

KT-Drucks. Nr. 157/2022/1

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
13.07.2022

Aktuelle Entwicklungen zur Gäubahn - Resolution

Beschlussstand des Kreistages zum Thema Gäubahn
Ergebnisprotokoll der Verbandsversammlung IV GNBB am 18.03.2022
Gäubahn-Brief an STS Theurer
Gemeinsame Pressemitteilung zur heutigen Sitzung der
Interessengemeinschaft Gäubahn-Neckarbahn-Bodenseebahn 140722
KT-Drs. Nr. 148/2021/1
KT-Drs. Nr. 226/2019

I. Vorlage an den

Kreistag
zur Beschlussfassung

25.07.2022
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Landkreis Böblingen fasst nochmals die am 18.11.2019 und 26.07.2021 im Kreistag gefassten Beschlüsse wie folgt zusammen:

- a) Der Gäubahn-Ausbau, der Bau des Pfaffensteigtunnels und die geplante Einbindung in den Deutschlandtakt werden grundsätzlich begrüßt.
 - b) Der Landkreis Böblingen setzt sich für den Erhalt des Fernverkehrshalts in Böblingen ein.
 - c) Der Landkreis Böblingen lehnt eine Kappung der Gäubahn in Vaihingen im Interimszeitraum bis zur geplanten Anbindung an den Tiefbahnhof über die Flughafentrasse ab.
 - d) 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.
2. Eine interimsmäßige Führung der Gäubahn von Horb über Tübingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof wird kategorisch abgelehnt.
 3. Wenn sich im Rahmen des nach den Sommerferien geplanten Faktenchecks wesentliche neue Erkenntnisse zum Sachverhalt ergeben, die eine Neubewertung der bisher gefassten Beschlüsse erforderlich machen, wird dem Kreistag dies im Rahmen einer neuen Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

III. Begründung

1. Sachverhalt

Voraussichtlich Mitte 2025 soll die Gäubahn für mehrere Jahre in Stuttgart-Vaihingen bzw. an einem neu zu errichtenden Nordhalt gekappt werden. Die Fahrgäste sollen dort in S-Bahn oder Stadtbahn umsteigen.

Die geplante 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, ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofes für einen Zeitraum von voraussichtlich bis zu zehn Jahren vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof unterbrochen.

Die derzeitigen Planungen der Deutschen Bahn und die Beschlusslage des Verbandes Region Stuttgart (VRS) sehen für den Zeitraum des Unterbruchs und darüber hinaus die Schaffung von weiteren Umsteigemöglichkeiten auf das S-Bahn Netz am vom Land ausgebauten Bahnhof Stuttgart-Vaihingen vor. Zu diesem Zweck soll die S-Bahn S5 bis nach Vaihingen verlängert werden, so dass dort in der Hauptverkehrszeit 16 Züge in der Stunde in Richtung Hauptbahnhof und in umgekehrter Richtung verkehren. Damit würde am Bahnhof Vaihingen in der Hauptverkehrszeit im Schnitt alle drei bis fünf Minuten eine S-Bahn abfahren. Zusätzlich sollen je Stunde zwei Züge der S5 bis Böblingen verlängert

werden, um dort eine weitere Umsteigemöglichkeit zu schaffen. Dies würde den Fahrgästen auf dieser Strecke zusätzlich eine weitere direkte Verbindung nach Ludwigsburg und Bietigheim ermöglichen. Darüber hinaus wird von der Stadt Stuttgart und dem VRS ein zusätzlicher Nordhalt und die Schaffung weiterer Umsteigeverbindungen in den Norden und Osten Stuttgarts angestrebt.

Bereits im Jahr 2019 hat der Kreistag mit Beschluss vom 18.11.2019 (s. KT-Drs. Nr. 226/2019) die Kappung der Gäubahn in Vaihingen im Interimszeitraum bis zur geplanten Anbindung an den Tiefbahnhof abgelehnt und die berührten Akteure aufgefordert, eine Lösung zur temporären Aufrechterhaltung der Gäubahntrasse zum heutigen Hauptbahnhof zu finden.

Die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) lehnt die Aufrechterhaltung der Gäubahntrasse bis zum heutigen Hauptbahnhof ab. Nach der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes soll das Gleisvorfeld zügig zurückgebaut werden, um die städtebauliche Entwicklung voranzubringen. Oberirdische Gleise im neuen Rosensteinquartier hätten die Unterbrechung wichtiger Verbindungen und negative Lärmauswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen in den Quartieren zur Folge.

Im letzten Jahr wurde bekannt, dass im Rahmen des Deutschlandtaktes die Gäubahnstrecke ausgebaut werden soll. Zwischen Goldberg und Flughafen soll dafür ein neuer Tunnel, der sogenannte Pfaffensteigtunnel, entstehen. Am 02.05.2022 hat der Lenkungskreis für Stuttgart 21 entschieden, die Realisierung des Pfaffensteigtunnels mit 270 Mio. € aus dem Stuttgart-21-Etat vorzufinanzieren. Damit wurden die ersten Weichen zur Realisierung des Großprojekts gestellt.

Der endgültige Beschluss wurde in einer Sitzung des Lenkungskreises am 18.07.2022 getroffen. Durch die Ausbaumaßnahmen kann die Gäubahn um 20 Minuten beschleunigt werden. Die bisherigen Planungen sehen jedoch einen Wegfall des Fernverkehrshalts in Böblingen vor.

Der Landkreis Böblingen befürwortet die Einbindung der Gäubahn in den Deutschlandtakt und den Bau des Pfaffensteigtunnels, setzt sich aber nachdrücklich für den Erhalt des Fernverkehrshalts Böblingen ein (s. KT-Drs. Nr. 148/2021/1).

Zuletzt haben sowohl der Landesnaturschutzverband und Pro Bahn sowie die Anrainerkommunen der Gäubahn jeweils ein Gutachten zur Abbindung der heutigen Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Vaihingen bzw. dem zu errichtenden Nordhalt in Auftrag gegeben. Die Gutachten kommen jeweils zum dem Schluss, dass eine Betriebspflicht der Deutschen Bahn AG für die Panoramabahn bestehe und ein eisenbahnrechtliches Stilllegungsverfahren und ein Freistellungsverfahren der freiwerdenden Flächen nach dem Eisenbahngesetz durchgeführt werden müsse, falls die Deutsche Bahn diese Strecke nicht mehr fahren wolle.

Laut Presseberichterstattung über eine Beratung im Verkehrsausschuss des Bundestages sieht das Bundesministerium für Verkehr die Betriebspflicht ebenso wie die Deutsche Bahn durch die bestehenden Planungen als erfüllt an und daher keine Pflicht, auf der Panoramastrecke zwingend weiter Züge fahren zu lassen.

Als Alternative einer Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof haben Herr Oberbürgermeister Palmer und Herr Landrat Walter vorgeschlagen, die Fernverkehrszüge auf der Gäubahn über Tübingen an den neuen Hauptbahnhof zu führen. Wie der Presse zu entnehmen ist, unterstützen weitere Landräte und Oberbürgermeister aus der Region Neckar-Alb diese Forderung. Vor kurzem hat auch Herr parlamentarischer Staatssekretär (parl. STS) Theurer dies als eine favorisierte Lösung zur Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof kommuniziert.

In einem gemeinsamen Brief an parl. STS Theurer vom 22.03.2022 mit den Städten Böblingen, Sindelfingen und Herrenberg wurde diese Lösung abgelehnt (s. Anlage). Auch der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn hat in seiner Verbandsversammlung am 18.03.2022 im Landratsamt Böblingen eine Streckenführung der Gäubahn während der Bauphase über Tübingen und Rottenburg abgelehnt.

Am 07.07.2022 hat der Stuttgarter Gemeinderat über einen interfraktionellen Antrag der Grünen, CDU, SPD, dem Linksbündnis, FDP, Puls und Freien Wähler beraten, in welchem die Stadtverwaltung dazu aufgefordert wird, im Lenkungsreis eine Einigung für eine Weiterführung der Gäubahn über die Panoramastrecke bis zu einem Nordhalt zu erreichen.

2. Begründung

Die Ausbaumaßnahmen auf der Gäubahn im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt sind zu begrüßen. Die in der Region geplanten Investitionen von über zwei Milliarden Euro in die Gäubahn-Strecke sind von hoher Bedeutung.

Eine lange Interimszeit, in der die Gäubahn den Stuttgarter Hauptbahnhof nicht direkt anfahren kann, wird jedoch mit Sorge betrachtet. In einer solchen sind Nachteile für viele Fahrgäste auf der Gäubahn, die durch den zusätzlichen Umstieg Fahrtzeitverluste in Kauf nehmen müssen, nicht zu vermeiden. Angesichts der zukünftigen und langfristigen Verbesserungen die auf der Gäubahn durch den Ausbau zu erwarten sind, ist es aus Sicht der Verwaltung zwar zu rechtfertigen, vorübergehende und vollkommen unvermeidbare Einschränkungen in Kauf zu nehmen. Dennoch ist es zur Vermeidung unnötiger Härten auch weiterhin erforderlich, dass mögliche Lösungen zur Anbindung an den neuen Hauptbahnhof geprüft werden, um einen Unterbruch so möglichst zu vermeiden. Insbesondere müssen für den notwendigen Zeitraum einer Interimsführung möglichst gute Alternativangebote zur Anbindung an den Stuttgarter Hauptbahnhof geschaffen werden.

Eine Führung des IC-Verkehrs auf der Gäubahn im Interimszeitraum über Tübingen, wie von den Landräten und Oberbürgermeistern der Region Neckar-Alb gefordert, ist aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend und abzulehnen. Fahrten in die Stuttgarter Innenstadt und der Umstieg auf das Stuttgarter S-Bahn- und Stadtbahnnetz würden durch die umwegige Linienführung erheblich länger dauern als mit der von derzeit der Deutschen Bahn geplanten Variante, die eine Führung der Fernverkehrszüge nach S-Vaihingen und S-Nordbahnhof mit dortigem Umstieg auf das Stadt- und S-Bahn-Netz vorsieht. Für Fahrgäste, die am Stuttgarter Hauptbahnhof umsteigen wollen, reduziert sich die Fahrtzeit durch den Umweg über Tübingen nicht. Gleichzeitig wäre der leistungsfähige Wirtschaftsstandort Böblingen über viele Jahre vom Fernverkehr abgehängt, was die

Gäubahn insgesamt schwächen würde. Letztlich stünden den negativen Auswirkungen für die Fahrgäste in den oder aus dem Landkreis Böblingen bei diesem Vorschlag keine Vorteile für die übrigen Fahrgäste auf der Gäubahn gegenüber, die eine solche Streckenführung rechtfertigen würden. Es muss unbedingt vermieden werden, die Fahrgäste in der Zwischenzeit vom Fernverkehr zu entwöhnen.

Auch für die Zeit danach ist es für den Wirtschaftsstandort und gleichermaßen für eine starke Gäubahn wichtig, dass mit der Einbindung in den Deutschlandtakt der Fernverkehrshalt in Böblingen neben dem Halt in Singen erhalten bleibt. Auch hier setzt sich der Landkreis für eine zukunftsfähige Lösung im Sinne aller Gäubahn-Nutzer ein.

Die Verwaltung sucht bei der Abstimmung der Interessen den Schulterschluss mit dem Interessenverband Gäu-Neckar-Bodenseebahn und den Anrainerkommunen und den engen Austausch mit der Deutschen Bahn. In der Verbandsversammlung des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodenseebahn am 18.03.2022 in Böblingen konnte mit diesem einstimmig in allen wesentlichen Punkten eine gemeinsame Position gefunden werden, insbesondere bei der grundsätzlichen Begrüßung des Ausbaus, dem Erhalt des Fernverkehrshalts in Böblingen und eines möglichst kurzen Unterbruchs.

Am 18.07.2022 hat sich der Lenkungskreis von Stuttgart 21 darüber geeinigt, dass die Panoramabahn (Abschnitt Vaihingen bis zum Nordhalt) über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus erhalten bleiben und dass die P-Option (Einfädelung von zwei Gleisen aus Richtung Feuerbach/Zuffenhausen in den Tunnel Bad Cannstatt) realisiert werden soll. Darüber hinaus bestand Einigkeit über die Realisierung des Pfaffensteigtunnels bei Finanzierung des Bundes und die Ermöglichung der Fernverkehrshalte Böblingen und Singen durch Optimierungen des Infrastrukturkonzeptes.

Am 19.07.2022 hat eine Gäubahn-Konferenz mit allen Gäubahn-Anrainern im Landratsamt Böblingen stattgefunden. Dort haben Herr parl. STS Theurer und Herrn Krenz, DB-Konzernbevollmächtigter für Baden-Württemberg, über den Sachstand informiert und einen Ausblick über die Realisierung des Gäubahn-Ausbaus gegeben. Es bestand Einigkeit darin, dass die Investitionen in die Gäubahn eine einmalige Chance sind. Die Anliegen der Gäubahn-Anrainer wurden ernst genommen und werden in einem „Faktencheck“ näher beleuchtet.

Angesichts der aktuellen Diskussion zur Führung der Gäubahn während der Interimszeit fand noch im Vorfeld zu dieser Konferenz am 14.07.2022 in Stuttgart ein gemeinsamer Termin der Landeshauptstadt, der Region Stuttgart und des Interessensverbandes Gäu-Neckar-Bodenseebahn zur Abstimmung der Positionen statt. Nach einem lebhaften Austausch der jeweiligen Positionen, wurde vereinbart, dass nach der Sommerpause ein gemeinsames Treffen stattfinden soll, in dem die umstrittenen Standpunkte faktenbasiert überprüft werden.

Mit dem Beschlussvorschlag sollen die Forderungen aus den bereits gefassten Beschlüssen des Kreistages am 18.11.2019 und 26.07.2021 bekräftigt werden. Neu hinzu kommt der Beschluss Ziffer 2, welcher eine Führung der Gäubahn über Tübingen ablehnt.

IV. Klimarelevanz

V. Finanzielle Auswirkungen

Keine finanziellen Auswirkungen.

A handwritten signature in blue ink, reading "R. Bernhard". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Roland Bernhard