

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB

Stuttgart, 07.02.2020

Beantwortung zur Anfrage

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
Datum 03.09.2019
Betreff Klarheit schaffen: Wann werden Gäubahn bzw. Panoramabahn gesperrt und wie lange?

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat die Deutsche Bahn (DB) als verantwortlichen Vorhabenträger zu den sie betreffenden Fragen um Stellungnahme gebeten. Die Antworten der DB sind im Folgenden in kursiver Schrift kenntlich gemacht.

1. Ab wann genau und für welche Züge wird die Panoramabahn zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof gesperrt?

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

Nach heutigem Planungsstand ist der Fern- und Regionalverkehr von der Gäubahn von Mitte 2025 an über den Bahnhof Stuttgart-Vaihingen an die Landeshauptstadt angebunden. Die Führung der Gäubahn bis zum heutigen Hauptbahnhof ist von dann an zur Vorbereitung der Anschwenkung der S-Bahn über die Station „Mittnachtstraße“ sowie der darauffolgenden für Ende 2025 geplanten Außerbetriebnahme des Kopfbahnhofs nicht mehr möglich.

2. Wie lange dauert die Sperrung?

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 erfolgt die Anbindung der Gäubahn (PFA 1.3b), wie zwischen allen Projektpartnern 2015 einvernehmlich beschlossen, über die Station „Drittes Gleis“ am Flughafen. Das dafür notwendige Planfeststellungsverfahren im PFA 1.3b befindet sich derzeit in der Anhörung; wann die Gäubahn über den Flughafen in den künftigen Hauptbahnhof geführt werden kann, lässt sich erst nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses konkretisieren.

3. Sehen die Projektbetreiber*innen Möglichkeiten die Sperrung zu vermeiden?

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

Im Rahmen der Realisierung des Gemeinschaftsprojekts Stuttgart 21 sieht das bestandskräftige und vollziehbare Planrecht den Rückbau des Bahndamms der Gäubahn zur Anschwenkung der S-Bahn zwischen Nordbahnhof und Mitnachtstraße vor (Planfeststellungsbeschluss im PFA 1.5). Dieses Planrecht würdigt im Besonderen auch die städtebaulichen Ziele der Landeshauptstadt. Die Deutsche Bahn ist diesem Planrecht und den bestehenden Verträgen mit den Projektpartnern verpflichtet.

4. Ausgehend vom aktuellen Projektstand, ab wann könnte die Gäubahn über den Flughafen (Stichwort: drittes Gleis) an einen unterirdischen, schrägen Haltepunkt im Zentrum Stuttgart angeschlossen werden?

Siehe Antwort Frage 2.

5. Gibt es Planungen, die Gäubahn zumindest interimsmäßig und ohne Unterbrechung an den Kopfbahnhof anzuschließen?

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

Nein. Siehe auch Antwort Frage 3.

6. Steht der Oberbürgermeister zu seiner Aussage, den Kopfbahnhof mindestens ein Jahr nach einer möglichen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 in Betrieb zu halten?

Nach der Fertigstellung der neuen Infrastruktur wird der kommerziellen Inbetriebnahme des neuen Bahnknotens Stuttgart ein monatelanger Probetrieb vorausgehen, während parallel der alte Hauptbahnhof in Betrieb bleibt. Damit wird sichergestellt, dass die neue Infrastruktur ausreichend getestet sein wird, bevor sie für den öffentlichen Personenverkehr in Betrieb genommen wird.

Die DB ist derzeit dabei, die Inbetriebnahme des Bahnknotens Stuttgart 21 zu planen. Wir haben die DB gebeten, über die Details (Abläufe, Probetrieb, Inbetriebnahme) zu informieren.

7. Was planen Bahn und Stadt, um eine ununterbrochene Verbindung zwischen Stuttgart und Zürich über Panoramabahn und Gäubahn für den Zeitraum bis zum Jahr 2028 zu ermöglichen?

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

Nach heutigem Planungsstand ist die Gäubahn von Mitte 2025 an über den künftigen Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen an die Landeshauptstadt angebunden und wird mit Inbetriebnahme der Station „Drittes Gleis“ am Flughafen zum künftigen Hauptbahnhof geführt.

Für viele Gäubahn-Nutzer, insbesondere für viele Berufspendler, die nicht im direkten Umfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs arbeiten, wird bereits die neue Umstiegsmöglichkeit am künftigen Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen mit einem Reisezeitgewinn verbunden sein. Denn – anders als heute – können Pendler dann bereits am Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen auf die S-Bahn oder die Stadtbahn umsteigen und in direkter Nähe ihres jeweiligen Arbeitsplatzes aussteigen.

Auch der Flughafen Stuttgart und die Landesmesse werden für Gäubahn-Reisende

bereits vor Inbetriebnahme der Gäubahn-Führung über den Flughafen (PFA 1.3b) über den künftigen Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen mit direkten Anschlüssen an S-Bahn und Stadtbahn deutlich schneller zu erreichen sein als heute.

Reisezeitverlängerungen für Fernreisende und Pendler unter den Gäubahn-Nutzern, die ihr Reiseziel bislang mit Umstieg im Stuttgarter Hauptbahnhof ansteuern, werden sich hingegen infolge des dann notwendigen zusätzlichen Umstiegs am Regionalhalt in Vaihingen nicht vermeiden lassen. Für diese Reisenden wird in Vaihingen gemäß Angebotsüberlegungen des VRS ein weiter verstärktes S-Bahn-Angebot für den Weg zum Hauptbahnhof zur Verfügung stehen. Der neue Hauptbahnhof selbst wird dann über sehr kurze und direkte Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn und Fern-/Regionalbahn verfügen.

Um die Folgen der Gäubahnunterbrechung im Interimszeitraum bis zur Fertigstellung der Gäubahnführung über den Flughafen weiter zu minimieren, haben die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und das Land Baden-Württemberg zumindest für diesen Zeitraum ab ca. Mitte 2025 beschlossen, Planungen für einen Gäubahnhaltepunkt im Bereich des Nordbahnhofs zu beauftragen. Damit soll erreicht werden, dass Züge der Gäubahn im Interimszeitraum über Stuttgart-Vaihingen hinaus über die Panoramastrecke in den Stuttgarter Talkessel bis zu diesem Haltepunkt fahren können. Von dort wären verschiedene Bereiche der Innenstadt durch den direkten Umstieg in die Stadtbahnen (z.B. Pragsattel, Stuttgart-Rot, Hallschlag, Nordbahnhofviertel) erreichbar, ferner würden sich gute Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn von/nach Richtung Zuffenhausen / Ludwigsburg / Marbach (Neckar) / Bietigheim-Bissingen ergeben.

8. Welche Ziele verfolgen Stadt, Land und Bahn bezüglich einer weiteren Nutzung der Panoramatrasse? Wird hierzu an einem Betriebskonzept gearbeitet?

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

Nach heutigem Planungsstand der Bahn ist die Gäubahn von Mitte 2025 an bis zur Inbetriebnahme der Führung über den Flughafen über den künftigen Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen an die Landeshauptstadt angebunden, eine weitere Nutzung der Panoramatrasse durch die DB ist dabei nicht vorgesehen.

Sowohl die Gremien der Landeshauptstadt Stuttgart als auch des Verbands Region Stuttgart (VRS) haben sich für eine Beibehaltung von Zugverkehr auf der Panoramabahn ausgesprochen; die Strecke wurde auch im Regionalplan für den Eisenbahnverkehr gesichert. Derzeit werden vom Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart und der Stadt Stuttgart verschiedene Untersuchungen durchgeführt, um zu ermitteln, ob und welche verkehrliche Nutzung für die Panoramastrecke möglich ist.

Im Rahmen der vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg initiierten Arbeitsgruppe „Ausbauoptionen nach Realisierung von S21“ werden verschiedene Varianten untersucht.

Alle Untersuchungen gehen von der Grundprämisse aus, dass mit der Fertigstellung der Gäubahnführung via Flughafen alle Fern- und Regionalzüge der Gäubahn dann

über den Flughafen verkehren und die Panoramabahn für zusätzliche verkehrliche Angebote genutzt werden könnte.

Für einen solchen langfristigen Weiterbetrieb der innerstädtischen Panoramabahn – nach der Inbetriebnahme der Führung der Gäubahn über den Flughafen – wären rechtzeitig auch die Kosten für die dann erforderliche Sanierung und die kontinuierliche Instandhaltung der Strecke zu ermitteln und deren Finanzierung zu klären.

Die Verwaltung wird über den Fortgang der Untersuchungen berichten.

9. Mit welchen Kosten sind eventuelle Planungen verbunden?

Siehe Antwort Frage 8.

10. Wie soll das S-Bahn-Notfallkonzept im Falle einer Abkopplung der Panoramastrecke vom Tiefbahnhof aussehen?

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

Grundsätzlich wird der Fildertunnel nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 über das geplante Angebot hinaus zusätzliche Fahrten aufnehmen können. Eine Auskunft darüber ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht möglich, da detaillierte Notfallkonzepte erst erarbeitet werden können, wenn der Fahrplan zur Inbetriebnahme final abgestimmt ist. Im Anschluss hieran wird sich die Bahn zum S-Bahn-Notfallkonzept zunächst mit dem VRS als Aufgabenträger für die S-Bahn abstimmen.

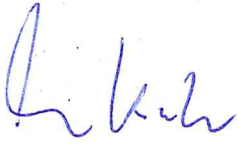
11. Welche Abschnitte der Panoramabahn plant die Stadt Stuttgart städtebaulich zu nutzen, welche Bereiche werden nach wie vor als Gleisinfrastruktur erhalten?

Im Rahmen der Auslobung des internationalen offenen städtebaulichen Wettbewerbs Rosenstein wurde die Planungsvorgabe für die Panoramastrecke folgendermaßen gestellt:

„Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 benötigt die Deutsche Bahn den innerstädtischen Abschnitt der Gäubahn, die sogenannte Panoramastrecke, nicht mehr. Der Schlichterspruch im Rahmen der Schlichtung zu S 21 sieht jedoch vor, dass die „Gäubahn (Panoramastrecke) aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten“ erhalten bleibt. Derzeit werden vom Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart und der Stadt Stuttgart verschiedene Untersuchungen durchgeführt, um zu ermitteln, ob und welche verkehrliche Nutzung für die Panoramastrecke möglich ist. Konkret wird geprüft, ob es im Bereich zwischen der S-Bahn-Station Nordbahnhof und der Stadtbahnstelle Löwentorbrücke einen neuen Endhalt und Verknüpfungspunkt geben kann. Dieser muss in seiner Bedeutung als ÖPNV-Halt und Frequenzbringer für den öffentlichen Raum in den Entwürfen entsprechend behandelt werden. Es soll geprüft werden, ob dieser sich – in Kombination mit dem bestehenden S-Bahn-Halt „Nordbahnhof“ – zum Mobilitätspunkt eignet. Dabei soll auch der Aspekt, die Umsteigesituation zwischen der S-Bahn „Nordbahnhof“ und dem neuen Haltepunkt attraktiv zu gestalten, beachtet werden. Die Entwürfe müssen langfristig eine Anbindung der Panoramastrecke an das Nordkreuz mit Weiterführung nach Bad Cannstatt und Feuerbach ermöglichen. Hierzu müssen die Trassen im Entwurf entsprechend beachtet werden. Eine Überbauung ist möglich, aber aufwändig sowie kostenintensiv und muss gegenüber einer Freihaltung entsprechend abgewogen werden.“

Auf dem Gleisbogen jedoch werden in Zukunft keine Gleise mehr liegen und auch kein Schienenverkehr mehr stattfinden.“

Der Siegerentwurf von asp berücksichtigt diese Planungsvorgaben.



Fritz Kuhn

Anfrage vom 03.09.2019	Nr. 262/2019
------------------------	--------------

Eingang bei: L/OB

Datum: 04.09.2019

Uhrzeit: 08:45

Eingang bei: 10-2.1

Datum: 04.09.2019

Uhrzeit: 13:30

Anfrage

Stadträtinnen / Stadträte - Fraktionen
Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
Betreff
Klarheit schaffen: Wann werden Gäubahn bzw. Panoramabahn gesperrt und wie lange?

„In einigen Jahren wird die internationale Verbindung vorübergehend nicht mehr im Stadtzentrum enden (...)“ so meldete es die Südwestpresse in einem Artikel vom 16. Februar 2019. Im selben Artikel heißt es, das Landesverkehrsministerium rechne mit einer Sperrung der Panoramabahn von drei Jahren – in dieser Zeit wäre die Endstation aller Züge aus Richtung Zürich dann Stuttgart-Vaihingen. Mittlerweile gibt es Hinweise, dass die Sperrung „mindestens fünf Jahre“ dauern könnte, wie der Bahn-Report in seiner aktuellen Ausgabe auf Seite 71 berichtet. Die ursprünglichen Planungen für das Projekt Stuttgart 21 hatten eine Sperrung von wenigen Monaten vorgesehen – dies entpuppt sich jetzt als eine weitere Unwahrheit, welche die Projektbetreiber*innen zu verantworten haben. Die Bahn hat die Öffentlichkeit bereits über Monate im Unklaren gelassen, wann die oberirdische Strecke zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof für den Regional- und Fernverkehr gesperrt wird und wie lange diese dauert.

Wir fragen:

1. Ab wann genau und für welche Züge wird die Panoramabahn zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof gesperrt?
2. Wie lange dauert die Sperrung?
3. Sehen die Projektbetreiber*innen Möglichkeiten, eine Sperrung zu vermeiden?
4. Ausgehend vom aktuellen Projektstand, ab wann könnte die Gäubahn über den Flughafen (Stichwort: drittes Gleis) an einen unterirdischen, schrägen Haltepunkt im Zentrum Stuttgarts angeschlossen werden?
5. Gibt es Planungen, die Gäubahn zumindest interimsmäßig und ohne Unterbrechung an den Kopfbahnhof anzuschließen?
6. Steht der Oberbürgermeister zu seiner Aussage, den Kopfbahnhof mindestens ein Jahr nach einer möglichen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 in Betrieb zu halten?
7. Was planen Bahn und Stadt, um eine ununterbrochene Verbindung zwischen Stuttgart und Zürich über Panoramabahn und Gäubahn für den Zeitraum bis zum Jahr 2028 zu ermöglichen?
8. Welche Ziele verfolgen Stadt, Land und Bahn bezüglich einer weiteren Nutzung der

Panoramabahntrasse? Wird hierzu an einem Betriebskonzept gearbeitet?

9. Mit welchen Kosten sind eventuelle Planungen verbunden?
10. Wie soll das S-Bahn-Notfallkonzept im Falle einer Abkoppelung der Panoramabahntrasse vom Tiefbahnhof aussehen?
11. Welche Abschnitte der Panoramabahn plant die Stadt Stuttgart städtebaulich zu nutzen, welche Bereiche werden nach wie vor als Gleisinfrasturktur erhalten?

Verfahrenshinweis:

Nach § 27 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Gemeinderats der Stadt Stuttgart heißt es:
„Schriftliche Anfragen beantwortet der Oberbürgermeister grundsätzlich innerhalb von drei Wochen, in Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung oder bei referatsübergreifenden Vorgängen innerhalb von sechs Wochen.“ Wir bitten, diese Fristen einzuhalten.

Christoph Ozasek
Rockenbauch

(Fraktionsvorsitzender)

Matthias Gottfried
Müller-Enßlin

Luigi Pantisano

Thomas Adler

(Fraktionsvorsitzender)

Laura Halding-Hoppenheit

Stefan Urvat

Hannes

Gutrun