



Freie Demokratische Partei - Kreistagsfraktion im Landkreis Konstanz

Herrn Landrat  
Zeno Danner  
Benediktinerplatz 1  
78467 Konstanz

Konstanz, 9. Mai 2025

Fraktionsvorsitzende  
Dr. Ann-Veruschka Jurisch  
E-Mail: avjurisch@gmail.com

**Mitglieder der Fraktion:**  
Kirsten Brößeke, Singen  
Stv. Fraktionsvorsitzende

Manfred Hensler, Konstanz

Dr. Ann-Veruschka Jurisch, Konstanz  
Fraktionsvorsitzende

Jürgen Keck, Radolfzell

Stefan Schmidt, Reichenau

## **ANTRAG**

### **Ausbauprojekt Gäubahn: Verkürzung des Planungs- und Ausbauperiodes des Streckenabschnittes Süd**

Sehr geehrter Herr Landrat Danner,

der Kreistag möge folgenden Antrag beschließen:

## **ANTRAG**

Der Kreistag möge beschliessen:

- 1.) Die Verwaltung wird aufgefordert, sich gegenüber der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen, dass beim Ausbauprojekt Gäubahn Streckenabschnitt Süd alle Möglichkeiten genutzt werden, um Verbesserungen und Beschleunigungen im Planungsprozess zu erreichen, damit das Vorplanungsergebnis spätestens 2028 vorliegt.
- 2.) Die Verwaltung wird aufgefordert gemeinsam mit den Bundestagsabgeordneten des Landkreises Konstanz beim Bundesministerium für Verkehr politisch darauf hinzuwirken, dass die für die Vorplanung des Streckenabschnitts Süd erforderlichen Grundlagen – Zugplanung 2040 und fortgeschriebener Zielfahrplan Deutschlandtakt – schnellstens liefert.
- 3.) Die Verwaltung wird aufgefordert gemeinsam mit den Bundestagsabgeordneten des Landkreises Konstanz beim Bundesministerium für Verkehr und der Deutschen Bahn AG eine Prüfung einzufordern, ob durch den Bau weiterer Doppelspurabschnitte sowohl Kapazität und Reisefahrzeit verbessert als auch die Verspätungsanfälligkeit der Strecke weiter verringert werden kann, um eine Planfahrzeit von 2 Stunden und 20 Minuten zu erreichen.

- 4.) Die Verwaltung wird aufgefordert, sich gegenüber der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen, dass bei den nachfolgenden Planungsstufen drei und vier des Streckenabschnitts Süd das Partnerschaftsmodell Schiene zur Anwendung gelangt, wie dies bei der Erarbeitung des Planfeststellungsantrags Pfaffensteigtunnel erfolgreich praktiziert wurde.
- 5.) Die Verwaltung wird aufgefordert, gegenüber dem Land und der Deutschen Bahn AG weiterhin darauf hinzuwirken, den Neubau des ESTW Singen und die Blockverdichtung zwischen Singen und Gottmadingen sowie Welschingen-Neuhausen und Mühlhausen als vorgezogene Baumaßnahme bis 2030 zu realisieren, um auf den Grenzbetriebsstrecken eine Angleichung an das Schweizer Schienennetz zu erreichen.

## **BEGRÜNDUNG**

**Nach dem aktuellen Planungsstand der Deutschen Bahn könnte die Fertigstellung des Abschnitts Süd von Neckarhausen bis zur Schweizer Grenze erst Mitte der 2040er-Jahre erfolgen. Mit der Folge, dass eine durchgehende und zuverlässige Zuganbindung des Landkreises Konstanz und der Schweiz an den Flughafenbahnhof und den Stuttgarter Tiefbahnhof sowie den überregionalen Fernverkehr selbst nach der Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels vermutlich erst Ende der 2040er-Jahre Realität wird:**

Im Bundesschienenwegeausbaugesetz ist der Ausbau der internationalen Strecke Stuttgart – Singen – Schweizer Grenze (Gäubahn) seit Dezember 2016 im „Vordringlichen Bedarf“ verankert. Somit liegt der Ausbau der Gäubahn im „überragenden öffentlichen Interesse“ und ist für die Umsetzung des Deutschlandtakts erforderlich.

Seitdem hat die Ausbauplanung für den südlichen Abschnitt zwischen Horb/Neckarhausen und Singen – Schweizer Grenze keine nennenswerten

Fortschritte erfahren. Nur mit massivem und gebündeltem Einsatz der politischen Kräfte im Landkreis Konstanz ist es gelungen, dass der Halt der Fernverkehrslinie in Singen wieder in das Angebot aufgenommen wurde. Laut Mitteilung des Bundes vom September 2023 ist der Halt im Bahnhof Singen weiter gesichert und somit dann auch Bestandteil des fortgeschriebenen Zielfahrplans für den Deutschlandtakt.

Positiv zu vermerken ist auch die Aufnahme der Forderung der FDP-Kreistagsfraktion in den baden-württembergischen Entwurf des DSD-Rolloutplans, das anachronistische elektromechanische Stellwerk in Singen so bald wie möglich durch ein elektronisches Stellwerk zu ersetzen. Es wird ein Konzept erarbeitet um dies bis 2030 zu realisieren (Landtagsdrucksache 17/5267).

Im Rahmen der offiziellen Auftaktveranstaltung zum Ausbauprojekt Gäubahn südlicher Abschnitt in Sulz am Neckar im September 2024 wurden von der Deutschen Bahn die Planungsaktivitäten auf der gesamten Streckenlänge von ca. 155 Kilometer dargestellt. Inzwischen sind die beiden ersten Projektleistungsphasen – Grundlagenermittlung und Vorplanung – vollumfänglich angelaufen. Laut Mitteilung der Konzernbevollmächtigten der DB für Baden-Württemberg, Dr. Clarissa Freundorfer, vom 03. April 2025 wurden die sehr umfangreichen Trassenvermessungsarbeiten sowie die Bestandsvermessungen der durch die Maßnahmen betroffenen Bauwerke erfolgreich begonnen.

Die für die Vorplanung relevanten Baugrunduntersuchungen werden voraussichtlich bis zum Ende des Jahres 2025 bereits die ersten relevanten Erkenntnisse liefern. Die DB rechnet mit einem Abschluss der Vorplanung im Jahr 2028. Erst mit einer abgeschlossenen Vorplanung ist der DB eine fundierte und verlässliche Aussage zu einem realistischen Fertigstellungszeitpunkt möglich.

Als Problem für die derzeit laufenden planerischen Untersuchungen könnte sich erweisen, dass die Untersuchungen sich auf die noch aktuellen Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans 2030 stützen. Um der für 2040 prognostizierten Verkehrsentwicklung gerecht zu werden müssen die Zugzahlen 2040 sowie die Fortschreibung des Zielfahrplans zum

Deutschlandtakt (siehe Halt Singen) berücksichtigt werden. Sie sind Grundlage für die Umsetzung des Gesamtprojektes. Beide Grundlagen, Zugzahlen 2040 und fortgeschriebener Zielfahrplan Deutschlandtakt, sind vom Bund zu liefern und liegen immer noch nicht vor. Hier ist die Politik gefordert. Ansonsten ist der geplante Abschluss der Vorplanung im Jahr 2028 von der DB nicht einzuhalten.

Der in Sulz von der DB dargestellte Projektterminplan für die Gesamtrealisierung ist eine erste Prognose auf Basis der derzeit vorliegenden Erkenntnisse. Eine Präzisierung des Projektterminplans kann erst mit Abschluss der Vorplanung erfolgen.

Nach dem aktuellen Planungsstand der Deutschen Bahn könnte die Fertigstellung des Abschnitts Süd von Neckarhausen bis zur Schweizer Grenze erst Mitte der 2040er-Jahre erfolgen. Mit der Folge, dass eine durchgehende und zuverlässige Zugsanbindung des Landkreises Konstanz und der Schweiz an den Flughafenbahnhof und den Stuttgarter Tiefbahnhof sowie den überregionalen Fernverkehr selbst nach der Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels vermutlich erst Ende der 2040er-Jahre Realität wird.

**Eine Planungs- und Bauzeit von über 20 Jahren für den Ausbau und teilweisen Neutrassierung einer vorhandenen, ehemals zweispurigen Schienenstrecke mit den damit verbundenen Abkopplungen des Landkreises Konstanz ist für die FDP-Kreistagsfraktion völlig inakzeptabel.**

Es ist deshalb darauf hinzuwirken, dass die Deutsche Bahn alle Möglichkeiten nutzt, um Verbesserungen und Beschleunigungen im Planungsprozess zu erreichen, damit das Vorplanungsergebnis spätestens 2028 vorliegt, das Bundesministerium für Verkehr die für die Vorplanung erforderlichen aktuellen Grundlagen – Zugplanung 2040 und fortgeschriebener Zielfahrplan Deutschlandtakt – schnellstens liefert.

Die nachfolgenden Planungsstufen drei und vier sind mit demselben Tempo voranzutreiben, wie es aktuell beim Bau des Pfaffensteigtunnels geschieht. Erstmals wurde von der DB in einem Großprojekt der Planfeststellungsantrag im Partnerschaftsmodell Schiene erstellt. Dieses Erfolgsmodell muss auch beim Ausbau des Abschnitts Süd weiterhin zur Anwendung kommen.

Im noch aktuellen Zielfahrplan des Deutschlandtaktes ist die durchgehende Fernverkehrsverbindung Zürich – Singen – S-Flughafen – S-Tiefbahnhof – Nürnberg enthalten. Der aktuell vorgesehene Ausbaustandard auf dem Abschnitt Süd lässt allerdings keine spürbar kürzeren Reisezeiten erwarten. Der Halt im Bahnhof Singen wird durch den Ausbau des Pfaffensteigtunnels für eine Befahrung mit bis zu 200 km/h aufgefangen. Die Vereinbarung von Lugano sieht unter anderem vor, die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich von rund drei Stunden auf zwei Stunden und 15 Minuten zu verkürzen. In der novellierten Vereinbarung von 2021 wurde diese Zielfahrzeit jedoch nicht mehr aufgenommen. Um gegenüber den Fahrzeiten mit dem Auto auf der A 81 und N 7 konkurrenzfähig zu sein, sollte eine Planfahrzeit von zwei Stunden und 30 Minuten angestrebt werden. Erreichbar ist dieses Ziel nur mit einem vollständigen Doppelspurausbau. Es ist zu prüfen, ob durch den Bau weiterer Doppelspurabschnitte sowohl Kapazität und Reisefahrzeit verbessert als auch die Verspätungsanfälligkeit der Strecke weiter verringert werden können.

Die Schweiz hat ihren Teil der Strecke entsprechend der 1996 geschlossenen und im Dezember 2021 novellierten Vereinbarung (Vertrag von Lugano) nahezu umfassend modernisiert. Der Letzte noch fehlende und über deutsches Gebiet führende 3,8 Km lange Doppelspurabschnitt zwischen Jestetten und Lottstetten soll bis 2030 realisiert sein. Dann wird Zürich aus dem Landkreis Konstanz sowohl vom Hauptbahnhof Konstanz als auch vom Knoten Singen über Schaffhausen im Halbstundentakt erreichbar sein. **Die Landeshauptstadt Stuttgart jedoch weitere 15 bis 20 Jahre nur im Stundentakt mit stetigen Unterbrechungen.**

Um die bekannte Fahrplanstabilität im Schweizer Netz nicht negativ zu beeinflussen (siehe Situation Basel), muss der Fernverkehr vom Norden her in die Schweiz einfahren. Gleichzeitig mit dem Doppelspurausbau zwischen Jestetten und Lottstetten ist die Blockverdichtung zwischen Singen und Gottmadingen sowie Welschingen-Neuhausen und Mühlhausen mit zusätzlichen Blocksignalen vorzunehmen. Diese im „Gutachten zu Fahrzeitverkürzungen auf dem internationalen Korridor Stuttgart – Zürich“ aufgezeigte Ausbaumaßnahme fordert die FDP-Kreistagsfraktion zum wiederholten Male als vorgezogene Baumaßnahme ein. Es ist nicht vermittelbar, dass diese vergleichsweise kleine Baumaßnahme mit großer positiver betriebswirtschaftlicher Wirkung gegenüber anderen

Ausbaumaßnahmen im Südabschnitt bis in die 2040er-Jahre zurückgestellt wird.

**Die Gäubahn muss so schnell wie möglich deutschlandtauglich und möglichst wieder zweispurig befahrbar sein. Die klare Erwartungshaltung im Landkreis Konstanz ist der Ausbau der Gäubahn zu einer leistungsfähigen und zukunftsfesten Bahninfrastruktur. Bund, Land und Deutsche Bahn müssen den Turbo zünden für die Mobilitätswende im Süden.** Gerade der Ausbau der Gäubahn könnte ein Paradebeispiel für die Notwendigkeit entschlossener Maßnahmen sein, um im Sektor Verkehr die selbst gesetzten Vorgaben zur Emissionsminderung zur Erreichung der Klimaziele zu erfüllen.

Mit freundliche Grüßen,

Dr. Ann-Veruschka Jurisch  
Fraktionsvorsitzende