Landtag von Baden-Württemberg16. Wahlperiode

Drucksache 16/611 22, 09, 2016

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Nutzung der Panoramabahn

Antrag

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

- welche Bedeutung sie der Panoramabahn (Teil der Gäubahn in Stuttgart zwischen Nordbahnhof und Stuttgart-Vaihingen) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Stuttgart nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 beimisst;
- welche Varianten für eine Nutzung der Panoramabahn für den SPNV nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Rahmen der gemeinsamen Untersuchung von Land, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart, Deutscher Bahn AG und SSB vertieft untersucht werden sollen;
- 3. weshalb sie ihre im Rahmen des sogenannten "Filderdialogs" bereits untersuchte und verworfene Anbindung der Panoramabahn an den Fernbahntunnel aus Richtung Bad Cannstatt erneut zum Gegenstand dieser Untersuchung machen will (vgl. Sitzungsvorlage 151/2016 des Verband Region Stuttgart);
- 4. inwiefern ihr bekannt ist, dass diese Variante im Rahmen des "Filderdialogs" bereits von den Projektpartnern bei Stuttgart 21 verworfen und abgelehnt wurde;
- inwiefern ihr neue Erkenntnisse vorliegen, dass die Projektpartner seit dem "Filderdialog" ihre Meinung zu dieser Variante geändert haben;
- mit welchen Kosten sie für diese Fragestellung als Teil der in Frage 2 genannten Untersuchung rechnet;
- 7. ob nicht ihr eigentliches Ziel ist, die Panoramabahn und damit die Gäubahn oberirdisch mit zwei bis vier Gleisen an den Stuttgarter Hauptbahnhof anzuschließen;

- 8. inwiefern ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, ob ein Projektpartner bei Stuttgart 21 einen solchen oberirdischen Anschluss unterstützt;
- 9. welche weiteren Untersuchungen und Gutachten im Zusammenhang mit Stuttgart 21 und dem Bahnknoten Stuttgart sie seit 2015 mit welchen Fragestellungen selbst bearbeitet bzw. mit welchen Kosten extern in Auftrag gegeben hat.

21.09.2016

Rivoir, Drexler, Gall, Kleinböck, Wölfle SPD

Begründung

Der Erhalt der Panoramabahn in Stuttgart für den regionalen Schienenpersonennahverkehr ist richtig und notwendig, um neue Tangentialverbindungen zu schaffen und somit weitere Fahrgastpotenziale für den öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen. Die hierfür notwendigen Untersuchungen müssen jetzt durchgeführt werden, soll das Ziel eines lückenlosen Zugverkehrs auf der Panoramabahn nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 erreicht werden.

Davon unberührt ist allerdings die vertraglich festgelegte Anbindung der Gäubahn über den Flughafen an den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof.

Vor diesem Hintergrund erscheint das Verhalten des Landes mehr als fragwürdig, im Rahmen der Untersuchungen zur weiteren Nutzung der Panoramabahn für den regionalen Schienenverkehr erneut eine Variante des Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2012 zu untersuchen bzw. zu aktualisieren. Diese Variante, die seinerzeit eindeutig von den Projektpartnern bei Stuttgart 21 verworfen wurde, sieht eine Anbindung der Panoramabahn mittels eines Kehrtunnels an den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof über die Fernbahngleise aus Richtung Bad Cannstatt vor.

Mit diesem Antrag soll der Anspruch der Öffentlichkeit realisiert werden, zu erfahren, welches Ziel das Land bei Stuttgart 21 und dem Umbau des Bahnknotens Stuttgart tatsächlich verfolgt und welche Kosten dadurch dem Steuerzahler entstehen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2016 Nr. 3-3824.1-0-01/336 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

welche Bedeutung sie der Panoramabahn (Teil der Gäubahn in Stuttgart zwischen Nordbahnhof und Stuttgart-Vaihingen) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Stuttgart nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 beimisst:

Seitens der Landesregierung, der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) und dem Verband Region Stuttgart (VRS) wird zurzeit in gegenseitiger Abstimmung geprüft, inwiefern eine weitere verkehrliche Nutzung der sogenannten Panoramabahn (Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart, Strecke 4860) nach der Inbetriebnahme von

^{*)} Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Stuttgart 21 sinnvoll sein kann. Es handelt sich dabei um einen ergebnisoffenen Prüfprozess mit dem Ziel, bereits jetzt Zukunftskonzepte für den Bahnknoten Stuttgart und den ÖPNV in der Landeshauptstadt zu entwickeln, um Vorkehrungen für wünschenswerte weitere Verlagerungen von Personenströmen auf den SPNV zu treffen. Ausgangspunkt ist dabei die geplante und bereits in Bau befindliche Infrastruktur des Projekts Stuttgart 21 sowie weiterer S-Bahn- und Stadtbahnprojekte. Inwiefern die Panoramabahn dabei ein sinnvoller Bestandteil zur Ergänzung des Projekts Stuttgart 21 sein kann, werden die Untersuchungen zeigen.

 welche Varianten für eine Nutzung der Panoramabahn für den SPNV nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Rahmen der gemeinsamen Untersuchung von Land, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart, Deutscher Bahn AG und SSB vertieft untersucht werden sollen;

Es werden die in der in Frage 3 zitierten Beschlussvorlage 151/2016 des VRS genannten Varianten der Anbindung der Panoramabahn untersucht. Das genaue Leistungsbild der Untersuchung befindet sich zurzeit zwischen dem Ministerium für Verkehr und dem VRS in Abstimmung.

- 3. weshalb sie ihre im Rahmen des sogenannten "Filderdialogs" bereits untersuchte und verworfene Anbindung der Panoramabahn an den Fernbahntunnel aus Richtung Bad Cannstatt erneut zum Gegenstand dieser Untersuchung machen will (vgl. Sitzungsvorlage 151/2016 des Verband Region Stuttgart);
- 4. inwiefern ihr bekannt ist, dass diese Variante im Rahmen des "Filderdialogs" bereits von den Projektpartnern bei Stuttgart 21 verworfen und abgelehnt wurde;
- 5. inwiefern ihr neue Erkenntnisse vorliegen, dass die Projektpartner seit dem "Filderdialog" ihre Meinung zu dieser Variante geändert haben;

Die Fragen 3. bis 5. werden wegen des Sachzusammenhangens gemeinsam beantwortet:

Wie in der Antwort zu Frage 1 dargestellt, haben die nun beabsichtigten Untersuchungen das Ziel, zu untersuchen, inwiefern eine Ergänzung der Infrastruktur jenseits der Projektziele von Stuttgart 21 zur Bewältigung zukünftiger Verkehrsnachfragen notwendig und sinnvoll erscheint. Darin sind sich alle Projektpartner einig. Es ist – im Unterschied zum "Filderdialog" – nicht Gegenstand der Untersuchungen, ob auf eine Führung der Gäubahnverkehre über den Flughafen verzichtet werden kann.

6. mit welchen Kosten sie für diese Fragestellung als Teil der in Frage 2 genannten Untersuchung rechnet;

Wie in der Antwort zu Frage 2 ausgeführt, befindet sich das Leistungsbild zurzeit in Abstimmung, sodass keine Aussage zu den erwarteten Kosten vorgenommen werden kann. Da es sich jedoch nur um einen untergeordneten Teil des seitens des Landes mitfinanzierten Teils der Gesamtuntersuchung handelt und zudem eine Aktualisierung bestehender Untersuchungen vorgenommen wird, ist mit geringen Kosten zu rechnen. Dieser Teil der Untersuchung ist zudem kein separates Angebotspaket sondern Teil der Gesamtkalkulation.

- 7. ob nicht ihr eigentliches Ziel ist, die Panoramabahn und damit die Gäubahn oberirdisch mit zwei bis vier Gleisen an den Stuttgarter Hauptbahnhof anzuschließen;
- 8. inwiefern ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, ob ein Projektpartner bei Stuttgart 21 einen solchen oberirdischen Anschluss unterstützt;

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB) hat nach Kenntnis der Landesregierung eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die u. a. als langfristige Perspektive eine unterirdische Anbindung der Panoramabahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof über eine Trasse parallel zur S-Bahn beinhaltet. Diese Studie betrachtet insb. auch die Verknüpfungspunkte zum Stadtbahn- und Busverkehr. Diese langfristige Perspektive liegt jenseits der Projektziele, des Baus und der Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Die Landesregierung hält es wie unter Punkt 1. erläutert ebenfalls für wichtig, ergebnisoffen Zukunftsoptionen für Ergänzungen der Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart zu untersuchen. Nachdem der Konflikt zu Stuttgart 21 lange überwunden ist, teilen alle Projektpartner von Stuttgart 21 diese Grundhaltung.

9. welche weiteren Untersuchungen und Gutachten im Zusammenhang mit Stuttgart 21 und dem Bahnknoten Stuttgart sie seit 2015 mit welchen Fragestellungen selbst bearbeitet bzw. mit welchen Kosten extern in Auftrag gegeben hat.

Die Landesregierung hat in diesem Zeitraum diesbezüglich die folgenden Untersuchungen im Zusammenhang mit Stuttgart 21 und dem Banknoten Stuttgart beauftragt:

- Machbarkeitsuntersuchung zum zweigleisigen Ausbau der Kleinen Wendlinger Kurve nach Fertigstellung (sog. Große Wendlinger Kurve), Auftragswert rund 160.000 Euro
- Vorplanung Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen zum Regionalbahnhof, Auftragswert rund 260.000 Euro
- Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die GVFG-Maßnahmen im Bahnknoten Stuttgart, Auftragswert rund 200.000 Euro

Hermann

Minister für Verkehr

Sitzungsvorlage Nr. 151/2016

Verkehrsausschuss am 12.09.2016

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -



03.05.2016 - VA-13516.docx 050 - VA-Ö 135/2016

Zu Tagesordnungspunkt 2

Strategie zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, Vergabe einer Machbarkeitsstudie, Leistungsbild

I. Bericht der Geschäftsstelle

Die Fortentwicklung einer zuverlässigen Schieneninfrastruktur im Eisenbahnnetz der Region Stuttgart und den angrenzenden Räumen ist von zentraler Bedeutung für die Entwicklung eines leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrs. In der Sitzung vom 01.06.2016 hat der Verkehrsausschuss beschlossen, aufbauend auf dem Grundkonzept von Stuttgart 21, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, in der mögliche Ergänzungen an der Infrastruktur untersucht werden sollen:

- Prüfung eines perspektivischen dreigleisigen Ausbaus der Mittnachtstraße zur Definition eines möglichen Korridors, der im Rahmen des Regionalplans die Trassenfreihaltung festlegen soll.
- Prüfung, ob eine Nachrüstung von Außenbahnsteigen an den Stationen der Stammstrecke sinnvoll möglich ist.
- Wendegleis Gleis 130 Feuerbach.
- Bahnsteigaufhöhung Bad Cannstatt.

In Bezug auf eine mögliche Nutzung der Panoramabahn für tangentiale Verkehre wurde beschlossen, dass die Geschäftsstelle Gespräche mit dem Land, der Stadt Stuttgart und kommunalen Vertretern - die von denkbaren Betriebsvarianten betroffen sind – aufnimmt. Mit Beteiligung des Verkehrsministeriums, der Landeshauptstadt, der DB Netz AG, der DB PSU und der SSB AG wurden zwischenzeitlich mehrere Abstimmungsgespräche zur zukünftigen Nutzung der Panoramabahn und zu weiteren infrastrukturellen Optimierungen im zukünftigen Bahnknoten Stuttgart geführt (Arbeitsgruppe Zukunftskonzeption Schieneninfrastruktur Stuttgart). Die Beteiligten sind übereinstimmend der Auffassung, dass vor einer abschließenden Festlegung eines möglichen Betriebskonzeptes für die Gäubahn noch weitere Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Sie haben sich auf die folgende Vorgehensweise verständigt:

Im Rahmen der oben beschriebenen Machbarkeitsstudie sollen mögliche Anbindungen der Panoramabahn ingenieurtechnisch untersucht werden. Dazu soll der Gutachter die möglichen Trassen in Lage und Höhe festlegen sowie die erforderlichen Ingenieurbauwerke definieren und eine überschlägige Kostenermittlung durchführen. Dabei wird sowohl die Anbindung der Panoramabahn in Richtung Bad Cannstatt (an den S-Bahn Tunnel S21) als auch eine Anbindung der Panoramabahn in Richtung Feuerbach untersucht. Es sind bei letzterem folgende Varianten möglich:

- Status Quo (mit signaltechnischer Ertüchtigung)
- Planfreie Ausbildung der Einführung in die heutige S-Bahn Trasse vor dem Pragtunnel
- Neubau des westlichen 5. Gleises des Pragtunnels mit Abbruch des Empfangsgebäudes in Feuerbach
- Einführung in die heutigen Ferngleise südlich des Pragtunnels

Im Rahmen des Filderdialogs wurde vom Land bereits eine Anbindung der Panoramabahn an den Fernbahntunnel aus Richtung Bad Cannstatt untersucht und bewertet. Diese Vorarbeiten werden ebenfalls im Variantenvergleich genutzt und aktualisiert. Die Vor- und Nachteile der Varianten sollen vom Gutachter herausgearbeitet und gegenübergestellt werden. Parallel dazu soll durch die DB Netz AG eine fahrplantechnische Prüfung möglicher Trassen erfolgen. Die Prüfung soll zunächst unabhängig vom Start- und Zielpunkt möglicher Linien für den Kernbereich (Vaihingen, Feuerbach, Bad-Cannstatt, Hauptbahnhof) erfolgen. Ziel dieser Untersuchung soll es sein, mögliche Trassenlagen für eine zukünftige Nutzung der Panoramabahn im Halbstundentakt festzulegen. Grundlage für die Ermittlung der Fahrzeiten sind die oben beschriebenen ingenieurtechnischen Planungen der Infrastruktur.

Das Verkehrsministerium beteiligt sich an der Finanzierung des Teils der Machbarkeitsstudie, der sich mit der Anbindung der Panoramabahn beschäftigt und an den fahrplantechnischen Untersuchungen der DB Netz AG mit 50 %. Der VRS und das Verkehrsministerium werden das Leistungsbild gemeinsam abstimmen und die Vergabe vornehmen. Die Arbeitsgruppe Panoramabahn wird projektbegleitend eingebunden.

Parallel dazu wird eine weitere Untersuchung durchgeführt, in welcher in Abhängigkeit von verschiedenen langfristigen Nachfrageszenarien die Notwendigkeit von ergänzenden Verkehren im regionalen Schienenverkehr (Metropolexpress, ggf. Express-S-Bahnen) im Zusammenspiel mit dem S-Bahn-System festgestellt werden sollen. Dabei wird ein Bestandteil auch die mögliche Nutzung der Panoramabahn sein. Die Untersuchung wird auch die Außenbereiche (Murrbahn, Gäubahn, Remsbahn etc.) und die Verknüpfungsbereiche (Wendlinger Kurve, Nürnberger Straße etc.) mit einbeziehen. Bei dieser Untersuchung liegt die Federführung im Verkehrsministerium unter Einbeziehung der übrigen Partner. Der genaue Untersuchungsauftrag der Untersuchung wird noch unter den Partnern abgestimmt. Die Finanzierung ist noch offen.

Die SSB AG wird kurzfristig eine Untersuchung in Auftrag geben, in der insbesondere städtebauliche Grundlagen sowie die Verknüpfung zur Stadtbahn einschließlich des Themas Intermodalität betrachtet werden sollen. Diese Untersuchung bezieht sich insbesondere auf die Verknüpfungspunkte Nordbahnhof, Vaihingen, Mittnachtstraße und Feuerbach (in Verbindung mit einem Regionalhalt). Dabei soll auch ein möglicher temporärer Endhalt für die Panoramabahn vor dem Nordbahnhof mit betrachtet werden, um Grundlagen für ein mögliches Stufenkonzept bzw. Interimskonzept zu erhalten.

Nach Vorliegen der Ergebnisse aller Untersuchungen liegen detailliertere Informationen zu den verkehrlich notwendigen Konzepten, den erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, den möglichen Fahrplantrassen und der Einbindung in das Gesamtnetz und in den Städtebau vor. Darauf aufbauend können dann weitere Schritte festgelegt werden. Die Erkenntnisse aus allen Untersuchungen werden aufbereitet und bilden die Grundlage für das dann noch festzulegende Betriebskonzept (möglicherweise auch eines Stufenkonzepts). Darauf aufbauend können dann die verkehrlichen Wirkungen ermittelt und die gesamtwirtschaftliche Bewertung durchgeführt werden.

II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss beschließt:

Der Verkehrsausschuss stimmt der vorgeschlagenen Vorgehensweise zu. Die Geschäftsstelle wird die Vergabe der Machbarkeitsstudie vorbereiten, den Vergabeprozess durchführen und den Verkehrsausschuss über die erfolgte Vergabe sowie die Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen informieren.