

Antrag

des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Nahverkehrs-Ergänzungsstation im Rahmen der Initiative „Eisenbahnknoten Stuttgart 2040“

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. auf welche Veranlassung hin das Gutachten des Büros Obermeyer Infrastruktur GmbH zu einer möglichen Nahverkehrs-Ergänzungsstation mit Zuläufen aus drei Richtungen zu welchen Kosten in Auftrag gegeben wurde;
2. welche weiteren Untersuchungen oder Gutachten es zu diesem oder einem vergleichbaren Vorhaben mit Angabe der Kosten bisher gegeben hat sowie welche sie plant;
3. anhand welcher Kriterien von wem die Auswahl zwischen den vier Varianten getroffen wurde, unter Darstellung der wesentlichen verkehrlichen Unterschiede sowie Kostenvolumina;
4. wie die Kosten zwischen der Ausführung mit vier oder sechs Gleisen differieren sowie welche kapazitiven Unterschiede sich hieraus ergeben mit Darstellung einer realistischen Fahrplanprognose die verdeutlicht, weshalb diese mit der bisherigen Planung des Bahnknotens Stuttgart nicht realisierbar wäre;
5. welche Realisierungshemmnisse, wie beispielsweise Geologie oder Schutz des Mineralwassers, die einzelnen Varianten aufweisen;
6. wie sichergestellt wird, dass es durch dieses Vorhaben zu keinen Verzögerungen oder Einschränkungen bei der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs kommt;

7. wie sie das Vorgehen gemäß einer Aufwärtskompatibilität bewerten würde, die baulichen Vorbereitungen für Maßnahmen, die zu einem späteren Zeitpunkt nur mit deutlichem Mehraufwand oder nicht mehr realisiert werden könnten, beinhaltet und eine spätere Errichtung der Bahninfrastruktur ermöglicht;
8. ob es zutrifft, dass aus dem Bereich Feuerbach oberirdische Gleiszuläufe verbleiben, die bei der Realisierung des bisherigen Bahnknotens nicht bestünden, und wie sie in diesem Fall den erforderlichen Lärmschutz sicherstellen wird;
9. welchen Finanzierungsweg des Projekts sie plant – als eigenwirtschaftliches Vorhaben der Bahn mit einem erneuten Finanzierungsvertrag, als Vorhaben nach dem Bundesverkehrswegeplan oder Projekt des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit der Angabe, wie die erforderliche Kofinanzierung erfolgen soll, ohne dass anderweitige Vorhaben aus der letztgenannten Finanzierungssphäre gefährdet oder verzögert werden;
10. zu welchen Ergebnissen die unter Federführung des damaligen Amtschefs im Verkehrsministerium seit rund zwei Jahren tätige Arbeitsgruppe hinsichtlich der Ermittlung der verkehrlichen Machbarkeit bzw. des verkehrlichen Nutzens sowie des absehbaren verkehrlichen Bedarfs bisher gekommen ist;
11. in wessen Eigentum die fraglichen Flächen stehen, welchen Widmungen sie unterliegen und wie sie das Einvernehmen mit Stadt und Region bezüglich der Realisierung der Nahverkehrs-Ergänzungsstation herstellen will;
12. welchen Einfluss die aufgrund der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart (VWI) nicht realisierbare S-Bahn-Strecke vom Flughafen direkt ins Neckartal bei Deizisau oder Wendlingen auf das Vorhaben Nahverkehrs-Ergänzungsstation hat;

II. dem Landtag

1. das Gutachten des Büros Obermeyer Infrastruktur GmbH zu den vier verschiedenen Varianten der Ergänzungsstation;
2. die Bedarfs- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen zur Kenntnis zu geben.

12.5.2021

Dr. Jung, Haußmann, Haag, Dr. Schweickert, Heitlinger,
Fischer, Reith, Goll, Birnstock FDP/DVP

Begründung

Das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm mit der Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart ist ein zentrales Vorhaben des Schienenverkehrs. Im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode des Landtags von Baden-Württemberg wurde vereinbart, dass sich die Landesregierung aktiv für weitere Ergänzungen einsetzt, die die Kapazitäten von Regionalverkehr und S-Bahn einschließlich verbesserter Robustheit bei Störfällen erweitern. Genannt wird unter anderem die Nahverkehrs-Ergänzungsstation mit Zuläufen aus drei Richtungen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 10. Juni 2021 Nr. VM3-0141.5-4/44/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

I. zu berichten,

1. auf welche Veranlassung hin das Gutachten des Büros Obermeyer Infrastruktur GmbH zu einer möglichen Nahverkehrs-Ergänzungsstation mit Zuläufen aus drei Richtungen zu welchen Kosten in Auftrag gegeben wurde;

Das Ministerium für Verkehr hat im Benehmen mit der Landeshauptstadt Stuttgart die Untersuchung beauftragt, um die technische Machbarkeit einer Ergänzungsstation zu klären. Die Kosten belaufen sich auf 210.000 Euro netto.

2. welche weiteren Untersuchungen oder Gutachten es zu diesem oder einem vergleichbaren Vorhaben mit Angabe der Kosten bisher gegeben hat sowie welche sie plant;

Die Untersuchungen zur Ergänzungsstation stehen noch am Anfang. Der weitere Untersuchungsbedarf wird in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart festgelegt. Vergleichbare Vorhaben gibt es aus Sicht der Landesregierung nicht.

3. anhand welcher Kriterien von wem die Auswahl zwischen den vier Varianten getroffen wurde, unter Darstellung der wesentlichen verkehrlichen Unterschiede sowie Kostenvolumina;

Die Bewertung der vier in der Studie untersuchten Varianten der Lage der Station wird anhand der Kriterien Beeinflussung Bebauung, Querung Wolframstraße, Eingriffe Schlossgarten, Geländeübergang Schlossgarten, Anzahl Bahnsteige, Umstieg S-Bahn, Umstieg Staatsgalerie und Entzerrung Fahrgastströme/Umstieg Tiefbahnhof vorgenommen.

4. wie die Kosten zwischen der Ausführung mit vier oder sechs Gleisen differieren sowie welche kapazitiven Unterschiede sich hieraus ergeben mit Darstellung einer realistischen Fahrplanprognose die verdeutlicht, weshalb diese mit der bisherigen Planung des Bahnknotens Stuttgart nicht realisierbar wäre;

Eine vier- anstatt einer sechs-gleisigen Ergänzungsstation wäre voraussichtlich 50 bis 60 Mio. Euro günstiger. Die Landesregierung wird den perspektivischen Bedarf und den verkehrlichen Nutzen noch im Einzelnen ermitteln. Insgesamt könnte die Ergänzungsstation einen deutlichen Kapazitätzuwachs erzielen und einen flexibleren sowie stabileren Betrieb im Knoten Stuttgart erlauben.

5. welche Realisierungshemmnisse, wie beispielsweise Geologie oder Schutz des Mineralwassers, die einzelnen Varianten aufweisen;

Die Gutachter schlagen für die Ergänzungsstation zur Weiterverfolgung die Variante parallel zur S-Bahn-Trasse vor, die die verkehrlichen Anforderungen mit dem Schutz des Mineralwassers und anderen wichtigen Belangen wie der städtebaulichen Entwicklung bestmöglich in Einklang bringt.

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

6. *wie sichergestellt wird, dass es durch dieses Vorhaben zu keinen Verzögerungen oder Einschränkungen bei der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes kommt;*

Der Bau der Ergänzungsstation ist zeitlich der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes nachgeordnet und hat daher keine Auswirkungen auf den Bau oder die Inbetriebnahme von Stuttgart 21.

7. *wie sie das Vorgehen gemäß einer Aufwärtskompatibilität bewerten würde, die baulichen Vorbereitungen für Maßnahmen, die zu einem späteren Zeitpunkt nur mit deutlichem Mehraufwand oder nicht mehr realisiert werden könnten, beinhaltet und eine spätere Errichtung der Bahninfrastruktur ermöglicht;*

Die Machbarkeitsstudie legt die Realisierung der P-Option zugrunde. Sie stellt sicher, dass alle weiteren Ausbauoptionen im Anschluss an die Realisierung der Ergänzungsstation weiterhin möglich sind und sieht entsprechende Bauvorbereitungen für die Nachrüstung von Nordkreuz und T-Spange vor. Die Ergänzungsstation verhindert somit nach Einschätzung der Gutachter keinerlei weitere Ausbaumaßnahmen und ist mit allen in der Diskussion befindlichen Optionen aufwärtskompatibel.

8. *ob es zutrifft, dass aus dem Bereich Feuerbach oberirdische Gleiszuläufe verbleiben, die bei der Realisierung des bisherigen Bahnknotens nicht bestünden, und wie sie in diesem Fall den erforderlichen Lärmschutz sicherstellen wird;*

Die Zuführungsgleise zur Ergänzungsstation aus Richtung Feuerbach verlaufen grundsätzlich parallel und in gleicher Höhenlage wie die dort vorhandenen und verbleibenden S-Bahngleise. Somit entstehen grundsätzlich keine zusätzlichen oberirdischen Gleisverläufe, es nimmt lediglich die Zahl der Gleise von zwei auf vier zu. Soweit dennoch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, werden diese wie bei allen Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen.

9. *welchen Finanzierungsweg des Projekts sie plant – als eigenwirtschaftliches Vorhaben der Bahn mit einem erneuten Finanzierungsvertrag, als Vorhaben nach dem Bundesverkehrswegeplan oder Projekt des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit der Angabe, wie die erforderliche Kofinanzierung erfolgen soll, ohne dass anderweitige Vorhaben aus der letztgenannten Finanzierungssphäre gefährdet oder verzögert werden;*

Die Koalitionsvereinbarung der Parteien Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und CDU Baden-Württemberg sieht vor, dass die Finanzierungswege (wie etwa Bundes-GVFG) zu ermitteln sind.

10. *zu welchen Ergebnissen die unter Federführung des damaligen Amtschefs im Verkehrsministerium seit rund zwei Jahren tätige Arbeitsgruppe hinsichtlich der Ermittlung der verkehrlichen Machbarkeit bzw. des verkehrlichen Nutzens sowie des absehbaren verkehrlichen Bedarfs bisher gekommen ist;*

Es liegen aufgrund der Komplexität und der aufeinander aufbauenden *Untersuchungen* noch keine Ergebnisse vor. Nach der nun vorliegenden Feststellung der baulichen Machbarkeiten sollen die weiteren Fragestellungen möglichst im Jahr 2021 abgeschlossen werden.

11. *in wessen Eigentum die fraglichen Flächen stehen, welchen Widmungen sie unterliegen und wie sie das Einvernehmen mit Stadt und Region bezüglich der Realisierung der Nahverkehrs-Ergänzungsstation herstellen will;*

Die Flächen stehen im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Landesregierung beabsichtigt, eine Verständigung mit den betroffenen Partnern Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart herzustellen.

12. welchen Einfluss die aufgrund der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart (VWI) nicht realisierbare S-Bahn-Strecke vom Flughafen direkt ins Neckartal bei Deizisau oder Wendlingen auf das Vorhaben Nahverkehrs-Ergänzungsstation hat;

Die Landesregierung sieht keinen Einfluss dieser Untersuchung auf die Ergänzungsstation.

II. dem Landtag

1. das Gutachten des Büros Obermeyer Infrastruktur GmbH zu den vier verschiedenen Varianten der Ergänzungsstation;

Die Machbarkeitsstudie wird nach Abschluss vom Ministerium für Verkehr veröffentlicht und dem Landtag übermittelt werden.

2. die Bedarfs- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen zur Kenntnis zu geben.

Bedarfs- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen noch nicht vor.

Hermann
Minister für Verkehr