

## **Antrag**

**der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Zukunft der Gäubahn sichern**

Antrag

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

1. wie der aktuelle Stand zum Ausbau der sogenannten Gäubahn zwischen Stuttgart, Singen und der deutsch-schweizerischen Grenze ist;
2. ob die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn AG inzwischen unterzeichnet ist und inwiefern das Land hierbei beteiligt wurde;
3. wann sie mit dem Beginn des zweigleisigen Ausbaus im Abschnitt zwischen Horb und Neckarhausen rechnet;
4. welche Vorteile der zweigleisige Ausbau für den Personen- und Güterverkehr hätte;
5. welchen Stand das Planfeststellungsverfahren im Abschnitt 1.3 b des Projekts Stuttgart 21 mit Anschluss der Gäubahn an den Landesflughafen und Erweiterung des Flughafenbahnhofs um ein drittes Gleis hat;
6. mit welcher zeitlichen Differenz sie bei den Inbetriebnahmen des Tiefbahnhofs im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 einerseits und des erweiterten Flughafenbahnhofs mit Anschluss der Gäubahn andererseits rechnet;
7. wie der internationale Bahnverkehr in diesem Zeitraum (vgl. Ziffer 6) aufrechterhalten werden soll;
8. ob es zutrifft, dass bis zur verzögerten Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs eine Kappung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen vorgesehen ist, die Fahrgäste zum Umstieg in S-Bahnen und Stadtbahnen zwingen würde;

9. wie sie den Erhalt der sogenannten Panoramabahn beurteilt, um einerseits eine durchgehende Verbindung von der Schweiz in Richtung Stuttgart-Hauptbahnhof zu schaffen, solange die Gäubahn noch nicht über den Flughafenbahnhof angeschlossen ist, und andererseits eine Störfallinfrastruktur für die S-Bahn Stuttgart nach kompletter Inbetriebnahme aller Abschnitte des Projekts Stuttgart 21 zu bieten, und ob sie sich hierzu in Verhandlungen mit der Stadt Stuttgart befindet.

28.01.2020

Renkonen, Katzenstein, Braun, Erikli, Hentschel, Lede Abal,  
Marwein, Dr. Murschel, Niemann, Walker, Wehinger, Zimmer GRÜNE

#### Begründung

Für die Fraktion GRÜNE im Landtag steht fest, dass die Gäubahn ausgebaut und mittel- und langfristig gesichert werden muss. Dies fordern auch die Wirtschaftsverbände und Kammern in den betroffenen Regionen. Die Gäubahn ist als „ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn)“ im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, was allerdings bis heute noch nicht zu einem Ausbau geführt hat.

Da die Gäubahn zu den bedeutenden transeuropäischen Achsen zählt, unterstützt das Land Baden-Württemberg einen zweigleisigen Ausbau der internationalen Bahnstrecke. Bisher ist jedoch nicht absehbar, wann das Planfeststellungsverfahren für die Strecke eingeleitet wird. Unklar ist auch, was mit der Gäubahn während der Bauarbeiten für das Projekt Stuttgart 21 passiert. Laut Planfeststellungsbeschluss müsste die Strecke in Stuttgart-Vaihingen für mehrere Monate gekappt werden. Dies hätte gravierende Nachteile für Durchgangsreisende zur Folge, weil sie alle auf die S-Bahnen in Richtung Stuttgart-Hauptbahnhof umgeleitet werden müssten. Bei rund 40.000 Reisenden am Tag wären überfüllte und verspätete Züge vorprogrammiert. Daher ist es nach Ansicht der Antragsteller unerlässlich, auch während der Bauzeit für S21 eine durchgehende Verbindung der Gäubahn über die Panoramabahn zu sichern.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 27. Februar 2020 Nr. AZ 3-3824.5-01/92 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. wie der aktuelle Stand zum Ausbau der sogenannten Gäubahn zwischen Stuttgart, Singen und der deutsch-schweizerischen Grenze ist;*
- 3. wann sie mit dem Beginn des zweigleisigen Ausbaus im Abschnitt zwischen Horb und Neckarhausen rechnet;*

Die Fragen 1 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

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 liefere 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.

Die Deutsche Bahn teilte zudem mit, dass sich der Streckenabschnitt Rottweil–Neufra aktuell im Status der Grundlagenermittlung und Vorplanung befinde. Weitere Planungsschritte würden erst beauftragt, nachdem die Entscheidung des Bundes über die zukünftige verkehrliche Gesamtkonzeption der Gäubahn und somit über die, den erforderlichen Infrastrukturausbau bestimmende verkehrliche Variante getroffen ist.

Vgl. dazu bereits auch die Antwort der Landesregierung auf den Antrag 16/7616 zur Gäubahn.

*2. ob die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn AG inzwischen unterzeichnet ist und inwiefern das Land hierbei beteiligt wurde;*

Die Maßnahme „2-gleisiger Ausbau des Abschnitts Horb–Neckarhausen“ ist Bestandteil der Bedarfsplanmaßnahme „ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH“. Insofern wurde die entsprechende Bau-Finanzierungsvereinbarung explizit durch den Bund und die DB Netz mit Zeichnungsdatum 23./25. April 2019 geschlossen. Eine Beteiligung der Bundesländer ist beim Abschluss einer solchen Finanzierungsvereinbarung grundsätzlich nicht vorgesehen, es sei denn, ein Land wäre selbst an der Finanzierung beteiligt.

*4. welche Vorteile der zweigleisige Ausbau für den Personen- und Güterverkehr hätte;*

Als Ziel dieses zweigleisigen Ausbaus gibt die Deutsche Bahn AG eine Kapazitätsausweitung auf der Gäubahn an, die sich auf alle Verkehrsträger Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr positiv auswirkt. Eine signifikante Fahrzeitverkürzung für den Fernverkehr ist damit nicht verbunden.

*5. welchen Stand das Planfeststellungsverfahren im Abschnitt 1.3 b des Projekts Stuttgart 21 mit Anschluss der Gäubahn an den Landesflughafen und Erweiterung des Flughafenbahnhofs um ein drittes Gleis hat;*

*6. mit welcher zeitlichen Differenz sie bei den Inbetriebnahmen des Tiefbahnhofs im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 einerseits und des erweiterten Flughafenbahnhofs mit Anschluss der Gäubahn andererseits rechnet;*

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Erörterung für den PFA 1.3 b des Projektes Stuttgart 21 wird voraussichtlich im Juli dieses Jahres stattfinden. Daran schließt sich die Erstellung des Anhö-

rungsberichts durch die Anhörungsbehörde sowie die Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Eisenbahn-Bundesamt an. Die Deutsche Bahn weist darauf hin, dass Bestandskraft und Vollziehbarkeit des Beschlusses davon abhängig sind, ob es im Anschluss hieran noch zu einer rechtlichen Überprüfung kommt. Da sie nicht einschätzen könne, wann der rechtskräftig vollziehbare Planfeststellungsbeschluss vorliegt, sei ihr eine Konkretisierung der entstehenden zeitlichen Differenz bis zur Inbetriebnahme der Führung der Gäubahn über den Flughafen derzeit nicht möglich.

Vgl. dazu bereits auch die Antwort der Landesregierung auf den Antrag 16/7616 zur Gäubahn.

*7. wie der internationale Bahnverkehr in diesem Zeitraum (vgl. Ziffer 6) aufrechterhalten werden soll;*

*8. ob es zutrifft, dass bis zur verzögerten Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs eine Kappung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen vorgesehen ist, die Fahrgäste zum Umstieg in S-Bahnen und Stadtbahnen zwingen würde;*

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Gäubahn bleibt während des Zeitraumes zwischen der Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs und der Inbetriebnahme der Anbindung der Gäubahn über den Filderbereich/Flughafen zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof über den künftigen Regionalhalt für den Fern- und Regionalverkehr in Stuttgart-Vaihingen weiterhin an die Landeshauptstadt Stuttgart angebunden. Von dort aus werden sowohl der Stuttgarter Hauptbahnhof als auch der künftige Flughafenbahnhof per S-Bahn und Stadtbahn erreichbar sein.

Die bestehende S-Bahn-Station Stuttgart-Vaihingen wird auf Initiative und mit Mitteln des Landes zu einem Halt für Züge der Gäubahn ausgebaut. Damit lassen sich die negativen Folgen der baubedingten Unterbrechung reduzieren. 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. Dadurch lassen sich die Arbeitsplatzschwerpunkte in Stuttgart weiterhin gut erreichen. Vor allem für Fernreisende, die über den Stuttgarter Hauptbahnhof hinauswollen, ergeben sich während der Unterbrechung der Gäubahn aber zusätzliche Umsteigenotwendigkeiten. Inwieweit daraus Reisezeitverlängerungen resultieren, kann erst nach Vorliegen des Interimskonzepts, das Mitte März vorliegen soll, beurteilt werden.

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 und der Stadtbahnhaltestelle Löwentorbrücke. Für viele Fahrgäste ergeben sich durch den Nordhalt weitere gute ÖPNV-Verbindungen, womit große Teile des Stuttgarter Nordens schnell und mit nur einem Umstieg zu erreichen sind.

Vgl. dazu bereits auch die Antwort der Landesregierung auf den Antrag 16/7616 zur Gäubahn.

*9. wie sie den Erhalt der sogenannten Panoramabahn beurteilt, um einerseits eine durchgehende Verbindung von der Schweiz in Richtung Stuttgart-Hauptbahnhof zu schaffen, solange die Gäubahn noch nicht über den Flughafenbahnhof angeschlossen ist, und andererseits eine Störfallinfrastruktur für die S-Bahn Stuttgart nach kompletter Inbetriebnahme aller Abschnitte des Projekts Stuttgart 21 zu bieten, und ob sie sich hierzu in Verhandlungen mit der Stadt Stuttgart befindet.*

Eine Wiederherstellung der Gäubahn nach der bauzeitlichen Unterbrechung und deren provisorische interimswise Führung in den Kopfbahnhof ist nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs mit Blick auf die vertraglichen Prämissen unter anderem für die Landeshauptstadt Stuttgart keine Option. Sie verweist darauf, dass dies erhebliche städtebauliche Beeinträchtigungen zur Folge hätte.

Das Ministerium für Verkehr prüft jedoch auch die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur im Zeitraum nach 2030. In diesem Kontext setzt es sich für eine langfristige Erhaltung der Panoramastrecke ein. Wie bereits im Antrag 16/6542 in Frage 5 beschrieben werden aktuell in einer Arbeitsgruppe zwischen Verband Region Stuttgart (VRS), Landeshauptstadt Stuttgart und Ministerium für Verkehr ergänzende Infrastrukturmaßnahmen diskutiert. Hierzu zählen eine mögliche Weiterführung der Panoramabahn an den Feuerbacher Bahnhof, eine mögliche Ergänzungsstation, aber auch der Ausbau des Nordzulaufs. Wir verweisen außerdem auf Antrag 16/6541, bei dem wir in Frage 5 bereits ausgeführt haben, dass die angeregten Prüfungen unter Respektierung der kommunalen Planungshoheit und den städtebaulichen Zielen erfolgen. Die Führung der Gäubahnzüge über den Flughafen im vertraglich und planfeststellungsrechtlich vorgesehenen Umfang steht bei diesen Prüfungen außer Frage.

In Vertretung

Dr. Lahl  
Ministerialdirektor