

## **Antrag**

**des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Ausbau des südlichen Abschnitts der Gäubahn zwischen Böblingen und der Schweizer Grenze**

#### Antrag

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

1. mit welchen Maßnahmen der südliche Abschnitt der Gäubahn zwischen Böblingen und der Schweizer Grenze leistungsfähig ausgebaut werden soll;
2. wie weit die Planungsarbeiten für die einzelnen Bauabschnitte des südlichen Abschnitts fortgeschritten sind und wann sie voraussichtlich abgeschlossen werden können;
3. welche Möglichkeiten die Landesregierung sieht, Planung und Bau einzelner Bauabschnitte, die entweder unproblematisch oder besonders verkehrswirksam sind, vorzuziehen;
4. welche der in Ziffer 3 abgefragten Bauabschnitte dafür besonders infrage kommen und welche Gründe für eine bevorzugte Umsetzung sprechen;
5. welche dieser Bauabschnitte sich ihrer Ansicht nach besonders für die Anwendung des Partnerschaftsmodells Schiene eignen;
6. was die Landesregierung unternimmt, um die DB InfraGO AG zu einer Aufnahme von Bauabschnitten des südlichen Bereichs der Gäubahn in das Partnerschaftsmodell Schiene zu bewegen;
7. welche verkehrlichen Vorteile das Land von einem prioritären Bau eines zweiten Gleises zwischen Sulz und Epfendorf (Landkreis Rottweil) erwartet;
8. wie sie sich gegenüber der DB InfraGO AG hierfür (Ziffer 7) positioniert hat;

9. welche zusätzlichen Planungsdaten der Bund für den zügigen Fortgang und Abschluss der Planungsarbeiten liefern muss und für welchen Termin diese zugesagt sind (insbesondere Zugzahlen 2040 und Weiterentwicklung Deutschlandtakt);
10. inwieweit sie in der Integrierten Projektabwicklung und im Abschluss eines Mehrparteienvertrags einen Nutzen für eine schnellere Realisierung des Südabschnitts sieht;
11. welche Schritte sie unternimmt oder bereits unternommen hat, um sich gegenüber dem Bund für diese Integrierte Projektabwicklung einzusetzen.

28.7.2025

Storz, Röderer, Kirschbaum, Wahl, Dr. Kliche-Behnke SPD

### Begründung

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde von der französischen Besatzungsmacht 1946 das zweite Gleis der Gäubahn zwischen Immendingen–Hattingen und Horb am Neckar abgebaut. Durch die Eingleisigkeit ist diese Bahnstrecke mittlerweile sehr verspätungsanfällig. Die fehlende Infrastruktur behindert die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Fernverkehrs in dieser Region. Nach der Fertigstellung der ersten Doppelspurinsel auf der südlichen Gäubahn zwischen Horb (Neckar) und Neckarhausen stellt sich die Frage des weiteren Projektfortschritts und der Möglichkeiten der Landesregierung, die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke vor dem 100-jährigen Jubiläum der Demontage voranzubringen.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. August 2025 Nr. VM3-0141.5-34/63/5 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. mit welchen Maßnahmen der südliche Abschnitt der Gäubahn zwischen Böblingen und der Schweizer Grenze leistungsfähig ausgebaut werden soll;*

Zu 1.:

Die Deutsche Bahn teilte hierzu mit, dass die Projektlänge für den südlichen Abschnitt von Böblingen bis zur Schweizer Grenze bei Schaffhausen 155 Kilometer betrage. Sie plane hier den Neubau von einem Tunnel (Länge ca. 3,5 Kilometer) und eine ca. 700 Meter lange Talbrücke. Auf einer Streckenlänge von 25 Kilometern werde die bis 1945 vorhandene Zweigleisigkeit wiederhergestellt. 25 Eisenbahnbrücken und 6 Straßenbrücken sollen saniert, sowie 13 Verkehrsstationen und 4 Bahnübergänge angepasst werden. Auf einer Länge von 36 Kilometern werde die Geschwindigkeit bis zu einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erhöht. Außerdem werde für den Güterverkehr je ein Warte-/Über-

holungsgleis mit 740 Metern Nutzlänge in Böblingen und Tuttlingen errichtet. Weiterhin sehe man den Bau zusätzlicher Lärmschutzwände vor und werde 2 Bestandstunnel für die Erfordernisse des Güterverkehrs ausbauen. Güterzüge können zukünftig den Bahnhof Singen auf einer gesonderten Strecke umfahren.

Weitere Informationen zu diesem Bedarfsplanprojekt des Bundes werden durch die Deutsche Bahn auf der Projektseite „Ausbau der Gäubahn“ (<https://www.Gäubahn.de>) dargestellt.

*2. wie weit die Planungsarbeiten für die einzelnen Bauabschnitte des südlichen Abschnitts fortgeschritten sind und wann sie voraussichtlich abgeschlossen werden können;*

Zu 2.:

Die Deutsche Bahn teilte hierzu mit, dass sich das Bedarfsplanprojekt Gäubahn Abschnitt Süd aktuell in der Leistungsphase (Lph) 1/2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) befinde. Diese Planungen seien vollumfänglich beauftragt.

Ferner würden nach Angaben der Deutschen Bahn gegenwärtig die BIM (Building Information Modeling) –Bestandsmodellierungen sowie Trassen- und Bauwerksvermessungen durchgeführt, befänden sich erste Baugrunderkundungsmaßnahmen in der Ausschreibung und die Faunistische Planungsraumanalyse sei in Arbeit.

Den Abschluss der Voruntersuchungen und der Vorplanung erwarte die Deutsche Bahn im Jahr 2028.

Der güterverkehrstaugliche Ausbau für den Hattinger und den Bernburg-Tunnel befinde sich nach Angaben der Deutschen Bahn in der Entwurfsplanung Lph 3, hier sei die Vorplanung bereits abgeschlossen.

*3. welche Möglichkeiten die Landesregierung sieht, Planung und Bau einzelner Bauabschnitte, die entweder unproblematisch oder besonders verkehrswirksam sind, vorzuziehen;*

*4. welche der in Ziffer 3 abgefragten Bauabschnitte dafür besonders infrage kommen und welche Gründe für eine bevorzugte Umsetzung sprechen;*

*7. welche verkehrlichen Vorteile das Land an einem prioritären Bau eines zweiten Gleises zwischen Sulz und Epfendorf (Landkreis Rottweil) erwartet;*

*8. wie sie sich gegenüber der DB InfraGO AG hierfür (Ziffer 7) positioniert hat;*

Zu 3. und 4. sowie 7. und 8.:

Zu den Zifferen 3, 4, 7 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam Stellung genommen.

Die Landesregierung setzt sich seit längerem bei Bund und Bahn nachdrücklich für die Umsetzung des Ausbaus der Gäubahn im Rahmen des Bedarfsplans des Bundes ein. Angesichts des sehr großen Projektumfangs und der beim Bund zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel hat das Verkehrsministerium dem Bundesministerium für Verkehr eine stufenweise Umsetzung vorgeschlagen. Ein wesentliches Ziel ist dabei, so bald wie möglich verkehrliche Vorteile für die Reisenden zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich aus Sicht des Verkehrsministeriums vor allem die vorgezogene Realisierung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Sulz und Epfendorf als sehr sinnvoll dar. Es ergäben sich hierdurch zwei Vorteile. So könnte die Fernverkehrslinie der Gäubahn zukünftig stündlich – anstatt wie heute nur zweistündlich – in der schnellen Verbindung angeboten werden. Daraus er-

gibt sich ein Fahrzeitgewinn von rund 15 Minuten für die IC-Linie in dieser zweistündlichen Fahrplage. Zudem würde dies eine stündliche MEX-Direktverbindung zwischen Stuttgart und Villingen ermöglichen.

Dies bringt das Verkehrsministerium in die bei der DB InfraGO AG laufenden Planungen (Grundlagenermittlung und Vorplanung) ein.

Wie unter Ziffer 1 dargestellt, erwartet die Deutsche Bahn den Abschluss der Grundlagenermittlung und Vorplanung im Jahr 2028. Weitere Planungsschritte, auch für wünschenswerte vorgezogene Maßnahmen, würden erst nach der Sicherstellung der Finanzierung durch den Bund aufgenommen werden. Das Verkehrsministerium wird sich weiter beim Bund hierfür einsetzen, denn dessen Finanzierungsverantwortung für diesen Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans ist unbestritten.

*5. welche dieser Bauabschnitte sich ihrer Ansicht nach besonders für die Anwendung des Partnerschaftsmodells Schiene eignen;*

*6. was die Landesregierung unternimmt, um die DB InfraGO AG zu einer Aufnahme von Bauabschnitten des südlichen Bereichs der Gäubahn in das Partnerschaftsmodell Schiene zu bewegen;*

*10. inwieweit sie in der Integrierten Projektentwicklung und im Abschluss eines Mehrparteienvtrags einen Nutzen für eine schnellere Nutzung des Südabschnitts sieht;*

*11. welche Schritte sie unternimmt oder bereits unternommen hat, um sich gegenüber dem Bund für diese Integrierte Projektentwicklung einzusetzen;*

Zu 5. und 6. sowie 10. und 11.:

Zu den Zifferen 5, 6, 10 und 11 wird aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam Stellung genommen.

Die Landesregierung unterstützt die Bemühungen für schnellere Realisierungszeiträume von Infrastrukturmaßnahmen. Mit Interesse verfolgt sie daher die auch von der seitens der Bundes eingerichteten Beschleunigungskommission Schiene vorgeschlagene Anwendung des Partnerschaftsmodells Schiene durch die Deutsche Bahn beim Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel). Die bisherigen Planungszeiträume bei diesem Infrastrukturgroßprojekt legen nahe, dass eine wesentliche Zielstellung dieses Partnerschaftsmodells, Planungsprozesse zu beschleunigen und somit Zeit zu sparen, erreicht werden kann.

Die Entscheidung zum Einsatz des Partnerschaftsmodells Schiene für die Ausbaumaßnahmen im südlichen Abschnitt der Gäubahn sind aber von der Deutschen Bahn und dem Bund zu treffen.

*9. welche zusätzlichen Planungsdaten der Bund für den zügigen Fortgang und Abschluss der Planungsarbeiten liefern muss und für welchen Termin diese zugesagt sind (insbesondere Zugzahlen 2040 und Weiterentwicklung Deutschlandtakt).*

Zu 9.:

Die Deutsche Bahn teilte mit, dass die Erstellung der verkehrlichen Aufgabenstellung unter Beachtung der Verkehrsprognose 2040 und den Planungen des Bundesministeriums für Verkehr zum Zielfahrplan Deutschlandtakt noch ausstehen.

Bei der verkehrlichen Aufgabenstellung handelt es sich um eine wesentliche Planungsgrundlage. Mit dieser werden Anforderungen, insbesondere auch die Anzahl der dort zukünftig verkehrenden Züge, beschrieben, die eine bestimmte Infrastruktur nach einem Neu- oder Ausbau erfüllen soll.

Nach Angaben der Deutschen Bahn gebe es seitens des Bundesministeriums für Verkehr keine Zusage für einen Zieltermin zur Fortschreibung des Deutschlandtakts (und damit zu den zur weiteren Planung benötigten Zugzahlen 2040).

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor