

KT-Drucks. Nr. 148/2021

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
29.06.2021

Sachstandsbericht Gäubahn-Ausbau sowie Positionierung zum Fernverkehrshalt Böblingen und Lärmschutz

Anlage: Grafiken zur Anbindung Gäubahn

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

12.07.2021
öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

26.07.2021
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Vom Sachstandsbericht zum Gäubahn-Ausbau wird Kenntnis genommen.
2. Der Gäubahn-Ausbau wird grundsätzlich begrüßt. Der im Zuge dessen vorgesehene Wegfall des Fernverkehrshalts in Böblingen wird abgelehnt.

3. Der Kreistag appelliert gemeinsam mit den Städten Böblingen und Sindelfingen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), in Abstimmung mit den berührten Akteuren eine Lösung zur Aufrechterhaltung des Fernverkehrshalts Böblingen unter Beibehaltung der Reisezeitverkürzung zu finden. Zugleich muss der Lärmschutz - aufgrund der erwarteten Zunahme des Güterverkehrsaufkommens auf der Strecke – zum Schutz der betroffenen BürgerInnen gewährleistet werden.

III. Begründung

1. Sachstand Gäubahn-Ausbau

Ende Juni 2020 wurde der Deutschlandtakt vom BMVI vorgestellt. Mit dem Deutschlandtakt sollen Züge künftig besser aufeinander abgestimmt fahren. Umsteige- und Reisezeiten sollen erheblich sinken. Für den Deutschlandtakt wird das Schienennetz so ausgebaut, dass die Züge des Nah- und Fernverkehrs zu einer bestimmten Zeit an den Knotenbahnhöfen ankommen und optionalen Anschluss untereinander haben.

Im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt soll seitens des BMVI auch die Gäubahnstrecke ausgebaut werden. Hierbei sind an mehreren Stellen zwischen Singen und Stuttgart Ausbaumaßnahmen vorgesehen (zum Teil zweigleisiger Ausbau, Streckenerweiterungen, Geschwindigkeitserhöhungen, etc.). Der Baubeginn des bisher bereits vorgesehenen und in der Planung weit fortgeschrittenen Ausbauabschnitts zwischen Horb und Neckarhausen ist weiterhin im Jahr 2021 geplant. Mit einem leistungsstarken Ausbau der Gäubahn soll zudem der steigende Güterverkehr aufgefangen werden.

Der Schienenpersonenverkehr soll durch den Ausbau auf dem deutschen Abschnitt um **rund 20 Minuten** mit einem gegenüber heute dichteren Bedienangebot beschleunigt werden.

Das Gesamtinvestitionsvolumen für das Maßnahmenpaket beläuft sich auf **2,1 Milliarden Euro**.

Gegenüber den bisherigen Planungen zur Einbindung der Gäubahn im Zuge von Stuttgart 21 (Antragstrasse) konkretisierte sich im März 2021 ein neuer Vorschlag. Ein bedeutender Bestandteil des Maßnahmenpakets zur Einbindung der Gäubahn in den Deutschlandtakt soll ein **Gäubahntunnel zwischen den Haltepunkten Goldberg und Flughafen** Stuttgart sein.

Beim Gäubahntunnel handelt es sich um einen 11 km langen, zweiröhrigen, jeweils eingleisigen Eisenbahntunnel zwischen den Haltepunkten Goldberg und Flughafen Stuttgart. Durch den Gäubahntunnel könnte die Fahrzeit im Fern- und Regionalverkehr zwischen Böblingen und dem Stuttgarter Hauptbahnhof um ca. 3,5 Minuten und der Weg zum Flughafen um ca. 1 km verkürzt werden.

Die Kosten des Gäubahntunnels (einschließlich Planungskosten) belaufen sich auf **ca. 1 Milliarde €** (Preisstand 2015). Ein Nachweis zur Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Gäubahn entsprechend des Maßnahmenpaketes liegt laut BMVI seit März vor. Im Weiteren wäre nun die Finanzierung des Tunnels zu klären. Anschließend kann mit den Planungen begonnen werden.

Nach derzeitiger Kenntnis wäre zur Realisierung eines Gäubahntunnels von einem Zeitraum von 4 Jahren für die Planung und die Genehmigung sowie 6 Jahre für die Baudurchführung auszugehen. Insgesamt beträgt der Zeitbedarf also **10 Jahre**, ab dem Zeitpunkt, ab dem die Finanzierung gesichert wäre.

Ein Gäubahntunnel hätte Auswirkungen auf die Dauer der Gäubahnkappung und auf das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3b, dem eine Gäubahnführung zum Flughafen mit Rohrer Kurve im Rahmen von Stuttgart 21 zugrunde liegt. Diese Planungen sehen vor, dass die Gäubahn im Mischbetrieb mit den zwei S-Bahn-Linien S2 und S3 die Gleise zwischen Stuttgart-Rohr und Flughafen nutzt. Die beigelegte Anlage zeigt den PFA 1.3b als auch den Vorschlag eines Gäubahntunnels.

Die Gäubahn soll voraussichtlich Mitte 2025 in Stuttgart-Vaihingen gekappt werden. Grund hierfür ist, dass die S-Bahn im Rahmen von Stuttgart 21 in die neue Lage mit dem Anschluss an die neue S-Bahn-Station „Mitnachtsstraße“ gebracht werden soll. Die Gäubahn wäre dann entsprechend der Dauer bis zur Fertigstellung des Gäubahntunnels gekappt.

Ob dies länger dauern würde als die Fertigstellung der Antragstrasse kann zum heutigen Zeitpunkt nicht zuverlässig beurteilt werden.

Nach Angaben der DB würden sich die Realisierungszeiten der Antragstrasse (PFA 1.3b) und des Gäubahntunnels voraussichtlich in etwa die Waage halten. Jedoch habe die Antragstrasse bei Betrachtung des Regelablaufs hinsichtlich der Terminschiene Vorteile, da die Planungen hierzu bereits weit fortgeschritten wären, während sie beim Gäubahntunnel erst am Anfang stünden. Allerdings müssten insoweit auch die terminlichen Risiken betrachtet werden. Aufgrund der vielfältigen Betroffenheiten könnten bei der Antragstrasse Verzögerungen im weiteren Verlauf der Planfeststellung nicht ausgeschlossen werden. Zudem könnten Terminrisiken beim Bau der Antragstrasse wegen der hohen Komplexität insbesondere aufgrund der oberirdischen Eingriffe im Flughafengelände entstehen. Auf der anderen Seite wiederum könnten sich terminliche Risiken aus einer ungeklärten Finanzierung der Variante Gäubahntunnel ergeben. Im Ergebnis dürften etwaige geringe Unterschiede der beiden Alternativen aufgrund der vorgenannten Risiken derzeit nur schwer zu quantifizieren sein.

Das BMVI wird gemeinsam mit der Deutschen Bahn (DB Netz AG) die finanzielle Abgrenzung zum Projekt Stuttgart 21 klären und die Prämissen für eine Planungsaufnahme abstimmen. Das BMVI hat signalisiert, die Planungen für das Gesamtkonzept so schnell wie möglich aufnehmen zu wollen. Bis zur vollständigen vertraglichen Klärung wird an den bisherigen Planungen PFA 1.3b festgehalten.

Die Landesregierung befürwortet im neuen Koalitionsvertrag den Ausbau der Gäubahn mit Gäubahntunnel zum Flughafen. Hierfür ist sie zu einer für Projektänderungen notwendigen Anpassung des Finanzierungsvertrages zu Stuttgart 21 bereit, sofern keine Zusatzkosten für das Land entstehen und eine schnellstmögliche Umsetzung gegeben ist.

Mit dem geplanten Gäubahn-Ausbau besteht die Möglichkeit den 15-Minuten-Takt der S-Bahn-Linie S1 durchgängig zwischen Herrenberg und Böblingen zu führen. Bisher besteht alle zwei Stunden eine Taktlücke, da zu diesen Zeiten dort die Fernzüge der Gäubahn verkehren.

Weitere Vorteile des Gäubahn-Ausbaus sind aus Sicht des BMVI:

- Stärkung der Taktknoten entlang der gesamten Strecke
- gute Anschlüsse zu regionalen und überregionalen Zielen
- gute und schnelle Einbindung der Strecke in den Knoten Stuttgart sowie die direkte Anbindung an den Flughafen Stuttgart
- Erhöhte Leistungsfähigkeit für den Schienengüterverkehr

Ein Gäubahntunnel hätte den Vorteil, dass die überregionalen Züge der Gäubahn anstatt im Mischverkehr mit der S-Bahn (zwei S-Bahn-Linien) zu fahren, eine eigene schnellere Trasse zum Flughafen erhielten. In den S-Bahn-Verkehr müsste demnach nicht eingegriffen werden.

Der Streckenabschnitt Abzweig Gäubahntunnel – Stuttgart Rohr würde deutlich entlastet werden. Eine siedlungsferne Neubautrasse würde zudem vermutlich weniger beklagt werden.

Ein Gäubahntunnel würde zudem die Fahrt zum Flughafen um mehrere Minuten verkürzen. Dies würde auch zu einer deutlichen Entlastung der S-Bahn im Abschnitt zwischen Herrenberg und Rohr führen.

Ein Nachteil des Gäubahntunnels wäre jedoch, dass mit ihm die im Rahmen der Antragstrasse verfolgte und zu realisierende Ausbaumaßnahme „Rohrer Kurve“ entfallen würde. Damit könnte eine eventuelle künftige Direktverbindung aus dem Kreis Böblingen mit der S-Bahn zum Flughafen nicht realisiert werden - was einen erheblichen Nachteil gegenüber der momentanen Planung darstellt. Die Umsetzung einer direkten Verbindung zwischen dem Kreis Böblingen nach Leinfelden und Echterdingen sowie zum Flughafen ist zwar noch offen. Eine solche optionale Direktverbindung, die die Rohrer Kurve ermöglichen würde, entfielen jedoch mit dem Gäubahntunnel für alle Kommunen im Kreis ohne Gäubahn-Halt.

2. Positionierung zum Fernverkehrshalt Böblingen und Lärmschutz

2.1 Wegfall des Fernverkehrshalts Böblingen

In den aktuellen **Planungen des BMVI** zum Ausbau der Gäubahn ist der **Wegfall des Fernverkehrshalts in Böblingen unterstellt**.

Nach vorliegenden Informationen aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage geht hervor, dass die Fahrzeitverkürzung durch einen Entfall des Halts in Böblingen zwei Minuten beträgt. Der Halt Böblingen wurde deswegen aufgegeben, um die im 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt vorgesehene Gesamtfahrzeit mit einem gesamtwirtschaftlich vorteilhaften Infrastrukturausbau (Nutzen-Kosten-Verhältnis $> 1,0$) einhalten zu können.

Aus Sicht des Landkreises Böblingen hätte ein Entfall des Böblinger Fernverkehrshalts jedoch gravierende Folgen für den Wirtschaftsstandort im Landkreis Böblingen. Böblingen/Sindelfingen ist als sehr bedeutender und prosperierender Standort in der Region Stuttgart auf eine sehr gute und breitgefächerte verkehrliche Anbindung angewiesen. Neben einem intakten und leistungsfähigen Straßennetz zählen hierzu insbesondere auch optimale und integrierte Angebote auf der Schiene. Mit Hewlett Packard (HP), IBM und Daimler haben international bedeutende Firmen mit vielschichtigen Verflechtungen ihren Hauptsitz im Raum Böblingen / Sindelfingen. Wegen dieser überregionalen Bedeutung ist neben einem optimal vertakteten Nahverkehr eine schnelle, direkte und damit komfortable Verbindung im Fernverkehr unabdingbar.

Der Industriestandort Böblingen/Sindelfingen wurde gerade auch durch die Gäubahntrasse nachhaltig positiv beeinflusst. Die Wirtschaftskraft der Region hängt von einer uneingeschränkten Mobilität ab, die zu erhalten und zu stärken oberstes Ziel sein muss.

Der Landkreis und die Städte Böblingen und Sindelfingen haben den Wegfall des Fernverkehrshalts Böblingen unmittelbar nach Bekanntwerden Anfang März 2021 stark kritisiert und dessen Erhalt gefordert.

Herr Oberbürgermeister Dr. Belz begrüßte in einem Brief mit weiteren Gäubahnanrainern und Bürgermeistern des Landkreises an den Parlamentarischen Staatssekretär Bilger MdB vom 05.03.2021 die Ausweitung des Deutschlandtaktes auf die Gäubahn. Der Bahnhof Böblingen müsse aber Fernverkehrsbahnhof bleiben, da der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe im Landkreis Böblingen mit täglich rund 40.000 Ein- und Ausstiegen diene. Herr PSTS Bilger MdB wurde zu einer Stellungnahme gebeten, welche Planungsvarianten vorlägen, um Böblingen weiterhin als Fernverkehrshalt aufrechtzuerhalten. Zusätzlich müssen Aussagen zum Lärmschutz bei einer Zunahme des Güterverkehrs getroffen werden.

In einem unabhängig versandten Brief vom 08.03.2021 begrüßte Herr Oberbürgermeister Dr. Vöhringer ebenfalls die Überlegungen und Anstrengungen, die Gäubahnstrecke infrastrukturell aufzuwerten und fit für die Integration in den Deutschlandtakt zu machen. Der Fernverkehrshalt Böblingen müsse aber zwingend erhalten bleiben, da Böblingen und Sindelfingen ein wichtiges wirtschaftliches Doppelzentrum bilden würden. Die Stadt forderte die Beteiligten auf, Alternativen zu entwickeln, mit denen sich die Reisezeitverkürzungen erreichen lassen, ohne den Fernverkehrshalt Böblingen zu tangieren.

Herr Landrat Bernhard begrüßte in einer Pressemitteilung am 05.03.2021 die infrastrukturelle Aufwertung und die damit verbundenen Investitionen in der Region. Der Deutschland-Takt dürfe jedoch nicht mit einer Verschlechterung der Anbindung des Landkreises Böblingen einhergehen. Der Halt Böblingen müsse erhalten bleiben. In einem anschließenden Landratsbrief an Herrn PStS Bilger MdB vom 08.03.2021 betonte Herr Bernhard ebenfalls die unabdingbaren Investitionen in die Gäubahn und bat um ein Gespräch zu den Auswirkungen des vorgestellten Ausbaukonzepts der Strecke Singen - Stuttgart für den Böblinger Fernverkehrshalt.

2.2 Gespräch mit Herrn PSTS Bilger MdB

Am 08.06.2021 fand ein Gespräch zur Anbindung der Gäubahn zwischen Herrn PStS Bilger MdB, Herrn Landrat Bernhard, Herrn OB Dr. Vöhringer und Herrn OB Dr. Belz statt.

Herr PStS Bilger MdB berichtete, dass die DB den Auftrag habe ein alternatives Betriebskonzept mit Erhalt des Fernverkehrshalts Böblingen zu entwickeln. Hier ginge es darum, die durch den Wegfall des Fernverkehrshalts eingesparten zwei Minuten über ein optimiertes Betriebskonzept anderweitig zu erzielen. Dessen Planungstiefe sei allerdings noch nicht konkret genug, um daraus ein Ergebnis ableiten zu können. Die DB simuliere derzeit den Fahrplan mit einem Fernverkehrshalt in Böblingen.

2.3 Positionierung

Der Landkreis Böblingen setzt sich gemeinsam mit den beiden Städten für eine zukunftsfähige attraktive Gäubahn ein. Die Tunnellösung der Gäubahn zwischen den Haltepunkten Goldberg und Flughafen Stuttgart wird positiv gesehen. Es werden über 2 Milliarden Euro in die infrastrukturelle Aufwertung der Gäubahn investiert, was zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung führt.

Die Bedeutung der Gäubahn als Magistrale, welche die starke Wirtschaftsregion Stuttgart mit den wichtigen Wirtschaftszentren Bodensee, Zürich und Mailand verbindet, ist immens. Langfristig ist es wichtig, dass die Gäubahn in den angestrebten Deutschlandtakt eingebunden wird. Dafür ist der vorgeschlagene Tunnel eine zielführende Lösung, welcher die Anbindung an den Flughafen verbessert.

Allerdings darf der Fernverkehrshalt in Böblingen nicht entfallen. Die geplanten Verbesserungen im Nahverkehr kompensieren den Wegfall eines Fernverkehrshalts nicht.

Dies wäre für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises, aber auch für die im Ballungsraum Böblingen/Sindelfingen situierten international ausgerichteten Firmen ein kaum hinnehmbarer Nachteil. Für die überregionale Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Böblingen/Sindelfingen mit international bedeutenden Firmen ist eine direkte Anbindung an den Fernverkehr auch weiterhin unabdingbar.

Wichtig für die Akzeptanz des Ausbauvorschlags ist, dass die bauzeitliche Unterbrechung der Gäubahn so kurz wie möglich sein sollte. Der Zugverkehr aus Richtung Süden darf nicht zu lange vom Stuttgarter Hauptbahnhof und Flughafen abgehängt sein.

Laut den Annahmen aus den Überlegungen des BMVI kommt es auch zu einem Anstieg der Güterzugbelastung auf der Gäubahn. Künftig sollen insgesamt ca. 30 Güterzüge pro Tag, also eine Verdreifachung der Züge pro Tag (im Vergleich zum Ohne-Fall 2030 ohne Gäubahn-Ausbau), auf der Gäubahn verkehren. Eine erhöhte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist grundsätzlich zu begrüßen. Der Lärmschutz muss jedoch bei Erhöhung des Schienengüterverkehrs auf der Gäubahn gewährleistet sein.

Die Verwaltung empfiehlt, gegen den Wegfall des Fernverkehrshalts eine klare Position in Allianz mit den beiden Städten Böblingen und Sindelfingen zu beziehen. Das BMVI soll aufgerufen werden, eine Lösung zur Aufrechterhaltung des Fernverkehrshalts Böblingen unter Beibehaltung der Reisezeitverkürzung zu finden und den Lärmschutz auf der Gäubahn bei erhöhtem Schienengüterverkehrsaufkommen sicherzustellen.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Keine finanziellen Auswirkungen.



Roland Bernhard