

Sitzungsvorlage Nr. 312/2019

Verkehrsausschuss
am 27.02.2019



Verband Region
Stuttgart

04.02.2019 – VA-31219.docx
462-VA-Ö-312/2019

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 2

Stellungnahme Planänderung PFA 1.3b

Planfeststellungsverfahren für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg im Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenanbindung, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3b "Gäubahnführung"
Anhörung zur Planänderung

I. Sachvortrag

1. Veranlassung, Beratungsstand und Beschlusslage

Veranlassung

Die Deutsche Bahn Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hat beim Eisenbahnbundesamt für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart (Stuttgart 21) die Planfeststellung des Abschnitts 1.3 „Filderbereich mit Flughafenanbindung“, Teilabschnitt 1.3b „Gäubahnführung“, beantragt. Für das o. gen. Vorhaben wird ein Planänderungsverfahren notwendig. Der Verband Region Stuttgart wurde durch das Regierungspräsidium Stuttgart als Anhörungsbehörde mit Frist bis 27. März 2019 um Stellungnahme gebeten.

Beratungsstand und Beschlusslage

Die Gremien des Verbands Region Stuttgart haben sich mehrfach mit den Planungen befasst. Im ersten Anhörungsverfahren zum bisherigen PFA 1.3 (gesamt) wurden insbesondere die Auswirkungen des sog. Mischverkehrs der Strecke zwischen Flughafen und Rohrer Kurve diskutiert (vgl. Vorlage PLA 383/2013). Aus diesen Diskussionen sind im Kreis der Finanzierungspartner des Projekts Stuttgart 21 Überlegungen zu planerischen Optimierungen der Gäubahnführung über den Flughafen erwachsen. Die Finanzierungspartner haben sich inzwischen darauf verständigt, welche Optimierungsmaßnahmen weiterverfolgt werden sollen und wie diese finanziert werden können. Die Regionalversammlung hat dem dazugehörigen Finanzierungsvertrag am 09.12.2015 in öffentlicher Sitzung zugestimmt (Vorlage RV 31/2015). Bestandteil dieses Maßnahmenpakts sind unter anderem die kreuzungsfreie Gestaltung der Rohrer Kurve sowie ein als „Station 3. Gleis“ bezeichnetes, für den Fern- und Regionalverkehr vorgesehenes Stationsbauwerk neben der heutigen Station Terminal (S-Bahnhof Flughafen/Messe).

Zur Umsetzung dieser Ergänzungen wurde der Antrag im anhängigen Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.3 gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG geändert und der Antrag in zwei Teile aufgeteilt. Der erste, als PFA 1.3a bezeichnete Teil, hat die Neubaustrecke (NBS) – von der Planfeststellungsgrenze zum PFA 1.2 (Fildertunnel) bis zur Planfeststellungsgrenze zum PFA 1.4 (Filderbereich bis Wendlingen) – zum Gegenstand. Er umfasst außerdem den Flughafentunnel und den neuen Fernbahnhof (sog. Station NBS), der direkter Bestandteil der NBS ist. Der Verband Region Stuttgart hat zu diesem Verfahren eine Stellungnahme unter Bezug auf den Beschluss des Planungsausschusses vom 12.12.2013 abgegeben. Mit Datum vom 14.07.2016 liegt mittlerweile der Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a

(Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)“ vor. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat zu den Klagen gegen den Planfeststellungsabschnitt 1.3a „Filderbereich mit Flughafenanbindung – Neubaustrecke mit Station NBS“ am 04.12.2018 entschieden. Dabei wurden vom Verwaltungsgerichtshof alle das Eisenbahnvorhaben betreffenden Teile des Planfeststellungsbeschlusses bestätigt. Nach Aussage der DB AG hat das Urteil keinen Einfluss auf den weiteren Vergabeprozess und den Beginn der Bauarbeiten. Die für das Straßenbauvorhaben „Südumgehung Plieningen“ notwendig gewordenen ergänzenden Prüfungen können in den kommenden Monaten nachgeholt werden.

Der zweite, als PFA 1.3b bezeichnete Teil hat insgesamt die sog. Rohrer Kurve, die Maßnahmen an der Bestandsstrecke sowie die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen inklusive der Station 3. Gleis zum Gegenstand. Er umfasst außerdem die sog. Flughafenkurve, welche die Gäubahn mit der NBS verbindet. Der Planungsausschuss des Verbands Region Stuttgart hat im Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 1.3b am 12.07.2017 (PLA 215/2017) beschlossen. Diese Stellungnahme gilt weiterhin. Sie wird um eine Stellungnahme zu den Planänderungen insbesondere zum Bauverfahren der Station Flughafen/3. Gleis und zum vorgeschlagenen bauzeitlichen Ersatzverkehr ergänzt. Da das Vorhaben bauzeitliche Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb hat, befasst sich der Verkehrsausschuss ergänzend zum Planungsausschuss mit dem Vorhaben.

2. Projektbeschreibung

Der PFA 1.3b umfasst die Anbindung der Gäubahn Stuttgart Hbf – Horb über den Flughafen Stuttgart an die NBS Stuttgart-Feuerbach – Ulm Hbf.

Übersicht der Planänderungen

Zwischenzeitlich haben sich im Rahmen der Vertiefung der Entwurfsplanung Änderungen und Ergänzungen ergeben. Hierfür sind Änderungen gegenüber der ausgelegten Planung PFA 1.3b erforderlich. Im gegenständlichen Planänderungsverfahren – 1. Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG sind u.a. folgende geänderte Maßnahmen enthalten:

1. Überarbeitung Schall- und Erschütterungsgutachten aufgrund geänderter Zugzahlen. Zusätzliche Erschütterungsmaßnahmen in Leinfelden-Echterdingen in den Stadtteilen Oberaichen und Leinfelden sowie im Bereich der Station 3. Gleis.
2. Verlegung Bodenlager Oberaichen um ca. 100 m nach Süden in Richtung Musberg.
3. Änderungen im Bereich der Einschleifung zum 3. Gleis; Rück- und Neubau der Tunnelblöcke unter Totalsperrung des S-Bahn-Tunnels im Flughafen und in der bestehenden Station Terminal. Geplante verkehrliche Ersatzkonzepte (Busersatzverkehre, Stadtbahnlinien, optionale Errichtung einer Interimsstation für die S-Bahn vor dem Portal des S-Bahn-Tunnels am Flughafen).
4. Änderung der Bauweise im Bereich der Flughafenkurve (bergmännische Unterfahrung der BAB A8 / NBS / L 1192).
5. Zusätzlicher Feuerwehrverbindungsgang in der Station 3. Gleis sowie Verbreiterung der Treppenanlage Ausgang West Boulevard/Messe.
6. Diverse kleinere Anpassungen.

Aus dem Aufgabenbereich des Verbands Region Stuttgart ist eine Stellungnahme zu Punkt 3 erforderlich. Die Maßnahmen wurden dem Verkehrsausschuss in nichtöffentlicher Sitzung am 19.12.2018 vorgestellt.

Änderungen im Bauverfahren

Das dem Planfeststellungsantrag des PFA 1.3b zu Grunde liegende Konzept der Gäubahnführung (mit der Flughafenkurve als Anbindung an die Neubaustrecke Richtung neuem Hauptbahnhof Stuttgart sowie der zusätzlichen unterirdischen „Station 3. Gleis“) erfordert die Verknüpfung zwischen der Bestandsstrecke (Str. 4861) und den neuen Streckengleisen (Str. 4705). Hierzu ist sowohl östlich, als auch westlich der „Station 3. Gleis“ eine Überleitung vom Bestandstunnel in den neuen Tunnel zu realisieren. Diese sogenannten Verknüpfungsbauwerke werden in offener Bauweise erstellt.

Im Planfeststellungsantrag aus dem Jahr 2016 (Offenlage Juni 2017) wurde dem Kriterium der geringsten Einschränkung des S-Bahn-Betriebs (d. h. möglichst immer ein Gleis in Betrieb) hohe Priorität eingeräumt. Im Zuge der Detailplanungen und Abstimmungen hat sich gezeigt, dass der Aspekt der brandschutztechnischen Anforderung an das Bauwerk ein größeres Gewicht erhalten muss. Die in der Planfeststellung enthaltene bautechnische Konzeption mit lediglich einem Teilabbruch des alten Tunnelbauwerks und einer darüber liegenden neuen Tunnelkonstruktion ist zwar möglich. Unter dem Gesichtspunkt des Brandschutzes, insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen an die Baumaterialien, ist eine den aktuellen Regelwerken entsprechende Neubaukonstruktion der bislang angedachten Hybridbauweise jedoch überlegen.

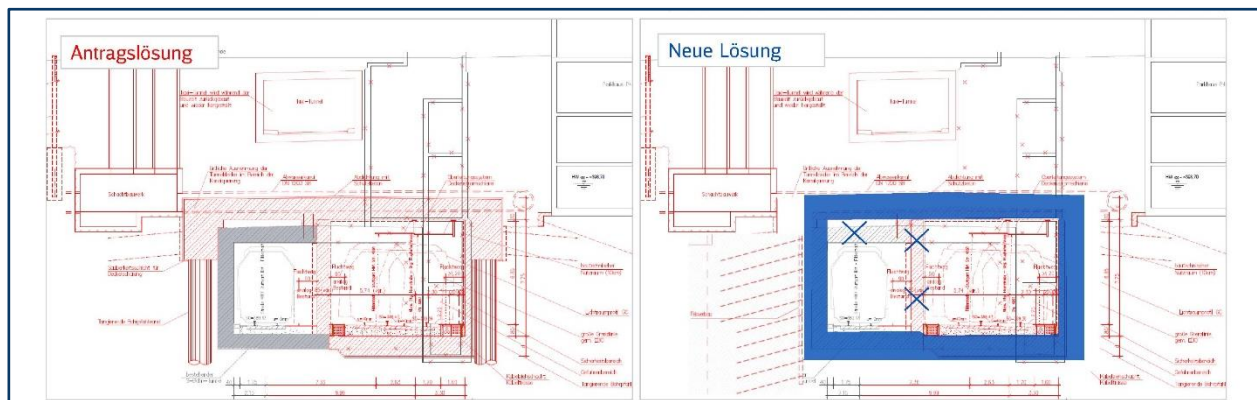


Abbildung 1: Vergleich bisher beantragte Lösung – Neue Lösung (Quelle: DB PSU)

Der Neubau der Verknüpfungsbauwerke bietet nach Aussage der Vorhabenträgerin unter bautechnischen Gesichtspunkten auch Vorteile bei der Unterhaltung der Infrastruktur. So wird z. B. die bisher geplante Sonderkonstruktion („Hybridblöcke“) auch im Lebenszyklus immer wieder zu Instandhaltungsprüfungen und -maßnahmen führen. Diese können durch einen Neubau wesentlich vermindert bzw. vermieden werden. Damit können auch zukünftige Sperrungen für solche Unterhaltungsmaßnahmen reduziert werden.

Die DB favorisiert daher den kompletten Abbruch des Bestandstunnels in diesen beiden Verknüpfungsbereichen und beantragt daher den Neubau nach dem aktuellen Stand der Technik. Möglich ist dies jedoch nur im Schutz einer Totalsperrung des Bestandstunnels für den Bereich Flughafen bis Filderstadt/Bernhausen. Diese Totalsperrung wird ca. 12 bis 14 Monate dauern. Davon wird in der ersten Bauphase der westliche Anschluss der Station gebaut, sodass weder die Station Flughafen/Messe noch die Weiterführung nach Filderstadt/Bernhausen mit der S-Bahn bedient werden können. Nach etwa 12 Monaten wird die Station Flughafen/Messe wieder angefahren, jedoch ist in dieser 2. Bauphase die Durchbindung nach Bernhausen noch nicht möglich. Diese Bauphase geht nach Darstellung der Vorhabenträgerin um 2 Monate über die Bauphase 1 hinaus.

Die DB sieht einen wesentlichen Vorteil in einer durchgehenden Vollsperrung, da die Realisierung eines Hybridbauwerks sehr kleinteilig ist und eine Vielzahl von Voll- und Teilspernungen der Bestandsstrecke im bestehenden Tunnel notwendig macht. Vorteilhaft ist, dass diese Sperrungen jeweils lediglich Zeiträume von Tagen und Wochen bzw. Wochenenden betreffen. Allerdings müssten die Fahrgäste über die mehrjährige Bauzeit mit sich häufig ändernden Verkehrsangeboten und -einschränkungen konfrontiert werden.

Nutzung von möglichen Synergien

Darüber hinaus bietet die von der DB beantragte Planänderung mit dem kompletten Neubau des Tunnels im westlichen Einschleifungsbereich nun auch die Möglichkeit, eine zusätzliche Weichenverbindung anzuordnen. Mit dieser Weichenverbindung werden gleichzeitige Einfahrten aus Richtung Echterdingen nach Gleis 2 und aus Gleis 3 in Richtung Echterdingen ermöglicht. Aufgrund der erkennbaren betrieblichen Vorteile einer solchen Lösung sollte diese im Zuge des Planänderungsverfahrens mit aufgenommen und im Rahmen des PFA 1.3 b umgesetzt werden. Die Weichenverbindung ist in der nachfolgenden Skizze dargestellt.

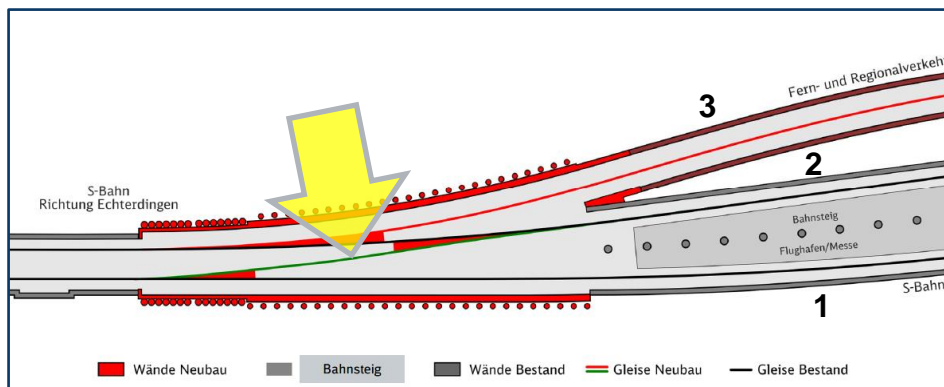


Abbildung 2: zusätzliche Weichenverbindung Westkopf Station Terminal (Quelle: DB PSU)

Verkehrskonzepte während der Bauzeit mit Vollsperrung der S-Bahn-Station Flughafen

Die einjährige Unterbrechung der S-Bahn im Abschnitt zwischen Echterdingen und Filderstadt stellt einen erheblichen Eingriff dar. Dies gilt nicht nur für die Anbindung des Flughafens mit SAB (Fernbusterminal) und der Landesmesse an die S-Bahn, sondern auch für Filderstadt. Vom dortigen Busbahnhof werden mit direktem Umstieg von der S-Bahn weite Bereiche des Filderraums mit Busanbindungen erschlossen. Diese Randbedingungen müssen bei der Planung und Umsetzung eines möglichen Ersatzkonzepts unbedingt berücksichtigt werden.

Die Vorhabenträgerin hat ein Gutachten von der VWI GmbH (Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart) erstellen lassen, um den Bedarf an Ersatzverkehr zu ermitteln. Die Untersuchung liegt den Planfeststellungsunterlagen bei.

Im Ergebnis der Untersuchung des VWI „Verkehrliche Wirkungen der bauzeitlichen Verkehrsanbindung des Flughafens“ wird empfohlen, während der ersten Bauphase (Sperrung der S-Bahn-Strecke zum Flughafen ab Höhe Westportal Flughafentunnel) folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Etablierung einer neuen Stadtbahnlinie U17 im 10-Minuten-Takt in Einzeltraktion zwischen Stuttgart-Vaihingen und Flughafen.

- Einrichtung einer provisorischen S-Bahn-Haltestelle „Messe West“ westlich des gesperrten S-Bahn-Flughafentunnels, sodass die Linien S2 und S3 (jeweils im heutigen Umfang) bis dorthin verkehren können.

Beide Empfehlungen sind aus Sicht des Verbands Region Stuttgart zwingend umzusetzen, da nur die Umsetzung dieser Maßnahmen die verkehrlichen Randbedingungen berücksichtigt und ermöglicht, dass auch die Veranstaltungs- und Messeverkehre während der mehr als einjährigen Sperrung problemlos und gefahrlos abgewickelt werden können.

Auswertung der VWI-Studie

Grundlage waren werktägliche Verkehre sowie Spitzenzeiten der Publikumsmessen. Das Verkehrsaufkommen der Publikumsmessen übersteigt das Volumen an Tagen mit erhöhtem Flugverkehr und ist damit für die Spitzenbelastung maßgeblich.

In verschiedenen Mitfällen wird unterstellt, dass die U6 während der S-Bahn-Unterbrechung bereits bis zum Flughafen verkehrt (Baumaßnahmen laufen) und dass eine neue Linie U17 von Vaihingen zum Flughafen geführt wird. Diese Linie kann die SSB weitgehend auf bestehender Infrastruktur einrichten, wenn ein Lückenschluss mittels der neuen Verbindungskurve „Pflugmühle“ geschaffen wird.

Für den ergänzenden Busersatzverkehr ab Echterdingen sind vier Fahrten pro Stunde und Richtung mit Gelenkbussen erforderlich, wenn man eine Auslastung von maximal 105 Personen pro Fahrt akzeptiert. Bei einer Auslastung von maximal 70 Personen pro Fahrt sind 5 bis 6 Fahrten pro Stunde erforderlich, d. h. unter der Annahme, dass die Fahrten direkten Anschluss an die S-Bahnen erhalten, würden je Fahrt gleichzeitig zwei Busse bereitstehen.

Während der zweiten Bauphase (S-Bahn-Station Flughafen/Messe ist wieder erreichbar, die Strecke nach Bernhausen noch gesperrt) können grundsätzlich Anbindungen des Busverkehrs sowohl am Flughafen als auch in Echterdingen die Anforderungen erfüllen. Im Hinblick auf die verkehrlichen Wirkungen und die Auslastung der Ersatzbusse wäre die vom VWI vorgeschlagene Variante „Ersatzbus verbindet Echterdingen und Bernhausen“ zu präferieren.

Zusätzlich ist zu beachten, dass es bei allen Betriebskonzepten auch zu Fahrgastverlagerungen auf reguläre Buslinien kommt, sodass deren Dimensionierung ebenfalls im Blick behalten werden muss.

Im Zuge einer Sensitivätsbetrachtung wurde außerdem ermittelt, dass sich eine bauzeitliche Verkehrsanbindung des Flughafens auch ohne einen S-Bahn-Interimshalt umsetzen ließe. Die Ersatzbuslinie muss jedoch in der Spitzenstunde so viele Fahrgäste vom S-Bahn-Endhalt Echterdingen zur Messe (und teilweise weiter zum Flughafen) transportieren, dass bei einer 105er-Kapazität 9 Fahrten und bei einer 70er-Kapazität 13 Fahrten erforderlich wären. Zur Abwicklung wären somit 2 bzw. 3 hintereinanderfahrende Gelenkbusse erforderlich. Der Verzicht auf den Interimshalt der S-Bahn führt also an Messetagen zu einer deutlichen Ausweitung des Busersatzverkehrs mit dem Risiko, dass insbesondere bei Ende von Großveranstaltungen die erforderlichen Kapazitäten nicht bereitgestellt werden können.

Der Gutachter kommt in seiner Empfehlung daher zur Schlussfolgerung, dass eine Umsetzung des S-Bahn-Interimshalts erforderlich wird. Aus Sicht des Verbands Region Stuttgart können nur so auch sicherheitstechnische Randbedingungen bei Großveranstaltungen berücksichtigt werden.

Der erforderliche Umstieg auf den Busverkehr für Fahrgäste und Messegäste, die mit der S-Bahn bis Echterdingen fahren, erschwert die Anbindung des Flughafens und der Messe in erheblichem Maße. Insbesondere für Fahrgäste von der Gäubahn und ohne Zugang zur U6 bzw. U17 ist ein zusätzlicher Umstieg negativ zu bewerten. Zudem besteht eine hohe Abhängigkeit der Bauzeit für die Anbindung der Station 3. Gleis von der Fertigstellung der beiden Stadtbahnlinien. Sollten eine oder beide Stadtbahnverbindungen nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen, besteht kein adäquater Zugang zu Messe und Flughafen mehr. Der Gutachter hat seine Empfehlungen auf diesen Grundlagen getroffen. Diese Empfehlungen müssen daher aus Sicht des Verbands Region Stuttgart vollumfänglich und ohne Einschränkungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und im Rahmen der Realisierung der Baumaßnahmen umgesetzt werden.

II. Beschlussvorschlag

1. Die Stellungnahme des Verbands Region Stuttgart vom 12.07.2017 (PLA 215/2017) gilt weiterhin (vergleiche Anlage 1).
2. In Bezug auf die mit der Planänderung verbundenen Änderungen des Bauverfahrens an der Station Flughafen und dem damit verbundenen Verkehrskonzept beschließt der Verband Region Stuttgart ergänzend die folgende Stellungnahme:
 - Der Verkehrsausschuss zeigt grundsätzliches Verständnis für die geplante Änderung des Bauverfahrens zur Anbindung des 3. Gleises mit Unterbrechung der S-Bahn-Anbindung des Flughafens von einem Jahr, wenn sich dadurch die Bauzeit für die Realisierung des 3. Gleises um ein Jahr verkürzen lässt und unregelmäßige Betriebsunterbrechungen über mehr als 3 Jahre hinweg vermeiden lassen. Die Unterbrechung und die Planung der notwendigen Ersatzverkehre sind dem Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn mindestens ein Jahr vorher anzuzeigen und inhaltlich mit ihm abzustimmen.
 - Unter der zwingenden Voraussetzung der Fertigstellung der Verlängerung der U6 bis zum Flughafen und der Inbetriebnahme der U17 bis zum Beginn der Unterbrechung der S-Bahn-Anbindung werden zur Aufrechterhaltung der verkehrlichen Anbindung des Flughafens und von Filderstadt-Bernhausen an die S-Bahn folgende Forderungen gestellt:
 - Die als Ergebnis des Gutachtens für die bauzeitliche verkehrliche Anbindung empfohlene Einrichtung einer Interimshaltestelle für die S-Bahn vor dem Tunnelportal muss in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden und im Rahmen des GWU (Gesamtwertumfangs) des Projektes 3. Gleis am Flughafen umgesetzt werden. Die Bemessung der Ersatzverkehre muss die Spitzenlast (Veranstaltungsverkehr) berücksichtigen. Nur so kann eine leistungsfähige Anbindung von Flughafen und Messe aufrechterhalten werden – insbesondere bei Messen und anderen Großveranstaltungen.
 - Die Unterbrechung der S-Bahn-Anbindung muss auf ein Jahr begrenzt bleiben. In diesem Zeitraum muss auch die erforderliche brandschutztechnische Ertüchtigung der S-Bahn-Station Flughafen/Messe durchgeführt werden. In absehbarer Zeit erforderliche Maßnahmen an der Infrastruktur im Abschnitt zwischen Flughafen und Bernhausen sind ebenfalls in diesem Zeitraum durchzuführen (Bündelung).
 - Es muss gewährleistet werden, dass die Anbindung von Filderstadt-Bernhausen an die S-Bahn über einen nachfragegerechten und im S-Bahn-Takt verkehrenden Bus-Pendelverkehr zwischen Filderstadt-Bernhausen und Echterdingen gewährleistet wird, das bedeutet, der Schienenersatzverkehr muss den ZOB Bernhausen zu den gleichen Fahrlagen bedienen wie heute die S-Bahn. Er muss so dimensioniert werden, dass es zu keiner Verlagerung auf die vorhandenen regulären Busverkehre kommt. Das Konzept muss sicherstellen, dass Fahrgäste aus dem Filderraum während der Sperrung der Station Flughafen/Messe auch weiterhin umsteigefrei dorthin gelangen.

- Alle Ersatzverkehre sind integraler Bestandteil des Projekts und darin zu finanzieren. Entfallende S-Bahn-Leistungen können nicht gegengerechnet werden. Die Ersatzverkehre müssen fahrgastfreundlich, in ausreichender Kapazität und mit verlässlichen Fahrzeiten angeboten werden. Dies gilt wegen der Bedeutung des Flughafens und der Messe für den Wirtschaftsstandort ausdrücklich auch für die Messezeiten und für Zeiten der verstärkten Fluggastnachfrage.
3. Die westliche Anbindung der Station Flughafen muss im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens PFA 1.3b mit einer zusätzlichen Überleitverbindung soweit ertüchtigt werden, dass eine Ausfahrt aus dem 3. Gleis in Richtung Leinfelden-Echterdingen gleichzeitig mit einer Einfahrt aus dieser Richtung in die Flughafenstation am Gegengleis möglich ist, z. B. wenn eine wendende S-Bahn ankommt und das Richtungsgleis für eine durchfahrende S-Bahn freibleiben muss.
 4. Diese Forderungen sind in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.
 5. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, im weiteren Anhörungsverfahren – gegebenenfalls unter Heranziehung von zusätzlicher externer Fachexpertise – in Zusammenarbeit mit den anderen Betroffenen die im Beschluss zum Ausdruck gebrachte Auffassung zu untermauern und in das Genehmigungsverfahren einzubringen.