

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen – Chancen und aktueller Sachstand

Antrag

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

1. inwieweit sie Meldungen bestätigen kann, dass es beim Umbau des Bahnhofs in Stuttgart-Vaihingen zu einem Regionalbahnhof zu Kostensteigerungen von über vier Millionen Euro kommen soll;
2. wie die Deutsche Bahn DB Station & Service AG mögliche Mehrkosten für den Bau von zwei zusätzlichen Bahnsteigen begründet;
3. wer letztlich für mögliche Kostensteigerungen aufkommen muss;
4. aus welchen Gründen die DB konkrete Verbesserungsvorschläge wie den Einbau von Rampen für mehr Barrierefreiheit sowie einen zweiten Zugang zur Nordunterführung nicht zur Realisierung vorschlägt;
5. wie sie die Forderungen nach einem besseren Lärmschutz für die Anwohner der Bahnstrecke bewertet und ob dies in den Umbauplanungen angedacht ist;
6. wie der konkrete Zeitplan für die weiteren Planungen und Arbeiten aussieht;
7. wann mit einer endgültigen Inbetriebnahme des Regionalbahnhaltes für den Zugverkehr gerechnet wird.

03. 04. 2017

Renkonen, Katzenstein, Hentschel,
Lede Abal, Marwein, Niemann, Zimmer GRÜNE

Eingegangen: 03. 04. 2017 / Ausgegeben: 06. 06. 2017

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Nach jüngsten Presseberichten soll der Bau des Regionalbahnhaltes in Stuttgart-Vaihingen deutlich teurer werden als ursprünglich angenommen. Statt der veranschlagten etwa drei Millionen Euro ist von Gesamtkosten von rund sieben Millionen Euro die Rede. In diesem Fall müsste nach Erachten der Antragsteller dringend geklärt werden, wer für die möglichen Mehrkosten aufkommen soll.

Zudem kommt das Projekt nach zeitintensiven Vorplanungen von eineinhalb Jahren nur langsam voran. Vom Bündnis Filderbahnhof wird zudem bemängelt, dass in den Projektplanungen viele Verbesserungen für mehr Barrierefreiheit und zusätzliche Zugangsmöglichkeiten zu den Bahngleisen nicht berücksichtigt wurden. Aus diesen Gründen wird die Landesregierung um eine Stellungnahme gebeten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 2. Mai 2017 Nr. 3-3824.1-0-01/352 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. inwieweit sie Meldungen bestätigen kann, dass es beim Umbau des Bahnhofs in Stuttgart-Vaihingen zu einem Regionalbahnhalt zu Kostensteigerungen von über vier Millionen Euro kommen soll;*
- 2. wie die Deutsche Bahn DB Station & Service AG mögliche Mehrkosten für den Bau von zwei zusätzlichen Bahnsteigen begründet;*

Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das aktuelle von der DB Station und Service AG nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) im Herbst 2016 mitgeteilte erwartete Kostenvolumen beträgt rund 7,25 Mio. Euro. Dies umfasst die geplante Verlängerung des Hausbahnsteigs an Gleis 1, den Neubau eines Mittelbahnsteigs an Gleis 4/6 sowie alle damit zusammenhängende Maßnahmen (Barrierefreier Anschluss an die Personenunterführung Süd, Anpassung Oberbau sowie Leit- und Sicherungstechnik) und die erwarteten Planungskosten.

Im Lenkungskreis Stuttgart 21 am 22. Oktober 2012 hatte die DB erste Überlegungen für einen „Übergangsbahnhof Stuttgart-Vaihingen“ vorgestellt. Die damalige Machbarkeitsstudie sah eine Verlängerung des Bahnsteigs an Gleis 1, einen neuen Bahnsteig an Gleis 4 sowie geringe Anpassungen für den Oberbau sowie die Leit- und Sicherungstechnik vor. Auch eine Planungskostenpauschale war kalkuliert.

Die Vorplanung weist gegenüber der im Jahr 2012 erstellten Machbarkeitsuntersuchung eine größere Genauigkeit und Planungstiefe auf, insb. da in Einzelfragen bereits auch einzelne Planungsschritte aus der Leistungsphase 3 HOAI (Entwurfsplanung) vorgezogen wurden. So zeigte sich beispielsweise, dass der Eingriff in die Bestandsinfrastruktur wie Oberleitungsmasten sowie Leit- und Sicherungstechnik wesentlich aufwändiger sein dürfte als bei der ersten groben Betrachtung im Jahr 2012 vermutet und kalkuliert. Ein weiterer zentraler Unterschied besteht darin, dass die Bahnsteige in der Machbarkeitsuntersuchung komplett in Modul-

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

bauweise und damit als Provisorium für eine kurz- oder mittelfristige Nutzung errichtet werden sollten. Die jetzige Planung sieht für den neuen Mittelbahnsteig hingegen eine auf eine dauerhafte Nutzung ausgelegte Bauweise vor.

3. wer letztlich für mögliche Kostensteigerungen aufkommen muss;

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden entsprechend den Zusatzfinanzierungsvertrags über die Erbringung von zusätzlichen Finanzierungsbeiträgen für Verbesserungen des Projekts Stuttgart 21 auf den Fildern sowie dem Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen zum Regionalbahnhof durch das Land getragen. Evtl. städtebauliche Anpassungsmaßnahmen wie die Verlängerung der Personenunterführung Nord oder eine mögliche weitergehende Anpassung der Personenunterführung zur Neugestaltung des östlichen Vorplatzes sind in den o. g. 7,25 Mio. Euro nicht enthalten. Sie liegen nicht in der Zuständigkeit des Landes und wären von der Landeshauptstadt Stuttgart zu planen, durchzuführen und zu finanzieren.

4. aus welchen Gründen die DB konkrete Verbesserungsvorschläge wie den Einbau von Rampen für mehr Barrierefreiheit sowie einen zweiten Zugang zur Nordunterführung nicht zur Realisierung vorschlägt;

Die Zugangssituation zu dem neuen Bahnsteig war ein wichtiges Thema bei der vom Ministerium für Verkehr am 30. Januar 2017 organisierten Bürgerinformationsveranstaltung zu dem Bahnhofprojekt in Stuttgart-Vaihingen. Es ist geplant, den neuen Mittelbahnsteig barrierefrei über einen neuen Aufzug (zusätzlich zur Festtreppe) an die Personenunterführung Süd anzuschließen. Die bisher vorliegenden Ergebnisse haben gezeigt, dass ein Anschluss des neuen Bahnsteigs an die Personenunterführung Nord hingegen verkehrlich nicht notwendig ist. Auch wenn ein solcher zweiter Zugang aus Fahrgastsicht insbesondere in Kombination mit einer Verlängerung dieser Unterführung in Richtung der östlich gelegenen städtebaulichen Entwicklungsflächen wünschenswert erscheint, ist seitens des Landes für eine solche Zusatzmaßnahme kein Finanzierungsspielraum ersichtlich. Es sei ferner auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Auch die Möglichkeit des Einbaus einer Rampe zur Erschließung des Bahnsteigs wurde von der DB geprüft. Die DB Station und Service AG teilt hierzu mit: Die Untersuchung eines Einbaus einer Rampe zeigte eine Einengung des Bahnsteigs auf einer Länge von rund 90 Meter. Bei einer lichten Rampenbreite von 2,5 Meter würde der Bahnsteig (außerhalb des Gefahrenbereiches) lediglich mit einer Breite von 1,60 Meter hergestellt werden können. Dadurch würde im relevanten Hauptwartebereich unter der geplanten Überdachung kaum noch Flächen für den Aufenthalt der Reisenden zur Verfügung stehen (8,15 Meter Bahnsteigbreite – 3,10 Meter [Rampe 2,5 Meter + 2 x Wandung 0,30 Meter] = 5,05 Meter. Abzüglich 2 x 0,90 Meter für Gefahrenbereich verbleiben nur 2 x 1,60 Meter Bahnsteigbreite). Es wäre zudem nahezu unmöglich, eine Rampe und eine Treppe parallel anzuordnen. Aus diesem Grund wurde von der Herstellung einer Rampe als Zugang zum neuen Mittelbahnsteig abgesehen. Generell kann man davon ausgehen, dass sich Rampen nicht für die stufenfreie Erschließung von Mittelbahnsteigen eignen. Rampen sind nur in Ausnahmefällen (z. B. sehr breite Mittelbahnsteige oder Erschließung nur mit Rampe, ohne Treppe an einem Kopfende) realisierbar.

Diese Information wurde zusammen mit zahlreichen weiteren Fragen und Antworten zu diesem Bahnhofprojekt im Nachlauf zu der Bürgerinformationsveranstaltung auch auf der eigenen Projekthomepage im öffentlichen Informationsangebot des Ministeriums für Verkehr unter <http://vm.baden-wuerttemberg.de/de/verkehrspolitik/buergerbeteiligung/regionalbahnhof-vaihingen/> veröffentlicht.

5. *wie sie die Forderungen nach einem besseren Lärmschutz für die Anwohner der Bahnstrecke bewertet und ob dies in den Umbauplanungen angedacht ist;*

Der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Lärm werden von der Vorhabensträgerin in der Vorbereitung des Genehmigungsverfahrens untersucht. Mit der vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Führung des Regional- und Fernverkehrs der Gäubahn über den Flughafen ist die Bedienung von S-Vaihingen nur mit einer MEX-Linie geplant. Es ist somit mit weniger Zugverkehr und damit tendenziell auch weniger Lärm gegenüber dem heutigen Zustand zu rechnen.

6. *wie der konkrete Zeitplan für die weiteren Planungen und Arbeiten aussieht;*

7. *wann mit einer endgültigen Inbetriebnahme des Regionalbahnhalters für den Zugverkehr gerechnet wird.*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Land hat die DB Station und Service AG mit den Planungen für die Leistungsphase 3 und 4 (Entwurf- und Genehmigungsplanung) beauftragt. Die Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen. Die Zwischenschritte sind dem als *Anlage 1* beigefügten Zeitplan der DB vom Januar 2017 zu entnehmen. Die Landesregierung bemüht sich weiterhin um eine Beschleunigung des Planungs- und Genehmigungsprozesses.

Hermann

Minister für Verkehr

