

## **Antrag**

**der Abg. Siegfried Lehmann u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr**

### **Finanzierung des Ausbaus der Gäubahn**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Details in der Planungsvereinbarung, die von ihr mit der Deutschen Bahn AG über den zweigleisigen Ausbau der Gäubahn bis 2016 geschlossen wurde, geregelt wurden;
2. welche Zusicherungen in besagter Planungsvereinbarung vonseiten der Deutschen Bahn AG an die Landesregierung gegeben wurden und welche Zusicherungen die Landesregierung ihrerseits der Deutschen Bahn AG gegeben hat;
3. welche Regelungen in der besagten Planungsvereinbarung hinsichtlich der Finanzierung und des zeitlichen Ablaufs des zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn getroffen wurden;
4. ob und wenn ja welche der in der Stellungnahme der Landesregierung zu Ziffer 2. des Antrags 14/6242 aufgeführten Einzelmaßnahmen bereits durch feste Finanzierungszusagen abgesichert sind und wann diese Mittel verfügbar werden;
5. ob die Wirtschaftlichkeitsstudie zum Ausbau der Gäubahn vom März 2007 die durch die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ab Mitte des Jahres 2016 zu erwartende Steigerung der Attraktivität der Strecke Stuttgart–Zürich–Mailand miteinbezogen hat, und wenn nein, ob sie beabsichtigt, eine entsprechende Studie anfertigen zu lassen, die dann die Wirtschaftlichkeit des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus im Sinne des Bundesverkehrswegeplans feststellen könnte;

6. ob es zutrifft, dass für den zweigleisigen Ausbau der Gäubahn erst wieder ab 2015 eine Finanzierungsperspektive besteht, wenn das Vorhaben nicht in den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) für den Zeitraum 2011 bis 2015 aufgenommen werden sollte;
7. bis wann ein Abschluss der Verhandlungen über den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) 2011 bis 2015 zu erwarten ist;

## II.

1. zu veranlassen, dass der zweigleisige Ausbau der Gäubahn in den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) 2011 bis 2015 aufgenommen wird und eine Fertigstellung des vollständigen zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn bis 2016 erfolgt;
2. dem Landtag den aktuellen Planungsstand (Netz-Fahrplan-Grafik) für das Fahrplan-Zielkonzept 2020 im Bereich der Gäubahn vorzulegen.

19. 11. 2010

Lehmann, Sitzmann, Dr. Murschel, Pix, Lösch GRÜNE

## Begründung

Laut Zeitungsberichten hat die Landesregierung mit der Deutschen Bahn AG eine Planungsvereinbarung zum zweigleisigen Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Horb–Neckarhausen unterzeichnet. Laut diesen Berichten soll der Ausbau spätestens bis zur Inbetriebnahme des schweizerischen Gotthard-Basistunnels abgeschlossen sein. Für diesen Ausbau wird jedoch eine verlässliche Finanzierung benötigt, die derzeit noch nicht gegeben ist.

Die elf Milliarden Euro, die der Bund zwischen 2011 und 2020 für den Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellen will, sind bereits weitgehend verplant – vor allem für Großprojekte wie die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm oder die ICE-Neubaustrecken Halle–Erfurt und Erfurt–Nürnberg. Für viele andere Projekte wie die Strecken Frankfurt–Mannheim, die Elektrifizierung der Südbahn oder den Ausbau der Gäubahn werden die verbleibenden Mittel nicht ausreichen, da sie mit wichtigen bisher ebenfalls nicht finanzierten Ausbaumaßnahmen zur Sicherung einer leistungsfähigen Anbindung der Seehäfen konkurrieren.

Es muss daher das vorrangige Interesse der Landesregierung sein, eine Aufnahme des zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn in den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) für den Zeitraum 2011 bis 2015 zu erreichen, um einen Abschluss des Ausbaus bis 2016 zu ermöglichen. So kann der bereits über 60 Jahre andauernde, untragbare Zustand der Eingleisigkeit auf der Gäubahnstrecke endlich beseitigt werden.

Die Beschleunigung der ICE-Verbindung führt im Bereich der Gäubahn zu grundsätzlichem Anpassungsbedarf beim Nahverkehr auf der Gäubahn und den zulaufenden Strecken. Hierzu liegen bisher lediglich die Planungen im Rahmen der Interreg-Studie vor, welche diverse teilweise erhebliche Probleme aufwiesen, so z. B. den Verlust der Anbindung des Hochschwarzwaldes

an den ICE in Rottweil und das Fehlen einer 6. Bahnsteigkante mit Durchgangsgleis in Singen. Die Landesregierung hat in mehreren Stellungnahmen zu Anträgen auf konkrete Berichtspunkte immer ausweichend reagiert und darauf verwiesen, dass die Planungen noch nicht abgeschlossen seien, die Probleme aber alle gelöst würden. Daher ist es jetzt geboten, dem Landtag den aktuellen Planungsstand vorzulegen, auch wenn es sich noch nicht um abgeschlossene Planungen handelt.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 7. Januar 2011 Nr. 73-3824.5-01/68/1 nimmt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen,*

*I. zu berichten,*

- 1. welche Details in der Planungsvereinbarung, die von ihr mit der Deutschen Bahn AG über den zweigleisigen Ausbau der Gäubahn bis 2016 geschlossen wurde, geregelt wurden;*
- 2. welche Zusicherungen in besagter Planungsvereinbarung vonseiten der Deutschen Bahn AG an die Landesregierung gegeben wurden und welche Zusicherungen die Landesregierung ihrerseits der Deutschen Bahn AG gegeben hat;*
- 3. welche Regelungen in der besagten Planungsvereinbarung hinsichtlich der Finanzierung und des zeitlichen Ablaufs des zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn getroffen wurden;*

Die am 18. Oktober 2010 zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Netz AG abgeschlossene Planungsvereinbarung betrifft den zweigleisigen Ausbau der Gäubahn zwischen Horb und Neckarhausen.

Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Horb und Neckarhausen stellt den ersten Realisierungsschritt des Vorhabens „ABS Stuttgart–Singen-Grenze D/CH“ dar. Diese Infrastrukturmaßnahme ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten.

In der Vereinbarung werden Grundlagen, Umfang, Durchführung und Finanzierung der Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) nach HOAI für diese Infrastrukturmaßnahme abschließend geregelt.

Die Planungskosten für diesen Abschnitt werden nach § 5 Abs. 1 des Vertrages auf voraussichtlich 800.000 Euro beziffert. Diese werden durch das Land Baden-Württemberg im Vorgriff auf die spätere Erstattung durch den Bund vorfinanziert.

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

*4. ob und wenn ja welche der in der Stellungnahme der Landesregierung zu Ziffer 2. des Antrags 14/6242 aufgeführten Einzelmaßnahmen bereits durch feste Finanzierungszusagen abgesichert sind und wann diese Mittel verfügbar werden;*

Verbindliche Finanzierungszusagen der Bundesregierung für die zu Ziffer 2. des Antrags 14/6242 aufgeführten Einzelmaßnahmen liegen noch nicht vor.

*5. ob die Wirtschaftlichkeitsstudie zum Ausbau der Gäubahn vom März 2007 die durch die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ab Mitte des Jahres 2016 zu erwartende Steigerung der Attraktivität der Strecke Stuttgart–Zürich–Mailand mit einbezogen hat, und wenn nein, ob sie beabsichtigt, eine entsprechende Studie anfertigen zu lassen, die dann die Wirtschaftlichkeit des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus im Sinne des Bundesverkehrswegeplans feststellen könnte;*

In der angesprochenen, im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellten Wirtschaftlichkeitsstudie wurden die neuen Alpentransversalen (NEAT) Lötschberg-Basistunnel (ab 2007), Gotthard-Basistunnel (ab 2016) und der geplante Ceneri-Basistunnel (ab 2017) berücksichtigt. Eine Auswirkung dieser Betrachtung ist die geplante Güterkurve in Singen (Richtung Schaffhausen), für die eine tägliche Belastung von 12 zusätzlichen Güterzügen prognostiziert wurde, während für die Gäubahn selbst 22 zusätzliche Güterzüge/Tag prognostiziert wurden.

Eine weitere Steigerung ihrer Attraktivität erfährt die NEAT-Zulaufstrecke Stuttgart–Schaffhausen–Zürich durch den im Bau befindlichen Ausbau der Strecke Schaffhausen–Bülach durch die Schweiz.

*6. ob es zutrifft, dass für den zweigleisigen Ausbau der Gäubahn erst wieder ab 2015 eine Finanzierungsperspektive besteht, wenn das Vorhaben nicht in den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) für den Zeitraum 2011 bis 2015 aufgenommen werden sollte;*

*7. bis wann ein Abschluss der Verhandlungen über den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) 2011 bis 2015 zu erwarten ist;*

Der Entwurf für einen neuen Investitionsrahmenplan (IRP) für die Jahre 2011 bis 2015 wird derzeit durch die Bundesregierung erarbeitet. Mit dieser Planfortschreibung kommt der Bund seiner in § 5 Abs. 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes festgelegten Verpflichtung zur Aufstellung von Fünfjahresplänen nach.

Festlegungen zur Aufnahme von einzelnen Projekten in den IRP 2011 bis 2015 wurden nach Angabe des Bundesverkehrsministeriums noch nicht getroffen.

Die Landesregierung wirkt darauf hin, dass der Ausbau der Gäubahn in den IRP 2011 bis 2015 aufgenommen wird. Die Frage, ob eine Finanzierungsperspektive auch unabhängig von der Ausweisung im IRP gegeben wäre, stellt sich somit derzeit nicht.

## II.

*1. zu veranlassen, dass der zweigleisige Ausbau der Gäubahn in den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) 2011 bis 2015 aufgenommen wird und eine Fertigstellung des vollständigen zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn bis 2016 erfolgt;*

Auf die Stellungnahme zu Nr. I. Ziffer 6. und 7. wird Bezug genommen. Über die Aufnahme von Projekten in den IRP entscheidet die Bundesregierung.

Eine Fertigstellung des vollständigen zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn bis 2016 für die insoweit vorgesehenen drei Streckenabschnitte ist im Hinblick auf die erforderlichen Planungs- und Finanzierungsvorläufe nicht realistisch.

*2. dem Landtag den aktuellen Planungsstand (Netz-Fahrplan-Grafik) für das Fahrplan-Zielkonzept 2020 im Bereich der Gäubahn vorzulegen.*

Nach Realisierung des Projekts Stuttgart 21 und der Ausbaustrecke Wendlingen–Ulm sowie nach Fertigstellung der vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen auf der Gäubahn wird künftig ein sehr ansprechender Fahrplan mit deutlichen Fahrzeitverbesserungen für die Anlieger der Gäubahn angeboten werden können. So ist beispielsweise im Fernverkehr der Flughafen Stuttgart schneller und ohne Umsteigen aus Richtung Zürich zu erreichen.

Die Nahverkehrsangebote werden noch an die geänderten Fahrlagen des Fernverkehrs angepasst. Die genauen Fahrlagen werden derzeit im Rahmen des Zielkonzeptes 2020 erarbeitet. Die Arbeiten hieran sind noch nicht abgeschlossen. Vorgesehen ist, dass künftig zusätzlich zu den Regional- und Fernzügen nach dem Fahrplan-Zielkonzept 2020 auf der Gäubahn zwischen Stuttgart und Herrenberg die S-Bahn Stuttgart (halb- bzw. viertelstündlich in der Hauptverkehrszeit), zwischen Eutingen und Herrenberg die Stadtbahn Karlsruhe aus Richtung Rastatt–Freudenstadt (zweistündlich), zwischen Rottweil und Tuttlingen der Ringzug Schwarzwald-Baar–Heuberg (stündlich), sowie zwischen Engen und Singen die Schwarzwaldbahn (stündlich), und der Seehas (halbstündlich) verkehren sollen. Im Übrigen wird hierzu auf die Stellungnahmen der Landesregierung in den Landtags-Drucksachen 14/6242, 14/6947 (dort insbesondere die Antwort zu Ziffer 4.) und 14/6967 (dort insbesondere die Antwort zu Ziffer 5.), verwiesen.

In Vertretung

Bauer  
Ministerialdirektor