

Sitzungsvorlage Nr. 062/2020

Verkehrsausschuss

am 17.06.2020



Verband Region
Stuttgart

zur Beschlussfassung

- öffentliche Sitzung -

25.05.2020 – VA-06220.docx

050 – VKA-Ö – 062/2020

Zu Tagesordnungspunkt 1

Bericht über die Auslastung der Zulaufstrecken und aktueller Stand zum Thema Nordzulauf.

Offensive „Zulaufstrecken“ für eine besser S-Bahn

Antrag der CDU/ÖDP-Fraktion vom 18.10.2019

Nordkreuz planen

Antrag der SPD-Fraktion vom 16.10.2019

In der Haushaltsberatung wurde der folgende alternative Beschlussvorschlag beschlossen:

Aktuell werden die Optionen für die Verbesserung des Nordzulaufs diskutiert und untersucht. In Abhängigkeit von den Ergebnissen dieser Untersuchungen muss im kommenden Jahr über die weiteren Schritte entschieden werden.

I. Sachvortrag

Offensive „Zulaufstrecken“ für eine bessere S-Bahn

Die Geschäftsstelle hat mit der Vorlage VA 41/2020 eine umfangreiche und detaillierte Analyse der Zulaufstrecken durchgeführt. Zusammenfassend wurde in dieser Vorlage festgestellt, dass „...die betrieblichen Herausforderungen bei der S-Bahn Stuttgart wie auch heute schon im Bereich der Knoten und Strecken liegen, die in erheblichem Umfang mit anderen Zügen gemeinsam genutzt werden, wozu insbesondere die Rems-, Murr- und Gäubahn gehören, sowie auf stark befahrenen eingleisigen Strecken und in Knotenbahnhöfen...“. Die Vorlage VA 41/2020 wird aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Tatsache, dass die Öffentlichkeit für diese Vorlage zwischenzeitlich hergestellt ist, als Anlage 3 im Anhang beigefügt.

Unter anderem auf Grundlage der in der Vorlage VA 41/2020 dargestellten Erkenntnisse wurde in den letzten Jahren in einem intensiven Dialog mit dem Land Baden-Württemberg und der DB AG ein umfangreiches Maßnahmenpaket entwickelt, das mit dazu beitragen wird, den Knoten selbst aber auch die Zulaufstrecken fit für die Zukunft zu machen.

Der derzeit wichtigste Baustein in Bezug auf die Leistungssteigerung – im Knoten Stuttgart selbst, aber auch in den Zulaufstrecken – ist die vom Lenkungskreis zu Projekt Stuttgart 21 im April beschlossene Einführung von ETCS Level 2 in Verbindung mit der digitalen Stellwerkstechnik (DSTW). Als erste Metropolregion Deutschlands bekommt Stuttgart somit die moderne digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie. Die wesentlichen Elemente des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ sollen zusammen mit dem Projekt Stuttgart 21 bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden. Die vollständige Umsetzung mit der Ausweitung auf die gesamte Region Stuttgart soll nachgelagert bis zum Jahr 2030 erfolgen. Folglich wäre ab diesem Zeitpunkt dann das gesamte Stuttgarter S-Bahn-Netz einschließlich der Mischverkehrsstrecken bis mindestens zu den Linienendpunkten der S-Bahn mit ETCS, DSTW und automatisiertem Zugbetrieb ausge-

stattet. Damit wird durch dieses Projekt zunächst die S-Bahn-Stammstrecke ertüchtigt. Die Leistungsfähigkeit soll erhöht werden, dadurch sollen die Züge pünktlicher verkehren, perspektivisch werden mehr Zugfahrten in der Stammstrecke möglich.

Darüber hinaus hat der Verkehrsausschuss der Region Stuttgart mit dem Paket der QSS Maßnahmen weitere wichtige infrastrukturelle Anpassungen für einen leistungsfähigen S-Bahn-Betrieb auf den Weg gebracht. Die Planungen für diese Maßnahmen laufen noch dieses Jahr an. Die Maßnahmen sollen sukzessive umgesetzt werden. Wichtige Bausteine sind hier das Wendegleis in Feuerbach, die Maßnahmen zur Durchbindung von weiteren S-Bahn-Zügen nach Vaihingen und weiter nach Böblingen/Ehningen, die Einführung der S-Bahn nach Nürtingen und der 15-Minuten-Takt auf der S60.

Weiterhin laufen derzeit insbesondere für die Rems- und Murrbahn aber auch für die Gäubahn gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und der DB Netz AG detaillierte Betrachtungen und Abstimmungen zu den mit Stuttgart 21 möglichen Fahrplankonzepten. Nach abschließender Festlegung des Fahrplankonzeptes für den Regionalverkehr soll auf dieser Grundlage dann eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung durch die DB Netz AG durchgeführt werden. Mit Hilfe der Erkenntnisse aus dieser Untersuchung können dann gegebenenfalls weitere ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen definiert werden.

Ausbau des Nordzulaufs

Wie bereits in den Haushaltsberatungen für den Haushalt 2020 im November 2019 dargelegt (siehe obiger alternativer Beschlussvorschlag der Geschäftsstelle zum Antrag der SPD-Fraktion vom 16.10.2019) werden Optionen für eine Verbesserung des Nordzulaufs seit geraumer Zeit diskutiert. Der aktuelle Stand stellt sich wie folgt dar:

Für die Umsetzung maßgeblicher Reisezeitverkürzungen im Fernverkehrskorridor Mannheim – Stuttgart – Ulm – München sowie verbesserter Anschlussmöglichkeiten im Knoten Stuttgart im Rahmen des Deutschlandtaktes ist eine der wichtigsten Grundlagen, dass die Fahrzeit im Fernverkehr zwischen Mannheim und Stuttgart auf ca. 30 Minuten reduziert werden kann. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat im Oktober/November 2019 dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur vorgeschlagen, diese angestrebte Fahrzeitverkürzung insbesondere durch den Ausbau im Nordzulauf Stuttgart (5. und 6. Gleis, neuer Fernbahntunnel) zu erreichen. Im Konkreten werden folgende Maßnahmen erforderlich:

Neben der Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf der bestehenden Neubaustrecke werden Optimierungen im Bahnhof Mannheim notwendig. Maßgeblicher Bestandteil für die Reduktion der Fahrzeit ist jedoch der neue Fernbahntunnel. Wie bereits der örtlichen Presse zu entnehmen war, wird dieser Tunnel eine Länge von vsl. 9 km Länge haben und im Bereich zwischen Möglingen und Stammheim westlich der BAB A81 aus der heutigen NBS Mannheim - Stuttgart (vor Beginn des Tunnels Langes Feld) abzweigen und dann in den im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 erstellten Tunnel Feuerbach einbinden. Voraussetzung zur Realisierung der Maßnahme ist der Bau der sogenannten P-Option. Durch diese Anbindung des Cannstatter Tunnels an die Nah- und Ferngleise aus Richtung Feuerbach werden die Rahmenbedingungen für eine bauzeitliche Außerbetriebnahme des Tunnels Feuerbach geschaffen. Nur so können dann die Anschlussbauwerke im Tunnel Feuerbach für den neuen Nordzulauf hergestellt werden.

Der Bund hat auf Grundlage einer ersten Prüfung entschieden, dass dieser Ausbau des Nordzulaufs und die daraus resultierenden verkürzten Fahrzeiten in den dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt aufgenommen werden. Dieser dritte Gutachterentwurf soll Mitte des Jahres 2020 zusammen mit einer Liste der für die Umsetzung des Deutschlandtakts erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen

vorliegen. Für diese Maßnahmen wird danach eine volkswirtschaftliche Bewertung durchgeführt. Sobald diese Projekte den entsprechenden Kriterien genügen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) aufgenommen.

Nordkreuz

Das sogenannte Nordkreuz stellt eine Erweiterungsoption für das Projekt Stuttgart 21 dar. Die Planungen stammen aus dem Jahr 1999. Die in diesen Planungen enthaltenen langfristigen Ausbauoptionen sind in der Planung von Stuttgart 21 derart berücksichtigt worden, dass eine spätere Nachrüstung möglich bleibt.

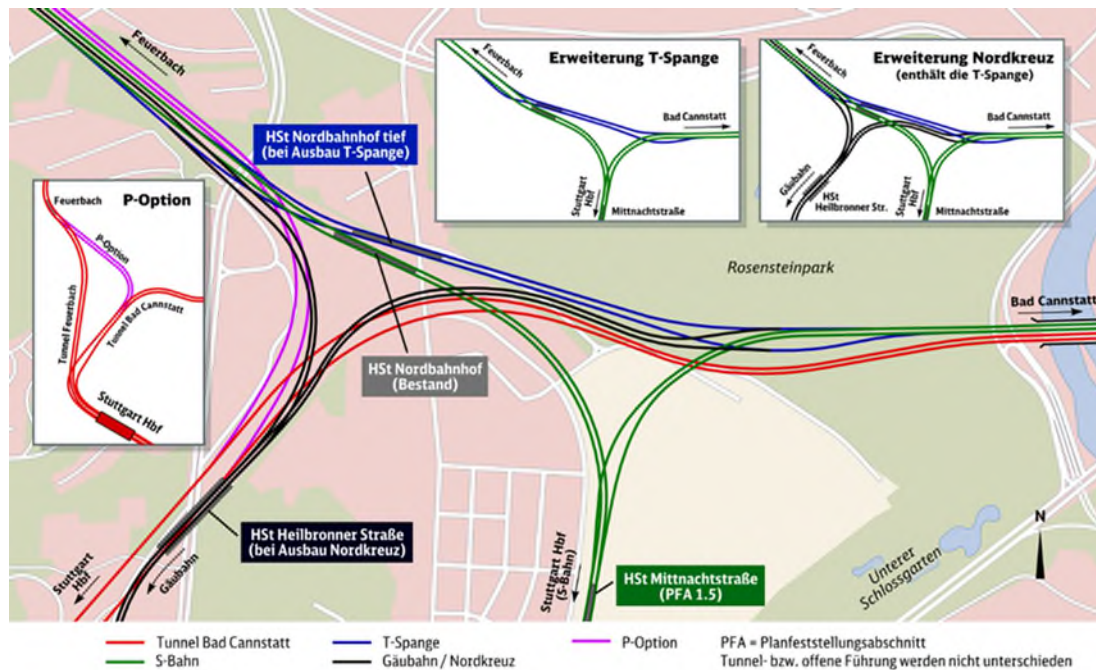


Abbildung 3: Stuttgart 21, Ausbauoption Nordkreuz [Quelle: DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH]

Zu den Planungen des eigentlichen Nordkreuzes wird nachfolgend aus der Sitzungsvorlage 243/2017 zitiert:

Maßgebliche Bestandteile des Nordkreuzes sind die Anbindung der Panoramabahn in Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt an die vorhandenen S-Bahn-Gleise, die sogenannte T-Spange die die Verbindungsfunktion aus Richtung Bad Cannstatt in Richtung Feuerbach gewährleistet, zwei neue Haltepunkte (Heilbronner Straße und Nordbahnhof (T-Spange) sowie zusätzlich die sogenannte P-Option, welche eine Leistungssteigerung für den Zulauf zum neuen Hauptbahnhof aus Richtung Feuerbach dadurch herstellt, dass eine zusätzliche Anbindung an den Fernbahntunnel aus Richtung Bad Cannstatt hergestellt wird. Im Rahmen der Ergänzung der T-Spange in Kombination mit der niveaufreien Einfädelung der Panoramabahn in die S-Bahn wird auch der Bau einer neuen, westlich liegenden, eingleisigen neuen Tunnelröhre für die S-Bahn erforderlich.

Anbindung der Panoramabahn:

Die Planung sieht eine Anpassung der heutigen Trasse der Panoramabahn westlich der Heilbronner Straße sowohl in der Lage als auch in der Höhe in einen mehr als ein Kilometer langen Abschnitt vor. Die Errichtung der erforderlichen Bauwerke ist nicht ohne eine temporäre Verkehrsunterbrechung auf der Panoramabahn möglich. Gleiches gilt für die Anbindung in Richtung Feuerbach.

T-Spange:

Die T-Spange beeinflusst insbesondere die P-Option in der erforderlichen Tieflage und damit in der Entwicklungslänge dieser Ergänzung. Bauzeitlich sind erhebliche Eingriffe in das Natura-2000-Gebiet im Bereich des Rosensteinparks zu erwarten.

Detaillierte weitere Planungsschritte für das Nordkreuz sind erst möglich, wenn Klarheit über das weitere Vorgehen in Bezug auf den Nordzulauf vorliegt. Denn erst auf der Grundlage der Fahrplankonzepte für den Deutschlandtakt und der konkreten Planung für die P-Option können hier weitere konzeptionelle Überlegungen angestellt werden. Darüber hinaus müssen dann Wege aufgezeigt werden, wie eine Finanzierung einer solchen nicht unerheblichen weiteren Infrastrukturmaßnahme möglich wird.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Antrag der CDU/ÖDP-Fraktion vom 18.10.2019 wird als erledigt erklärt.
2. Der Antrag der FDP-Fraktion vom 16.10.2019 wird als erledigt erklärt.