

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 7831-10.00

Stuttgart, 22.05.2020

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte - Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Datum 10.02.2020
Betreff Kappung der Gäubahn: Welche Möglichkeiten hat die Stadt Stuttgart?

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Beantwortung/ Stellungnahme:

Zu den im Antrag aufgeführten Fragen wird nachfolgend Stellung genommen.

1.a) Wann wird im Rahmen der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs die oberirdische Gleiszuführung gekappt?

Die Gäubahn muss zwischen Stuttgart Nord und dem heutigen Hauptbahnhof getrennt werden, um die Anschwenkung der Feuerbacher S-Bahn über die Station „Mittnachtstraße“ vorbereiten und durchführen zu können. Dies soll gemäß gültigem Planrecht (PFA 1.5) ca. sechs Monate vor der geplanten Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs erfolgen, nach heutigem Planungsstand also ab Mitte 2025. Nach der Trennung ist ein Wiederaufbau nicht geplant und mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss auch nicht möglich.

1.b) Wie sieht das Inbetriebnahme-Konzept der Bahn für den Tiefbahnhof aus und wie lange dauert die Umstellung?

Die DB hat mit den Planungen für das Inbetriebnahme Konzept des Bahnknotens Stuttgart 21 – bestehend aus dem Tiefbahnhof, den innerstädtischen Tunnelstrecken und dem Bahnhof Flughafen/NBS begonnen. Die LHS hat die DB gebeten, so frühzeitig wie möglich vor der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs Ende 2025 über das Inbetriebnahme Konzept (Details, Abläufe, Inbetriebnahme Stufen) zu informieren.

Nach der baulichen Fertigstellung der neuen Infrastruktur soll der kommerziellen Inbetriebnahme des neuen Bahnknotens Stuttgart ein monatelanger Probetrieb vorausgehen, während parallel der alte Hauptbahnhof in Betrieb bleibt.

1.c) Ab wann wird mit dem Abriss der Gleise im Gleisvorfeld begonnen?

Die DB ist gegenüber der LHS zur „Freimachung“ des Gleisvorfeldes verpflichtet. Diese Freimachungspflicht der DB umfasst die Beseitigung von rechtlichen Belastungen (eisenbahnrechtliche Widmung) und baulichen Belastungen (Bahn- und sonstige Anlagen). Organisation und Durchführung der „Freimachung“ obliegt der DB. Ziel der DB ist es, ihre Freimachungsverpflichtung schnellstmöglich zu erfüllen.

Die Planungen der DB sehen vor, mit dem Rückbau des Gleisvorfeldes unverzüglich nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs zu beginnen. Die notwendigen Unterlagen für Genehmigungen zum Gleisrückbau werden von der DB derzeit vorbereitet.

Der derzeitige Planungsstand der DB zur „Freimachung“ des Gleisvorfeldes lässt noch keine genaue Aussage über den Zeitpunkt der anschließenden Bebauung zu, da es sich um eine sehr große Fläche handelt, die ggf. in einzelnen Abschnitten entwickelt werden soll. Diesbezüglich ist die LHS in Gesprächen mit der DB. Ziel der LHS ist es, so zügig wie möglich mit der Entwicklung der Flächen zu beginnen. Wobei die Flächen A3 und C1 sicher eine der ersten Flächen sind, die zur Entwicklung zur Verfügung stehen werden.

1.d) Welche Bereiche im Rosensteinviertel sind zuerst für die Bebauung vorgesehen und wie lange wird es nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs dauern, bis mit der Bebauung begonnen werden kann?

In 2020 wird der Wettbewerbssieger des städtebaulichen Wettbewerbs Rosenstein einen Rahmenplan erarbeiten. Im Leistungsbild enthalten ist der Auftrag, einen Vorschlag zur Bildung von Quartieren und Abschnitten für eine sukzessive Gebietsentwicklung zu unterbreiten. Das Gelände A3 sowie Teile von C1 stehen aller Voraussicht nach als erste Bereiche für die Entwicklung an.

Wann mit einer Bebauung begonnen werden kann, hängt von der Räumung des Geländes und der Schaffung des notwendigen Planungsrechtes ab. Ziel ist es, die Schritte optimal aufeinander abzustimmen.

Die LHS hat das Ziel, dass direkt nach der Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs mit dem Rückbau der Gleisanlagen auf diesen Flächen begonnen wird. Die Fläche C1 an den Wagenhallen ist als IBA 2027 Projekt angemeldet und soll daher auch baulich bis 2027 entwickelt werden. Die Fläche A3 schließt direkt an den neuen Tiefbahnhof an und muss wegen der damit verbundenen Verknüpfungspunkte und Vorgaben aus der Planfeststellung direkt nach der Inbetriebnahme entwickelt werden. Die Fläche A3 ist als Sonderbaustein vorgesehen; hier soll z. B. einer der offenen kulturellen Bausteine untergebracht werden. Eine Entscheidung des Gemeinderats dazu steht aber noch aus.

2. Ist die Wiederanbindung der Gäubahn nach deren Kappung baulich möglich und in welcher Größenordnung liegt der finanzielle Aufwand hierfür?

Eine weitere Nutzung des Gleisbogens und der damit verbundenen oberirdischen Schienen auf den Flächen A2 und A3 hat der Gemeinderat mehrheitlich ausgeschlossen.

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 langfristige verkehrliche Nutzung für die Panoramastraße mögliche ist.

Um die Folgen der Gäubahnunterbrechung im Interimszeitraum bis zur Fertigstellung der Gäubahnführung über den Flughafen 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 Nordbahnhofes 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 Umsteigmöglichkeiten zur S-Bahn von/nach Richtung Zuffenhausen / Ludwigsburg / Marbach (Neckar) / Bietigheim-Bissingen ergeben.

Die LHS hat keine eigenen Planungen und kann daher zu den baulichen Aspekten und dem entsprechenden finanziellen Aufwand keine Angaben machen.

3. Welche Folgen hätte eine interimswise Nutzung der Gleisabschnitte der Gäubahn für die städtischen Planungen zum Rosensteinviertel?

Wesentlicher Bestandteil des Wettbewerbs für das Rosensteinviertel ist die Umsetzung eines Gleisbogenparks im Bereich der heute in Dammlage geführten Gäubahntrasse. Ein auch nur interimistischer Erhalt der Gäubahntrasse würde die Umsetzung dieses Konzepts bis auf Weiteres obsolet machen. Der Entwurf sieht nördlich der Wolframstraße – die topografisch neu formuliert werden muss (siehe Frage 4) – ein Konzerthaus vor, im weiteren Verlauf städtebauliche Ideen für eine attraktive Nutzung wie Kultur (Überwerfungsbauwerk) und Parklandschaft, verbunden mit Angeboten für den Fuß- und Radverkehr. Zum Gesamtkonzept gehören Querungsmöglichkeiten in Ost-West-Richtung zur Erschließung der Areale auf beiden

Seiten des künftigen Gleisbogenparks. Durch den Erhalt der Trasse würde die Realisierung dieser zentralen Grün- und Mobilitätsidee in ihrer Scharnierfunktion zwischen den entstehenden Stadtquartieren zunächst grundsätzlich infrage gestellt. Die vorgesehenen topografischen Veränderungen nördlich des Areals der Wolframstraße führen bei einem Erhalt der Trasse zu komplexen Fragestellungen.

Auch auf Grundlage der bisher vorliegenden Planungsstufe kann die Aussage getroffen werden, dass der Trassenerhalt die Realisierung des Gesamtkonzepts stark beeinträchtigt oder sogar ausschließt.

Insbesondere die neue geplante Topographie, die den Bisherigen harten und hohen Absatz zum Schlossgarten beseitigen soll, könnte so nicht umgesetzt werden. Die aktuellen Gleise liegen höher als das geplante Gelände. Eine Entwicklung des Quartiers Rosenstein ist bisher im Anschluss an die Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs 2025 geplant. Dort soll ein Wohnungsbauschwerpunkt entstehen, der mit einer hohen Anzahl von geförderten und bezahlbaren Wohnungen, schrittweise entstehen soll. Eine Verzögerung der Entwicklung würde eine Verzögerung und Verschiebung von Wohnungsbau in größerem Maßstab bedeuten.

4. Welche Auswirkungen hat die zeitliche Verschiebung der Umlegung des City-Rings von der Schiller- auf die Wolframstraße nach der Interimszeit?

Die Gleise eines Interims müssten wie heute die Wolframstraße über eine Brücke queren. In Folge dessen würde es bis zum Ende des Interims, je nach Gleislage (südlich oder nördlich) nicht möglich sein, die Wolframstraße wie geplant zum erweiterten Cityring auszubauen, da dieser Schritt insbesondere eine Veränderung der bestehenden Gradienten erfordert. Die bereits ohnehin langjährige schwierige Verkehrsführung in der Wolframstraße („Umfahrungsschleifen“) würde sich entsprechend der Dauer des Gäubahninterims verlängern. In Folge dessen kann die Verkehrsberuhigung der Schillerstraße zunächst nicht erfolgen. Der Rückbau aller Bahnbrücken ist Voraussetzung für die Umsetzung des Konzepts.

Eine Umsetzung eines autofreien Bahnhofsvorplatzes/Arnulf-Klett-Platz und ein Rückbau der Schillerstraße, verbunden mit einer besseren ebenerdigen Verknüpfung der unteren und mittleren Schlossgarten Anlagen wäre damit erst viel später möglich.

5. Kann bzw. wie kann sichergestellt werden, dass eine mögliche Interimsnutzung auf die Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs begrenzt bleibt? Welche Risiken bestehen durch mögliche zeitliche Verzögerungen am Flughafenbahnhof für den Städtebau?

Die LHS kann nicht sicherstellen, dass eine mögliche Interimsnutzung auf eine „Übergangszeit“ begrenzt bleibt. Die Flächen der möglichen Interims Gleise würden gemäß dem Bundesrecht für Bahnbetriebszwecke gewidmet bleiben (Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)). Diese Widmung könnte nur durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Verfahrens gemäß § 23 AEG beseitigt werden. Die Entwidmung (Freistellung) durch Eisenbahn-Bundesamt wäre nur möglich, „wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist“. Der LHS verbliebe lediglich, die Freistellung beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.

Durch mögliche zeitliche Verzögerungen am Flughafenbahnhof (PFA 1.3b) ergibt sich für den Städtebau ein unabsehbares zeitliches Risiko für die Dauer der Interimsführung und den Rückbau der erforderlichen Gleise.

6. Lassen die bisherigen vertraglichen Regelungen und die Planfeststellung eine interimswise oberirdische Gleisführung zu?

Die Planfeststellungsbeschlüsse zum Projekt Stuttgart 21 sehen bisher keine Interims-führung zum Hauptbahnhof vor. Planfestgestellt (PFA 1.5) ist die Unterbrechung der Gäubahnführung im Zuge der Anbindung der S-Bahn zwischen dem Nordbahnhof und der Haltestelle Mitnachtstraße. Um die Unterbrechung zu vermeiden, wäre

ein Planänderungsverfahren erforderlich, welches die DB beantragen müsste. Weiterhin planfestgestellt (PFA 1.1) ist der Bau eines unterirdischen Parkhauses (drei Tiefgeschosse) an der Stelle der heutigen Bahnsteige des Hauptbahnhofs. Dieses muss von der DB umgehend nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs gebaut werden. Die interimswise oberirdische Gleisführung müsste die Festsetzung der Tiefgeschosse berücksichtigen (siehe Antwort zu Frage 8).

Laut Grundstückskaufvertrag ist die DB zur „Freimachung“ verpflichtet. Solange noch Teile des Gleisvorfeldes für eine oberirdische Gleisführung genutzt werden, könnte die DB ihrer Freimachungspflicht gegenüber der LHS nicht vollständig nachkommen.

Der Gemeinderat hat sich bisher, zuletzt 2018, gegen einen Beibehalt von oberirdischen Gleisen ausgesprochen.

7. Inwiefern sind dabei die Verzugszahlungen der Bahn gegenüber der Landeshauptstadt Stuttgart bei verzögerter Übergabe der Grundstücke betroffen?

Der Grundstückskaufvertrag enthält eine Regelung über eine Zinspflicht der DB in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der „Freimachung“. Die Pflicht der DB zur Entrichtung eines Zinses an die LHS beginnt am 01.01.2021 und endet mit der „Freimachung“ des Gleis-vorfeldes. Da die „Freimachung“ bei einer interimswise oberirdischen Gleisführung nicht vollständig abgeschlossen werden könnte, bestünde eine Betroffenheit der Zahlungen.

8. Inwiefern wird die geplante Bebauung durch eine interimswise Nutzung von zwei verbliebenen Gleisen (z.B. Gleise 14 und 15) eingeschränkt bzw. behindert, auch wenn die anderen Gleise bereits früher zurück gebaut werden können?

Da auf dem nördlich des Bahnhofs gelegenen A3-Gelände die planfestgestellte Tiefgarage für den Tiefbahnhof der DB errichtet werden muss und die LHS auf dieser Grundlage im zeitlichen Zusammenhang eine Kultureinrichtung errichten will, können keine Gleise auf dem A3-Gelände verbleiben. Ein eventueller provisorischer Interimshalt der Gäubahn müsste daher nördlich des A3-Geländes platziert werden. Aufgrund des Flächenbedarfs für den Interimbahnsteig (ca. 300m Länge, ca. 15-20m Breite) und auf Grund der Lärmbelastung durch die weiterfahrenden Gäubahnzüge ist eine Bebauung des A-2-Geländes mit Wohnbauten realistischer Weise erst nach Beendigung des Interimszeitraums sinnvoll. Auch die Modellierung des zukünftigen Geländes sowie die Erschließung mit Versorgungsleitungen und Straßen wäre aufgrund der verbleibenden Gleisverbindung je nach Lage der Gleise für das Interim stark behindert bzw. nur mit extremen baulichen Aufwand –

verbunden mit umfangreichen Rückbau- und Anpassungen bezüglich der Topografie
- realisierbar.

9. Welche Planungen hat die Deutsche Bahn im Falle von Störfällen im S-Bahntunnel im Zeitraum der Gäubahn-Unterbrechung?

Der LHS liegen derzeit keine Kenntnisse über die aktuellen Planungen der Deutschen Bahn im Falle von Störfällen im S-Bahntunnel im Zeitraum der Gäubahn-Unterbrechung vor. Es wird verwiesen auf die Stellungnahme der Deutschen Bahn in Beantwortung der Anfrage 262/2019 (Frage 10): „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.“

Fritz Kuhn