



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Landrat des Landkreises Konstanz
Herrn Zeno Danner
Benediktinerplatz 1
78467 Konstanz

Landratsamt Konstanz - Der Landrat -				
Eingang am: 21. Sep. 2021				
Abt. 1		Abt. 2		Hauptamt
Verw.-Dez.	Soz.-Dez.	Umwelt.- Dez.	Ord.-Dez.	

Steffen Bilger MdB

Parlamentarischer Staatssekretär

Koordinator der Bundesregierung für
Güterverkehr und Logistik

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
)30 18-300-2119

psts-bilger@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Ausbau der Gäubahn

Bezug: Ihr Schreiben vom 19. März 2021

Aktenzeichen: E 13/532.6/51

Datum: Berlin, 13.9.2021

Seite 1 von 4

Sehr geehrter Herr Landrat, *Herr Zeno Danner,*

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 19. März 2021, in dem Sie den Ausbau der Gäubahn ansprechen. Ferner möchte ich mich für die Übersendung der Resolution des Landkreises Konstanz mit Schreiben vom 11. Mai 2021 bedanken.

Ihre Sorge um die Anbindung Singens kann ich sehr gut nachvollziehen. Gleichwohl denke ich, dass wir uns im grundsätzlichen Ziel des Ausbaus der Gäubahn einig sind und dabei sind wir durch die jüngsten Bemühungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) so weit wie in der jahrzehntelangen Diskussion noch nie.

Erfreulicherweise war es gelungen, den Ausbau der Gäubahn im Bundesverkehrswegeplan zu verankern. Die bisherigen Planungen zum Ausbau der Gäubahn gründeten sich jedoch auf der Annahme, dass der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit Neigetechnikzügen verkehrt. Im Zuge der Planungen zum Deutschlandtakt und den damit verbundenen Gesprächen mit DB Netz AG sowie dem Land Baden-Württemberg wurde das Angebotskonzept auf der Gäubahn weiterentwickelt; unterstellt wird nun konventionelle Technik statt Neigetechnik. Hintergrund ist, dass der Einsatz von Neigetechnikzügen wirtschaftlich nicht sinnvoll zugrunde gelegt werden kann.





Seite 2 von 4

Die Gutachter des Bundes haben das im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt hinterlegte Konzept im Rahmen des Vorhabens „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ aus dem Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) volkswirtschaftlich bewertet und optimiert. Hierbei erfolgte die Optimierung unter der Maßgabe, dass die Fahrzeitvorgaben aus dem Deutschlandtakt eingehalten werden können. Wesentliche Inhalte der volkswirtschaftlichen Optimierung sind u. a. eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h mit entsprechend geringeren Betriebskosten des SPFV sowie der Verzicht auf einen Neubauabschnitt nördlich von Rottweil zur Verringerung der Investitionskosten. Zur Einhaltung der Fahrzeitvorgaben des Deutschlandtakts wurde ein Fernverkehrshalt in Böblingen nicht weiter unterstellt, da Böblingen mit dem unterstellten Betriebsprogramm auch ohne SPFV nachfragegerecht in Richtung Stuttgart und Horb angebunden ist. Ferner wurde für den SPFV die Nutzung der Singener Kurve unterstellt. Diese Teilmaßnahme weist das günstigste Verhältnis von Investitionskosten pro Minute Fahrzeitgewinn auf und war insofern zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit erforderlich. Das vollständige Gutachten kann unter dem nachfolgenden Link abgerufen werden: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-040-V01/PD_Planfall040b_PRINS.PDF.

Im Ergebnis der Untersuchung kann mit dem unterstellten Betriebskonzept und Infrastrukturportfolio eine Fahrzeitverkürzung gegenüber dem Bezugsfall (Ohne Fall, also voraussichtliches Angebot und Infrastruktur 2030 ohne Maßnahme) für den Abschnitt Stuttgart Hbf – Schaffhausen von rechnerisch 22,5 Minuten erreicht werden.

Zur Erreichung dieser verkehrlichen Zielsetzungen sieht das Ausbaukonzept entlang der gesamten Gäubahn umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen vor. Neben dem Gäubahntunnel am Stuttgarter Flughafen bedarf es u. a. folgender Maßnahmen: Ertüchtigung der Strecke Herrenberg – Eutingen, eingleisiger Neubau Neckarhausen – Sulz (einschließlich eines neuen Tunnels), zweigleisiger Ausbau Sulz – Epfen-dorf, zweigleisiger Ausbau Rietheim – Tuttlingen. Darüber hinaus sieht das Konzept weiterhin den Ausbau des Abschnitts zwischen Horb und Neckarhausen vor. Hier ist der Baubeginn noch für dieses Jahr geplant. Diese Maßnahmen außerhalb der Region Stuttgart haben ein Gesamtvolumen von nahezu einer Milliarde Euro.

In diesem Zusammenhang möchte ich ausdrücklich betonen, dass es sich bei der durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung um ein Bewertungsverfahren gemäß Methodik der BVWP handelt, um Infrastrukturmaßnahmen bedarfsgerecht zu dimensionieren. Die Haltepoli-



Seite 3 von 4

tik im Fernverkehr obliegt weiterhin den am Markt agierenden Fernverkehrsunternehmen. Dies schließt auch die Entscheidung ein, ob ein Fernverkehrsunternehmen Singen Bahnhof direkt anfährt.

Die abschließende Festlegung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung erfolgt auf Grundlage der Bedarfsplanmaßnahme im Zuge der weiteren Planung. Im Rahmen der Vorplanung wird die DB Netz AG auf der Grundlage der geltenden Regularien und dem Stand der Technik eine Vorzugsvariante erarbeiten, die die verkehrlichen Ziele wirtschaftlich umsetzt und die im Zuge der folgenden Genehmigungsverfahren noch Änderungen unterworfen sein kann. Während der Vorplanung ist der Vorhabenträger gemäß § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz zur frühen Beteiligung der betroffenen Bürger gehalten.

Sollten sich zudem weitere Optimierungspotenziale im Rahmen der operativen Projektplanung ergeben, werden diese selbstverständlich durch den Vorhabenträger bestmöglich ausgeschöpft und in die Planungen integriert.

Darüber hinaus sieht der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt den von Ihnen geforderten Nullknoten in Tuttlingen bereits vor. Damit können perspektivisch bessere Anschlüsse in die Regionen ermöglicht werden.

Mit dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist eine wesentliche Voraussetzung für den Ausbau der Gäubahn erfüllt, der zugleich einen wichtigen Beitrag zur schrittweisen Umsetzung des Deutschlandtakts darstellt. Um es sehr klar zu formulieren: wir haben jetzt die Chance, die jahrzehntelange Diskussion über den Ausbau der Gäubahn zu beenden und die Strecke endlich leistungsfähig auszubauen. Diese Chance sollten wir alle nutzen, denn eine andere Option auf den Ausbau der Gäubahn nach den Anforderungen des Bundesverkehrswegeplans und des Deutschlandtakts gibt es nicht.

Wie ich bereits mehrfach betont habe, bedeutet der Ausbau der Gäubahn nicht, dass Singen Bahnhof abgehängt werden muss. Es ist zwischen der Betrachtung der Infrastruktur und der Fahrplanpolitik der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu unterscheiden.

Neben dem Aus- und Neubau der Schienenstrecken setzt der Bund auch seine Bestrebungen fort, die Aufenthaltsqualität in Bahnhöfen weiter zu verbessern. Ich freue mich daher, dass im Rahmen des Sofortprogramms für attraktive Bahnhöfe im Jahr 2020 mehr als 157.000 Euro für die Sanierung der Fassade und damit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Bahnhof Singen investiert wurden. Wir streben



Seite 4 von 4

an, auch 2021 im Zuge des Sofortprogramms weitere Maßnahmen in Singen umzusetzen, wodurch die Attraktivität der Verkehrsstation insgesamt verbessert wird und zugleich wichtige wirtschaftliche Impulse für regionale Handwerksbetriebe gegeben werden. Aufgrund der erforderlichen flexiblen Umsetzung des unterjährigen Programms kann ich Ihnen zu den Details derzeit leider noch keine Angaben machen.

Mit freundlichen Grüßen



Steffen Bilger