

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Engpässe im Schienenknoten Stuttgart**

#### Antrag

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

1. wie sie die Bereitschaft des Bundes aus ihrer Sicht bewertet, den sog. Nordzulauf von der Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart zum neuen Stuttgarter Tiefbahnhof mit zwei weiteren Gleisen in Tunnellage zu erweitern;
2. was sie konkret unternommen wird, um eine bald mögliche Realisierung dieser Maßnahme zu unterstützen;
3. inwiefern sie im Zusammenhang mit dieser Maßnahme (Ziffer 1) die Notwendigkeit sieht, auch die weiteren Ausbauoptionen im Bereich des Nordzulaufs zum Hauptbahnhof, wie z. B. die T-Spange und das Nordkreuz, ebenfalls zu realisieren;
4. was sie konkret unternommen wird, um eine bald mögliche Realisierung dieser beiden Maßnahmen (Ziffer 3) aktiv voran zu treiben;
5. welche weiteren Engpässe sie im Zulauf auf den Schienenknoten Stuttgart identifiziert hat;
6. mit welchen Partnern und Institutionen zu dieser Engpass-Thematik bereits Gespräche stattgefunden haben und was die Ergebnisse dieser Gespräche waren;
7. inwiefern sie die Einschätzung teilt, dass in erster Linie Handlungsbedarf auf der Gäubahn, der Murrbahn und der Remsbahn besteht;
8. was sie konkret unternommen wird, um eine schnelle Realisierung dieser weiteren Maßnahmen (Ziffer 7) zu gewährleisten;

9. inwiefern sie bereit ist, hierzu auch eigene Mittel aus dem aufgestockten Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zur Verfügung zu stellen.

19. 03. 2020

Rivoir, Kleinböck, Selcuk, Hofelich, Gall SPD

#### Begründung

Die Zulaufstrecken zum Bahnknoten Stuttgart sind schon lange als eigentlicher Engpass identifiziert. Dazu gehören die Gäubahn, die Murrbahn und die Remsbahn. Nach der Aufforderung des Landtags, die Große Wendlinger Kurve zu bauen, zeichnet sich nun auch eine Lösung für den sogenannten Nordzulauf von der Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart zum neuen Stuttgarter Tiefbahnhof ab.

Ziel der Landesregierung muss es nun sein, auch die übrigen Engpässe, insbesondere für den Regionalverkehr, zu beseitigen und zeitnahe Lösungen für deren Ausbau zu finden und diesen dann auch aktiv voranzutreiben.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. Mai 2020 Nr. AZ 3824.1-0-01/423 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  
zu berichten,*

- 1. wie sich die Bereitschaft des Bundes aus ihrer Sicht bewertet, den sog. Nordzulauf von der Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart zum neuen Tiefbahnhof mit zwei weiteren Gleisen in Tunnellage zu erweitern;*
- 2. was sie konkret unternehmen wird, um eine bald mögliche Realisierung dieser Maßnahme zu unterstützen;*

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart endet mit dem Tunnel Langes Feld und mündet nördlich vom Bahnhof Stuttgart-Zuffenhausen in die Bahnstrecke Würzburg–Stuttgart ein. Die Neubaustrecke NBS Stuttgart–Ulm beginnt mit dem Tunnel Stuttgart-Feuerbach. Die Landesregierung misst dieser Lücke zwischen den beiden Ausbaustrecken von rund vier Kilometern Länge besondere Bedeutung zu und bemüht sich deshalb auch seit längerem um einen entsprechenden Ausbau.

Sie begrüßt daher die Bereitschaft des Bundes, im Rahmen des Deutschlandtaktes den im Oktober 2019 an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) übersandten Vorschlag des Verkehrsministeriums aufzugreifen und im Hinblick auf die Zielsetzungen Reisezeitverkürzung und Optimierung der Taktstruktur im Korridor Mannheim–Stuttgart–München den Ausbau im Nordzulauf (5. und 6. Gleis, unterirdische Lösung) als Bestandteil des dritten Gutachterentwurfs des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt näher zu prüfen.

Dieser dritte Gutachterentwurf soll Mitte dieses Jahres zusammen mit einer Liste der für die Umsetzung des Deutschlandtakts erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen vorliegen. Diese Maßnahmen einschließlich des möglichen Tunnels im

Nordzulauf Stuttgart werden danach einer volkswirtschaftlichen Bewertung nach der geltenden BVWP-Methodik unterzogen. Sobald nachgewiesen ist, dass die Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) aufgenommen. Erste Ergebnisse dieses Prüfungsprozesses werden voraussichtlich im zweiten Halbjahr dieses Jahres vorliegen.

Unter Beachtung der Ergebnisse des oben geschilderten Prüfungsprozesses wird sich die Landesregierung dann beim Bund für eine zeitnahe Umsetzung weiterer Planungsschritte zur Realisierung dieses Ausbaus einsetzen.

- 3. inwiefern sie im Zusammenhang mit dieser Maßnahme (Ziffer 1) die Notwendigkeit sieht, auch die weiteren Ausbauoptionen im Bereich des Nordzulaufs zum Hauptbahnhof, wie z. B. die T-Spange und das Nordkreuz, ebenfalls zu realisieren;*
- 4. was sie konkret unternehmen wird, um eine bald mögliche Realisierung dieser beiden Maßnahmen (Ziffer 3) aktiv voran zu treiben;*
- 5. welche weiteren Engpässe sie im Zulauf auf den Schienenknoten Stuttgart identifiziert hat;*
- 6. mit welchen Partnern und Institutionen zu dieser Engpass-Thematik bereits Gespräche stattgefunden haben und was die Ergebnisse dieser Gespräche waren;*

Die Fragen 3 bis 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung bekennt sich analog dem von der Bundesregierung und der Deutschen Bahn formulierten Ziel zu einer Verdoppelung der Fahrgäste im Schienenverkehr.

Vor diesem Hintergrund hat das Verkehrsministerium Mitte des letzten Jahres eine Arbeitsgruppe eingerichtet, an der aktuell auch themenbezogen die Deutschen Bahn AG, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart beteiligt sind. Diese untersucht, inwieweit zusätzliche Infrastruktur im Schienenknoten Stuttgart und seinen Zulaufstrecken sinnvoll sein kann um das Ziel der Verdoppelung zu erreichen. Ergebnis dieses Prozesses können neben zeitnahen Infrastrukturmaßnahmen insbesondere auch Empfehlungen zu Vorsorgemaßnahmen zur Erhaltung einer späteren Realisierungsmöglichkeit von Infrastrukturmaßnahmen sein.

Hierbei wird eine entsprechende Berücksichtigung der schon im Auftrag des VRS und des Landes angestoßenen Untersuchungen zu möglichen langfristigen Infrastrukturergänzungen, wie z. B. zum Erhalt der Panoramabahn, die T-Spange und das Nordkreuz erfolgen.

- 7. inwiefern sie die Einschätzung teilt, dass in erster Linie Handlungsbedarf auf der Gäubahn, der Murrbahn und der Remsbahn besteht;*
- 8. was sie konkret unternehmen wird, um eine schnelle Realisierung dieser weiteren Maßnahmen (Ziffer 7) zu gewährleisten;*

Die Landesregierung teilt die Einschätzung, dass auf den genannten Strecken Handlungsbedarf besteht. Sie hat in den vergangenen Jahren mehrfach betont, dass die Ausbauten der genannten Strecken für das Land von großer Bedeutung sind.

Der Ausbau der internationalen Bahnstrecke Stuttgart–Zürich ist nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) verankert, und zwar im „Vordringlichen Bedarf“. Der Bund finanziert auf dieser Grundlage den Neu- und Ausbau der Bedarfsplanvorhaben. Die Landesregierung sieht daher den Bund und die Bahn in der Pflicht, diese seit vielen Jahren bestehenden Planungen voranzutreiben.

Der Bund hat die Harmonisierung der Prämissen der Untersuchung des Landes mit den Studien der Deutschen Bahn veranlasst. Derzeit laufen 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 wird angestrebt, den komplexen Prozess der Prämissenharmonisierung möglichst zeitnah in 2020 abzuschließen, damit sich daran der volkswirtschaftliche Bewertungsprozess des BMVI anschließen kann. Im Ergebnis dieser Bewertungen sollen dann die Planungen für die Realisierung der weiteren Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen werden.

Der Ausbau der Murrbahn ist Ende 2018 aus der Kategorie „Potenzieller Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ im BVWP 2030 aufgestiegen. Der Ausbau der Remsbahn ist im BVWP 2030 nicht enthalten. Deshalb wurde Ende des Jahres 2018 zwischen dem Land und Vertretern beider Regionen eine gemeinsame vertiefende Untersuchung sowohl des Ausbaus der Murrbahn von Stuttgart bis Schwäbisch Hall nach Crailsheim als auch der Remsbahn von Stuttgart über Aalen nach Crailsheim beschlossen. Mit der Untersuchung soll geklärt werden, welche Ausbaumaßnahmen erforderlich sind, um den Schienenpersonenverkehr auf beiden Strecken im Rahmen eines Gesamtkonzepts zu beschleunigen. Der Zuschlag soll noch im April erteilt werden. Das Angebots- und Infrastrukturkonzept soll bis spätestens Ende des Jahres vorliegen.

*9. inwiefern sie bereit ist, hierzu auch eigene Mittel aus dem aufgestockten Landesgemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (LG VFG) zur Verfügung zu stellen.*

Grundsätzlich ist die Landesregierung bereit, auch Mittel nach dem LGVFG für das wichtige Ziel des weiteren Ausbaus der Schieneninfrastruktur im Knoten Stuttgart zur Verfügung zu stellen. Dies wird derzeit für verschiedene Ausbaumaßnahmen der S-Bahn Stuttgart vorbereitet.

Sofern Ausbaumaßnahmen Bestandteil des Bundesschienenwegeausbaugesetzes oder anderer Finanzierungs- oder Förderprogramme des Bundes sind, ist deren Förderung im Rahmen des Landesgemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetzes (LGVFG) grundsätzlich nicht möglich. Für größere Vorhaben wie die in dieser Anfrage angesprochenen, die nicht Bestandteil des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind, kommt aufgrund der Dimension eher eine Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (Bundes-GVFG) in Betracht. Teile eines Vorhabens, die bereits durch das Bundes-GVFG gefördert werden, erhalten keine Förderung nach dem LGVFG.

Hermann  
Minister für Verkehr