

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	606
		TOP:	10
Verhandlung		Drucksache:	912/2017
		GZ:	T
Sitzungstermin:	12.12.2017		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Thürnau		
Berichterstattung:	Herr Rothermund (TiefbA)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / fr		
Betreff:	Umgestaltung der Borsigstraße in S-Feuerbach, 2. BA - vierstreifiger Ausbau d. Borsigstr. (B295) im Bereich Eisenbahnüberführungen - Bericht z. Stand d. Verhandlungen der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung		

Vorgang: Ausschuss für Umwelt und Technik vom 28.11.2017, öffentlich, Nr. 572

Ergebnis: Vertagung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau und Umwelt vom 15.11.2017, GRDRs 912/2017, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Vom Bericht zum Stand der Verhandlungen zu den Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen wird Kenntnis genommen.
2. Der konkreten Umsetzung des bestehenden grundsätzlichen Verkehrskonzepts zur Entlastung der Bereiche Bludenzer-/Bregenzer-/Tunnelstraße vom B295-Verkehr gemäß dem Gemeinderatsbeschluss von 2011 (GRDRs 864/2010) wird zugestimmt.

3. Die Verwaltung wird ermächtigt mit der DB Netz AG, diese vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, je eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung für die Fernbahnüberführung über die Borsigstraße (B295) und eine für die S-Bahnüberführung über die Borsigstraße (B295) abzuschließen.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-
anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht.
Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier-
form angeheftet.

Mithilfe einer Präsentation informiert Herr Rothermund (TiefbA) über den Sachverhalt in
Feuerbach, wo es um den Bau mehrerer Bahnbrücken gehe. Die Bahn habe dort Fra-
gen im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung aufgeworfen. Darüber hinaus wolle man
dem Ausschuss einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten. Die Kreuzungs-
vereinbarung behandle zwei zentrale Fragen, um die es auch bei anderen Bauprojekten
immer wieder gehe, nämlich: "Wer baut?" und "Wer bezahlt?" Die Bahn habe um die
Frage, wer bezahlt, eine Diskussion aufgeworfen. Die heutigen Bahnbrücken für den
Fern- und Regionalverkehr müssen bereits im Kreuzungsbereich tiefergelegt werden,
damit die Bahnen im anschließenden Trog, der in die Tunnel in Richtung des neuen
Hauptbahnhofs führt, fahren können. Die beiden orangefarben dargestellten Brücken
seien sog. Umfahrungsgleise und werden von der Bahn gebraucht, um diese Baustelle
freizumachen und die rot dargestellte Brücke bauen zu können. Der grüne Bereich sei
die S-Bahn-Brücke, die im Augenblick keine Rolle spiele, in der Zukunft - nach Fertig-
stellung von S 21 - jedoch noch eine Rolle spielen könnte.

Unter den bestehenden Eisenbahnbrücken entlang führt die B295 mit drei Fahrspuren
und einem Gehweg. Früher war dies ein Industriegleis, welches die Stadt in den an-
schließenden Bereichen bereits zurückgebaut hat im Sinne des Verkehrskonzepts, wel-
ches er mit der Beschlussantragsziffer 2 zu bestätigen bittet.

Dem Bau dieser Brücken liege eine Planfeststellung zugrunde, in der festgelegt ist,
dass der Querschnitt unter den neuen Brücken im Grunde die gleiche Breite aufweist
wie unter den heutigen Brücken. Dies habe den Grund, dass es generelle Auflagen in
der Planfeststellung gibt, was das Aufrechterhalten des bestehenden Verkehrs betrifft.
Hierfür brauche es auch während der Bauzeit im Regelfall drei Fahrspuren. Auch das
Verkehrskonzept der Bahn für den Bau dieser Brücken zeige dies. Rechts und links da-
von sind Baustellenflächen vorgesehen. Die Gehwegführung unter den Brücken entfall
während der Bauzeit, und auch das Industriegleis sei dort bereits zurückgebaut worden,
um die Baustellen abwickeln zu können. Die Bahn habe eine erste Brücke mit dem gro-
ßen - etwa 17,50 m-Querschnitt - bereits gebaut. Dennoch habe sie Anfang 2017 über-
raschend die Frage aufgeworfen, die Querschnittsbreite reduzieren zu wollen. Dem
wurde seitens des Tiefbauamts widersprochen, weil die Planfeststellung eine eindeutige
Abmessung dieser Brücken festlegt. Während des Baus brauche die Bahn den vierspu-
rigen Querschnitt mit ca. 17 Metern. Zudem sei während des Planungsprozesses sei-
tens der Bahn nie thematisiert worden, dass sie eine engere Brücke bauen will.

Man habe dem Ansinnen widersprochen, einen Beitrag für den Brückenbau zu leisten,
jedoch sei man bereit, im Sinne des eigenen Verkehrskonzepts den Straßenbau unter

den bestehenden Brücken zu bezahlen und gegebenenfalls auch Anteile am Rückbau des Industriegleises zu übernehmen. Wäre S 21 nicht gekommen wäre, hätte die Stadt dies ohnehin irgendwann umgesetzt. Das eigene Verkehrskonzept habe man zurückgestellt, um die Bauzeit von S 21 überhaupt zu ermöglichen. Der Brückenneubau sei aus Sicht des Tiefbauamts ausschließlich dem Projekt S 21 geschuldet. Wenn der Beschluss des Ausschusses erfolgt ist, werde man mit der Bahn entsprechend weiterverhandeln. Dies sei notwendig, da die Bahn ansonsten Steine in den Weg legen könnte, wenn nach S 21 unter den breiten Brücken eine vierte Fahrspur realisiert werden soll. Sollte man keine Einigung herbeiführen, müsse abschließend ein Gericht die Entscheidung treffen.

StR Fuhrmann (CDU) dankt für die mündliche Zusammenfassung der Vorlage, welche textlich nicht einfach zu verstehen sei. Seine Fraktion stehe weiter zu dem Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart, weshalb man der Beschlussantragsziffer 2 voll umfänglich zustimmen werde. Die Seite 3 der Vorlage betreffend, wo es heißt, die Stadt würde den Anspruch auf diese Fläche verlieren, sollte sie dem rechtlichen Verlangen der Bahn entsprechen, fragt er, ob geprüft wurde, inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Übertragung der Flächen besteht, sodass man nicht mehr auf das Wohlwollen seitens der Bahn angewiesen ist. In diesem Fall wäre das Problem, dass die Stadt ihren Anspruch einklagen müsste. Man wolle daher dem Verwaltungsvorschlag insgesamt zustimmen, da man ihn verfahrensrechtlich für den besseren Vorschlag erachte.

Was die Bitte der Bahn um befristeten Verzicht auf die Einrede der Verjährung angeht, treffe die Vorlage keine Aussage, wie man damit umgehen will. In Bezug auf die Beschlussantragsziffer 3 fragt er, ob die Verwaltung beabsichtigt, vor Abschluss der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen dem UTA vom Ergebnis der Verhandlungen zu berichten.

Noch viel schwerer als die Vorlage zu verstehen sei es, das Verhalten der Bahn zu verstehen, findet StR Winter (90/GRÜNE). Für ihn stehe außer Frage, dass es sich um einen Versuch handelt, "Kosten einzusammeln auf dem Rücken der Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger". Dieses Verhalten könne man nicht akzeptieren, zumal der Bahnhof Feuerbach sowieso in einem sehr ungenügenden Zustand sei. Seine Fraktion könne den Verwaltungsvorschlag unterstützen.

Für StRin Kletzin (SPD) ist dies ein typischer Fall von "Claim-Management". Ihre Fraktion sei mit der Vorlage durchweg einverstanden. Sie schließt sich dem Wunsch an, ein Zwischenergebnis der Verhandlungen im Ausschuss vorzustellen. Sie bestätigt darüber hinaus das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart, welches umgesetzt werden müsse.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) hätte sich in dieser Vorlage mehr Informationen gewünscht. Das Verhalten der Bahn sei einmal mehr sehr kommunal-unfreundlich. Für ihn sei das Vorhaben, unter der Brücke vier Spuren zu bekommen, nur unter der Maßgabe zustimmungsfähig, dass eine tatsächliche Verkehrsentslastung auf der Bludenzer Straße/Bregenzer Straße und Tunnelstraße erfolgt, wie dies im Rahmen des Beschlusses der GRDs 864/2010 vorgesehen ist. Die Bludenzer Straße habe große gestalterische Mängel, es werde beidseitig geparkt und es gebe einen Zweispurverkehr in eine Richtung. Er könne sich nicht vorstellen, dass eine Entlastung dort allein eintritt durch die Vierspurigkeit. "Ist dort in irgendeiner Weise ein Rückbau geplant, wird dort ein voll funktionsfähiger Radweg eingerichtet, ist eine Tempominderung angedacht, sind Que-

rungshilfen angedacht, wie steht es um die Grünsanierung, beispielsweise ein Stadtbaumkonzept?"

StR Zeeb (FW) ist der Meinung, man sollte an diesem Punkt nicht das Verkehrskonzept für Feuerbach aufrollen, das schon längst festgeschrieben ist. Er dankt der Verwaltung, das Thema aufgegriffen und mündlich erörtert zu haben. Der Vorlage stimmt er zu.

StR Conz (FDP) unterstützt den Verwaltungsvorschlag voll umfänglich und findet kein Verständnis für das Verhalten der Bahn.

StR Dr. Schertlen (STd) kann sich vorstellen, wenn es auf eine Dreispurigkeit hinauslaufen würde, mit einer Ampelregelung die mittlere Spur variabel freizugeben oder man nur die beiden äußeren Spuren als Lkw-Höhen lässt und in der Mitte eine halbohohe Brückenlösung macht. Er hält es darüber hinaus für erforderlich, die früher vorhandene Durchwegung für Radfahrer und Fußgänger wiederherzustellen.

Der Vorsitzende stellt klar, der Versuch seitens der Bahn, jegliche Chance zu nutzen, irgendwie Kosten an Dritte abzurücken, sei das tägliche Geschäft. Daher sei es ihm auch wichtig, eine klare Position des Gemeinderats zu bekommen. Er habe den Wortbeiträgen entnommen, "dass wir das mit uns nicht machen lassen wollen". Die von den StRen Ozasek und Dr. Schertlen angesprochenen Punkte des Verkehrskonzepts könne man gerne darstellen und nachreichen.

Herr Rothermund teilt mit, der nachgefragte Geh- und Radweg sei Bestandteil des 17,50 m-Querschnitts und werde somit wiederhergestellt. Zur Gestaltung der Bludenzer Straße und der Tunnelstraße könne er keine Auskunft geben, da die Vorstellungen hierfür im Stadtplanungsamt liegen. Er wisse auch nicht, ob die damaligen Planungen alle noch Bestand haben werden. Insofern sollte hierüber berichtet werden, wenn der Rückbau angegangen werden kann.

Was den Einspruch der Verjährung betrifft, so habe man der Bahn gegenüber schon angedeutet, dass man die Verjährungsverzichtshemmung aussprechen werde - allerdings für einen Zeitraum von einem halben Jahr, um den Druck aufrechtzuhalten, und die Chance für Verhandlungen zu haben. Die Kosten für den Straßenbau werden sich im Bereich eines kleinen sechsstelligen Betrags belaufen. Ziel sei es, dass die Bahn, die ja von der Landeshauptstadt Stuttgart Geld haben will, Klage erheben muss. Das Vorgehen sei mit mehreren Juristen abgestimmt worden, was auch den etwas schwer zu verstehenden Textteil erkläre.

In Bezug auf die Bitte, dem Ausschuss ein Zwischenergebnis zu berichten, merkt Herr Rothermund an, mit der Beschlussfassung über die Vorlage habe die Fachverwaltung einen Verhandlungsauftrag, der klar definiert ist, nämlich: "Wir sind bereit, eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen, die einen Anteil der Stadt für den Straßenbau enthält. Dafür haben wir auch Geld. Es gab im Übrigen 2012 noch einmal einen Beschluss, weil auf dieser Basis bereits die Borsigstraße ausgebaut wurde bis zur Heilbronner Straße. Da gibt es noch Geld, um diese vierte Spur zu bauen. Wie hoch dieser Kostenanteil ist, darüber wird man sicherlich noch verhandeln müssen. Man kann da verschiedene Ansätze sehen. Der günstigste für uns wäre - die Bahn hat ja hier bereits das Industriegleis herausgerissen und eine Befestigung aufgebracht, aber ich denke, nur nachher eine neue Decke darüberzuziehen auf unsere Kosten, wäre dann auch nicht ganz der Sache gerecht, weil, wenn wir es ausgebaut hätten, hätten wir auch einen hö-

heren Aufwand gehabt. Und über diesen Spielraum wollen wir dann auch verhandeln und ich denke, die Verhandlungsziele sind klar, und ja auch festgelegt in der Vorlage. Aber wir können natürlich dann, wenn die Verhandlungen abgeschlossen sind, nochmals darüber berichten."

Nach Ansicht von BM Thürna kann wie von Herrn Rothermund dargelegt verfahren werden. Erst wenn die Bahn einen Abschluss ablehnt, komme man damit erneut in den Ausschuss.

StR Ozasek lehnt es ab, auf Grundlage der erhaltenen Informationen der Vorlage zuzustimmen. Zudem halte man es für fragwürdig, die Leistungsfähigkeit dieser Achse, die auf die City zuführt, zu verstärken, weil dies mehr Verkehre induziere.

BM Thürna hält abschließend fest, ein erneuter Bericht im Ausschuss werde dann erfolgen, wenn die Bahn den Abschluss einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung wie in Beschlussantragsziffer 3 dargelegt ablehnt. Abschließend stellt er fest:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik beschließt bei 2 Gegenstimmen mehrheitlich wie beantragt.

Zur Beurkundung

Faßnacht / fr

Verteiler:

- I. Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat AKR
Rechtsamt
 4. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 6. BezA Feuerbach
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. AfD-Fraktion
 7. Gruppierung FDP
 8. Die STAdTISTEN