

## **Antrag**

**der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Störfallkonzeption für die S-Bahn Stuttgart**

Antrag

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

1. welche Ausweichstrecken und -haltepunkte die aktuelle Störfallkonzeption der Deutschen Bahn AG im Falle von Tunnelsperrungen im Bahnknoten Stuttgart nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 vorsieht;
2. wie sich die Störfallkonzeption für den Fall der Sperrung des Nordzulaufs in den Tiefbahnhof (Feuerbacher Tunnel) darstellt;
3. welche Ausweichstrecken und -haltepunkte die aktuelle Störfallkonzeption der Deutschen Bahn AG im Falle eines Störfalls in der S-Bahn-Stammstrecke vorsieht, solange die Anbindung der Gäubahn über den Flughafen Stuttgart in den Hauptbahnhof (PFA 1.3b) noch nicht in Betrieb ist;
4. mit welchen Einschränkungen sie für den Fern- und Regionalverkehr im Bahnknoten Stuttgart rechnet, sollten Züge der S-Bahn Stuttgart bei Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke den neuen achtgleisigen Tiefbahnhof mitnutzen müssen;
5. an wie vielen Betriebstagen in den letzten Jahren Züge der S-Bahn Stuttgart über die sogenannte Panoramabahn vom Hauptbahnhof nach Stuttgart-Vaihingen wegen geplanter Sperrungen der Stammstrecke ausweichen mussten, und wie viele Stunden und Züge davon jeweils betroffen waren;
6. an wie vielen Betriebstagen in den letzten Jahren Züge der S-Bahn Stuttgart über die Panoramabahn wegen Notfällen und ungeplanter Sperrungen der Stammstrecke ausweichen mussten, und wie viele Stunden und Züge davon jeweils betroffen waren;

7. wie sie zukünftige Störfallkonzeptionen ohne Nutzung der Panoramabahn im Vergleich zu bisherigen Störfallkonzeptionen mit Nutzung der Panoramabahn, insbesondere mit Blick auf die Kapazitäten der Ausweichstrecken und -haltepunkte, bewertet;
8. welche Lösungsmöglichkeiten zur Beibehaltung der Panoramabahn die Machbarkeitsstudie im Auftrag des Verbands Region Stuttgart aufzeigt und wie sie diese bewertet.

31. 07. 2019

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

#### Begründung

Der Bahnknoten Stuttgart ist für die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes in Baden-Württemberg von zentraler Bedeutung. Leistungsfähigkeit und Resilienz des Bahnknotens Stuttgart müssen gewährleistet sein, damit die Ziele der Landes- und Bundesregierung, bis 2030 die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln, erreicht werden können.

Das gilt nicht nur für den Regelbetrieb, sondern insbesondere auch für den Betrieb in Stör- und Notfällen. Die große Zahl an Tunnelstrecken nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ergibt außergewöhnliche Anforderungen an eine Notfallkonzeption, da schon einzelne Tunnelsperrungen große Auswirkungen auf den Betrieb haben können.

Insbesondere aus dem Umstand, dass der PFA 1.3b am Flughafen erst Jahre nach dem Tiefbahnhof in Betrieb gehen wird und Fahrgäste, die aus Süden von der Gäubahn kommen, den im Zuge von Stuttgart 21 vorgesehenen Weg nicht nutzen können, ergibt sich die Notwendigkeit, einen Erhalt der Panoramabahn mit Anbindung in den Tiefbahnhof ernsthaft in Betracht zu ziehen.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 17. September 2019 Nr. 3-3824.1-0-01/414 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Ausweichstrecken und -haltepunkte die aktuelle Störfallkonzeption der Deutschen Bahn AG im Falle von Tunnelsperrungen im Bahnknoten Stuttgart nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 vorsieht;*
2. *wie sich die Störfallkonzeption für den Fall der Sperrung des Nordzulaufs in den Tiefbahnhof (Feuerbacher Tunnel) darstellt;*
3. *welche Ausweichstrecken und -haltepunkte die aktuelle Störfallkonzeption der Deutschen Bahn AG im Falle eines Störfalls in der S-Bahn-Stammstrecke vorsieht, solange die Anbindung der Gäubahn über den Flughafen Stuttgart in den Hauptbahnhof (PFA 1.3b) noch nicht in Betrieb ist;*

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

*4. mit welchen Einschränkungen sie für den Fern- und Regionalverkehr im Bahnknoten Stuttgart rechnet, sollten Züge der S-Bahn Stuttgart bei Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke den neuen achtgleisigen Tiefbahnhof mitnutzen müssen;*

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Zuständigkeitshalber hat das Ministerium für Verkehr die Deutsche Bahn um eine Stellungnahme zu den Fragen gebeten. Die Deutsche Bahn hat dazu folgende Auskunft erteilt:

Die Deutsche Bahn verweist auf die vom Verkehrsministerium des Landes eingerichtete Arbeitsgruppe „Ausbauoptionen nach Realisierung von Stuttgart 21“. In diesem Rahmen wird die Deutsche Bahn die aktuellen Störfallkonzepte für den neuen Bahnknoten vorstellen. Nach Abschluss der Arbeit der Arbeitsgruppe werden die Ergebnisse präsentiert. Entsprechend der Vereinbarung zwischen den Beteiligten der Arbeitsgruppe wird die Deutsche Bahn bis dahin keine Zwischenergebnisse oder Arbeitsstände kommunizieren.

*5. an wie vielen Betriebstagen in den letzten Jahren Züge der S-Bahn Stuttgart über die sogenannte Panoramabahn vom Hauptbahnhof nach Stuttgart-Vaihingen wegen geplanter Sperrungen der Stammstrecke ausweichen mussten, und wie viele Stunden und Züge davon jeweils betroffen waren;*

*6. an wie vielen Betriebstagen in den letzten Jahren Züge der S-Bahn Stuttgart über die Panoramabahn wegen Notfällen und ungeplanter Sperrungen der Stammstrecke ausweichen mussten, und wie viele Stunden und Züge davon jeweils betroffen waren;*

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart ist der Verband Region Stuttgart (VRS). Dem VRS liegen zu diesem Thema jedoch keine Informationen vor.

Bei der sogenannten Panoramabahn handelt es sich um eine Infrastruktur des Bundes, die von der DB Netz AG betrieben wird. Das Ministerium für Verkehr hat die Deutsche Bahn um eine Stellungnahme zu den Fragen gebeten. Die Deutsche Bahn hat dazu folgende Auskunft erteilt:

Die Datenlage lässt es leider nicht zu, zwischen Umleitungen über die Panoramabahn infolge geplanten und ungeplanten Sperrungen der Stammstrecke zu unterscheiden. Ebenso liegen keine Daten über die entstandenen Verspätungstunden vor. Die Erhebung dieser Daten bedarf einer aufwändigen manuellen Auswertung unserer Datenbestände, die nach einer groben Schätzung von DB Netz mehrere Wochen in Anspruch nehmen würde.

Hier sind die Anzahl der über die Panoramabahn umgeleiteten Züge (Messpunkt: Stuttgart-Dachswald)

2017: 139 Betriebstage | 679 Züge

2018: 150 Betriebstage | 988 Züge

2019: 130 Betriebstage | 3.848 Züge (Auswertzeitraum 01. 01. bis 20. 08. 2019)

Der Grund für den extremen Anstieg in 2019 liegt in den umfangreichen Baumaßnahmen im Knoten Stuttgart begründet. So wurden an allen Wochenenden im Januar, Februar und März und auch an zwei Wochenenden im August jeweils über 80 Züge/Tag zwischen S-Vaihingen und Stuttgart Hbf wegen Arbeiten zur Herstellung des Oberbauzustandes 84 im Stuttgarter Hauptbahnhof über die Panoramabahn umgeleitet. Im Juli wurde wegen Weichenbauarbeiten in S-Vaihingen die S-Bahn erstmals auch unter der Woche (Mo bis Fr) an insgesamt 9 Tagen (über 110 Zügen/Tag) über die Panoramabahn umgeleitet.

7. *wie sie zukünftige Störfallkonzeptionen ohne Nutzung der Panoramabahn im Vergleich zu bisherigen Störfallkonzeptionen mit Nutzung der Panoramabahn, insbesondere mit Blick auf die Kapazitäten der Ausweichstrecken und -haltepunkte, bewertet;*

Wie unter der Antwort zu den Fragen 1 bis 4 dargelegt, beabsichtigt die DB den aktuellen Stand der Planungen für ein Störfallkonzept in der vom Ministerium für Verkehr initiierten Arbeitsgruppe vorzulegen. Dies ist bislang noch nicht erfolgt und der Abstimmungsprozess in der Arbeitsgruppe ist vor einer Bewertung abzuwarten.

8. *welche Lösungsmöglichkeiten zur Beibehaltung der Panoramabahn die Machbarkeitsstudie im Auftrag des Verbands Region Stuttgart aufzeigt und wie sie diese bewertet.*

Bereits in der „Schlichtung Stuttgart 21“ im Jahr 2010 sowie im Filderdialog im Jahr 2012 spielten die Zukunftsüberlegungen zur sogenannten Panoramabahn (die Führung der heutigen Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart zwischen S-Vaihingen und dem Hauptbahnhof) eine wichtige Rolle. Nachdem zwischenzeitlich sowohl die Gremien der Landeshauptstadt Stuttgart als auch des Verbands Region Stuttgart (VRS) sich für eine Beibehaltung von Zugverkehr auf der Panoramabahn ausgesprochen haben und die Strecke auch im Regionalplan für den Eisenbahnverkehr gesichert wurde, hat der Verband Region Stuttgart im Jahr 2017 eine Machbarkeitsuntersuchung „Perspektiven für die S-Bahn Stuttgart“ in Auftrag gegeben. An dieser hat das Ministerium für Verkehr mitgewirkt und diese auch teilfinanziert. Ein Arbeitspaket der Untersuchung beschäftigte sich auch mit den Möglichkeiten die Panoramabahn im Bereich des Nordbahnhofs an die vorhandene bzw. zukünftige Infrastruktur im neuen Schienenknoten Stuttgart anzuschließen. Die Untersuchung ging von der Grundprämisse aus, dass alle vertraglichen Gäubahnzüge wie beim Projekt Stuttgart 21 vorgesehen über den Flughafen verkehren sobald das Projekt komplett (d. h. mit der Flughafenanbindung der Gäubahn) fertiggestellt ist. Die Panoramabahn könnte dann für zusätzliche verkehrliche Angebote (S-Bahn- oder Regionalverkehr) genutzt werden.

Die Studie hat die Machbarkeit der folgenden Varianten untersucht und einer ersten betrieblichen bzw. verkehrlichen Bewertung unterzogen:

1. Einbindung mit heutiger bzw. zukünftiger Infrastruktur in Richtung Feuerbach
2. Planfreie Ausbildung der Einführung in die Strecke 4801 Richtung Feuerbach
3. Neubau eines 5. westlichen Gleises parallel zum vorhandenen Pragtunnel
4. Einführung in die heutigen Ferngleise Pragtunnel
5. Anbindung der Panoramabahn an den zukünftigen Tiefbahnhof über den neuen Fernbahntunnel aus Richtung Bad Cannstatt

Die Landesregierung teilt die Empfehlung der Studie, dass die Varianten 1 und 5 nicht weiterzuverfolgen sind. Variante 1 würde insbesondere den S-Bahn-Verkehr behindern, wenn die Züge von/zur Panoramabahn die Gleise der S-Bahn kreuzen müssten. Variante 5 ist aufgrund des notwendigen hohen Aufwands zur Errichtung eines längeren Tunnelbauwerks in potentiell schwierigen Baugrund aufwändig. Machbar erscheint hingegen eine Untervariante von Variante 3, bei dem man eine kreuzungsfreie Einbindung in die zukünftig nicht mehr genutzten Fernbahngleise nach Feuerbach mit dem Bau der P-Option (als zusätzliche Zuführung von Feuerbach zum Tiefbahnhof) kombinieren würde.

Eine Erkenntnis der genannten Machbarkeitsuntersuchung war, die Notwendigkeit den Zulauf nördlich/westlich des Pragtunnels aus Richtung Schnellfahrstrecke/Ludwigsburg sowie die Machbarkeit für einen Halt in Feuerbach näher zu betrachten. Hierzu laufen noch die Prüfungen und sind auch Gegenstand der unter der Antwort zu den Fragen 1 bis 4 genannten vom Ministerium für Verkehr initiierten Arbeitsgruppe. Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse sind die Zwischenergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zu den obigen Varianten ggf. neu zu bewerten.

Zusätzlich zu den zuvor beschriebenen Varianten wurde auch ein sogenannter „Nordhalt“ untersucht, der im Interimszeitraum bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 Schienenverkehr auf der Panoramabahn bis zu einem Haltepunkt im Bereich des Nordbahnhofs ermöglichen würde. In der Abwägung zu einem Haltepunkt an der Panoramabahn im Bereich des Eckartshaldenweg hat sich ein „Nordhalt“ an der Verbindung nach Feuerbach als vorteilhaft erwiesen. Zur Planung des Nordhalts unter Federführung der Landeshauptstadt Stuttgart befindet sich das Ministerium für Verkehr mit der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart in Abstimmung.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor