

Stellungnahme des Verband Region Stuttgart gemäß Beschluss des Planungsausschuss 12.07.2017 (vgl. 215/2017)

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

3. Regionalplanerische Bewertung

Grundsätzliche Bewertung

Aus regionalplanerischer Sicht wird das zur Planfeststellung anstehende Projekt als Teil des Projektes Stuttgart 21 begrüßt, da es den im Regionalplan formulierten Grundsätzen (Plansatz 4.1.2.1(G)) und Vorschlägen (Plansatz 4.1.2.1.2(V)) entspricht. Es ist geeignet, die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs im Fern-, Regional- und Nahverkehr wesentlich zu verbessern und dient der Einbindung der Region in das innerdeutsche und internationale Schienennetz.

Der Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens entspricht den im Regionalplan als Ziel formulierten und gesicherten Trassen (Plansatz 4.1.2.1.3 (Z)).

Der PFA 1.3b tangiert die im Regionalplan 2009 ausgewiesenen **Regionalen Grünzüge G35 und G27**. Diese enthalten gem. Raumnutzungskarte die geplanten Streckenabschnitte des Bahnprojektes Stuttgart 21 und damit auch den vorliegenden Abschnitt. Die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Trasse ist demnach mit den Zielen des Regionalplans vereinbar.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind zeitnah und vollständig umzusetzen, um die Funktionen des Regionalen Grünzugs hinsichtlich Boden, Wasser, Klima, Erholung und Artenschutz so wenig wie möglich zu beeinträchtigen bzw. baldmöglichst und soweit wie möglich wiederherzustellen.

Zusammenfassende regionalplanerische Bewertung

Die Maßnahmen, die Gegenstand der Planfeststellung sind, entsprechen den verkehrlichen Vorgaben des Regionalplans.

Die Eingriffe in die Umwelt können durch Auflagen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bewältigt werden.

4. Bewertung der Maßnahme aus Sicht des S-Bahn-Aufgabenträgers

Im Flughafenbereich werden bauliche Eingriffe in die S-Bahn-Station und deren Anbindung erforderlich. Auf der Bestandsstrecke zwischen heutiger S-Bahn-Station und Rohrer Kurve sind nach Maßgabe des

BMVBS Anpassungen (Erweiterung des Gleisabstands) erforderlich. Außerdem werden in erheblichem Maße Maßnahmen des Schall- und Erschütterungsschutzes durchgeführt. Während des Umbaus ist der S-Bahn-Betrieb soweit als möglich aufrechtzuerhalten. Soweit auch Anpassungen der Gleislage in den Bestandsstationen erforderlich sind, darf die Situation des barrierefreien Einstieges vom Bahnsteig in das S-Bahn-Fahrzeug nicht verschlechtert werden. Ggf. notwendige Sperrpausen und Schienenersatzverkehre sind rechtzeitig mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Dabei sind auch die betroffenen Kommunen sowie Verkehrsunternehmen zu hören und absehbare Verkehrsaufkommensspitzen wie z.B. durch Großveranstaltungen auf der Messe zu berücksichtigen. Diese Forderungen sind im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Im Rahmen des Baus der Rohrer Kurve wird für die S-Bahn in Richtung Stuttgart-Vaihingen ein neuer Tunnel gebaut. Es ist sicherzustellen und im Planfeststellungsbeschluss festzuhalten, dass mit den gewählten Trassierungselementen der S-Bahn-Betrieb ohne Einschränkungen der Fahrzeit gefahren werden kann.

II. Beschlussvorschlag

1. Die regionalplanerische Wertung (Ziff. 3 dieser Vorlage) und die Bewertung der Maßnahme aus Sicht des S-Bahn-Aufgabenträgers (Ziff. 4 dieser Vorlage) werden als Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben.
2. Der Verband Region Stuttgart stimmt entsprechend dem im Regionalplan formulierten Grundsatz (Pl.S.4.1.2.1(G)) zur Einbindung der Region in das innerdeutsche und internationale Schienennetz den Planungen zum Projekt ‚Stuttgart 21‘ im vorgelegten Planfeststellungsabschnitt 1.3b "Gäubahnführung" grundsätzlich zu. Die volle verkehrliche Wirksamkeit des Projektes wird erst durch die zeitnahe Realisierung des Abschnitts zum Gesamtprojekt entfaltet.
3. Aus regionalplanerischer Sicht ist für die Schutzgüter Mensch, Biotope, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft festzustellen, dass die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung möglicher Auswirkungen auf diese Schutzgüter sowie die im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Maßnahmen den entsprechenden regionalplanerischen Belangen Rechnung tragen und geeignet erscheinen, nachhaltige Beeinträchtigungen zu vermeiden. Gleichzeitig wird, wie schon in den vorherigen Planfeststellungsabschnitten gefordert, die Ausführung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Maßnahmen zeitnah sicherzustellen.
4. Die von der Baulogistik ausgehenden Beeinträchtigungen der Verkehrsabläufe im Schienen- und Straßenverkehr (Sperrzeiten im Schienenverkehr, Transporte von Erdmaterial über die A 8) sollen so gering wie möglich gehalten werden, indem z. B. die Transporte vorrangig auf Zeiträume außerhalb der Hauptverkehrszeiten konzentriert werden.
5. Aus der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart für die S-Bahn ist Folgendes festzustellen:
 - Die im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 1.3 umzusetzenden Maßnahmen dürfen keine fahrzeitverlängernden Auswirkungen auf die Linien S1, S2 und S3 haben.
 - Es wird gefordert, die Leistungsfähigkeit der Rankbachbahn unter Berücksichtigung des Betriebsprogramms der S60 für die Übergangszeit Gäubahnsperrung bis Eröffnung des neuen

Hauptbahnhofs nachzuweisen und sicherzustellen, wenn Gäubahnzüge über die Rankbachbahn umgeleitet werden.

- Es wird gefordert, dass die bauzeitlich bedingten Eingriffe in den S-Bahn-Betrieb minimiert werden. Dies betrifft insbesondere Anpassungsmaßnahmen im Streckenabschnitt zwischen Rohrer Kurve und Station Flughafen sowie den Umbau der Station Flughafen/Messe selbst. Darüber hinaus sind die Zugangsanlagen zur Station Flughafen/Messe (Aufzüge, Fahrtreppen, Treppen) in größtmöglichem Maße auch während der Bauzeit für den Fahrgastbetrieb nutzbar zu halten. Im Vorfeld zu den Entscheidungen über Stuttgart 21 hat die Bahn stets betont, dass die Baumaßnahmen so durchgeführt werden, dass dadurch keine nennenswerten Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb entstehen. Aufgrund der bisher gesammelten Erfahrungen (Rampensperrungen, Entgleisungen im Hauptbahnhof) müssen entsprechende grundsätzliche Aussagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden. Die notwendigen Abstimmungen in allen Phasen des Projekts sind durch die DB zu koordinieren. Ggf. notwendige Sperrpausen und Schienenersatzverkehre sind rechtzeitig mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Dabei sind auch die betroffenen Kommunen sowie Verkehrsunternehmen zu hören und absehbare Verkehrsaufkommensspitzen wie z.B. durch Großveranstaltungen auf der Messe zu berücksichtigen.

Diese Forderungen sind in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.