

KT-Drucks. Nr. 226/2019

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az: 797.621
16.10.2019

Bauzeitliche Unterbrechung der Gäubahn

Anlage 1: Schreiben Landrat Bernhard an das Verkehrsministerium vom 23.07.2018

Anlage 2: Antwort Ministerialdirektor Dr. Lahl an Landrat Bernhard vom 05.11.2018

Anlage 3: Auszug aus Präsentation DB im UVA am 25.03.2019

Anlage 4: Brief der Oberbürgermeister und Bürgermeister an Minister Hermann vom 14.10.2019

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

22.10.2019

öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

18.11.2019

öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Landkreis Böblingen lehnt eine Kappung der Gäubahn in Vaihingen im Interimszeitraum bis zur geplanten Anbindung an den Tiefbahnhof über die Flughafentrasse ab.

2. Die Landesregierung und die Landeshauptstadt Stuttgart werden aufgefordert, in Abstimmung mit den berührten Akteuren – bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 – eine Lösung zur temporären Aufrechterhaltung der Gäubahntrasse bis zum heutigen Hauptbahnhof zu finden.

III. Begründung

1. Ausgangslage

Voraussichtlich Mitte 2025 soll die Gäubahn für mehrere Jahre in Stuttgart-Vaihingen gekappt werden. Die Fahrgäste sollen dort in S-Bahn oder Stadtbahn umsteigen. Die Dauer der geplanten Unterbrechung hängt vom Zeitpunkt der Fertigstellung der Streckenführung der Gäubahn über den Flughafen ab. Der Planfeststellungsbeschluss dazu steht noch aus.

Die Stadt Stuttgart plant zusammen mit dem Verkehrsministerium (VM) und dem Verband Region Stuttgart (VRS) einen neuen Halt auf der Panoramabahn im Bereich des Nordbahnhofes. Dieser würde im Falle einer Realisierung die Möglichkeit eröffnen, dass die Gäubahn nicht in Vaihingen endet sondern im Bereich des Nordbahnhofes.

2. Schriftverkehr mit dem Verkehrsministerium

Im Sommer 2018 berichteten verschiedene Medien, dass die Deutsche Bahn (DB) für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren plane, die Züge der Gäubahn von Singen nach Stuttgart bereits am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen statt am Stuttgarter Hauptbahnhof enden zu lassen. Dies beträfe zahlreiche Pendler auch aus dem Landkreis Böblingen.

Daraufhin hat sich Herr Landrat Bernhard in einem Schreiben vom 23. Juli 2018 an das Land als zuständiger Aufgabenträger dafür eingesetzt, den betroffenen Anrainerkommunen und dem Landkreis konkrete und gesicherte Informationen zu übermitteln und die Konzeption dazu vorzustellen. Da die S-Bahnen und Stadtbahnen in Vaihingen sich in den Stoßzeiten bereits an der Kapazitätsgrenze befinden, sieht der Landkreis Böblingen, auch vor dem Hintergrund der verschärften Klimaschutzanforderungen, die geplante Gäubahnkappung sehr kritisch. Auch im Namen der Anrainerkommunen bat Herr Landrat Bernhard eine Schwächung der Gäubahn als zentrale internationale Verkehrsachse unbedingt zu vermeiden. (s. Anlage 1).

In seinem Antwortschreiben vom 05. November 2018 (s. Anlage 2) teilte Ministerialdirektor Prof. Dr. Lahl mit, dass die Deutsche Bahn eine Unterbrechung der Gäubahn ca. Mitte 2025 für voraussichtlich länger als ein halbes Jahr beabsichtige. Er sagte zu, sich für einen möglichst kurzen baubedingten Interimszeitraum und für eine umfassende und rechtzeitige Information der betroffenen Fahrgäste einzusetzen. Rund sieben Jahre vor der Maßnahme lägen aber noch keine Informationen zu Detailfragen vor. Des Weiteren verwies er auf zahlreiche, dauerhafte Vorteile für Pendlerinnen und Pendler aus dem Landkreis Böblingen bereits ab ca. 2020 durch den Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen mit neuem Gäubahnhalt. Als Verbesserungen wurden insbesondere umstiegsfreie Direktrelationen im Regionalverkehr nach S-Vaihingen (z. B. ab Bondorf oder Gäufelden), ein dortiger Anschluss an drei, zum Teil leere S-Bahn-Linien, mehrere Stadtbahnlinien sowie auf den regionalen Busverkehr genannt. Zudem wurde die verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens und der Landesmesse für Fahrgäste südlich von Herrenberg mit nur noch einem Umstieg (an Stelle von zwei Umstiegen) hervorgehoben.

3. Hintergrund

Immer wieder wird die Unterbrechung der Gäubahn in der Presse diskutiert. Dabei werden auch Alternativen, wie beispielsweise der Erhalt der Gleise und der Neubau einer Brücke, bei der die Gäubahn oberirdisch in den Hauptbahnhof einfährt, geäußert. Die Stadt Stuttgart als Eigentümerin der Flächen spricht sich laut Presseberichte gegen den Erhalt der Gleise am Hauptbahnhof aus, da dies der geplanten Stadtentwicklung entgegensteht.

Die Notwendigkeit einer Unterbrechung ergibt sich daraus, dass die S-Bahn im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 in die neue Lage mit dem Anschluss an die neue S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“ gebracht werden soll. Dabei wird die Rampe zum Gäubahnviadukt abgebaut und die Gäubahn voraussichtlich Mitte 2025, ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs, unterbrochen. Vorhabenträger von Stuttgart 21 ist die DB. Im Jahr 2008 hat die DB das Recht zur Kappung der Gäubahn per Planfeststellungsbeschluss erhalten. Sie arbeitet nun an einem betrieblichen Konzept zu dessen Umsetzung. Das ursprüngliche Konzept, die Gäubahn bereits in Böblingen enden, oder sie über die S60 Böblingen - Renningen fahren zu lassen, wurde mittlerweile verworfen. Im Jahr 2015 haben sich die DB und das Land darauf verständigt den Bahnhof in Vaihingen auszubauen. Die Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich im Dezember 2020.

Die Dauer der Unterbrechung der Gäubahn wird insbesondere vom Zeitpunkt der Fertigstellung des Filderbahnhofs (noch ungewiss wegen laufendem Planfeststellungsverfahren) und der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs (geplant Ende 2025) abhängen. Nach heutigem Stand ist, soweit uns bekannt, bedingt durch die bereits eingetretene zeitliche Verzögerung in der Planfeststellung für den Flughafenbahnhof von einem Unterbrechungszeitraum von mindestens zwei bis drei Jahren auszugehen.

Am 25.03.2019 berichteten Vertreter des Verkehrsministeriums und der Deutschen Bahn über die geplante Unterbrechung der Gäubahn im Umwelt- und Verkehrsausschuss (KT-Drucks. Nr. 075/2019). Es wurde berichtet, dass die Dauer der Unterbrechung der Gäubahn sich erst nach Erteilung des Planfeststellungsabschlusses für den PFA 1.3b (Filderbereich mit Flughafenanbindung) konkretisieren lässt. Die Planfeststellung steht noch aus. Des Weiteren wurde der bauliche Vorgang und die Erforderlichkeit zum Rückbau der Rampe des Gäubahnviadukts genauer erläutert (s. Anlage 3). DB und VM sicherten zu bei konkreteren Planungen und Entwicklungen nochmals im Gremium zu informieren.

Bezüglich der Gäubahnkappung und dem Brechen der Züge in Vaihingen hat sich nun eine neue Option ergeben. Auf der Strecke der Panoramabahn wird ein neuer Halt geplant, bei dessen Realisierung auch die Gäubahn halten könnte.

4. Planung eines Haltepunktes auf der Panoramastrecke im Bereich des Nordbahnhofs

Die Gäubahn fährt zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Nordbahnhof auf der sogenannten Panoramabahn. Die Fläche der Panoramabahn ist Eigentum der Stadt Stuttgart. Im Rahmen der Schlichtung zum Projekt Stuttgart 21 wurde vereinbart, die Panoramastrecke auch nach Fertigstellung von Stuttgart 21 für den Zugverkehr nutzbar zu halten.

Am 01.10.2019 hat der Gemeinderat der Stadt Stuttgart der Planung eines neuen Haltepunktes

auf der Panoramastrecke im Bereich des Nordbahnhofes zugestimmt. An den Planungskosten des Haltepunktes beteiligen ebenfalls das Land und der VRS. Der VRS hat dem Vorhaben im Verkehrsausschuss am 02.10.2019 zugestimmt.

Geplant wird ein neuer Haltepunkt „Löwentorbrücke/Nordbahnhof“ der Panoramabahn im Bereich Löwentorbrücke (Stadtbahn) und Nordbahnhof (S-Bahn). Daraus ergeben sich Umsteigemöglichkeiten zu den Stadtbahnlinien U6, U7 und U15 (ca. 190 m Fußweg) und zu den S-Bahnlinien S4, S5, S6, S60 (ca. 240 m Fußweg).

Der geplante Neubau eines -Bahnsteigs für die Panoramabahn am Nordbahnhof hat aber auch die grundsätzliche Funktion, eine im Bereich Nordbahnhof gekappte Gäubahn bis zum Streckenende für den Zugverkehr nutzbar zu halten. Würde die Strecke zwischen Nordbahnhof und Stuttgart-Vaihingen mehrere Jahre nicht befahren werden, käme eine spätere Wiederinbetriebnahme einem Neubau gleich. Ziel ist es deshalb, auf der innerstädtischen Gäubahntrasse eine längere Betriebsruhe zu vermeiden. Der neue Bahnsteig am Nordbahnhof stellt dies sicher.

Der neue Haltepunkt soll spätestens bis zur planmäßigen Kappung der Gäubahn zur Verfügung stehen, sodass dann zumindest bis zur Fertigstellung der Gäubahnanbindung über den Flughafen ein durchgängiger Eisenbahnverkehr bis zum Nordbahnhof gewährleistet werden kann. Der Haltepunkt eignet sich auch für eine spätere Weiterführung der Panoramabahn in Richtung Feuerbach.

Das Bauwerk ist auch im Sinne des Landkreises Böblingen, der von einem Erhalt dieser Trasse profitieren wird, da auch die Züge, die dort nach Inbetriebnahme der Gäubahnanbindung über den Flughafen einmal verkehren werden, mit hoher Wahrscheinlichkeit aus dem Landkreis Böblingen kommen werden. Das für Stuttgart 21 vorgesehene Betriebsprogramm enthält bereits eine zusätzliche Regionalbahnlinie von Horb bis Stuttgart-Vaihingen – es läge nahe, diese dann bis zum Nordbahnhof zu verlängern.

Für einen Teil der heutigen Nutzer der Gäubahn, die von deren Kappung betroffen sein werden, kann der Bahnsteig am Nordbahnhof eine Erleichterung darstellen: Fahrgäste, die mit den S-Bahn-Nordlinien (S4, S5, S6/60) oder den Stadtbahn-Talquerlinien (U6, U7, U15) weiterfahren möchten, sparen dadurch einen Umstieg. Allerdings wird laut Einschätzung des VVS die Mehrzahl der Nutzer bereits am Bahnhof Vaihingen auf das S-Bahn- und Stadtbahnssystem übergehen, um zum Hauptbahnhof oder zu innerstädtischen Zielen zu gelangen.

5. Nachteile der geplanten Gäubahnkappung

Der Ausbau des Bahnhofes Vaihingen und der geplante zusätzliche Halt im Bereich des Nordbahnhofes bieten Umstiegsmöglichkeiten zur Stadt- und S-Bahn. Für die Fahrgäste der Gäubahn, welche ohnehin in diese Bahnen umsteigen möchten, stellt dies einen vorgezogenen Umstieg dar, der sonst am Hauptbahnhof stattfände.

Fahrgästen, die ihre Ziele in fußläufiger Umgebung des Hauptbahnhofs haben oder zum Regional- oder Fernverkehr übergehen möchten, entstehen durch die geplante Gäubahnkappung in Stuttgart-Vaihingen oder im Bereich des Nordbahnhofes hingegen signifikante Nachteile.

Hier wird ein zusätzlicher Umstieg mit entsprechenden Reisezeitverlusten (mind. acht Minuten bei einem Umstieg in Vaihingen) erforderlich. Dies betrifft insbesondere Pendler aus Bondorf

und Gäufelden sowie Pendler südlich des Landkreises Böblingens. Gäubahn-Nutzer aus Herrenberg und Böblingen können einen Umstieg in Stuttgart-Vaihingen oder am Nordbahnhof zwar durch den direkten Zustieg in die S1 vermeiden, müssen dann aber die längere S-Bahn-Fahrzeit in Kauf nehmen. Zudem ist eine Verlagerung von Regionalzugnutzern auf die S1 im Hinblick auf deren bereits hohe Auslastung kritisch zu sehen.

Wie das Verkehrsministerium in seinem Antwortbrief ausgeführt hat, beginnen in Stuttgart-Vaihingen zusätzliche S-Bahnen der Linien S2 und S3. Allerdings beginnen längst nicht alle S-Bahnen (derzeit nur etwa 40 S-Bahnen am Tag der Linien S2, S3) dort, so dass die Fahrgäste zumindest in den Hauptverkehrszeiten oft in bereits volle S-Bahnen umsteigen müssen. Die zu erwartende, sehr lange Dauer der Unterbrechung würde so einen Attraktivitätsverlust der Gäubahn bewirken. Damit ist zu befürchten, dass Fahrgäste sich vom ÖPNV abwenden. Dies wiederum konterkariert die Ziele zur Luftreinhaltung in der Stadt Stuttgart.

Hinzukommt, dass im Falle einer Gäubahnkappung bei Störungen im S-Bahntunnel keine Ausweichmöglichkeit mehr über die Panoramabahn für die S-Bahn vorhanden wäre.

6. Denkbare Lösung

Um die Gäubahn bis zur Fertigstellung der Gäubahnführung interimweise zum heutigen Hauptbahnhof über den Flughafen weiterführen zu lassen, könnte am Gäubahnviadukt die Unterbrechung durch eine neue Brücke verhindert oder die Rampe zum Viadukt während der Bauarbeiten für die S-Bahn abgestützt werden. Für eine solche Maßnahme wäre jedoch eine gesicherte Finanzierung in Millionenhöhe notwendig. Hierfür kämen grundsätzlich die DB als Betreiberin und das Land als Aufgabenträger in Frage. Nachdem die DB durch den Planfeststellungsbeschluss das Recht zur Unterbrechung hat, ist davon auszugehen, dass die DB nur dann von einer Kappung absehen würde, wenn ihr die Kosten für eine alternative Maßnahme (wie oben beschrieben) bezahlt würden. Als Finanzierungsträger hierfür käme wohl nur das Land in Frage. Zudem müsste die Stadt Stuttgart, als Eigentümerin der Flächen, dem Vorhaben einwilligen, da die Flächen im Zulauf auf den Hauptbahnhof ab Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs für das Städtebauprojekt Rosensteinquartier genutzt werden sollen. Bisher spricht sich die Stadt Stuttgart gegen den Erhalt der Gleise, auch interimweise, aus.

Der Landkreis hat im Einklang mit den Anrainerkommunen ein vitales Interesse daran, die Abhängung der Gäubahn vom Knotenpunkt Hauptbahnhof zu vermeiden. Dies unterstreicht auch der beigefügte Brief der 19 Oberbürgermeister und Bürgermeister aus dem Landkreis Böblingen sowie weiterer Kommunen an Herrn Verkehrsminister Hermann vom 14.10.2019 (s. Anlage 4). Der Landkreis Böblingen als auch die Anrainerkommunen wurden zudem nicht in die Abstimmungsprozesse einbezogen, obwohl dies maßgeblich Auswirkungen auf die Gäubahn und deren Fahrgäste hat.

Daher wird erwartet, dass das Land alle notwendigen Maßnahmen gegen die drohende Unterbrechung ergreift.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Keine finanziellen Auswirkungen.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung vom 22.10.2019 beraten und empfiehlt dem Kreistag, den in Ziffer 2 geänderten Antrag zu beschließen.

A handwritten signature in blue ink, reading "R. Bernhard". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Roland Bernhard