

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Aktueller Stand der Planung und Umsetzung des Neubaus des Bahnhofs „Flughafen/Messe“ auf den Fildern

Antrag

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

1. welches der aktuelle Stand der Planungen für den Bau des Bahnhofs „Flughafen/Messe“ im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 ist;
2. welche Teilabschnitte welchen Genehmigungsstand haben;
3. für welche Teilabschnitte welche Kostenschätzungen vorliegen;
4. wann der Baubeginn und wann die Inbetriebnahme geplant ist;
5. wie lange die S-Bahn in welchem Bereich während dieser Bauarbeiten stillgelegt werden muss und welche Maßnahmen zur reibungslosen Erschließung des Flughafens und der Stadt Filderstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln geplant sind;
6. welche Überlegungen und Planungen es zur Verlängerung der jetzigen S-Bahnlinie über Filderstadt hinaus ins Neckartal gibt;
7. welche baulichen Maßnahmen mit welchen Kosten bei der jetzigen Planung des Bahnhofs „Flughafen/Messe“ für Erweiterungs- und Ausbauoptionen im Bereich des S-Bahnverkehrs realisiert werden;
8. welche Überlegungen ihr zum Ausbau der S-Bahn und des Regionalverkehrs Richtung Wendlingen/Neckartal („Tangentiallinie“) unter Nutzung der Neubaustrecke bekannt sind;
9. inwieweit es betrieblich möglich ist, auf der Neubaustrecke zwischen Stuttgart-Flughafen und Wendlingen einen S-Bahn-Verkehr ins Neckartal darzustellen;

Eingegangen: 10.04.2019/Ausgegeben: 15.05.2019

1

10. welche weiteren baulichen Maßnahmen zu welchen Kosten dafür gegebenenfalls notwendig sind;
11. ob und inwiefern es aus ihrer Sicht einen Zielkonflikt zwischen einer Verlängerung der S-Bahn über Filderstadt hinaus und einer Nutzung der Neubaustrecke für Regional- und S-Bahnverkehr als „Tangentiallinie“ ins Neckartal gibt.

10. 04. 2019

Rivoir, Kleinböck, Selcuk, Gall, Kenner SPD

Begründung

Der Bau des neuen Bahnhofs am Flughafen zur Anbindung der Neubaustrecke im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 muss angesichts des Zeitfortschritts zeitnah begonnen werden, um fertig zu werden, wenn auch die anderen Projektbestandteile betriebsbereit werden. Zudem stellen sich aufgrund der Komplexität des Bauwerks, der Änderungen im Planungsprozess und aufgrund der notwendigen ÖPNV-Anbindung des Flughafens an die Stadt Stuttgart zahlreiche Fragen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 6. Mai 2019 Nr. 3-3824.1-0-01/407 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welches der aktuelle Stand der Planungen für den Bau des Bahnhofs „Flughafen/Messe“ im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 ist;*
- 2. welche Teilabschnitte welchen Genehmigungsstand haben;*

Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Im Rahmen des Bahnprojekts Stuttgart 21 wird die Anbindung der Neubaustrecke Richtung Ulm wie bereits planfestgestellt (Planfeststellungsabschnitt – PFA – 1.3 a) über die Station unter der Messe-Piazza und die Anbindung der Gäubahn (PFA 1.3 b) über die Station „Drittes Gleis“ erfolgen.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen) erging am 14. Juli 2016. Nach Klagen dagegen hat der Verwaltungsgerichtshof Mannheim den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Der VGH hat dabei die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zur Verlegung der L 1204 (Südumgehung Plieningen) als unzureichend beanstandet, hinsichtlich der das Eisenbahnvorhaben betreffenden Teile des Beschlusses hat der VGH aber keine Mängel festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss kann unter Beachtung der Vorgaben des Gerichts im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens nach § 75 Abs. 1 a VwVfG voraussichtlich geheilt werden. Die für das Straßenbauvorhaben „Südumgehung Plieningen“ notwendig gewordenen ergänzenden Unterlagen werden derzeit erstellt und vom EBA wird ein ergänzendes Verfahren durchgeführt werden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 b (Gäubahnanbindung und 3. Gleis Station Terminal) hat die Auslegung der Unterlagen sowohl im Ausgangsverfahren als auch zu einer Planänderung statt-

gefunden, die Einwendungsfrist im Planänderungsverfahren ist am 27. März 2019 abgelaufen. Derzeit erarbeitet die Deutsche Bahn (DB) ihre Stellungnahme zu den eingegangenen Einwendungen. Anschließend werden die Einwendungen öffentlich erörtert. Der Erörterungstermin wird voraussichtlich nach den Sommerferien stattfinden.

3. für welche Teilabschnitte welche Kostenschätzungen vorliegen;

Nach Angaben der DB ist bislang sowohl im Planfeststellungsabschnitt 1.3 a als auch im Planfeststellungsabschnitt 1.3 b keine Vergabe der Bauleistungen erfolgt. Daher kann die DB aus vergaberechtlichen Gründen keine Auskünfte zur Kostenschätzung dieser Projektabschnitte geben.

4. wann der Baubeginn und wann die Inbetriebnahme geplant ist;

Die Inbetriebnahme des gesamten Projekts Stuttgart 21 einschließlich jedenfalls des Planfeststellungsabschnitts 1.3 a ist für das Jahr 2025 geplant. Der Baubeginn ist Ende des Jahres vorgesehen, wenn das ergänzende Verfahren für das Straßenbauvorhaben „Südumgehung Plieningen“ abgeschlossen ist.

Solange kein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 b ergangen ist, ist nach Angaben der DB die Terminierung des Baubeginns und der Inbetriebnahme dieses Teilabschnitts nicht möglich.

5. wie lange die S-Bahn in welchem Bereich während dieser Bauarbeiten stillgelegt werden muss und welche Maßnahmen zur reibungslosen Erschließung des Flughafens und der Stadt Filderstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln geplant sind;

Die vertiefte Planung der DB zur Gäubahn-Anbindung gewährleistet nach ihren Angaben, dass die ursprünglich für den Bau der „Station Drittes Gleis“ geplante Bauzeit um ein Jahr verkürzt wird und die Eingriffe in den S-Bahn-Betrieb optimiert werden. Die aktuelle Planung, die in das oben erwähnte Planänderungsverfahren eingegangen ist, ermöglicht es, für eine etwa einjährige Unterbrechung der S-Bahn ein solides und für die Fahrgäste eingängiges Ersatzverkehrsangebot zu schaffen. Hiermit soll vermieden werden, dass die Fahrgäste über mehrere Jahre hinweg mit einer erheblichen Beeinträchtigung des S-Bahn-Betriebs mit sich fortlaufend ändernden Verkehrsangeboten konfrontiert werden. Die leistungsfähige und barrierefreie bauzeitliche ÖPNV-Andienung von Flughafen und Messe sowie von Filderstadt-Bernhausen könne während der Unterbrechung der S-Bahn gewährleistet werden.

Dieser Bewertung kann sich das Land im Grundsatz anschließen, entgegen der Auffassung der DB hält es für eine ausreichende ÖPNV-Anbindung aber die zusätzliche Einrichtung eines S-Bahn-Interimshalts während der Unterbrechungszeit für erforderlich. Das Land hat diese Forderung wie auch die anderen Projektpartner in das laufende Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.3 b eingebracht.

6. welche Überlegungen und Planungen es zur Verlängerung der jetzigen S-Bahnlinie über Filderstadt hinaus ins Neckartal gibt;

7. welche baulichen Maßnahmen mit welchen Kosten bei der jetzigen Planung des Bahnhofs „Flughafen/Messe“ für Erweiterungs- und Ausbauoptionen im Bereich des S-Bahnverkehrs realisiert werden;

8. welche Überlegungen ihr zum Ausbau der S-Bahn und des Regionalverkehrs Richtung Wendlingen/Neckartal („Tangentallinie“) unter Nutzung der Neubaustrecke bekannt sind;

9. inwieweit es betrieblich möglich ist, auf der Neubaustrecke zwischen Stuttgart-Flughafen und Wendlingen einen S-Bahn-Verkehr ins Neckartal darzustellen;

10. welche weiteren baulichen Maßnahmen zu welchen Kosten dafür gegebenenfalls notwendig sind;

11. ob und inwiefern es aus ihrer Sicht einen Zielkonflikt zwischen einer Verlängerung der S-Bahn über Filderstadt hinaus und einer Nutzung der Neubaustrecke für Regional- und S-Bahnverkehr als „Tangentiallinie“ ins Neckartal gibt.

Fragen 6 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Erweiterungs- und Ausbauoptionen im Bereich des S-Bahnverkehrs ist der Verband Region Stuttgart zuständig. Im Einzelnen teilt der Verband Region Stuttgart folgendes mit:

„Der Verband Region Stuttgart hat im Oktober 2018 die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zur besseren Anbindung des Filderraums vorgestellt. Als Ergebnis ist festzustellen, dass Trassenvarianten für einen S-Bahn-Ringschluss Filder – Neckartal sowohl über Neuhausen als auch über die Neubaustrecke (NBS) möglich sind. Die untersuchten Varianten weisen z. T. sehr hohe verkehrliche Wirkungen auf, erfordern aber beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und zusätzliche Fahrzeuge sowie eine sehr hohe Betriebsleistung. Mögliche empfehlenswerte Endhalte sind aus heutiger Sicht Plochingen mit Option Göppingen, Kirchheim/T. und Nürtingen. Aufgrund des ermittelten Nachfragepotenzials sollte eine Verbindung Filder – Neckartal generell weiterverfolgt werden, wobei wegen der sehr hohen Kosten und des noch zu leistenden Planungs- und Abstimmungsbedarfes allenfalls eine (sehr) langfristige Realisierbarkeit zu unterstellen ist. Dies gilt sowohl für die Führung über Neuhausen als auch bei einer Führung über den Flughafen und die NBS.

Die besten verkehrlichen Wirkungen werden bei einer Führung über Neuhausen erzielt. Diese Varianten erfordern allerdings auch die höchsten Investitionskosten. Zu berücksichtigen sind bei diesen Varianten aufgrund der umfangreichen Baumaßnahmen auch mögliche Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz insbesondere im Körschtal.

Im Falle einer Führung über die Neubaustrecke zeigen sich bereits heute erhebliche fahrplantechnische Abhängigkeiten. Bei einer möglichen Weiterverfolgung dieser Varianten müssen neben diesen fahrplantechnischen Randbedingungen auch noch fahrzeugspezifische Fragen geklärt werden, die die Nutzung dieser Strecke durch S-Bahn-Züge betreffen.

Für die Realisierung dieser Varianten werden bis zu 21 neue Fahrzeuge benötigt, die bei Mitnutzung der NBS über eine spezielle Ausstattung verfügen müssen.

Die Ergebnisse der Untersuchung wurden bei der Aufstellung des neuen Regionalverkehrsplans bereits berücksichtigt. Insgesamt ist ein weiterer Bedarf festzustellen, was in den Kategorien des Regionalverkehrsplans der Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung entspricht. Da eine Freihaltung aller derzeit noch infrage kommenden Trassen schon wegen des noch sehr großen Klärungsbedarfes ausscheidet und eine Festlegung auf eine Trasse kurzfristig nicht erreichbar ist, wird im Regionalverkehrsplan eine Maßnahme „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ in die Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung aufgenommen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass derzeit mehrere Trassenvarianten und Betriebskonzepte in Betracht kommen und in weiteren Studien zu ermitteln ist, für welche Varianten die volkswirtschaftliche Tragfähigkeit geprüft werden soll.

Bereits 2015 hat der Verband Region Stuttgart beschlossen, sich aufgrund der erkennbaren Vorteile für den S-Bahn-Verkehr mit einem gedeckelten Festbetrag in Höhe von 20 Mio. Euro an den Maßnahmen 3. Gleis am Flughafen im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 zu beteiligen. Dieser Betrag beinhaltet 5 Mio. Euro für die Umsetzung der Vorabmaßnahmen.“

Hermann
Minister für Verkehr