

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau der Gäubahn

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sich der aktuelle Verfahrensstand zum Ausbau der Gäubahn in rechtlicher Hinsicht darstellt;
2. wie sich der aktuelle Verfahrensstand zum Ausbau der Gäubahn in finanzieller Hinsicht darstellt;
3. wann sie mit der Fertigstellung der Doppelspurinsel Horb–Neckarhausen rechnet;
4. welche weiteren Ausbaumaßnahmen aktuell geplant werden;
5. welche weiteren Ausbaumaßnahmen grundsätzlich möglich sind;
6. inwiefern sie in Betracht zieht, ein drittes Gleis zwischen Böblingen und Herrenberg herzustellen;
7. wie der aktuelle Verfahrensstand zur Weiterführung der Gäubahn im Bahnknoten Stuttgart ist;
8. ab wann und wie lange sie von einer Interimslösung für den (Regional-) Zugverkehr von Stuttgart-Vaihingen bis zum Nordbahnhof ausgeht;
9. welche Gründe für und gegen eine Aufnahme der Gäubahn in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) des Bundes eine Rolle gespielt haben;

10. was sie zu tun beabsichtigt, um den Ausbau der Gäubahn entsprechend dem Vertrag von Lugano aus dem Jahr 1996 zu beschleunigen;
 11. wie der aktuelle Sachstand zu ihrem Plan ist, künftig Neigetechnikzüge auf der Gäubahn einzusetzen und welche Einwirkungsmöglichkeiten das Land hier hat;
- II.
1. jede Möglichkeit zu nutzen, um den dringend notwendigen Ausbau der Gäubahn endlich voranzubringen;
 2. in diesem Sinne auch eine Aufnahme der Gäubahn in das MgvG des Bundes in Erwägung zu ziehen.

03.02.2020

Rivoir, Kleinböck, Selcuk,
Weber, Gall SPD

Begründung

Der zeitnahe Ausbau der Gäubahn wurde bereits 1996 durch die Bundesrepublik Deutschland im Vertrag von Lugano als Zulaufstecke für die Alpentransversale mit der Schweiz vereinbart. Passiert ist seither nichts. Nach fast 25 Jahren des Zuschauens ist die Landesregierung aufgefordert, jede Möglichkeit zu ergreifen, dieses Projekt voranzubringen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 27. Februar 2020 Nr. AZ 3-3824.5-01/93 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Europa zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

I. zu berichten,

- 1. wie sich der aktuelle Verfahrensstand zum Ausbau der Gäubahn in rechtlicher Hinsicht darstellt;*
- 2. wie sich der aktuelle Verfahrensstand zum Ausbau der Gäubahn in finanzieller Hinsicht darstellt;*
- 3. wann sie mit der Fertigstellung der Doppelspurinsel Horb–Neckarhausen rechnet;*
- 4. welche weiteren Ausbaumaßnahmen aktuell geplant werden;*
- 5. welche weiteren Ausbaumaßnahmen grundsätzlich möglich sind;*

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Gäubahnausbau ist nach dem BVWP 2030 im Bundesschienenwegeausbau-gesetz (BSWAG) verankert, und zwar im „Vordringlichen Bedarf“. Der Bund finanziert auf dieser Grundlage den Neu- und Ausbau der Bedarfsplanvorhaben.

Im Bundesverkehrswegeplan sind aktuell zweigleisige Ausbauabschnitte in den Bereichen Horb–Neckarhausen, Rottweil–Neufra und Spaichingen–Rietheim–Wümlingen vorgesehen. Ferner sind die Geschwindigkeitserhöhung zwischen Stuttgart und Singen, der Ausbau des Nordkopfs Oberndorf, der Neubau Umfah-rungskurve Singen mit Anpassung des Haltepunkts Singen Landesgartenschau, die Blockverdichtung Singen–Gottmadingen sowie die Herstellung des Profil P/C 410 für den Güterverkehr Bestandteile dieses Ausbauvorhabens.

Die Deutsche Bahn teilte zum zweigleisigen Ausbau Horb–Neckarhausen mit, dass sie nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im April 2019 die entsprechenden Ausschreibungsunterlagen erstelle. Die Ausschreibung selbst sei für das 2. Quartal 2020 geplant. Die relevanten Meilensteine seien der Bau-beginn vor Ort im Jahr 2022 und die geplante Inbetriebnahme im Jahr 2023.

Ferner teilte die Deutsche Bahn dazu mit, dass die Lage der weiteren zweiglei-sigen 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 so-wie Gespräche mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) der Schweiz bezüglich der Integration der auf Schweizer Seite zukünftig vorgesehenen Infrastrukturmaß-nahmen und der Absichten der zukünftigen Betriebsführung in das Gesamtkon-zept der Gäubahn. Es werde angestrebt, den Prozess der Prämissenharmonisie-rung zeitnah in 2020 abzuschließen, damit sich daran der volkswirtschaftliche Be-wertungsprozess 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 so-mit über die, den erforderlichen Infrastrukturausbau bestimmende, verkehrliche Variante getroffen ist.

Vgl. dazu bereits auch die Antworten der Landesregierung auf die Anträge 16/7616 und 16/7632 zur Gäubahn.

6. inwiefern sie in Betracht zieht, ein drittes Gleis zwischen Böblingen und Her-renberg herzustellen;

Die Errichtung eines dritten Gleises zwischen Böblingen und Herrenberg ist der-zeit nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes.

7. wie der aktuelle Verfahrensstand zur Weiterführung der Gäubahn im Bahn-knoten Stuttgart ist;

8. ab wann und wie lange sie von einer Interimslösung für den (Regional-)Zug-verkehr von Stuttgart-Vaihingen bis zum Nordbahnhof ausgeht;

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beant-wortet:

Die Erörterung für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 b des Projektes Stutt-gart 21, der die Anbindung der Gäubahntrasse über die Rohrer Kurve und den Flughafen an die Neubaustrecke auf den Fildern umfasst, wird voraussichtlich im Juli dieses Jahres stattfinden. Daran schließt sich die Erstellung des Anhörungs-berichts durch die Anhörungsbehörde sowie die Erstellung des Planfeststellungs-beschlusses 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.

Die baubedingte Unterbrechung der Gäubahn beginnt voraussichtlich Mitte des Jahres 2025, wenn Bauarbeiten von S21 zur Ermöglichung des Anschlusses der

S-Bahn-Strecke von Stuttgart-Nord an die neue Station Mitternachtstraße stattfinden werden.

Da die Deutsche Bahn nicht einschätzen könne, wann der rechtskräftig vollziehbare Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.3 b vorliegt, sei ihr eine Konkretisierung der entstehenden zeitlichen Differenz zwischen der baubedingten Unterbrechung der Gäubahn bis zur Inbetriebnahme der Führung der Gäubahn über den Flughafen derzeit nicht möglich.

Vgl. dazu bereits auch die Antworten der Landesregierung auf die Anträge 16/7616 und 16/7632 zur Gäubahn.

9. welche Gründe für und gegen eine Aufnahme der Gäubahn in das Maßnahmen-gesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) des Bundes eine Rolle gespielt haben;

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

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

10. was sie zu tun beabsichtigt, um den Ausbau der Gäubahn entsprechend dem Vertrag von Lugano aus dem Jahr 1996 zu beschleunigen;

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

Vgl. dazu bereits auch die Antwort der Landesregierung auf den Antrag 16/7632 zur Gäubahn.

11. wie der aktuelle Sachstand zu ihrem Plan ist, künftig Neigetechnikzüge auf der Gäubahn einzusetzen und welche Einwirkungsmöglichkeiten das Land hier hat;

Es wird auf die Beantwortung der Landtagsdrucksache 16/7611 Frage Nr. 7 sowie die unter Fragen 1 bis 5 geschilderten Prüfungsprozesse verwiesen.

II.

1. jede Möglichkeit zu nutzen, um den dringend notwendigen Ausbau der Gäubahn endlich voranzubringen;

Das Land setzt sich seit Jahren mit Nachdruck für die Attraktivitätssteigerung der Gäubahn ein. Die Landesregierung sieht den Bund und die Bahn in der Pflicht, die seit vielen Jahren konkreten Planungen voranzutreiben.

2. in diesem Sinne auch eine Aufnahme der Gäubahn in das MgvG des Bundes in Erwägung zu ziehen.

Auf die Antwort zu Ziff. 9 wird verwiesen.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor