

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Gäubahntunnel auf den Fildern und Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Antrag

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

1. welche Verbindlichkeit sie den Äußerungen des Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beimisst, wonach es einen Gäubahn-Tunnel zur Anbindung der Gäubahn an den Flughafen Stuttgart geben werde;
2. von welchen Auswirkungen auf die bisherige Planung zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 b des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm sie ausgeht, insbesondere, ob diese damit in vollem Umfang obsolet würde;
3. von welchen zeitlichen Auswirkungen auf die vollständige Einbindung des Flughafens Stuttgart in die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgarts sie ausgeht, sollte nur noch die Planung der Anbindung der Gäubahn über einen neuen Tunnel an den Flughafen Stuttgart erfolgen;
4. welche Konsequenzen eine durch den Gäubahn-Tunnel möglicherweise bedingte größere zeitliche Lücke zwischen der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs und der Anbindung der Gäubahn an den Fildertunnel für die bisher vorgesehenen Interimskonzepte für den Gäubahnverkehr von und zum Hauptbahnhof hätte;
5. welche Erkenntnisse zu Auswirkungen auf die bisherige Störfallkonzeption bei Unterbrechung des Tunnels der S-Bahn-Stammstrecke mit umsteigefreier Erreichbarkeit der S-Bahn-Stationen auf den Fildern (Echterdingen, Leinfelden, Oberaichen, Rohr und Vaihingen) vom Hauptbahnhof aus ihr vorliegen, würde der Abschnitt 1.3 b nicht wie bisher vorgesehen realisiert;

6. ob sie im Zusammenhang mit einer neuen Störfallkonzeption der oberirdischen Gäubahntrasse im Stadtgebiet Stuttgart (Panoramabahn) eine veränderte Bedeutung beimisst sowie ob hieraus aus ihrer Sicht eine höhere Notwendigkeit für Ausbauoptionen im Stuttgarter Norden wie Nordkreuz, P-Option, T-Spange oder ergänzende Infrastruktur im Bereich Mitnachtstraße–Hauptbahnhof folgt;
7. ob sie davon ausgeht, dass am jetzt begonnene Planfeststellungsabschnitt 1.3 a mit dem Filderbahnhof an der Neubaustrecke (Station NBS) keine planungsrechtlich relevanten baulichen Veränderungen notwendig sind, um den Gäubahn-Tunnel dort anzubinden;
8. von welchen Auswirkungen der geplanten Konzentration des gesamten Regional- und Fernverkehrs auf eine einzige Station am Flughafen in 30 Metern Tiefe mit einem Mittelbahnsteig und zwei Gleisen auf die Leistungsfähigkeit, die Fahrgastwechselzeiten und den Umsteigekomfort sie ausgeht;
9. ob sie erwartet, dass die zusätzliche Abwicklung des Regional- und Fernverkehrs der Gäubahn an der Station NBS Folgen für die Leit- und Sicherungstechnik sowie für das Betriebs- und Fahrzeugkonzept hat;
10. von welchen Auswirkungen auf weitere Ausbauoptionen für den S-Bahn-Verkehr bei einem Verzicht der bisherigen Planungen im Abschnitt 1.3 b nach ihrer Auffassung auszugehen ist, beispielsweise im Hinblick auf großräumige S-Bahn-Tangentialverbindungen zwischen Herrenberg, Böblingen, Leinfelden-Echterdingen einerseits und dem Neckartal andererseits.

10.07.2020

Haußmann, Keck, Weinmann, Dr. Goll, Reich-Gutjahr FDP/DVP

Begründung

Am 30. Juni 2020 wurde im Bundesverkehrsministerium ein Schienenpakt zur Stärkung des Bahnsektors unterzeichnet und ein „Masterplan Schienenverkehr“ vorgestellt. Laut Medienberichten hat sich der Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Folge so vernehmen lassen, dass es eine neue Tunnelbaumaßnahme zur Anbindung der Gäubahn an den Flughafen Stuttgart gebe. Diese hat Auswirkungen auf die bisherigen Planungen zur Anbindung des Flughafens im Rahmen der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 24. August 2020 Nr. 3-3824.1-0-01/428 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Europa zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Verbindlichkeit sie den Äußerungen des Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beimisst, wonach es einen Gäubahn-Tunnel zur Anbindung an den Flughafen Stuttgart geben werde;

Herr Staatssekretär Bilger hat Infrastrukturvorschläge vorgestellt, die im Kontext des Deutschlandtaktes des Bundes für den im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) bereits verankerten Ausbau der internationalen Bahnstrecke Stuttgart–Zürich unterstellt wurden. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass für eine Realisierungsentscheidung eine gesamtwirtschaftliche Bewertung und eine klare Abgrenzung zwischen dem Bedarfsplanvorhaben und dem Projekt Stuttgart 21 erforderlich ist. Die Landesregierung hat den Bund darum gebeten, diesen Infrastrukturvorschlag prioritär weiter zu verfolgen und bietet ihre Beteiligung bei den anstehenden Prüfungen an.

2. von welchen Auswirkungen auf die bisherige Planung zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 b des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm sie ausgeht, insbesondere ob diese damit in vollem Umfang obsolet würde;

Der neue Vorschlag würde den PFA 1.3 b ersetzen. Jedoch sind sich Bund, Deutsche Bahn und Landesregierung einig: Solange es noch keine ausreichenden Planungsgrundlagen und gesicherte Realisierungsabsicht des Bundes hinsichtlich der Änderung des Bedarfsplanprojekts gibt, wird das Planfeststellungsverfahren 1.3 b weitergeführt.

3. von welchen zeitlichen Auswirkungen auf die vollständige Einbindung des Flughafens Stuttgart in die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart sie ausgeht, sollte nur noch die Planung der Anbindung der Gäubahn über einen neuen Tunnel erfolgen;

Der Landesregierung liegen keine Angaben vor, auf deren Grundlage eine entsprechende Einschätzung vorgenommen werden könnte.

4. welche Konsequenzen eine durch den Gäubahn-Tunnel möglicherweise bedingte größere zeitliche Lücke zwischen der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs und der Anbindung der Gäubahn an den Fildertunnel für die bisher vorgesehenen Interimskonzepte für den Gäubahnverkehr von und zum Hauptbahnhof hätte;

Eine baubedingte Unterbrechung der Gäubahn hat zur Folge, dass Fahrgäste der Gäubahn auf dem Weg zum Stuttgarter Hauptbahnhof und Umsteiger in den Fernverkehr in Stuttgart-Vaihingen auf die S-Bahn umsteigen müssten. Wie bereits in den Stellungnahmen zu den Anträgen 16/7616 und 16/7632 dargelegt, bemüht sich die Landesregierung gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart, die Folgen durch ein möglichst tragfähiges Konzept für den mehrjährigen Zeitraum zwischen der Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs und der Inbetriebnahme der Anbindung der Gäubahn über den Filderbereich zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof abzumildern.

Wesentliche Kernpunkte sind hierbei der auf Initiative und mit Mitteln des Landes vorgesehene Ausbau von Stuttgart-Vaihingen zu einem Halt für Fern- und Regionalverkehrszüge der Gäubahn sowie die zusammen mit der Landeshaupt-

stadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart angestrebte Errichtung eines interimswiseinen Haltes am Ende der Panoramastrecke in der Nähe des S-Bahnhofs Nordbahnhof/der Stadtbahnhaltestelle Löwentorbrücke.

Stuttgart-Vaihingen steht hierdurch sowohl als Ziel für viele Pendlerinnen und Pendler als auch als attraktiver Verknüpfungspunkt mit der S-Bahn Stuttgart sowie dem weiteren ÖPNV-Netz für die Reisenden der Gäubahn zur Verfügung. Für viele Fahrgäste ergeben sich zudem mit dem angestrebten Halt in der Nähe des Nordbahnhofs weitere ÖPNV-Angebote, womit große Teile des Stuttgarter Nordens schnell und mit nur einem Umstieg zu erreichen sind.

Beim Fernverkehr ergibt sich im Hinblick auf die Entwicklung der Reisezeiten trotz des zusätzlichen Umstiegs in Stuttgart-Vaihingen ein differenziertes Bild. Insbesondere bei den Anschlüssen vom und zum Fernverkehr in Richtung Norden sind Reisezeitverlängerungen unvermeidbar. In Richtung Ulm/München kann auch die Gäubahn von der neuen Schnellfahrstrecke profitieren und es ergeben sich Reisezeitgewinne gegenüber dem heutigen Stand. Kürzlich vorgelegte Ergebnisse einer im Auftrag der Stuttgarter Straßenbahnen AG erstellten Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart haben zum Ergebnis, dass auf dieser Basis die negativen Folgen der baubedingten Unterbrechung der Gäubahn merkbar reduziert werden können.

5. welche Erkenntnisse zu Auswirkungen auf die bisherige Störfallkonzeption bei Unterbrechung des Tunnels der S-Bahn-Stammstrecke mit umsteigefreier Erreichbarkeit der S-Bahn-Stationen auf den Fildern (Echterdingen, Leinfelden, Oberaichen, Rohr und Vaihingen) vom Hauptbahnhof aus ihr vorliegen, würde der Abschnitt 1.3 b nicht wie bisher vorgesehen realisiert;

Die mit dem neuen Vorschlag verbundene Entmischung von Fern-/Regionalverkehr und S-Bahnverkehr zwischen Böblingen-Goldberg und Flughafen hätte zur Folge, dass im Störfall die genannten S-Bahn-Stationen auf den Fildern nicht mehr direkt und ohne Umstieg erreichbar sein würden. Die Deutsche Bahn ist dem Wunsch des Verkehrsministeriums, ein Störfallkonzept für eine Unterbrechung der S-Bahn-Stammstrecke vorzulegen, bislang noch nicht nachgekommen, mit der Begründung, dass der Inbetriebnahmefahrplan für Stuttgart 21 noch nicht final abgestimmt ist. Das seit dem Jahr 2010 von der Deutschen Bahn verfolgte Störfallkonzept in Form einer Mitnutzung des Filderaufstiegtunnels durch S-Bahn-Züge muss daher überarbeitet werden.

6. ob sie im Zusammenhang mit einer neuen Störfallkonzeption der oberirdischen Gäubahntrasse im Stadtgebiet Stuttgart (Panoramabahn) eine veränderte Bedeutung beimisst sowie ob hieraus aus ihrer Sicht eine höhere Notwendigkeit für Ausbauoptionen im Stuttgarter Norden wie Nordkreuz, P-Option, T-Spange oder ergänzende Infrastruktur im Bereich Mittnachtstraße-Hauptbahnhof folgt;

Das Verkehrsministerium geht angesichts der gegenwärtigen Nutzung der Panoramabahn anders als die Deutsche Bahn AG davon aus, dass diese Strecke auch zukünftig unverzichtbar ist, um Störfälle im S-Bahn-System zu bewältigen.

Die Umsetzung des Nordkreuzes würde die Durchbindung von S-Bahnen und Regionalbahnen von Bad Cannstatt und Feuerbach kommend über die Panoramabahn ermöglichen. P-Option und T-Spange (als weiterer Bestandteil des Nordkreuzes) betreffen die Panoramabahn nicht. Im Rahmen der Diskussion über weitere ergänzende Infrastruktur werden vom Verkehrsministerium weitere Optionen, wie eine unterirdische Ergänzungsstation für Nahverkehrszüge und S-Bahnen, oder ein Ausbau der S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße diskutiert, um im Störfall S-Bahn-Züge über die Panoramabahn möglichst nahe an die Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof heranführen zu können. Die Sicherung von Ausbauoptionen und insbesondere die Realisierung ergänzender Infrastrukturen sind vor allem durch einen entsprechenden verkehrlichen Bedarf zu begründen.

7. *ob sie davon ausgeht, dass am jetzt begonnenen Planfeststellungsabschnitt 1.3 a mit dem Filderbahnhof an der Neubaustrecke (Station NBS) keine planungsrechtlich relevanten baulichen Veränderungen notwendig sind, um den Gäubahntunnel dort anzubinden;*

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Anbindung des neuen Tunnels an die Station NBS in diesem Bereich ein Planänderungsverfahren erfordern würde.

8. *von welchen Auswirkungen der geplanten Konzentration des gesamten Regional- und Fernverkehrs auf eine einzige Station am Flughafen in 30 Metern Tiefe mit einem Mittelbahnsteig und zwei Gleisen auf die Leistungsfähigkeit, die Fahrgastwechselzeiten und den Umsteigekomfort sie ausgeht;*

9. *ob sie erwartet, dass die zusätzliche Abwicklung des Regional- und Fernverkehrs der Gäubahn an der Station NBS Folgen für die Leit- und Sicherheitstechnik sowie für das Betriebs- und Fahrzeugkonzept hat;*

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Eine derartige Trennung von Regional- und Fernverkehr und S-Bahn im Bereich Flughafen/Messe wäre sowohl im Hinblick auf die Betriebsführung, die Fahrzeit zwischen Böblingen und Flughafen, sowie den Lärmschutz von Vorteil. Ebenso würde der Umsteigekomfort für Reisende, die zwischen Zügen des Fern- und Regionalverkehrs wechseln möchten, verbessert, zwischen Zügen der Gäubahn und der S-Bahn hingegen verschlechtert.

Der dritte Gutachterentwurf für den Zielfahrplan zum Deutschlandtakt wurde auf Basis dieses neuen Infrastrukturvorschlags entwickelt. Die Erstellung eines schlüssigen planmäßigen Fahrplankonzeptes ist daher unter diesen Randbedingungen möglich.

Zu den weiteren Fragestellungen, insbesondere auch zur Leistungsfähigkeit, werden nähere Untersuchungen durchgeführt.

10. *von welchen Auswirkungen auf weitere Ausbauoptionen für den S-Bahn-Verkehr bei einem Verzicht der bisherigen Planungen im Abschnitt 1.3 b nach ihrer Auffassung auszugehen ist, beispielsweise im Hinblick auf die großräumige S-Bahn-Tangentialverbindungen zwischen Herrenberg, Böblingen, Leinfelden-Echterdingen einerseits und dem Neckartal andererseits.*

Die Option der Weiterführung von S-Bahnen vom Filderbereich über die Neubaustrecke in das Neckartal wurde auf Wunsch und mit Finanzierung des zuständigen Aufgabenträgers für die S-Bahn Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, in das Filderpaket mit der Ergänzung der bestehenden S-Bahn-Station um ein drittes Gleis aufgenommen. Im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1.3 a ist die bauliche Vorbereitung für diese Verbindung planfestgestellt. Sofern der Abschnitt 1.3 b nicht realisiert würde, entfielen auch die dort vorgesehenen baulichen Vorbereitungen dieser Verbindung in diesem Bereich. Es wäre zu klären, ob durch die neue Lösung eine zukünftige Realisierung beeinträchtigt wird. Eine Untersuchung dazu liegt der Landesregierung allerdings nicht vor.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor