

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	243
		TOP:	4
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	19.07.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Hemmerich (ASW), Herr Dr. Christiani (SSB)		
Protokollführung:	Herr Haupt / pö		
Betreff:	Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West - aktueller Sachstand		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Herr Hemmerich betont, die Verwaltung sei vom Gemeinderat Ende 2019/Anfang 2020 zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West beauftragt worden. Das Tiefbauamt (TiefbA), die SSB sowie das Amt für Stadtplanung und Wohnen (ASW) arbeiteten seit rund eineinhalb Jahren sehr intensiv an dieser Studie. Ursprünglich sei eine umfassende Ausschreibung geplant gewesen. Allerdings habe die Verwaltung festgestellt, dass sich diese eine Ausschreibung für die angefragten Planungsbüros sehr komplex dargestellt habe. Schlussendlich seien keine Angebote eingegangen. Daher sei die Studie in drei große Einzelprojekte aufgeteilt worden.

Im Folgenden berichtet Herr Hemmerich im Sinne der angehängten Präsentation bis Folie 9 und von Folie 16 bis Folie 18. Er ergänzt hinsichtlich der Trassenvariante 2-2 auf Folie 6, ein entscheidender Nachteil dieser Variante liege in einem nötigen Abbruch eines Bestandsgebäudes an der Kreuzung Robert-Koch-Straße/Hauptstraße. An dieser Stelle müssten die SSB mit dem Grundstückseigentümer eine Vereinbarung zum Abriss dieses Gebäudes abschließen. Es könne lediglich ein Ersatzneubau mit einem reduzierten Grundriss realisiert werden.

Herr Dr. Christiani (SSB) berichtet im Sinne der angehängten Präsentation ab Folie 10 bis Folie 15.

Bei dem Thema handle es sich um den umfassenden Ausbau der Stadtbahnlinien im Filderbereich, so BM Pätzold. Die hierzu notwendigen Maßnahmen seien enorm, aber sinnvoll.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, in einer der letzten Sitzungen des Unterausschusses Mobilität sei ein Bericht über die Planungen für eine Seilbahnerrichtung vorgestellt worden. Die Themen seien eng verzahnt, da die verschiedenen Ausbauoptionen miteinander verglichen werden sollten. Hierbei solle neben der baulichen Machbarkeit eine Bewertung von Kosten und Nutzen erfolgen. Derzeit bestehe ein guter Überblick über alle im Raum stehenden Varianten. Herr Dr. Christiani habe ausgeführt, bei der Nutzen-/Kostenrechnung bestünden nicht mehr die hohen Hürden vonseiten des Bundes, was ebenso für die Seilbahn gelte und deren Attraktivität steigern. Die Untersuchungen seien noch nicht abgeschlossen. Am gestrigen Tag sei ein Beschluss gefasst worden, der möglicherweise eine Änderung mit sich bringe: Dies betreffe die Panoramabahn, die dauerhaft erhalten werden solle, und Vaihingen stelle einen Haltepunkt dar. Dieser Umsteigepunkt könnte daher deutlich attraktiver werden. Es stelle sich die Frage, welche Auswirkungen dieser Beschluss auf die dargestellten Varianten mit sich bringe. Während einige Varianten über den Bahnhof in Vaihingen führten, treffe dies auf andere Varianten nicht zu. Herr Hemmerich betont hinsichtlich der Panoramabahn, die Verwaltung habe den Regionalbahnhof auch im "Ohne-Fall" berücksichtigt. Es werde überprüft, ob der Nordhalt ebenso enthalten sei. Insgesamt bringe dies positive Auswirkungen auf die Verknüpfung am Vaihinger Bahnhof mit sich.

StR Sauer (CDU) weist in Bezug auf Folie 9 (Bisherige Erkenntnisse technische Machbarkeit) darauf hin, von den dort aufgeführten sechs Aufgabenpunkten seien zwei erledigt und vier noch offen. Er erkundigt sich, ob möglicherweise ein "K.-o.-Kriterium" hinsichtlich der Trassenvariante 3 und 4 auftauchen und zum Ergebnis einer technischen Machbarkeitsüberprüfung in der Art führen könne, dass eine Trassenvariante nicht möglich sei. Herr Dr. Christiani betont hierzu, bei den unterirdischen Varianten habe die generelle Frage darin bestanden, ob eine Verwirklichung überhaupt möglich sei. In diesem Zusammenhang bestehe von dem zuständigen Ingenieurbüro die klare Aussage, das unterirdische Gleisdreieck sei machbar, womit die K.o.-Kriterien erledigt seien. Der Tunnel Kaltental und der Tunnel Eiermann stellten kein großes Problem dar und würden derzeit geprüft. Ein wichtiger Aspekt sei dagegen die vieldiskutierte oberirdische Variante, an der die SSB und das ASW im Zusammenspiel lange Zeit an der Frage gearbeitet hätten, wie der Knotenpunkt an der großen Kreuzung bei der Schwabengalerie abgewickelt werden könne. An dieser Stelle verkehrten mehrere Stadtbahnlinien, und es bestehe ein hohes individuelles Verkehrsaufkommen. Daher werde eine Leistungsfähigkeitssimulation erstellt, welche den Hinweis liefern werde, ob ein K.-o.-Kriterium bestehe. Herr Dr. Christiani betont, an diesem Knotenpunkt könne durchaus ein K.-o.-Kriterium vorhanden sein. Der Betriebsablauf müsse vorrangig gewährleistet sein.

Nach Auffassung von StR Sauer bestehe eine klare Priorisierung der Variante, die durch Vaihingen führen sollte. Die Stadtbahnlinie U1 in Bezug auf den Eiermann-Campus und die Stadtbahnlinie U8 in Hinsicht auf Büsnau stellten eine ernsthafte Alternative zur Seilbahn dar. Er habe den Eindruck, zu dieser Entscheidungsfindung nicht zum gleichen Zeitpunkt mit den notwendigen Informationen ausgestattet zu werden, wie beim Thema der Seilbahntrassenvariante. Falls die Verwaltung den Auftrag erhalte, drei

Varianten der Streckenführung durch Vaihingen zu untersuchen, erfordere dies Zeit, Geld und Manpower. Es stelle sich die Frage, ob im Rahmen der weiteren Berichterstattung eine Verständigung auf lediglich eine Variante erfolgen könne, auf die sich die Verwaltung voll konzentrieren könne. Es werde eine Vergleichbarkeit der beiden Möglichkeiten benötigt, den Eiermann-Campus besser als lediglich mit dem Bus anzubinden. Die Verwaltung habe zwar eine neue, zusätzliche Buslinie dargestellt, allerdings gehe es seiner Fraktion schlussendlich um eine Vergleichbarkeit der Varianten Seilbahn versus Stadtbahnverlängerung der U1.

Hinsichtlich des auf Folie 17 dargestellten weiteren Vorgehens zur Beteiligung der Gremien und Bürger zu den ÖPNV-Projekten in Stuttgart-Süd, Vaihingen und Möhringen äußert der Stadtrat die Bitte nach einem Zeitplan mit Jahreszahlen. Dieser werde benötigt, um die Stadtbahnverlängerung zum Eiermann-Campus und nach Büsnau weiter unterstützen zu können. Für seine Fraktion sei die Entscheidung über eine Seilbahn zum Eiermann-Campus längst nicht gefallen, sondern sie sei abhängig von einer Vergleichbarkeit derselben Angaben u. a. zum Kosten-/Nutzenverhältnis.

Herr Hemmerich betont, ein Zeitplan für die Umsetzung gestalte sich schwierig, da er einen weiten Blick in die Zukunft darstelle. Die Stadtbahn Vaihingen-West sei ein Projekt der 2030iger-Jahre, wobei eine oberirdische Variante hinsichtlich der Bauzeit etwas rascher zu verwirklichen sei als eine Tunnelvariante. Die Seilbahn benötige dagegen die kürzeste Bauzeit. Allerdings sei nicht allein die Bauzeit relevant, sondern der gesamte Planungsprozess, wie u. a. die Machbarkeitsstudie im Vorfeld des Baubeginns. Ebenso müsse eine Vorzugsvariante entwickelt werden und daraufhin in die einzelnen Planungsschritte eingestiegen werden (z. B. Entwurfsplanung, Planfeststellungsverfahren, Ausführungsplanung, Umsetzung mit Ausschreibung usw.). Die Inbetriebnahme werde voraussichtlich nach 2030, aber vor 2040 stattfinden.

Es stelle sich die Frage nach der Dauer von Maßnahmen, so StRin Schanbacher (SPD). Bei einer unterirdischen Gleisführung handle es sich möglicherweise um mehrere Jahrzehnte im Verhältnis zu einer oberirdischen Variante. Ebenso müssten die Kosten der Bauwerke in Bezug auf CO₂ berücksichtigt werden. Falls diese Zahlen vorlägen, könne eine Bewertung getroffen werden. Die Ausführungen von StR Sauer in Bezug auf die Notwendigkeit einer Vergleichbarkeit Seilbahn versus Stadtbahn treffen auf Zustimmung der Stadträtin. Es müsse eine Art Verfahren entwickelt werden, wie eine Vergleichbarkeit der Varianten zeitgleich erreicht werden könne. Andernfalls bestehe keine Grundlage, auf der die Positionen angemessen argumentiert werden könnten. Dieses wäre sowohl für die politische Lösungsfindung als auch für die verstrittene Bürgerschaft vor Ort schädlich. Im Stuttgarter Süden bestehe bereits aktuell ein starker Widerstand gegen die 80 Meter langen Bahnsteige. Dies zeige, wie frühzeitig die Bürgerschaft eingebunden werden müsse. Die Kritik sei nachvollziehbar, denn die langen Bahnsteige brächten eine zerschneidende Wirkung mit sich. Daher sollten mit der Bürgerschaft vor Ort erträgliche Lösungen gefunden werden. Ebenso solle dargestellt werden, wie sich die Zusammenhänge mit dem Sanierungsgebiet "Talgrund Süd" darstellten. Hierbei müsse darauf geachtet werden, keine Parallelplanung zu betreiben, sondern gemeinsam zusammengearbeitet werden. Die betroffene Bürgerschaft dürfe nicht das Gefühl erhalten, "etwas werde von oben verordnet".

Herr Dr. Christiani betont, das Thema sei im Bezirksbeirat behandelt worden. Es gebe zwar kritische Stimmen, allerdings sei die städtebauliche Begleitplanung auf sehr positive Resonanz gestoßen.

StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) betont hinsichtlich des auf Folie 16 der Präsentation dargestellten weiteren Arbeitsprogramms, hier werde eines der größten Probleme der Stadt deutlich: Der Aspekt der Klimaschadenskosten und der CO₂-Verbrauch würden nicht berücksichtigt. Derart umfassende Infrastrukturprojekte könnten nicht diskutiert und annähernd entschieden werden, falls diese Aspekte nicht aufgeführt seien. Es stelle sich die Frage, was die auf dieser Folie beinhaltete "multikriterielle Variantenbewertung" bedeute bzw. wieviel CO₂ bei jeder der drei Varianten verbraucht werde. So bringe ein Tunnelbetrieb einen anderen CO₂-Verbrauch mit sich als ein oberirdischer Betrieb. Gleichzeitig stelle sich die Frage nach der Veränderung des Verkehrsaufkommens der PKW in Bezug auf die vorgestellten Varianten. Herr Hemmerich habe u. a. ausgeführt, ein Pulkstart im Straßenverkehr sei ein Manko. StR Pantisano erkundigt sich, ob ein Pulkstart ein Manko für den Autoverkehr darstelle, da ein PKW länger warten müsste. In einer der größten Klimakrisen müssten neben den Kosten alle weiteren Aspekte in der Bewertung der Projekte berücksichtigt werden. Daher sei es schwierig, die drei Varianten abschließend zu bewerten. Spontan beurteilt verbräuche die oberirdische Variante weniger CO₂ als die Tunnelvariante, was ebenso auch auf den Betrieb zutrefte, so der Stadtrat. Somit könne er StR Sauer zustimmen, es bestehe mit der oberirdischen Variante lediglich eine zu befürwortende Variante. Diese bringe zwar erhebliche Einschnitte in einem Bestandsgebäude mit sich, aber die nicht dargestellten Einschnitte für die Natur seien wesentlich erheblicher und ständen in keinem Verhältnis zum Verlust dieses Gebäudes. Schließlich würden täglich Gebäude und Flächen für den Autobahnbau enteignet, und es könne angesichts eines derartigen Infrastrukturprojekts eine Lösung mit dem Eigentümer gefunden werden. Die bei einem oberirdischen Projekt verlorengegangenen Bäume würden ebenso bei einem Tunnelbau nur schwierig zu erhalten sein. Insgesamt betrachte er die Projekte abschließend bewerten zu können. Er hoffe, dass die noch fehlenden Informationen zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung gestellt würden.

Über die Äußerungen von StR Pantisano sei er überrascht, so StR Serwani (FDP). Schließlich habe er angenommen, StR Pantisano sei über den massiven Ausbau des ÖPNV begeistert. Die kritischen Anmerkungen seien zwar zutreffend, aber seiner Auffassung nach seien nicht die CO₂-Belastungen, sondern der Fahrgast bei der Umsetzung der Maßnahmen von größtem Nutzen. Da er vom PKW auf den ÖPNV umsteige, verursache dies auf die Dauer betrachtet eine geringere Menge an CO₂ als die Baumaßnahmen. Der Stadtrat erkundigt sich nach der Realisierungsmöglichkeit und der Dauer der Maßnahmen sowie einer belastbaren Kostenanalyse. Der Stadtbezirk Vaihingen werde durch die verschiedenen S-Bahnen und die Panoramabahn aufgewertet. Ebenso seien die geplanten Gespräche mit Böblingen und Leinfelden über mögliche weitere Maßnahmen begrüßenswert. Nach der Bürgerbeteiligung sollten die Varianten S-Bahn- und Stadtbahnerweiterung verglichen werden. Er sei offen gegenüber der Erweiterung der Stadtbahn sowie der Errichtung der Seilbahn.

StR Ozasek (PULS) betont, es habe sich bei der Präsentation um einen sehr komplexen Foliensatz und sehr komplexe zugrundeliegende Planungen gehandelt. Es handle sich um einen enormen Evolutionsschritt nicht lediglich für die Stadtbahn, sondern insgesamt für den Umweltverbund. Jeder neu entstehende Haltepunkt stelle gleichzeitig einen Mobilitätsknotenpunkt dar, welcher wiederum andere Verkehre aufnehmen und abwickeln könne (z. B. Radmobilität). Im Rahmen der Infrastruktur bestünden interessante Ausbauoptionen für ein- und ausbrechende Verkehre über die Stadtmarkung hinaus. Falls vor der Schaffung dieser Infrastruktur an zahlreichen Stellen an der Gemarkungsgrenze P+R-Anlagen geschaffen würden, würden diese äußerst positiven Ef-

fekte kannibalisiert. Daher solle die Diskussion konsequent entlang des Umweltverbundes geführt werden und nicht mit anderen Infrastrukturen, welche letztendlich Automobilität zementierten. Der Reifegrad der Studien müsse nun qualifiziert werden. Hinsichtlich der neuen standardisierten Bewertung in der Version 2016+ werde interessant, welche Ergebnisse diese für verschiedene Varianten mit sich bringe. Hierbei würden verkehrsverlagernde Effekte, Umwelt- und Klimaaspekte sowie Aspekte der Daseinsvorsorge wesentlich stärker gewichtet. Es sei wünschenswert, dass die Verwaltung alsbald entsprechende Daten vorlegen könne. Schlussendlich gehe es um die Frage des Fahrgastpotenzials und der Erschließungswirkung, wobei diesen Aspekten die damit verbundenen Kosten entgegengestellt würden. Dies betreffe nicht lediglich die monetären Kosten, sondern ebenso die Kosten der Klimafolgen. In der Abwägung stelle für seine Fraktion die Fragestellung, wieviel Stahlbeton verbaut werde, einen wesentlich entscheidenden Aspekt dar. Die Entscheidung gehe in der Tendenz zu einer oberirdischen Variante. Hierbei müsse nicht jedes Gebäude erhalten bleiben, welches zudem unter ästhetischen Gesichtspunkten nicht das schönste sei. Aus Sicht seiner Fraktion sei die Anbindung des Uni-Campus durch die Errichtung eines zweiten schienengebundenen Systems entscheidend und wichtig. Hinsichtlich des Eiermann-Areals müsse zwischen der Seilbahn und der Stadtbahn entschieden werden. Die Realisierung beider Varianten würde in der Kosten-/Nutzenrechnung und in dem Förderhorizont beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu einer Kannibalisierung führen. Die Seilbahn ließe sich deutlich rascher verwirklichen und sei mit weniger Eingriffen verbunden. Allerdings müssten alle Zahlen vorliegen, um auf dieser Faktenbasis eine solide Debatte führen zu können. Seine Fraktion begrüße die vorgesehene Diskussion vor Ort mit der Bürgerschaft.

Angesichts der ausführlichen Präsentation könne man den Eindruck gewinnen, so StR Schrade (FW), dass eine ÖPNV-Offensive für den Stadtbezirk Vaihingen gestartet werde. Seiner Auffassung nach sei die Entscheidung weitreichender als lediglich die Frage "Stadtbahn oder Seilbahn". Die Stadtbahn durch die Realisierung einer Art Knotenpunkt an der Autobahn A831 in Richtung Büsnau oder in Richtung Uni-Campus weiterzuführen, biete mehr Möglichkeiten, als eine Seilbahn an den Eiermann-Campus zu verorten. Die geplante Seilbahn habe in Vaihingen zu einer großen Verärgerung geführt, was jedoch ebenso bei der Stadtbahnverlängerung der Fall sein könne. Sowohl die Errichtung einer Seilbahn als auch die Stadtbahnverlängerung führe bei allen Trassenvarianten zu einer Großbaustelle. Im Rahmen der Abwägung müsse allerdings der Aspekt betrachtet werden, dass das Projekt große Vorteile mit sich bringen könne. Er persönlich spreche sich eher für eine unterirdische Trassenvariante aus, so StR Schrade, da die Aspekte Lärm und enge Kurvenradien betrachtet werden müssten. Es sei interessant, wie die Bürgerschaft und der Bezirksbeirat reagieren würden. Auch falls ein gewisser Zeitraum bis zu einem abschließenden Ergebnis bestehe, könne schlussendlich nicht vorgeworfen werden, dass nicht alle Untersuchungen und Prüfungen durchgeführt worden seien. Das weitere Vorgehen treffe auf seine Zustimmung, so der Stadtrat.

StR Dr. Mayer (AfD) bezeichne die Präsentation als ausgezeichnet. Er betone, der Vortrag habe über ein äußerst inhaltsreiches Thema einen sehr guten Überblick verschafft. Er habe gerade auf seinem Laptop nostalgischerweise alte Bilder aus der Zeit angeschaut, als die Straßenbahn noch zwischen Hauptbahnhof und Hindenburgbau verkehrt habe bzw. über den Schlossplatz gefahren sei. Er habe sich ausgemalt, ob dies auf der Hauptstraße in Vaihingen möglich wäre. Die Verwaltung solle alle Varianten detailliert auf die einzelnen Fakten überprüfen. Zum derzeitigen Zeitpunkt solle noch keine Entscheidung für eine Variante getroffen werden, sondern eine Matrix mit den entspre-

chenden Vor- und Nachteilen der einzelnen Varianten erstellt werden. Seine Fraktion stimme dem weiteren Vorgehen zu.

Herr Hemmerich führt aus, die Festlegung auf lediglich eine Variante sei zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh, sondern es sei richtig, aktuell auf breiter Ebene zu planen. Es solle nicht lediglich in ein Planfeststellungsverfahren für eine Seilbahn eingestiegen werden, ohne die Variante der Stadtbahnverlängerung zu untersuchen. Diese stelle ein höherwertigeres Verkehrssystem dar als eine Busverbindung. Innerhalb des Stadtbahnsystems sei es ebenso richtig, aktuell auf breiter Ebene zu planen und verschiedene Varianten zu betrachten. In Hinsicht auf die CO₂-Bilanz beim Bauen und die Bauzeit bestünden sicherlich Argumente für eine oberirdische Lösung. Dagegen brächten die Tunnelvarianten später im Betrieb der Stadtbahn enorme Vorteile mit sich, da ein Tunnel das unabhängigste System für eine Stadtbahn darstelle. Gleichzeitig bestünden je nach Variante unterschiedliche Zugangssituationen an den Haltestellen. Hierbei besitze eine oberirdische Haltestelle möglicherweise wiederum Vorteile. Eine breit aufgestellte Planung sei ebenso im Hinblick auf eine eventuelle Bürgerinitiative richtig, die sich gegen die Stadtbahn in der Hauptstraße oder gegen eine Tunnellösung aufstelle. Insgesamt müsse unter Einbeziehung der Bürgerschaft die beste Lösung für Vaihingen, Möhringen und für Stuttgart-Süd entwickelt werden. An die StRe Pantisano und Ozasek gewandt betont Herr Hemmerich, die CO₂-Bilanzierung gehöre zu den Projekten dazu. In der neuen standardisierten Bewertung stelle dieser Aspekt ein deutlich wichtigeres Kriterium dar, welches zwar miteinfließe, aber eines von vielen Kriterien darstelle. Unabhängig ob Tunnelvariante oder oberirdische Lösung bestehe bei allen ÖPNV-Maßnahmen das Ziel, möglichst viel Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. In diesem Sinn werde eine positive CO₂-Bilanz in Summe zu generieren sein.

Herr Dr. Christiani ergänzt, das Max-Planck-Institut habe vor möglichen Erschütterungen gewarnt. Entsprechende Stadtbahnprojekte seien aus diesem Grund an der Universität Hohenheim und in Heidelberg gescheitert.

Das gesamte Thema stelle ein umfassendes Arbeitspaket dar, so BM Pätzold.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt BM Pätzold Kenntnisnahme des Berichts durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik fest.

Zur Beurkundung

Haupt / pö

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. S/OB
Strategische Planung
S/OB-Mobil
Klimaschutz
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. *BezA Vaihingen*
 5. Amt für Revision
 6. L/OB-K
 7. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. CDU-Fraktion
 3. SPD-Fraktion
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION*
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 5. FDP-Fraktion
 6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand