

## **Antrag**

**der Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Tempo für die Gäubahn: Was tut die Landesregierung, um Planungsbeschleunigung und ein besseres Mobilitätsangebot auf der Gäubahn voranzutreiben?**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. aus welchen Gründen sie es unterlässt, die Aufnahme des Gäubahn-Ausbaus in das geplante Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) des Bundes voranzutreiben;
2. welche Maßnahmen sie stattdessen zur Planungs- und Umsetzungsbeschleunigung für den Ausbau der Gäubahn vollzieht;
3. mit welchen Maßnahmen sie die Deutsche Bahn und weitere Partner dazu verpflichtet, auftretende Probleme zügig zu beheben (v. a. Häufung der Verspätungen und Ausfälle, defektes Wagenmaterial, ausbleibender Halt wichtiger Pendlerzüge an neuen Haltepunkten beispielsweise im Landkreis Freudenstadt, Eutingen-Nord, fehlerhafte Angaben bei Preis und Auskunft usw.);
4. mit welchen Maßnahmen sie auch für den Übergangszeitraum während der Bauphase bei Stuttgart 21 ein zuverlässiges Mobilitätsangebot auf der Gäubahn garantiert;
5. wie sich die aktuellen und angedachten Fahrpläne auf der Gäubahn im Vergleich heute, während der Übergangsphase (Umleitung über Vaihingen) und nach Fertigstellung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm darstellen;
6. wie der Stand der von ihr angekündigten Ausweitung des BW-Tarifs auf Zeitkarten ist („In der zweiten Stufe des BW-Tarifs werden vom Jahr 2020 an auch Zeitkarten [Jahres-, Monats- und Wochentickets] folgen.“; Pressemitteilung des Verkehrsministeriums vom 25. September 2018);

7. in welchen Zeiträumen welche Planungs- und Realisierungsabschnitte für die Errichtung der einzelnen Doppelspurinseln umgesetzt werden;
8. ob sie eine Entschädigungsregelung für Bahnreisende – insbesondere für Inhaber von Zeitkarten – für ausgefallene und verspätete Züge, für die sie Pönale erhält, plant;
9. ob es neue Erkenntnisse für den Zeitraum der Kappung der Linienführung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen aufgrund der Verzögerung des Baus des neuen Fernbahnhalts am Flughafen Stuttgart im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm gibt.

23. 01. 2020

Dr. Timm Kern, Karrais, Keck, Haußmann,  
Brauer, Hoher, Weinmann, Reich-Gutjahr FDP/DVP

### Begründung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur besitzt eine enorme Bedeutung für Lebensqualität und Wirtschaftsstandort. Sie ist nicht nur die Voraussetzung für funktionierende Wertschöpfungs- und Logistikketten, sondern auch Grundlage dafür, die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu erfüllen. Als Exportnation in der Mitte Europas ist Deutschland in hohem Maße von einer leistungsfähigen und intakten Infrastruktur aller Verkehrsträger abhängig. Dies gilt insbesondere für die Gäubahn, die eine der wichtigsten Schienenachsen Mitteleuropas darstellt.

Damit Deutschland hier nicht den Anschluss verliert, reicht es nicht, nur ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen, insbesondere die Planungsverfahren müssen deutlich schneller werden. Die Planungsverfahren in Deutschland gehören zu den bürokratischsten und längsten der Welt. Es vergeht viel zu viel Zeit, bis die bereitgestellten Mittel auch tatsächlich investiert werden können. Auch der dringend notwendige Ausbau der Gäubahn steht seit Jahrzehnten still und muss endlich umgesetzt werden.

Verschiedene Medien berichten, dass Landesverkehrsminister Winfried Hermann (GRÜNE) gegen die Aufnahme des Gäubahn-Ausbaus im MaßnahmenGesetzesvorbereitungsgesetz (MgvG) ist (vgl. Neckar-Chronik und Schwarzwälder Bote am 23. Januar 2020).

Angesichts des bereits seit Jahrzehnten versäumten Ausbaus dieser wichtigen Schienenachse befördert diese Untätigkeit der grün-schwarzen Landesregierung den politischen Stillstand. Es entsteht der Eindruck, dass diese Chance der Planungsbeschleunigung fahrlässig vertan wird. Die Anfrage legt deshalb die politischen Motive der Landesregierung offen und bringt die aktuellen Zustände bei Ausbau und Betrieb der Gäubahn in Erfahrung.

Die Antragsteller fordern entschiedenes politisches Handeln des Verkehrsministers, um jede Beschleunigung für den Ausbau der Gäubahn und ein verbessertes Mobilitätsangebot zu ergreifen. Blanker Hohn ist es, dass selbst bei schlechten Pünktlichkeitswerten auf der Gäubahn das Land Millionen an Pönalen der Eisenbahnverkehrsunternehmen kassiert, bei den Entschädigung für die Pendlerinnen und Pendler aber zum einen auf Zeit spielt, zum anderen eigene Zahlungen des Landes nach wie vor ablehnt. Das Land ist Aufgabenträger für den regionalen Schienenverkehr. Minister Hermann (GRÜNE) muss dafür sorgen, dass die Züge fahren. Und vor allem muss er Fahrgäste bei Schlecht- und Minderleistungen endlich entschädigen. Es kann nicht sein, dass das Land für jeden ausgefallenen oder massiv verspäteten Zug einen Ausgleich erhält und die Fahrgäste buchstäblich im Regen stehen.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 19. Februar 2020 Nr. 3-3824.5-01/91 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Europa und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. aus welchen Gründen sie es unterlässt, die Aufnahme des Gäubahn-Ausbaus in das geplante Maßnahmenesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) des Bundes voranzutreiben;*

Die Bundesregierung will mit einem Maßnahmenesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) die Realisierung großer Verkehrsprojekte beschleunigen. Die Beschleunigungswirkung sowie die Europa- und Verfassungsrechtskonformität des MgvG wurde innerhalb der Landesregierung unterschiedlich beurteilt. Das Land hat sich enthalten.

*2. welche Maßnahmen sie stattdessen zur Planungs- und Umsetzungsbeschleunigung für den Ausbau der Gäubahn vollzieht;*

Der Gäubahnausbau ist nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) verankert, und zwar im „Vordringlichen Bedarf“. In diese Kategorie wurde er im Rahmen der Beratung zum BVWP aufgenommen, nachdem das Land Baden-Württemberg auf eine schnellere Umsetzung gedrängt hat. Die Landesregierung sieht den Bund und die Bahn in der Pflicht, die seit vielen Jahren konkreten Planungen voranzutreiben.

*3. mit welchen Maßnahmen sie die Deutsche Bahn und weitere Partner dazu verpflichtet, auftretende Probleme zügig zu beheben (v. a. Häufung der Verspätungen und Ausfälle, defektes Wagenmaterial, ausbleibender Halt wichtiger Pendlerzüge an neuen Haltepunkten beispielsweise im Landkreis Freudenstadt, Eutingen-Nord, fehlerhafte Angaben bei Preis und Auskunft usw.);*

In der wöchentlichen Task Force Qualität Bahn bespricht das Verkehrsministerium mit den Geschäftsführern der Verkehrsunternehmen die Qualitätsprobleme und versucht, kurzfristig gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Durchfahrten am Haltepunkt Eutingen-Nord erfolgen nur zu Zeiten außerhalb des Taktes bzw. wenn auf der Gäubahn durch andere Züge Zwänge bestehen, die die zusätzliche Zeit für den Halt nicht zulassen.

*4. mit welchen Maßnahmen sie auch für den Übergangszeitraum während der Bauphase bei Stuttgart 21 ein zuverlässiges Mobilitätsangebot auf der Gäubahn garantiert;*

Aus Sicht der Landesregierung ist grundsätzlich die Deutsche Bahn als Bauherrin von Stuttgart 21 in der Pflicht, auch für diese Bauphase von Stuttgart 21 ein entsprechendes Interimskonzept zu erarbeiten.

Ungeachtet dessen setzt sich das Ministerium für Verkehr für ein optimales Interimskonzept auf der Gäubahn ein. Damit werden die negativen Folgen der baubedingten Unterbrechung der Gäubahn reduziert:

Die bestehende S-Bahn-Station Stuttgart-Vaihingen wird auf Initiative und mit Mitteln des Landes zu einem Halt für Züge der Gäubahn ausgebaut. Die Bedeutung von Vaihingen als Zielbahnhof ist durch die Ansiedlung einer Großzahl an Arbeitsplätzen für viele Pendlerinnen und Pendler stark angestiegen. Zudem bestehen in Vaihingen sehr gute Anbindungen an die S-Bahn Stuttgart sowie das weitere ÖPNV-Netz.

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

Zusätzlich arbeitet das Ministerium für Verkehr zusammen mit der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart an der Errichtung einer Haltestelle an der Panoramastrecke in der Nähe des S-Bahnhofs Nordbahnhof/der Stadtbahnhaltestelle Löwentorbrücke. Für viele Fahrgäste ergeben sich dort weitere gute ÖPNV-Verbindungen, womit große Teile des Stuttgarter Nordens schnell und mit nur einem Umstieg zu erreichen sind.

*5. wie sich die aktuellen und angedachten Fahrpläne auf der Gäubahn im Vergleich heute, während der Übergangsphase (Umleitung über Vaihingen) und nach Fertigstellung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm darstellen;*

Gegenwärtig dauern die z. T. sehr komplexen Planungsprozesse zur Erstellung entsprechender Fahrplankonzepte für die Übergangsphase sowie für den Zeitraum nach vollständiger Fertigstellung des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm noch an. Es ist daher noch keine Gegenüberstellung mit dem aktuellen Fahrplanangebot möglich.

*6. wie der Stand der von ihr angekündigten Ausweitung des BW-Tarifs auf Zeitkarten ist („In der zweiten Stufe des BW-Tarifs werden vom Jahr 2020 an auch Zeitkarten [Jahres-, Monats- und Wochentickets] folgen.“; Pressemitteilung des Verkehrsministeriums vom 25. September 2018);*

Derzeit wird in enger Abstimmung zwischen der BW-Tarif GmbH, den Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern die Konzeption für die Zeitkarten entwickelt. Nach aktuellem Arbeitsstand werden die Zeitkarten des BW-Tarifs ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 angeboten.

*7. in welchen Zeiträumen welche Planungs- und Realisierungsabschnitte für die Errichtung der einzelnen Doppelspurinseln umgesetzt werden;*

Im Bundesverkehrswegeplan sind aktuell zweigleisige Ausbauabschnitte in den Bereichen Horb–Neckarhausen, Rottweil–Neufra und Spaichingen–Rietheim–Wurmlingen vorgesehen.

Die Deutsche Bahn teilte hierzu mit, dass sie nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zum zweigleisigen Ausbau Horb–Neckarhausen die entsprechenden Ausschreibungsunterlagen erstelle. Die Ausschreibung selbst sei für das 2. Quartal 2020 geplant. Die relevanten Meilensteine seien der Baubeginn vor Ort im Jahr 2022 und die geplante Inbetriebnahme im Jahr 2023.

Ferner teilte die Deutsche Bahn dazu mit, dass die Lage der weiteren zweigleisigen Abschnitte abhängig von der zukünftigen verkehrlichen Gesamtkonzeption der Gäubahn sei. Aktuell werde diese Gesamtkonzeption zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB auf Basis zweier Studien erarbeitet. Derzeit liefe der komplexe Prozess der Prämissenharmonisierung für diese beiden Studien sowie Gespräche mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) der Schweiz bezüglich der Integration der auf Schweizer Seite zukünftig vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen und der Absichten der zukünftigen Betriebsführung in das Gesamtkonzept der Gäubahn. Es werde angestrebt, den Prozess der Prämissenharmonisierung zeitnah in 2020 abzuschließen, damit sich daran der volkswirtschaftliche Bewertungsprozess des BMVI anschließen kann. Im Ergebnis dieser Bewertungen würden dann die Planungen aufgenommen.

*8. ob sie eine Entschädigungsregelung für Bahnreisende – insbesondere für Inhaber von Zeitkarten – für ausgefallene und verspätete Züge, für die sie Pönale erhält, plant;*

Ja. Das Ministerium für Verkehr prüft derzeit anhand objektiver Kriterien (Pünktlichkeits- und Zugausfallquoten), inwieweit welche Strecken aufgrund hoher Ausfallquoten oder sehr schlechter Pünktlichkeitsquoten für eine Entschädigung an betroffene Fahrgäste in Betracht kommen.

*9. ob es neue Erkenntnisse für den Zeitraum der Kappung der Linienführung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen aufgrund der Verzögerung des Baus des neuen Fernbahnhofs am Flughafen Stuttgart im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm gibt.*

Nein. Die Deutsche Bahn gibt bislang keinen Inbetriebnahmezeitpunkt für die Führung der Gäubahn über den Filderbereich/Flughafen zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof an.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor