

Antrag

**der Abg. Daniel Karrais und
Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zeitlicher Ablauf, Realisierung und Risiken bei der Anbindung der Gäubahn an S21

Antrag

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

1. welche Kenntnisse ihr vorliegen und wenn ja, wann der Planfeststellungsantrag eingereicht worden ist und wie der weitere Zeitplan der Planung des sogenannten Pfaffensteigtunnels zur Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Flughafen bzw. die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist;
2. welche Risiken sie derzeit hinsichtlich der Umsetzung der weiteren Planung bzw. des Baus des Pfaffensteigtunnels sieht;
3. in welchem Umfang sich im Einzelnen die Landesregierung sowie die weiteren Projektpartner von Stuttgart 21 (Bund, Landeshauptstadt Stuttgart, Deutsche Bahn AG, Verband Region Stuttgart) an dem Ziel einer erfolgreichen Realisierung des Pfaffensteigtunnels beteiligen;
4. wie sie die verkehrlichen Auswirkungen des Pfaffensteigtunnels im Vergleich zum noch nicht planfestgestellten Planabschnitt 1.3b bewertet (bitte unter Ausführung der Vor- und Nachteile beider Varianten für die verkehrliche Anbindung der Gäubahn sowie des Bahnknotens Stuttgart sowie etwaiger bekannter Alternativen);
5. ob sie der Aussage zustimmt, dass der Pfaffensteigtunnel die beste verkehrliche Lösung für den Bahnknoten Stuttgart sei;
6. wie sich nach ihrer Kenntnis die betroffenen Kommunen bzw. die Bürgerschaft auf den Fildern zu den Anbindungsalternativen und dem Pfaffensteigtunnel positionieren;

Eingegangen: 18.4.2024 / Ausgegeben: 24.5.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. wie sich insgesamt der zeitliche Ablauf seit Beginn der Planungen des Projekts Stuttgart 21 hinsichtlich der Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof darstellt (bitte unter Angabe der Meilensteine sowie etwaiger verfolgter Varianten);
8. ob die Landesregierung sich für die Realisierung des Pfaffensteigtunnels als beste Variante ausspricht;
9. aus welchen Gründen, zu welchem Zeitpunkt und auf wessen Veranlassung hin das Planfeststellungsverfahren zum Planabschnitt 1.3b eingestellt wurde;
10. ob und wenn ja unter welchen Voraussetzungen mit einer Wiederaufnahme des in Ziffer 9 genannten Planfeststellungsverfahrens zu rechnen ist;
11. welche Rolle aus Sicht der Landesregierung die Bundesregierung bei der Realisierung des Bahnprojekts Stuttgart 21 und insbesondere des Pfaffensteigtunnels bzw. des Planabschnitts 1.3b einnimmt bzw. einnehmen sollte;
12. welche verkehrlichen Folgen eine ausbleibende Realisierung des Pfaffensteigtunnels für den Bahnknoten Stuttgart und speziell die Gäubahn hätte;
13. welchen Zeitbedarf eine Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens zu Planabschnitt 1.3b und eine etwaige Realisierung hätte;
14. inwiefern sich die Landesregierung dafür einsetzt und für welche Varianten einer Weiterführung der Gäubahn in den Stuttgarter Kopfbahnhof bis zur vollständigen Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs garantiert bleibt;
15. welche Weiterentwicklungspotenziale die Landesregierung für den Deutschlandtakt auf der Gäubahn sieht und welche Angebotsänderungen und ggf. Infrastrukturlösungen sie dort für die Fortschreibung des Zielfahrplans bei der Bundesregierung angemeldet hat.

18.4.2024

Karrais, Scheerer, Dr. Jung, Dr. Rülke, Haußmann,
Dr. Timm Kern, Dr. Schweickert, Bonath, Brauer,
Heitlinger, Reith, Fink-Trauschel, Hoher FDP/DVP

Begründung

Jüngsten Medienberichten zufolge sei die Realisierung des Pfaffensteigtunnels in Frage gestellt worden. Dieser Antrag soll den Sachstand bei der Landesregierung als einem der fünf Projektpartner von S21 erfragen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. Mai 2024 Nr. VM3-0141.5-32/39/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Kenntnisse ihr vorliegen und wenn ja, wann der Planfeststellungsantrag eingereicht worden ist und wie der weitere Zeitplan der Planung des sogenannten Pfaffensteigtunnels zur Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Flughafen bzw. die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist;

Die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) hat am 5. April 2024 die Planfeststellungsunterlagen für den Bau des Pfaffensteigtunnels beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Der aktuelle Zeitplan der DB sieht vor, dass 2026 die Baumaßnahmen beginnen und der Pfaffensteigtunnel voraussichtlich Ende 2032 in Betrieb geht.

2. welche Risiken sie derzeit hinsichtlich der Umsetzung der weiteren Planung bzw. des Baus des Pfaffensteigtunnels sieht;

Der Landesregierung sind keine Risiken bekannt, die dazu führen würden, dass der Pfaffensteigtunnel nicht zulassungsfähig oder nicht baubar wäre. Hinsichtlich der Finanzierung weist die DB darauf hin, dass die Mittelfreigabe des Bundes, wie bei Großprojekten üblich, Schritt für Schritt entlang des Projektfortschritts erfolgt. Dementsprechend sind derzeit die notwendigen Planungsmittel bis hin zu Leistungsphase 4 gesichert.

3. in welchem Umfang sich im Einzelnen die Landesregierung sowie die weiteren Projektpartner von Stuttgart 21 (Bund, Landeshauptstadt Stuttgart, Deutsche Bahn AG, Verband Region Stuttgart) an dem Ziel einer erfolgreichen Realisierung des Pfaffensteigtunnels beteiligen;

Der Pfaffensteigtunnel als schnelle Verbindung zwischen dem Stuttgarter Flughafen und Böblingen ist – gemeinsam mit der Anbindung an die Gäubahnstrecke über den neuen Abzweig Böblingen Mönchsbrunnen – als Ausbaustrecke der Gäubahn, Abschnitt Nord, ein Bestandteil des Gäubahn-Ausbaukonzeptes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes. Damit will der Bund auch die Gäubahn im Zuge des Deutschlandtakts ausbauen. Der Bund und alle Projektpartner von Stuttgart 21 haben deshalb im Juli 2022 in einer gemeinsamen Erklärung versichert,

- dass die S21-Vertragspartner aus dem Projektbudget einen pauschalen Festbetrag von 270 Millionen Euro für die Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord, zur Verfügung stellen, da dieser die Antragstrasse PFA 1.3b ersetzt,
- dass dieser Festbetrag zur Finanzierung von Vorabmaßnahmen sowie für die ab 2026 vorgesehenen Hauptmaßnahmen eingesetzt werden kann und soll,
- und dass der Bund die Anschlussfinanzierung aus Bedarfsplanmitteln sicherstellt.

4. wie sie die verkehrlichen Auswirkungen des Pfaffensteigtunnels im Vergleich zum noch nicht planfestgestellten Planabschnitt 1.3b bewertet (bitte unter Ausführung der Vor- und Nachteile beider Varianten für die verkehrliche Anbindung der Gäubahn sowie des Bahnknotens Stuttgart sowie etwaiger bekannter Alternativen);

Seit Dezember 2016 ist der Ausbau der internationalen Strecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn) im Bundesschienenwegeausbaugesetz verankert, und zwar im „Vordringlichen Bedarf“. Im Kontext des Deutschlandtaktes des Bundes wurde Mitte des Jahres 2020 für dieses Bedarfsplanvorhaben ein geändertes Infrastrukturkonzept vorgelegt, das mit dem Pfaffensteigtunnel auch eine Neukonzeption der Flughafenanbindung umfasst.

Dabei ist der Pfaffensteigtunnel zwingend erforderlich, um ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Bundes zu erreichen: Ausgehend vom Bundesverkehrswegeplan 2030 soll die Fahrzeit zwischen der Grenze zur Schweiz und Stuttgart so verkürzt werden, dass die Gäubahn sowohl in Zürich als auch in Stuttgart sowie an den wichtigsten Bahnhöfen dazwischen – einschließlich Singen und Böblingen – attraktive Anbindungen erhält. Zudem ermöglicht der Pfaffensteigtunnel, dass Reisende von der Gäubahn und insbesondere von Böblingen aus am Flughafen am gleichen Bahnsteig auf Verbindungen in Richtung Ulm/München sowie Tübingen umsteigen können. Von den Ausbaumaßnahmen auf der Gäubahn wird aber nicht nur der internationale Fernverkehr erheblich profitieren, sondern auch der Regionalverkehr, der dank des Ausbaus schneller als heute unterwegs sein kann. Insgesamt werden dank des Gäubahnausbaus alle bestehenden Haltepunkte schneller bedient und schneller erreicht als heute.

Mit dem Planfeststellungsabschnitts 1.3b des Projekts Stuttgart 21, der die Mitbenutzung der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart-Rohr und der bestehenden S-Bahn-Station am Flughafen durch die Fern- und Regionalverkehrszüge der Gäubahn vorsieht, könnte die vom Bund im Rahmen des Deutschlandtaktes angestrebte Einbindung der Fernverkehrszüge der Gäubahn in den Knoten Stuttgart nicht oder nur mit weiteren, über den jetzt geplanten Umfang hinausgehenden fahrzeitverkürzenden Maßnahmen im Bereich der Gäubahn erreicht werden. So ist mit der Führung der Züge über den Pfaffensteigtunnel eine bis zu vier Minuten kürzere Fahrzeit zwischen Böblingen und Stuttgart gegenüber der Lösung mit dem Planfeststellungsabschnitt 1.3b zu erreichen. Ferner kommt es zu einer deutlichen Reduzierung der Abhängigkeiten zwischen der S-Bahn und den Fern- und Regionalzügen der Gäubahn, da die gemeinsam zu nutzenden Streckenabschnitte gegenüber dem Planfeststellungsabschnitt 1.3b deutlich reduziert werden. Hierdurch ergibt sich eine deutlich höhere planerische und betriebliche Flexibilität durch die Anbindung der Gäubahn über den Pfaffensteigtunnel. Durch den Pfaffensteigtunnel steigt die Robustheit auch im Regelbetrieb, da durch diesen insgesamt mehr Infrastruktur zur Verfügung steht.

5. ob sie der Aussage zustimmt, dass der Pfaffensteigtunnel die beste verkehrliche Lösung für den Bahnknoten Stuttgart sei;

8. ob die Landesregierung sich für die Realisierung des Pfaffensteigtunnels als beste Variante ausspricht;

Zu den Ziffern 5 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Bereits im Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg vom Mai 2021 wird festgehalten, dass die Umsetzung der im Zuge des Deutschlandtaktes vorgesehenen Bundesprojekte des beschleunigten Nordzulaufs, der P-Option und des Ausbaus der Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen mit dem langen Gäubahntunnel (jetzt Pfaffensteigtunnel) zum Flughafen begrüßt und eine sehr zeitnahe Umsetzung der Planungen und der Finanzierung durch den Bund im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes erwartet werden.

Die Projektpartner von Stuttgart 21 haben im Juli 2022 in einem Beschluss des Lenkungskreises Stuttgart 21 festgehalten, dass mit dem „Gäubahnausbau, Abschnitt Nord“ alle mit der Antragstrasse 1.3b verfolgten Ziele des Projekts Stuttgart 21 ebenso vollständig erreicht werden und der „Gäubahnausbau, Abschnitt Nord“ unter Berücksichtigung der Ziele des Deutschlandtakts erhebliche Vorteile gegenüber einer Anbindung an Flughafen und Messe Stuttgart über die Antragsstrasse 1.3b hat. Es wurde daher auch der Beschluss gefasst, dass die Anbindung der Strecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn) über den Stuttgarter Flughafen an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens „Gäubahnausbau, Abschnitt Nord“ erfolgt und die Realisierung der Antragsstrasse 1.3b unterbleibt.

6. wie sich nach ihrer Kenntnis die betroffenen Kommunen bzw. die Bürgerschaft auf den Fildern zu den Anbindungsalternativen und dem Pfaffensteigtunnel positionieren;

Die Bürgerinnen und Bürger auf den Fildern wurden von der Deutschen Bahn im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bereits ebenso frühzeitig über das Projekt informiert wie die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte von Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Böblingen und Sindelfingen. Das Planfeststellungsverfahren für den Pfaffensteigtunnel läuft aktuell.

Nach Kenntnis der Landesregierung gibt es wie bei allen Großprojekten auch Kritik. Wegen der geringeren Betroffenheiten dieser weitgehend unterirdischen Trasse ist diese aber geringer als bei der Antragstrasse PFA 1.3b des Projekts Stuttgart 21.

7. wie sich insgesamt der zeitliche Ablauf seit Beginn der Planungen des Projekts Stuttgart 21 hinsichtlich der Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof darstellt (bitte unter Angabe der Meilensteine sowie etwaiger verfolgter Varianten);

Die Planungen von Stuttgart 21 sahen von Anfang an eine Führung der Gäubahn über die Rohrer Kurve und die Filderbahn und den Flughafen nach Stuttgart Hbf vor. Die Anbindung der Gäubahn über den Flughafen an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof ist zentrale Vertragsgrundlage zu Stuttgart 21. Eine Nutzung der Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hbf sah das Verkehrskonzept von Stuttgart 21 damit nicht mehr vor.

Die Mitbenutzung von Filderbahn und S-Bahnstation am Flughafen durch die Fern- und Regionalzüge der Gäubahn war in verkehrlich/betrieblicher Hinsicht einer der Hauptkritikpunkte am Projekt Stuttgart 21. Die Deutsche Bahn führte im Jahre 2012 gemeinsam mit den weiteren Projektpartnern einen „Filderdialog“ durch, in dem Varianten zur Antragsplanung öffentlich diskutiert und bewertet wurden. Im Jahre 2015 einigten sich schließlich die Projektpartner Stuttgart 21 für den Filderbahnhof am Flughafen auf eine Variante „Drittes Gleis“ sowie auf eine durchgehend kreuzungsfrei ausgebaute Rohrer Kurve, wodurch die Antragstrasse PFA 1.3b verkehrlich/betrieblich erheblich verbessert wurde.

Im Juli 2022 wurde entschieden, dass anstelle der Antragstrasse PFA 1.3b das Bedarfsplanprojekt Gäubahnausbau Abschnitt Nord mit dem Pfaffensteigtunnel realisiert werden soll, siehe dazu Stellungnahme zu den Fragen 5 und 8.

9. aus welchen Gründen, zu welchem Zeitpunkt und auf wessen Veranlassung hin das Planfeststellungsverfahren zum Planabschnitt 1.3b eingestellt wurde;

Es ist planrechtlich nicht zulässig, dass ein Vorhabenträger gleichzeitig zwei Vorhaben beantragt, deren Realisierung sich gegenseitig ausschließt. Daher musste die Deutsche Bahn den Planfeststellungsantrag für die bisher verfolgte Antragsstrasse PFA 1.3b zurückzunehmen, wenn die Planfeststellung für den Pfaffensteigtunnel beantragt wurde. Beides ist am 5. April 2024 erfolgt.

10. *ob und wenn ja unter welchen Voraussetzungen mit einer Wiederaufnahme des in Ziffer 9 genannten Planfeststellungsverfahrens zu rechnen ist;*
11. *welche Rolle aus Sicht der Landesregierung die Bundesregierung bei der Realisierung des Bahnprojekts Stuttgart 21 und insbesondere des Pfaffensteigtunnels bzw. des Planabschnitts 1.3b einnimmt bzw. einnehmen sollte;*
12. *welche verkehrlichen Folgen eine ausbleibende Realisierung des Pfaffensteigtunnels für den Bahnknoten Stuttgart und speziell die Gäubahn hätte;*

Zu den Ziffern 10, 11 und 12 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Der Bund, die Deutsche Bahn und die weiteren Projektpartner Stuttgart 21 haben am 18. Juli 2022 eine Gemeinsame Erklärung zur Planung und Realisierung der Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn, Abschnitt Nord [Stuttgart–Böblingen–Goldberg]) unterzeichnet. Die Beteiligten sind sich darin einig, dass der zügige Bedarfsplanausbau der Gäubahn für das Funktionieren des Knotens Stuttgart nach der Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21 von erheblicher Bedeutung ist und die internationalen Strecke Zürich–Singen–Stuttgart Hauptbahnhof so bald wie möglich wieder als Direktverbindung hergestellt werden muss. Der Bund sagt mit der Erklärung zu, die Gesamtfinanzierung in Form von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen einschließlich eventueller Kostensteigerungen sicherzustellen.

Die Projektpartner von Stuttgart 21 haben mit Beschluss des Lenkungskreises Stuttgart 21 vom Juli 2022 zudem festgehalten, dass die vertragliche Verpflichtung der Deutschen Bahn zur Realisierung des PFA 1.3b bei erheblichen Verzögerungen oder gar Scheitern des Bedarfsplanprojekts Pfaffensteigtunnel wieder aufleben würde. Wegen der aktuellen bundesweiten Diskussion um mögliche Verzögerungen bei Aus- und Neubauprojekten wegen begrenzter Mittel im Bundeshaushalt hat die Landesregierung Bund und Deutsche Bahn daran erinnert und außerdem darauf hingewiesen, dass der Pfaffensteigtunnel mit seinen Anschlussstutzen bereits im Bau ist und es sich funktional nicht um einen Neubau, sondern um eine Wiederherstellung der Anbindung der Gäubahn an Stuttgart Hbf handelt.

Die Landesregierung ist deswegen überzeugt, dass Bund und Deutsche Bahn ihre Zusagen aus der Gemeinsamen Erklärung vom Juli 2022 einhalten und die notwendigen Mittel für die Realisierung des Pfaffensteigtunnels zeitgerecht bereitstellen, sodass die Dauer der Unterbrechung der Gäubahn so kurz wie möglich sein wird.

13. *welchen Zeitbedarf eine Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens zu Planabschnitt 1.3b und eine etwaige Realisierung hätte;*

Die Landesregierung geht davon aus, dass eine Wiederaufnahme ohne Weiteres möglich wäre. Zum Zeitbedarf für eine Realisierung kann die Landesregierung keine Angabe machen.

14. *inwiefern sich die Landesregierung dafür einsetzt und für welche Varianten einer Weiterführung der Gäubahn in den Stuttgarter Kopfbahnhof bis zur vollständigen Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs garantiert bleibt;*

Im Zuge der Bauarbeiten von Stuttgart 21 wird die Gäubahn voraussichtlich Mitte 2026 unterbrochen, da sie im Zuge der Verlängerung der S-Bahn-Stammstrecke über die neue Station Mitternachtstraße nicht mehr über die Panoramabahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof angebunden sein kann. Eine Teilerhaltung und interimistischer Weiterbetrieb des Kopfbahnhofs wäre, wie der Faktencheck des Interessenverbands Gäubahn gezeigt hat, sehr aufwändig und steht den Interessen der Landeshauptstadt Stuttgart an der Verwendung der Flächen zur Errichtung des Rosensteinquartiers entgegen. Diese städtebauliche Entwicklung ist eine grundlegende Prämisse der Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Stuttgart 21.

15. welche Weiterentwicklungspotenziale die Landesregierung für den Deutschlandtakt auf der Gäubahn sieht und welche Angebotsänderungen und ggf. Infrastrukturwünsche sie dort für die Fortschreibung des Zielfahrplans bei der Bundesregierung angemeldet hat.

Die vom Bund bei der Fortschreibung des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt beabsichtigte Erfassung und Berücksichtigung der fortgeschriebenen Nahverkehrskonzepte der Länder wurde und wird ausdrücklich begrüßt. Die zum Erreichen der Klimaschutzziele bestehenden und im Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Baden-Württemberg und der CDU Baden-Württemberg vom Mai 2021 festgehaltenen relevanten landespolitischen Zielsetzungen bildeten auch für die Gäubahn die Grundlage der im Juli 2023 an den Bund übergebenen Meldung des Landes zu den Entwicklungszielen des Schienenpersonennahverkehrs.

Darüber hinaus wurde im Rahmen dieser Meldung zur Fortschreibung des Zielfahrplans für das Bedarfsplanprojekt „ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn)“ erneut die Erwartung zum Ausdruck gebracht, dass im weiteren Planungsverlauf das im aktuell vorliegendem Zielfahrplan dargestellte Zielbild wieder umfassend erreicht werden wird, und insbesondere die Halte der Fernverkehrslinie in Böblingen und Singen (Hohentwiel) wieder in das Angebotssystem aufgenommen werden.

Nach Angaben des Bundes vom September 2023 kann nunmehr wieder davon ausgegangen werden, dass die Halte der Fernverkehrslinie in Böblingen und Singen (Hohentwiel) gesichert sind und somit dann auch Bestandteil des fortgeschriebenen Zielfahrplans für den Deutschlandtakt sein werden.

Der bislang im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes für die Gäubahn vorgesehene Ausbaumumfang für den Schienengüterverkehr wird aus Sicht der Landesregierung der Dimension einer „vollwertigen Umleitungsstrecke“ bei Unterbrüchen oder Überlastungen namentlich der Rheintalbahn (Zielsetzung gemäß einer deutsch-schweizerischen Absichtserklärung vom Mai 2019) noch nicht umfassend gerecht. Das Verkehrsministerium hat deshalb im Zuge der Fortschreibung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt den Bund auch dazu aufgefordert, im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans auch für den Schienengüterverkehr ein schlüssiges Gesamtkonzept zu entwickeln.

Hermann
Minister für Verkehr