

Antrag

**der Fraktion GRÜNE
und der Fraktion der CDU**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Eisenbahnknoten 2040 – Sachstand und Perspektiven

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Bedeutung sie der sogenannten Panoramabahn in Stuttgart für den Eisenbahnknoten Stuttgart beimisst;
2. wie sie das Ergebnis der aktuell vorgestellten Potenzialstudie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart (VWI) zur Steigerung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr auf der Panoramabahn bewertet;
3. mit welcher zeitlichen Dauer zwischen der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und der Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels und des Flughafenanschlusses aktuell zu rechnen ist;
4. wie der Sachstand der Verhandlungen zum Erhalt und künftigen Zugbetrieb auf der Panoramabahn zwischen den Projektbeteiligten von Stuttgart 21 ist;
5. welche Konzepte zum Erhalt und künftigen Zugbetrieb auf der Panoramabahn vorliegen und wie sie diese bewertet;
6. welche wesentlichen Ergebnisse die Sitzung des Lenkungskreises Stuttgart 21 am 18. Juli 2022 erbracht hat und wie sie diese bewertet;

II.

1. ihren Beitrag dazu zu leisten, die Beschlüsse des Lenkungskreises Stuttgart 21 vom 18. Juli 2022 zügig umzusetzen;
2. sich weiter auf allen Ebenen dafür einzusetzen, den Eisenbahnknoten Stuttgart für die Anforderungen weiterer Angebotssteigerungen in künftigen Jahrzehnten zukunftsfähig zu machen;
3. weiter die aktuellen und künftigen Chancen zu nutzen, um das Bahnprojekt Stuttgart 21 noch in seiner Umsetzungsphase weiter fortzuentwickeln;
4. die Umsetzung der bereits eingeleiteten und unterstützten Projektverbesserungen wie die große Wendlinger Kurve und die Digitalisierung des Bahnknotens (ETCS) bei der DB AG einzufordern;
5. sich weiter auf allen Ebenen für die zeitnahe Umsetzung der Planungen und der Finanzierung der im Zuge des Deutschlandtakts für den Bahnknoten Stuttgart vorgesehenen Bundesprojekte einzusetzen.

3.8.2022

Andreas Schwarz, Gericke, Katzenstein
und Fraktion

Hagel, Dörflinger
und Fraktion

Begründung

Die Regierungskoalition hat sich in ihrem Erneuerungsvertrag „Jetzt für morgen“ zum Ziel gesetzt, den Eisenbahnknoten Stuttgart zukunftsfähig zu machen.

Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Weiterentwicklung des Bahnprojekts Stuttgart 21 noch in seiner Umsetzungsphase. Dies beinhaltet Projektverbesserungen wie den Erhalt der Panoramabahn, die große Wendlinger Kurve, die Digitalisierung des Bahnknotens (ETCS), die Nahverkehrs-Ergänzungsstation mit Zulaufen aus drei Richtungen sowie den perspektivischen Ausbau des Nordkreuzes mit T-Spange und eine Filderspange mit Anbindung von Kirchheim (Teck) sowie die Umsetzung der im Zuge des Deutschlandtakts vorgesehenen Bundesprojekte des beschleunigten Nordzulaufs, der P-Option und des Ausbaus der Gäubahn zwischen Stuttgart und Singen mit dem Pfaffensteigtunnel.

Der Antrag fragt nach dem aktuellen Stand bezüglich des vereinbarten Erhalts der Panoramabahn bis zum Nordhalt sowie deren Entwicklungsperspektiven.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. August 2022 Nr. VM3-0141.5-19/92/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

I. zu berichten,

1. welche Bedeutung sie der sogenannten Panoramabahn in Stuttgart für den Eisenbahnknoten Stuttgart beimisst;

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass die Panoramabahn in Stuttgart aus verschiedenen Gründen eine hohe verkehrliche Bedeutung hat und deshalb ein besonderes verkehrliches Interesse des Landes besteht, diese innerstädtische Strecke zu erhalten.

Kurzfristig kann ein Erhalt der Panoramabahn inkl. Realisierung eines Nordhalts dazu beitragen, die negativen Auswirkungen durch die Unterbrechung der Gäubahn abzumildern. Der Nordhalt würde erstens eine neue Verbindung in die Stuttgarter Innenstadt darstellen und dort zusätzliche Umsteigemöglichkeiten bieten, gerade für Ziele im Osten oder Norden Stuttgarts sowie zweitens dadurch auch Stuttgart-Vaihingen als bisherigen Umsteigebahnhof entlasten.

Langfristig bietet die Erhaltung der Panoramabahn zahlreiche Chancen. Entlang der Panoramabahn können zusätzliche Anwohner/-innen und Arbeitsplätze erschlossen und somit neue Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden.

Weiterhin ermöglicht der Erhalt der Panoramabahn das Führen von zusätzlichen Linien durch Stuttgart alternativ zur Führung durch die S-Bahn-Stammstrecke. Diese Tangentialwirkung führt einerseits zu Verlagerungseffekten vom MIV hin zum ÖPNV und darüber hinaus auch zu einer Entlastung des Zentrums.

Zudem kann die Panoramabahn bei Störfällen anderer Infrastrukturbestandteile im Eisenbahnknoten Stuttgart als Resilienz dienen (bei Beeinträchtigung des Personenverkehrs durch Störfälle im Fildertunnel, im Pfaffensteigtunnel oder in der S-Bahn-Stammstrecke bzw. bei Beeinträchtigung des Güterverkehrs durch Störfälle auf der Streckenführung über Renningen).

Schließlich verfolgen alle Projektpartner ambitionierte Klima- und Verkehrswendeziele. Es wird nur möglich sein, weitere Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, wenn es gelingt, attraktive Angebote zu schaffen. Der Erhalt der Panoramabahn dient daher auch zur Aufrechterhaltung von weiteren Ausbauoptionen im Schienenknoten Stuttgart (z. B. für das Nordkreuz oder die Nahverkehrs-Ergänzungstation).

2. wie sie das Ergebnis der aktuell vorgestellten Potenzialstudie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart (VWI) zur Steigerung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr auf der Panoramabahn bewertet;

Die Potenzialuntersuchung des VWI zeigt auf, dass ein Erhalt der Panoramabahn als hervorragende Ergänzung des Schienennetzes in Stuttgart dient und nicht in Konkurrenz steht zu anderen Infrastrukturvorhaben im Bahnknoten Stuttgart. Durch die hervorragenden Erschließungswirkungen sowie die neu entstehenden, umsteigefreien Verbindungen lässt sich eine hohe Verkehrsnachfrage erwarten. Diese ergibt sich insbesondere daraus, dass viele Fahrgäste neu für den ÖPNV gewonnen werden.

Daher wird voraussichtlich auch für größere Infrastrukturmaßnahmen ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachweisbar sein, der die Kosten übersteigt. Dabei kommen verschiedene Linienführungen in Betracht, die hohe Potenziale aufweisen. In weiteren Untersuchungen muss identifiziert werden, welche Linienführungen kurz- und langfristig planerisch weiterverfolgt werden sollen.

3. mit welcher zeitlichen Dauer zwischen der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und der Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels und des Flughafenanschlusses aktuell zu rechnen ist;

Der aktuelle Zeitplan der Deutschen Bahn sieht eine Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs Ende 2025 und eine Inbetriebnahme des Gäubahnausbaus Abschnitt Nord mit dem Flughafenanschluss durch den Pfaffensteigtunnel Ende 2032 vor. Als Prämissen gibt die Deutsche Bahn dabei an, dass vorgesehene terminliche Optimierungen erfolgen und der Planfeststellungsbeschluss nicht beklagt wird.

4. wie der Sachstand der Verhandlungen zum Erhalt und zukünftigen Zugbetrieb auf der Panoramabahn zwischen den Projektbeteiligten von Stuttgart 21 ist;

Auf der Grundlage der Gemeinsamen Absichtserklärung zum Erhalt der Panoramabahn vom 18. Juli 2022 wurde unmittelbar die Arbeit aufgenommen, um die notwendigen Fragen zu klären und die weiteren Entscheidungen vorzubereiten.

Vorrangig ist dabei die Abstimmung des zukünftigen Betriebskonzeptes und die Bildung der gemeinsamen Organisationsstruktur, damit ein neues Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Arbeit aufnehmen kann. Dabei sind zahlreiche rechtliche und wirtschaftliche Fragen zu klären.

5. welche Konzepte zum Erhalt und zukünftigen Zugbetrieb auf der Panoramabahn vorliegen und wie sie diese bewertet;

In der Interimszeit bis zur Inbetriebnahme des Gäubahnausbaus Nord soll die Panoramabahn bis zum neu zu errichtenden Nordhalt in Betrieb bleiben. Neben der Planung und Realisierung des Nordhalts werden derzeit ein Betriebsprogramm für die Interimszeit sowie ein Konzept für die unmittelbar anstehenden Sanierungsarbeiten entwickelt und zwischen den Projektpartnern abgestimmt. Das gemeinsame Ziel von Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart sowie Verkehrsministerium ist es, dass die Möglichkeiten zum Umstieg von den Zügen der Gäubahn auf die Züge der S-Bahn so einfach wie möglich gestaltet wird und sich attraktive Reiseverknüpfungen ergeben. Damit sollen die negativen Auswirkungen durch die Unterbrechung der Gäubahn abgemildert werden.

Für die langfristige Nutzung der Panoramabahn ist eine leistungsfähige Weiterführung und Anbindung der Panoramabahn nach Norden notwendig. Dies ist in Richtung Stuttgart-Feuerbach im Zusammenhang mit der P-Option möglich sowie in Richtung Stuttgart-Bad Cannstatt und/oder in Richtung einer Nahverkehrs-Ergänzungsstation. Im Rahmen der Untersuchungen zum Eisenbahnknoten Stuttgart 2040 wird dazu weiter untersucht, welche Optionen dafür am sinnvollsten sind.

6. welche wesentlichen Ergebnisse die Sitzung des Lenkungskreises Stuttgart 21 am 18. Juli 2022 erbracht hat und wie sie diese bewertet;

Bei der Sitzung des Lenkungskreises am 18. Juli 2022 wurden zwei Beschlüsse mit zwei wesentlichen Weichenstellungen für den Schienenknoten Stuttgart verabschiedet:

Zum einen wurde entschieden, dass die Anbindung der Gäubahn über den Flughafen statt durch den PFA 1.3b des Projekts Stuttgart 21 durch das Bedarfsplanprojekt Gäubahn Abschnitt Nord mit dem Pfaffensteigtunnel erfolgt. Dafür wird aus dem Projektbudget des Projekts Stuttgart 21 ein Festbetrag von 270 Mio. Euro zur

Verfügung gestellt. Die Einzelheiten sind in einem Nachtrag zum Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 zu regeln. Grundlage des Beschlusses ist die Zusicherung des Bundes in einer gemeinsamen Erklärung vom 18. Juli 2022, die Anschlussfinanzierung zur Verfügung zu stellen.

Zum anderen nahm der Lenkungskreis zur Kenntnis, dass die P-Option mit den entsprechenden betrieblichen und verkehrlichen Auswirkungen auf das Projekt Stuttgart 21 realisiert werden soll. In der Gemeinsamen Erklärung vom 18. Juli 2022 erklärt das Land, die DB Netz AG mit der weiteren Planung und Realisierung der Baustufe 1 der P-Option zu beauftragen. Soweit eine Realisierung der P-Option als Maßnahme des Bedarfsplans Schiene nicht erreichbar ist, stellt der Bund jedenfalls eine GVFG-Förderung grundsätzlich in Aussicht.

Die Landesregierung sieht in der Gemeinsamen Erklärung und den beiden Beschlüssen einen ganz wesentlichen Schritt in der Weiterentwicklung des Schienenknotens Stuttgart. Die P-Option stellt im nördlichen Zulauf zum Knoten Stuttgart eine zusätzliche Verbindungsmöglichkeit her und schließt den hochbelasteten Ast von Stuttgart-Feuerbach (mit den Verkehren aus/in Richtung Mannheim, Karlsruhe und Heilbronn) auch an den weniger ausgelasteten Ast von Stuttgart-Bad Cannstatt an (mit den Verkehren aus/in Richtung Aalen und Schwäbisch Hall). Dies dient der Kapazitätserweiterung und Flexibilisierung im Knoten Stuttgart. Die P-Option ist ein integraler Teil des Ausbaus des Nordzulaufs Stuttgart und damit Voraussetzung und wesentlicher Bestandteil zur Realisierung des Deutschlandtakts. Auch der Gäubahnausbau mit dem Pfaffensteigtunnel ist eingebettet in die Konzeption des Deutschlandtaktes. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für alle sich daran anschließenden konzeptionellen Überlegungen zum Eisenbahnknoten Stuttgart 2040. Die Gemeinsame Erklärung wie die beiden Beschlüsse des Lenkungskreises gelten vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Gremien.

Am 18. Juli 2022 wurde ferner eine Gemeinsame Absichtserklärung zum Erhalt der Panoramabahn mit entsprechendem Gremienvorbehalt geschlossen. Die Landesregierung misst der Erhaltung der Panoramabahn eine außerordentliche Bedeutung zu. Insoweit wird auf Ziff. 1 und 2 verwiesen.

Die Beschlussvorlagen des Lenkungskreises und die gemeinsame Erklärung mit dem Bund sind auf der Homepage des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm eingestellt.¹

¹ <https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/mediathek/detail/media/sitzungen-des-lenkungskreises/mediaParameter/show/Medium/>

II.

- 1. ihren Beitrag dazu zu leisten, die Beschlüsse des Lenkungskreises Stuttgart 21 vom 18. Juli 2022 zügig umzusetzen;*
- 2. sich weiter auf allen Ebenen dafür einzusetzen, den Eisenbahnknoten Stuttgart für die Anforderungen weiterer Angebotssteigerungen in künftigen Jahrzehnten zukunftsfähig zu machen;*
- 3. weiter die aktuellen und künftigen Chancen zu nutzen, um das Bahnprojekt Stuttgart 21 noch in seiner Umsetzungsphase weiter fortzuentwickeln;*
- 4. die Umsetzung der bereits eingeleiteten und unterstützten Projektverbesserungen wie die große Wendlinger Kurve und die Digitalisierung des Bahnknotens (ETCS) bei der DB AG einzufordern;*
- 5. sich weiter auf allen Ebenen für die zeitnahe Umsetzung der Planungen und der Finanzierung der im Zuge des Deutschlandtaks für den Bahnknoten Stuttgart vorgesehenen Bundesprojekte einzusetzen.*

Die Landesregierung stimmt den Ziffern 1 bis 5 zu und sieht sich in ihrem Arbeitsauftrag bestätigt.

Hermann
Minister für Verkehr