weiter nach Zürich (Gäubahn) ihrer Einschätzung nach für den Schienenpersonennahverkehr, den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr in Baden-Württemberg, national und international hat;*

Die Gäubahn ist eine wichtige internationale Strecke. Die Europäische Union (EU) hat sie als Grundnetzstrecke im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) eingestuft. Sie stellt somit die mittlere, zentrale Nord-Süd-Achse in Baden-Württemberg in Richtung der Alpen – neben Rheintalbahn und Südbahn dar. Sie ist eine natürliche Zulaufstrecke zum gerade eröffneten Gotthard-Basis-Tunnel (der „Neuen Al-

pen Transversale“ = NEAT) und hat im Güterverkehr die Funktion einer regionalen Entlastungsstrecke zur NEAT mit Erschließungsfunktion für die Ostschweiz und Süddeutschland. Sie verbindet besonders wirtschaftlich starke Regionen in Süddeutschland und in der Schweiz, den Raum Stuttgart und Zürich. Sie bildet ferner eine wichtige Brückenfunktion nach Italien zur Lombardei, einer der Partnerregionen Baden-Württembergs in Europa und eine der dynamischsten Regionen in Italien.

In allen Verkehrsarten, sowohl im Schienenpersonennahverkehr als auch im nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehr sowie im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr hat die Gäubahn eine wichtige Erschließungsfunktion und ist daher für Baden-Württemberg und Süddeutschland eine zentrale Verkehrsader.

*2. welche Ausbaumaßnahmen und weitere Maßnahmen nach ihrer Einschätzung notwendig sind, um die Zielsetzungen der Vereinbarung von Lugano (1996) zu erreichen;*

Die Landesregierung hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die notwendigen Maßnahmen für eine Reduzierung der Fahrzeit auf 2 Std. 15 Min. zu ermitteln. Die Ergebnisse des Gutachtens werden im August dieses Jahres vorliegen. Die bisher im BVWP 2003 vorgesehenen Ausbaumaßnahmen (zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen Horb und Neckarhausen, Rottweil und Neufra, Rietheim und Würmlingen, Singener Kurve, punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung) in Höhe von 162 Mio. Euro waren auf eine Fahrzeit von 2 Std. 35 Min. ausgerichtet, mit welcher die Anschlussknoten in Stuttgart und Zürich verbunden werden können.

*3. welche Ausbaumaßnahmen im Zuge der Bahnstrecke Stuttgart–Singen–Zürich (Gäubahn) sie für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet hat;*

Die Landesregierung hat im Frühjahr 2013 die unter Ziffer 2 genannten Maßnahmen zum BVWP 2030 angemeldet: „Ausbau bzw. Bau von Doppelspurabschnitten“ unter Bezugnahme auf die Vereinbarung von Lugano vom 6. September 1996 mit der Schweiz. Die Ergebnisse des vom Land beauftragten Gutachtens werden im Zuge der weiteren Konkretisierung des BVWP dem Bund vorgelegt werden.

*4. welche Auswirkungen ein Ausbleiben des Ausbaus der Bahnstrecke Stuttgart–Singen–Zürich (Gäubahn) auf geplante Fahrplankonzepte des Landes hat;*

Alle derzeit geplanten Fahrplankonzepte bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sind durch das ab Ende 2017 geplante Interimskonzept mit einer stündlichen Fernverkehrsverbindung Stuttgart–Singen–Zürich und der Inbetriebnahme des Ausschleifungsnetzes 3 b (Gäu-Murr) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auf der vorhandenen Infrastruktur fahrbar.

Große Bedeutung hat der Ausbau der Gäubahn für die Fahrzeitbeschleunigung auf der Fernverkehrslinie Stuttgart–Singen–Zürich analog der Vereinbarung von Lugano. Dabei hat der geplante Ausbau auch positive Auswirkungen auf den Regionalverkehr. So werden beispielsweise auch innerhalb des Landes die Verbindungen Stuttgart–Vaihingen oder Stuttgart–Konstanz deutlich beschleunigt. Auch können z. B. die Züge des Ringzugs aufgrund dann nicht mehr notwendiger Überholungs- bzw. Kreuzungsaufenthalte im Abschnitt Tuttlingen–Rottweil beschleunigt werden. Die Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr kann durch den Ausbau erweitert werden.

*5. wann die Finanzierungsvereinbarung für die Doppelspurinsel Horb-Neckarhausen als erster Schritt abgeschlossen wird und wann als zweiter Schritt die Planungen für die zweite Doppelspurinsel Rottweil-Neufra abgeschlossen sind;*

Der Landesregierung liegen hierzu bislang keine Informationen vor, da die Vereinbarung vom Bund mit der DB geschlossen wird. Erst wenn die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sind, liegt eine wesentliche Voraussetzung dafür vor, dass die Finanzierungsvereinbarung geschlossen werden kann. Das Land drängt auf einen zügigen Abschluss.

*6. wie sie die Einstufung des Ausbauvorhabens in den sogenannten „Potenziellen Bedarf“ im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 bewertet;*

Die Landesregierung geht davon aus, dass es nicht bei der im Entwurf genannten Einstufung bleibt, sondern nach der Bewertung des Vorhabens im weiteren BVWP-Prozess das Vorhaben in den „Vordringlichen Bedarf“ aufsteigen wird.

*7. was sie unternommen hat, um für das Ausbauvorhaben eine höhere Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2030 zu erreichen;*

Die Landesregierung setzt sich seit Jahren intensiv in den verschiedensten Formen für den Gäubahnausbau ein. So ist es gelungen, den Ausbau im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu verankern, obwohl in einem ersten Entwurf dieser nicht enthalten war. Zusätzlich hat sie eigene Finanzmittel für das Gutachten (siehe Ziffer 2) eingebracht.

*II.*

*1. sich weiter auf allen Ebenen für eine Einstufung der Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz (Gäubahn) in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 einzusetzen;*

*2. sich für eine zügige Realisierung des Vorhabens – mit dem Ziel, eine schnelle und leistungsfähige Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Zürich (ca. 2,5 Stunden) zu schaffen – einzusetzen.*

Die Landesregierung wird alles ihr Mögliche unternehmen, um diesen Zielen näherzukommen. Entscheidend für die Umsetzung sind jedoch Bund und Deutsche Bahn AG.

Hermann  
Minister für Verkehr