

## **Abschlussbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt „Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel)“**

### **1. Sinn und Zweck sowie Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Projekt „Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel)“**

Ein Vorhaben der Größenordnung der Ausbaustrecke (ABS) Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel), hat vielseitige Berührungspunkte mit Bürgern, Behörden und sonstigen Dritten. Aus diesem Grund ist es bei derartigen Projekten notwendig, dass die Betroffenen frühzeitig über das Projekt und seine möglichen Auswirkungen informiert werden. Die Bundesrepublik Deutschland entspricht bei ihren eigenen Vorhaben dieser Notwendigkeit, indem sie die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei Bedarfsplanprojekten als verpflichtend festschreibt. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hat demnach in den Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), also während Vorplanung, zu erfolgen.

Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (DB PSU) wurde von der Bundesrepublik Deutschland damit beauftragt, die Leistungsphasen 1 und 2 und somit auch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Details zur Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind in § 25 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) geregelt. Die betroffene Öffentlichkeit ist frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens zu unterrichten. Diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung stellt kein förmliches Verfahren dar und ersetzt ein solches auch nicht voraus. Sie ist von der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des anschließenden Planfeststellungsverfahrens zu unterscheiden.

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für das Projekt „Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel)“, fand im März und April 2022 statt. Zur Gestaltung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung enthält das VwVfG keine Vorgaben.

Die DB PSU hat sich aufgrund der zum Zeitpunkt der Planung vorherrschenden pandemischen Covid19-Lage dafür entschieden, keine Bürgerinformationsveranstaltung mit vielen Teilnehmenden durchzuführen. Stattdessen wurde zum einen ein Bürgerinformationsbüro eingerichtet, in dem den betroffenen Bürgern über einen Zeitraum von insgesamt drei Wochen Gelegenheit zur Information und Diskussion gegeben wurde.

Das Bürgerbüro in der Filderhalle in Leinfelden-Echterdingen war vom 28. März bis zum 14. April 2022 jeweils montags bis freitags zwischen 10 und 17 Uhr geöffnet. Das Büro war permanent von mindestens zwei Mitarbeitenden der DB PSU besetzt. Interessierte konnten sich anhand von Plakaten informieren und Fragen stellen sowie Anmerkungen in verbaler und schriftlicher Form äußern. Verbale Äußerungen wurden von den Mitarbeitenden der PSU dokumentiert, für die schriftlichen Äußerungen standen Schreibmaterial sowie eine E-Mail-Adresse der Bürgerinformation zur Verfügung. Während des gesamten Zeitraums konnten im Bürgerinformationsbüro 71 Besucherinnen und Besucher gezählt werden.

Außerdem wurde das Projekt in geeigneten Gremien der betroffenen Kommunen vorgestellt. Als betroffene Kommune wurden dabei nicht nur Gemeinden im unmittelbaren Bereich des geplanten Vorhabens definiert, sondern auch die angrenzenden Kommunen. So sollten die kommunalen Vertreter in den Gremien der betroffenen Gemeinden als Multiplikatoren vor Ort informiert werden.

Dafür erfolgte zunächst eine Kontaktaufnahme mit den Oberbürgermeistern vor Ort. Dabei wurde abgestimmt, in welchem der kommunalen Gremien über das Vorhaben informiert

werden sollte. Nach diesen Abstimmungen fand die Vorstellung des Vorhabens in folgenden Gremien statt:

- Leinfelden-Echterdingen, Gemeinderat, 22. März 2022
- Sindelfingen, Gemeinderat, 5. April 2022
- Filderstadt, Gemeinderat, 11. April 2022
- Stuttgart, Ausschuss Stuttgart21/Rosenstein, 12. April 2022
- Böblingen, Gemeinderat, 27. April 2022

Die Sitzungen waren allesamt öffentlich, allerdings waren nur Gremienmitglieder frageberechtigt. Die gezeigte Präsentation wurde an die Gremien übergeben und von dort an deren Mitglieder verteilt. Da zum Zeitpunkt der Information im Gemeinderat der Stadt Böblingen das Bürgerinformationsbüro bereits geschlossen war, wurden die im Bürgerinformationsbüro gezeigten Plakate am Tagungsort des Böblinger Gemeinderats zusätzlich ausgestellt.

Am 18. Juli 2022 ist über die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hinaus eine zusätzliche Information im Bezirksbeirat Plieningen der Stadt Stuttgart geplant.

Die in den Gremien gezeigte Präsentation, die auch die Basis für die Plakate im Bürgerinformationsbüro bildete, wurden zudem digital auf [www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de) zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse der durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in der gegenständlichen Unterlage zusammengefasst. Neben der Darstellung innerhalb der Planfeststellungsunterlage erfolgt die Veröffentlichung dieses Berichtes auch im Internet ([www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de)).

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hat im vorliegenden Fall zu keiner Änderung der Planung geführt. Falls sich die Bundesrepublik Deutschland nach Abschluss der Vorplanung zur Fortführung des Projekts entscheidet, wird ein Planfeststellungsantrag erarbeitet. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens würde die Möglichkeit bestehen, auf Basis der dann vertieften Planung Einwendungen gegen das Vorhaben zu erheben. Stellungnahmen und Beiträge, die im Stadium der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert werden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren vorzubringen. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ersetzt dies nicht.

## **2. Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind verschiedene Fragestellungen, Anregungen und Forderungen an die Vorhabenträgerin mit der Zielsetzung herangetragen worden, diese gegebenenfalls bei den Planungen zur Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel), zu berücksichtigen und deshalb in den Planfeststellungsunterlagen mit aufzunehmen.

Die Fragestellungen, Anregungen und Forderungen sind auf den folgenden Wegen eingegangen:

- Mündlich im Rahmen der Fragerunden in den Gemeinderäten
- Mündlich im Bürgerinformationsbüro
- Schriftlich im Bürgerinformationsbüro
- Schriftlich per E-Mail

Die Fragestellungen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden in folgende alphabetisch sortierte Themenschwerpunkte untergliedert:

- Anrainer
- Bauliche Umsetzung
- Geologie
- Klimaschutz
- Kosten
- Nutzen
- Streckenführung
- Unterbrechung der Gäubahn
- Zeit
- Sonstige Themen

### **2.1. Themenschwerpunkt Anrainer**

Einzelne Personen äußerten Bedenken bezüglich Gebäudeschäden sowie Lärm aus Bau und Bahnbetrieb an und in den direkt oberhalb oder nahe zur Trasse gelegenen Gebäuden.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Deutsche Bahn plant den Pfaffensteigtunnel so, dass dieser so wenig wie möglich unter Wohnbebauung hindurchführt. Der insgesamt zwölf Kilometer lange Tunnel soll in Leinfelden lediglich auf einer Länge von rund einem Kilometer unter bebautem Gebiet verlaufen, davon nur auf wenigen hundert Metern Länge unter Wohnbebauung. Zudem wird der Pfaffensteigtunnel in einer Tiefe verlaufen, die keine erheblichen Auswirkungen auf die Bewohner und Nutzer darüber liegender Gebäude erwarten lässt. So können beispielsweise Lärmimmissionen beim Bau so weit wie möglich vermieden werden.

Aufgrund der großen Überdeckung sind Gebäudeschäden nicht zu erwarten.

### **2.2. Themenschwerpunkt Bauliche Umsetzung**

Einige Interessierte erkundigten sich nach der Bauweise des Tunnels. Dabei war insbesondere von Interesse, von wo der Tunnel gebaut wird und ob oberirdische Eingriffe erforderlich sind.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Tunnel soll von einer Baustelleneinrichtungsfläche direkt nördlich der Autobahn A8 gebaut werden. Von dort aus soll der Tunnel bis Böblingen mit einer Tunnelvortriebsmaschine aufgefahren werden. In Richtung Flughafen ist der Vortrieb in Spritzbetonbauweise vorgesehen. Auf Basis aktueller Erkenntnisse ist für den Bau des Pfaffensteigtunnels kein Zwischenangriff geplant. Oberirdische Eingriffe sind somit nur im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche sowie im Bereich Bereich der Anbindung des Tunnels an die Bestandsstrecke und im Bereich der Bestandsstrecke selbst.

Darüber hinaus kamen verschiedentlich Fragen zur Baulogistik auf, insbesondere zur Lagerung und Abfuhr des anfallenden Tunnelaushubs.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Beim Umgang mit dem Erdaushub ist die Priorität klar: Wiederverwertung geht vor Entsorgung. Die Deutsche Bahn legt großen Wert darauf, dem Vorsorge- und Nachhaltigkeitsprinzip gerecht zu werden und hält sich somit strikt an die gesetzlichen Vorgaben.

Der Erdaushub wird von der Baustelleneinrichtungsfläche direkt über die Autobahn abgefahren. Bereits jetzt sind auf der Autobahn A8 täglich je Richtung rund 10.000 Lkw unterwegs; auf der Autobahn A81 sind es je Richtung rund 5.000 Lkw pro Tag (Stand 2020). Die Lkw-Transporte während der Bauzeit des Pfaffensteigtunnels sind daher nicht erheblich für die Verkehrsbelastung auf den Autobahnen.

### **2.3. Themenschwerpunkt Geologie**

Es kam die Frage auf, ob bereits Probebohrungen stattgefunden haben. Insbesondere interessierte dabei, ob im Projektbetrieb Anhydrit vorkommt.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Es wurden bereits Probebohrungen durchgeführt. Aktuell finden keine Erkundungen statt. Nach derzeitigen Erkenntnissen sind keine bautechnisch relevanten Anhydritvorkommen im Bereich des Pfaffensteigtunnels zu erwarten.

### **2.4. Themenschwerpunkt Klimaschutz**

Es wurde angezweifelt, ob es sich bei der Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel), angesichts der benötigten Beton-Menge um ein klimafreundliches Projekt handelt. Aufgrund dessen wurde der Vorschlag eingebracht, die Trasse oberirdisch zu führen.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für den im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans vorgesehenen Ausbau der Gäubahn hat ergeben, dass die dank des Ausbaus der Gäubahn mögliche CO<sub>2</sub>-Reduktion die beim Bau entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen bei weitem überwiegt.

Der Ausbau der Gäubahn für den Deutschlandtakt ist elementar für die Mobilitätswende im Südwesten. Das Schienenprojekt ist somit von großer ökologischer Bedeutung und wird deshalb auch von der aktuellen Bundesregierung fortgeführt und vorangetrieben. Eine breite politische Mehrheit steht hinter dem Ausbau der Gäubahn: Er ist Teil des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung und auch alle Gäubahn-Anrainer haben sich im Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn einstimmig dafür ausgesprochen.

Der Pfaffensteigtunnel ist zwingend erforderlich, um ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Bundes zu erreichen: Ausgehend vom Bundesverkehrswegeplan 2030 soll die Fahrzeit zwischen der Grenze zur Schweiz und Stuttgart so verkürzt werden, dass die Gäubahn sowohl in Zürich als auch in Stuttgart sowie an den wichtigsten Bahnhöfen dazwischen attraktive Anbindungen erhält. Zudem ermöglicht der Pfaffensteigtunnel, dass Reisende von der Gäubahn aus am Flughafen am gleichen Bahnsteig auf schnelle Verbindungen in Richtung Ulm/München umsteigen können.

Die für den geplanten Ausbau vom Gesetzgeber vorgegebene Nutzen-Kosten-Untersuchung hat ein positives Ergebnis erbracht.

### **2.5. Themenschwerpunkt Kosten**

Interessierte erkundigten sich nach den voraussichtlichen Kosten für das Vorhaben. Zudem war von Interesse, wer die Kosten trägt und ob aufgrund des Projekts mit einer erneuten Erhöhung des Gesamtwertumfangs des Projekts Stuttgart 21 zu rechnen sei.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Für die Finanzierung haben der Bund und die Deutsche Bahn bereits eine Kostenabgrenzung beschlossen. Diese sieht vor, den heutigen PFA 1.3b durch den Gäubahnausbau, Abschnitt Nord, zu ersetzen und dafür einen Fixbetrag von 270 Millionen Euro aus dem Budget von Stuttgart 21 einzubringen. Hierfür ist ein Beschluss des Stuttgart-21-Lenkungskreises erforderlich. Der notwendige Beschluss des Lenkungskreises zum Einbringen der Abgrenzungskosten in den Gäubahnausbau kann erst nach Abschluss der Vorplanung erfolgen. Die darüberhinausgehenden Kosten wären im Falle einer Realisierung vom Bund zu tragen.

Bereits vorab hat der Bund die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH mit der Vorplanung für den Gäubahnausbau, Abschnitt Nord, beauftragt. Die Vorplanung wird vom Bund gesondert finanziert.

Nach derzeitigem Stand ist insgesamt von einem Betrag von rund einer Milliarde Euro für die Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel), auszugehen.

## **2.6. Themenschwerpunkt Nutzen**

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob sich die Investition von rund einer Milliarde Euro für die wenigen Nutzer der Gäubahnstrecke lohne.

### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Ausbau der Gäubahn für den Deutschlandtakt ist elementar für die Mobilitätswende im Südwesten. Das Schienenprojekt ist somit von großer ökologischer Bedeutung und wird deshalb auch von der aktuellen Bundesregierung fortgeführt und vorangetrieben. Eine breite politische Mehrheit steht hinter dem Ausbau der Gäubahn: Er ist Teil des Koalitionsvertrags der grün-schwarzen Landesregierung und auch alle Gäubahn-Anrainer haben sich im Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn einstimmig dafür ausgesprochen.

Bereits heute ist die Strecke stark ausgelastet, weshalb jede Verbesserung einen großen Nutzen hat.

Der Pfaffensteigtunnel ist zwingend erforderlich, um ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Bundes zu erreichen: Ausgehend vom Bundesverkehrswegeplan 2030 soll die Fahrzeit zwischen der Grenze zur Schweiz und Stuttgart so verkürzt werden, dass die Gäubahn sowohl in Zürich als auch in Stuttgart sowie an den wichtigsten Bahnhöfen dazwischen attraktive Anbindungen erhält. Zudem ermöglicht der Pfaffensteigtunnel, dass Reisende von der Gäubahn aus am Flughafen am gleichen Bahnsteig auf schnelle Verbindungen in Richtung Ulm/München umsteigen können.

Die für den geplanten Ausbau vom Gesetzgeber vorgegebene Nutzen-Kosten-Untersuchung hat ein positives Ergebnis erbracht.

Zudem wurde angemerkt, dass der Flughafen bereits über die S-Bahn gut angebunden sei. Eine Anbindung über die Gäubahn sei daher nicht erforderlich.

### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Führung der Gäubahn über den Flughafen zum künftigen Hauptbahnhof ist ein wesentlicher Vertragsbestandteil des Projekts Stuttgart 21. Alle Projektpartner stehen zu 100 Prozent hinter dem beschlossenen und vielfach demokratisch legitimierten Gemeinschaftsprojekt Stuttgart 21 – in vollem Umfang. Die Gäubahnführung über den Flughafen ist darüber hinaus auch planerisch sinnvoll, weil sie zu der im Bereich des Flughafens

und der Messe entstehenden Verkehrsdrehscheibe beiträgt und damit im Sinne der Mobilitätswende Fahrgastpotenziale erschließt. Diese können nur erschlossen werden, wenn die Gäubahn über den Flughafen geführt wird. Die Gäubahnführung über den Flughafen ist auch vom Bundesverwaltungsgericht als legitimes Planungsziel anerkannt worden. (BVerwG, Urt. v. 18.06.2020 - 3 C 3.19 -, juris Rn. 51 ff.)

Außerdem erkundigten sich Interessierte, welche Vorteile der Pfaffensteigtunnel im Vergleich zu einer alternativen Trassenführung hätte und wie viel Fahrzeit damit eingespart werden kann.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Pfaffensteigtunnel ist zwingend erforderlich, um ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Bundes zu erreichen: Ausgehend vom Bundesverkehrswegeplan 2030 soll die Fahrzeit zwischen der Grenze zur Schweiz und Stuttgart so verkürzt werden, dass die Gäubahn sowohl in Zürich als auch in Stuttgart sowie an den wichtigsten Bahnhöfen dazwischen attraktive Anbindungen erhält. Zudem ermöglicht der Pfaffensteigtunnel, dass Reisende von der Gäubahn aus am Flughafen am gleichen Bahnsteig auf schnelle Verbindungen in Richtung Ulm/München umsteigen können. Die Reisezeit vom und zum Flughafen Stuttgart verkürzt sich von Böblingen so von heute 22 auf künftig etwa 7 Minuten.

Die Vorteile des Pfaffensteigtunnels sind neben der Fahrzeitverkürzung im Regional- und Fernverkehr auch die frühe Entflechtung der Verkehre - bereits ab dem Abzweig Mönchsbrunnen müssen sich die Züge nicht mehr die Gleise mit S-Bahnen teilen - sowie die bessere Anbindung von Flughafen und Messe mit einer gemeinsamen Station für die Züge von der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm und der Gäubahn. Ebenso werden zusätzliche Schallimmissionen in Leinfelden-Echterdingen vermieden.

Großen Wert legten einige Personen auch auf den Erhalt der Halte Böblingen und Singen.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) lagen Prämissen und der Planungsstand von 2020 zu Grunde. In der weiteren Planung arbeiten wir an der Optimierung der bisherigen Prämissen. Hierbei haben sich bereits erste Verbesserungen ergeben: So sind schon jetzt schnellere Züge verfügbar als in der Nutzen-Kosten-Untersuchung zu Grunde gelegt waren. Zudem wird beispielsweise die in der NKU angenommene Fahrplangestaltung noch verbessert werden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Fernverkehrshalte in Singen und Böblingen weiterhin angeboten werden können.

### **2.7. Themenschwerpunkt Streckenführung**

Informationsbedarf bestand zum Thema Antragstrasse (PFA 1.3b). So war insbesondere von Interesse, ob diese Planung aktuell noch weiterverfolgt wird.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Trotz der im Zuge der Vorplanung vorgesehenen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung für den Ausbau der Gäubahn, Abschnitt Nord, hält die Deutsche Bahn parallel das laufende Planfeststellungsverfahren für den Anschluss der Gäubahn an den Flughafen über die Rohrer Kurve, die Bestandsstrecke durch Leinfelden-Echterdingen und die

sogenannte Station „Drittes Gleis“ (Planfeststellungsabschnitt 1.3b) fest, wie ihn die Stuttgart-21-Projektpartner im Jahr 2015 einvernehmlich beschlossen hatten. Der vom Bund jetzt vorgesehene Ausbau der Gäubahn würde eine Änderung des S21-Finanzierungsvertrags erfordern.

Im Übrigen stellt der PFA 1.3b eine genehmigungsfähige, verkehrlich-betrieblich tragfähige Lösung für die im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 vereinbarte Einbindung der Gäubahn in den neu geordneten Bahnknoten Stuttgart dar. Die Bahn und ihre Projektpartner werden daher diese - im Vergleich zum Pfaffensteigtunnel kostengünstigere - Lösung umsetzen, falls die Finanzierung des Pfaffensteigtunnels - der weitergehende Ziele verfolgt - nicht zustande kommen sollte.

Mehrere Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände bezweifelten, dass die Lösung Pfaffensteigtunnel die bestmögliche Streckenführung darstellt. Sie brachten den Vorschlag ein, die Trasse teilweise oberirdisch parallel zur Autobahn zu führen.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der Pfaffensteigtunnel ist zwingend erforderlich, um ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Bundes zu erreichen: Ausgehend vom Bundesverkehrswegeplan 2030 soll die Fahrzeit zwischen der Grenze zur Schweiz und Stuttgart so verkürzt werden, dass die Gäubahn sowohl in Zürich als auch in Stuttgart sowie an den wichtigsten Bahnhöfen dazwischen attraktive Anbindungen erhält. Zudem ermöglicht der Pfaffensteigtunnel, dass Reisende von der Gäubahn aus am Flughafen am gleichen Bahnsteig auf schnelle Verbindungen in Richtung Ulm/München umsteigen können. Mit der tlw. oberirdischen und tlw. unterirdischen Trassenführung entlang der Autobahn kann das verkehrspolitische Ziel des Bundes nicht erreicht werden.

Es wurde außerdem der Vorschlag geäußert, die bestehende Panoramabahn zu sanieren und die Gäubahn über diese Strecke entweder in den neuen unterirdischen Hauptbahnhof oder in eine Ergänzungsstation (ober- oder unterirdisch) zu führen.

#### Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Führung der Gäubahn über den Flughafen zum künftigen Hauptbahnhof ist nicht nur ein wesentlicher Vertragsbestandteil des Projekts Stuttgart 21. Alle Projektpartner stehen zu 100 Prozent hinter dem beschlossenen und vielfach demokratisch legitimierten Gemeinschaftsprojekt Stuttgart 21 - in vollem Umfang. Die Gäubahnführung über den Flughafen ist darüber hinaus auch planerisch sinnvoll, weil sie zu der im Bereich des Flughafens und der Messe entstehenden Verkehrsdrehscheibe beiträgt und damit im Sinne der Mobilitätswende Fahrgastpotenziale erschließt. Diese können nur erschlossen werden, wenn die Gäubahn über den Flughafen geführt wird. Die Gäubahnführung über den Flughafen ist auch vom Bundesverwaltungsgericht als legitimes Planungsziel anerkannt worden. (BVerwG, Urt. v. 18.06.2020 - 3 C 3.19 -, juris Rn. 51 ff.)

Das Erfordernis eines ergänzenden Kopfbahnhofs in Stuttgart ist für den absehbaren verkehrlichen Bedarf und auch darüber hinaus weder verkehrlich noch wirtschaftlich nachgewiesen. Darüber hinaus wäre die Realisierung des Deutschlandtakts auf der Gäubahn mit der Ergänzungsstation schlicht unmöglich. Des Weiteren sind bei Stuttgart 21 bereits mögliche Ausbaupotenziale berücksichtigt. Diese würden verkehrlich eine deutlich größere Wirkung entfalten als eine Ergänzungsstation. Das belegt ein im Stuttgarter Gemeinderat präsentiertes verkehrswissenschaftliches Gutachten.

Über eine mögliche Planung von Vorsorgemaßnahmen in ferner Zukunft weit über die beschriebenen Kapazitäten hinaus kann im Rahmen der Bebauungsplanung allein die Landeshauptstadt Stuttgart als Grundstückseigentümerin entscheiden.

Es sind zudem mehrere Fragestellungen zum Erwerb oder der Inanspruchnahme von Flurstücken im Bereich der geplanten Strecke eingegangen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorplanung ist nicht als parzellenscharfe Planung zu verstehen. Welche Flurstücke in welchem Umfang betroffen sind, lässt sich daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht verlässlich sagen. Betroffene Grundstückseigentümer werden eine Entschädigung erhalten.

## **2.8. Themenschwerpunkt Unterbrechung der Gäubahn**

Einige Personen äußerten Bedenken bezüglich der Unterbrechung der Gäubahn während der Bauzeit. Sie erkundigten sich insbesondere, wie Reisende in dieser Zeit zum Stuttgarter Hauptbahnhof gelangen könnten. Zudem fragten sie, wie lange die Unterbrechung anhalten solle. Als Alternative wurde eine Führung der Gäubahn über Tübingen vorgeschlagen. Auch wurde vorgeschlagen, die Züge bis zum Westbahnhof oder Pragfriedhof zu führen und dort einen Umstieg auf die Stadtbahn in Richtung Hauptbahnhof zu ermöglichen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Während der Bauzeit der Gäubahn-Anbindung über den Flughafen werden die Züge am Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen halten und die Gäubahn so weiterhin an die Landeshauptstadt Stuttgart anbinden.

Eine Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart (VWI) im Auftrag der Stuttgarter Straßenbahnen AG belegt, dass der Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen als zeitweiser Endpunkt für die Fern- und Regionalverkehrslinien der Gäubahn geeignet ist. Für viele Reisende ist es von Vorteil, dass sie bereits in Vaihingen Anschluss an die S-Bahn und die Stadtbahn haben. Ziele in Stuttgart oder in der Region sind so deutlich schneller zu erreichen.

## **2.9. Themenschwerpunkt Zeit**

Interessierte erkundigten sich nach der voraussichtlichen Dauer bis zur Fertigstellung des Projekts.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Bauzeit des Pfaffensteigtunnels entspricht mit rund sechs Jahren in etwa der für den Bau des Anschlusses der Gäubahn an den Flughafen über die Rohrer Kurve, die Bestandsstrecke durch Leinfelden-Echterdingen und die sogenannte Station „Drittes Gleis“ (Planfeststellungsabschnitt 1.3b), wie ihn die Stuttgart-21-Projektpartner im Jahr 2015 einvernehmlich beschlossen hatten. Da bei beiden möglichen Varianten der Zeitpunkt des Baubeginns unter anderem von der Dauer möglicher Klageverfahren abhängt, lassen sich dazu derzeit keine konkreten Aussagen treffen.

Auch war von Interesse, inwiefern der Bau des Pfaffensteigtunnels sich auf die Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs auswirke.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die Vorabmaßnahmen für den Pfaffensteigtunnel sollen vorausschauend bereits jetzt in den Bauablauf für den Flughafenbahnhof integriert werden. Vollständig kann der Flughafenbahnhof daher voraussichtlich erst zwei Jahre nach Inbetriebnahme des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs in Betrieb gehen. Nur so lässt sich vermeiden, dass der Flughafenbahnhof nach Inbetriebnahme für mehrere Jahre gesperrt werden muss, um den Pfaffensteigtunnel zu einem späteren Zeitpunkt anzuschließen. Für diese Bauphase wird eine Teilinbetriebnahme des Flughafenbahnhofs angestrebt, um die Anbindung an den neuen Hauptbahnhof in nur 8 Minuten Fahrzeit sicherzustellen. Die schnelle Verbindung zwischen Stuttgart und Ulm mit einer Fahrzeit von rund 30 Minuten (ohne Halt am Flughafen) soll weiterhin wie geplant 2025 in Betrieb gehen.

**2.10. Sonstige Themen**

Über die oben genannten Themenschwerpunkte hinaus, wurden von Einzelpersonen folgende Punkte thematisiert.

Ein Interessierter bezweifelte, dass die Kapazität des Flughafenbahnhofs ausreichend sei, um zusätzlich die Gäubahnzüge aufzunehmen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Der neue Flughafenbahnhof verfügt über ausreichende Kapazitäten, sowohl für mehr Reisende als auch für mehr Züge. Mit dem Anschluss der Gäubahn an den neuen Flughafenbahnhof ist dieser nicht ausgelastet.

Auch erkundigte sich ein Interessierter danach, wie die Entwässerung geplant sei und ob es eine Untersuchung zu anfallenden Wassermengen gegeben habe. Er verweist darauf, dass die nahegelegenen Bäche nicht in der Lage seien noch mehr Wasser aufzunehmen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Fragestellungen dieser Art werden im Zuge der Leistungsphasen 3 und 4 gemäß HOAI, also der Entwurfs- und der Genehmigungsplanung, geklärt. Die Genehmigungsplanung wird in Form der Planfeststellungsunterlagen allen Betroffenen während des Anhörungsverfahrens im Rahmen der Planfeststellung zur Kenntnis gegeben. Äußerungen zur Planung sind dann möglich und werden behandelt.

Eine Person erkundigte sich zum Umgang mit einem Kulturdenkmal (Brunnen), das direkt oberhalb des geplanten Tunnels liegt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Eine eventuelle Betroffenheit des Kulturdenkmals wird im Zuge der Erarbeitung der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) geprüft. Im Zuge der dabei zu erstellenden Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch das Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ zu bewerten. Die Genehmigungsplanung wird in Form der Planfeststellungsunterlagen allen Betroffenen während des Anhörungsverfahrens im Rahmen der Planfeststellung zur Kenntnis gegeben. Äußerungen zur Planung sind dann möglich und werden behandelt.

Thematisiert wurde außerdem das Sicherheitskonzept für den Tunnel.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin:

Die DB plant und arbeitet auf Basis der anerkannten Regeln der Technik. Hierzu zählen gesetzliche internationale und nationale Grundlagen, sämtliche Regelwerke und eingeführte Vorgaben der Behörden. Vorgeschrieben ist in zweiröhri- gen Tunnel, alle 500 Meter ein Verbindungsbauwerk vorzusehen. Das genaue Flucht- und Rettungskonzept ist Bestandteil der weiteren Planungsphasen.

**2.11. Themen über das Vorhaben hinaus**

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden vereinzelt auch Themen angesprochen, die in keinem Zusammenhang mit der Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel), stehen. Es erfolgte daher keine inhaltliche Beantwortung der Fragen. Folgende Themen wurden aufgeworfen:

- Ausbau des südlichen Abschnitts der Gäubahn. In diesem Zusammenhang wurde mehrfach dringend darauf hingewiesen, die beiden Vorhaben zu koordinieren und den südlichen Ausbau zu beschleunigen.
- Leistungsfähigkeit des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs
- Kostensteigerung Stuttgart 21
- Brandschutz generell
- Umleitung der S-Bahn bei Stammstreckensperrung

**3. Fazit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

Mit der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord (Pfaffensteigtunnel), konnte aus Sicht der Vorhabenträgerin das Verständnis in der Öffentlichkeit für die geplante bauliche Maßnahme weiter gefördert werden. Durch den Dialog mit den Betroffenen und durch das Informieren der am Vorhaben Interessierten wurde mehr Klarheit über das Projekt selbst und dessen Auswirkungen erzielt. Die große Mehrzahl der Personen äußerte sich dem Vorhaben gegenüber positiv und sieht es als vorzugswürdig gegenüber der Antragstrasse (PFA 1.3b) an. Insbesondere die Vermeidung des Mischverkehrs sowie der Entfall des bei der Realisierung der Antragstrasse notwendigen Oberbodenlagers stießen auf Zuspruch.

Die Vorplanung wird nun unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Fragen und Anmerkungen fortgeführt.