

Stuttgart, 24.04.2015

Filderbahnhof

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	05.05.2015
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	06.05.2015
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	07.05.2015

Beschlußantrag:

Der Gemeinderat stimmt dem am 20.04.2015 unter Gremienvorbehalt gefassten Lenkungskreisbeschluss nach § 13 Absatz 2 des Finanzierungsvertrages über Änderungen des Projekts Stuttgart 21 im Planfeststellungsabschnitt 1.3 (PFA 1.3) (Anlage 1) zu:

1. Bau eines dritten Gleises an der Station Terminal (heutige S-Bahn-Station) sowie Änderungen der Zuführungen zur Station Terminal im Planfeststellungsabschnitt 1.3 gemäß Anlage 1 zum Lenkungskreisbeschluss.
2. Änderungen an der Rohrer Kurve sowie im Streckenabschnitt zwischen Rohrer Kurve und Station Terminal gemäß Anlage 2 zum Lenkungskreisbeschluss.

Kurzfassung der Begründung:

Ausführliche Begründung siehe Anlage 1

Der PFA 1.3 bindet den Filderraum mit Flughafen und Messe an den überregionalen Schienenverkehr an. Er schafft damit neue Verbindungen zur Gäubahn in Richtung Horb und auf der Neubaustrecke Richtung Stuttgart und Ulm. Der Abschnitt ist Teil des verkehrlichen Gesamtkonzepts von Stuttgart 21 und Bestandteil des gültigen Finanzierungsvertrages von 2009.

2012 hat die baden-württembergische Landesregierung den „Filderdialog Stuttgart 21“ gemeinsam mit der Bahn und den Projektpartnern durchgeführt. Dieser gab aus Sicht der Projektpartner einen wesentlichen Anstoß zur Überarbeitung der Planung, insbesondere sollte die Situation am Flughafen verbessert werden. Die Zielsetzung

war unter anderem zu vermeiden, dass die S-Bahn-Station Terminal für die Nutzung durch Fern- und Regionalzüge umgebaut werden muss und dadurch ein Mischverkehr in der S-Bahn-Station notwendig wird. Außerdem sollte der neue Flughafenbahnhof näher am Flughafen Terminal liegen und damit benutzerfreundlicher gestaltet werden. Die gemeinsam empfohlene Variante 4 mit einem Flughafenbahnhof unter der Flughafenstraße wurde in der Folgezeit vertieft geprüft. Gleichzeitig sollte auch geprüft werden, ob die Variante innerhalb des vorgesehenen Budgets realisiert werden kann, da der Kostendeckel unverändert Bestand hat.

Nachdem aufgrund von Mehrkosten kein Einvernehmen über eine veränderte Planung und deren Finanzierung erreicht werden konnte, hat die Bahn im Mai 2013 die Planfeststellung der sogenannten „Antragstrasse“ beim Eisenbahnbundesamt beantragt. Die Pläne wurden im Rahmen des förmlichen Planfeststellungsverfahrens Ende 2013 öffentlich ausgelegt. Der Erörterungstermin wurde vom 22. September 2014 bis 7. Oktober 2014 durchgeführt.

Die Projektpartner hatten in der Sitzung des Lenkungskreises S21 vom 20. Oktober 2014 beschlossen, nochmals Gespräche zur Entwicklung von Varianten zur Antragstrasse im Planfeststellungsabschnitt 1.3 des Projekts S21 zu führen. Die Projektpartner haben daraufhin geprüft, welche Verbesserungen im Sinne des ÖPNV-Pakts für den S-Bahn-Verkehr im Filderbereich auf der einen Seite und welche Möglichkeiten für den Ausbau des vom Land geplanten Metropolexpressverkehrs, auch in Richtung Gäubahn, auf der anderen Seite umsetzbar sind.

Am 6. März 2015 haben die Spitzenvertreter der Projektpartner eine Grundsatzentscheidung über die Variante und über das Konzept zur Bereitstellung von Finanzierungsmitteln getroffen. Hiernach beabsichtigen die Parteien die Errichtung eines dritten Gleises in der zu erweiternden Station Terminal sowie die entsprechende Anpassung der Anbindung der Station Terminal an die Neubaustrecke (Flughafenkurve). Die Durchführung erforderlicher Vorabmaßnahmen am Tunnel Flughafenkurve und an den beiden Tunneln des östlichen Zulaufs der Station NBS (östlicher Flughafentunnel) für einen späteren optionalen Nachbau einer Verbindung aus der Station Terminal in Richtung Wendlingen soll mit realisiert werden. Daneben soll eine kreuzungsfreie Umgestaltung der Rohrer Kurve sowie Maßnahmen zur Steigerung der Betriebsqualität im Streckenabschnitt zwischen Rohrer Kurve und Station Terminal umgesetzt werden.

Gleichzeitig wurden die Eckpunkte für das weitere Vorgehen vereinbart:

Alle Parteien sind sich einig, dass die abzuschließenden Finanzierungsregelungen außerhalb der Finanzierungsvereinbarung vom 2. April 2009 erfolgen und die sogenannte Sprechklausel nicht tangieren.

Der Ausbau des Bahnhofs Vaihingen zu einem Regionalhalt wird ausschließlich durch das Land BW finanziert (ca. 5 Mio. €). Der Ausbau der Rohrer Kurve, soweit für die Anfahrbarkeit des Bahnhofs Vaihingen erforderlich, wird ausschließlich durch das Land BW finanziert (ca. 5 Mio. €). Alle weiteren Ausbauarbeiten an der Rohrer Kurve werden über das Projekt Stuttgart-Ulm finanziert.

Der Kostenumfang der Zusatzfinanzierung für die Variante 3.Gleis wird auf 80 Mio. € festgesetzt. Davon übernimmt der Verband Region Stuttgart 20 Mio. €, das Land (über die Bestellung von Mehrverkehren) und die Bahn jeweils 30 Mio. €.

Auf der Grundlage der Grundsatzentscheidung vom 6. März 2015 hat der Lenkungskreis am 20. April 2015 den beigefügten Beschluss (Anlage 1) mit Gremienvorbehalt gefasst. Aus den Anlagen 1 und 2 zum Lenkungskreisbeschluss ergeben sich die Änderungen der Verkehrsführung und Planung.

Die Bahn, das Land und der Verband Region Stuttgart werden die Zusatzfinanzierung unterschriftsreif aushandeln und nach Einholung der Zustimmung der zuständigen Gremien abschließen.

Die Finanzierungsmittel für die Ausführung der im Beschlussantrag genannten Änderungen werden in einem eigenständigen Zusatzfinanzierungsvertrag geregelt. Vertragspartner sind insoweit das Land Baden Württemberg, die Deutsche Bahn AG und der Verband Region Stuttgart. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist insoweit nicht Vertragspartner, sie übernimmt keinen unmittelbaren vertraglichen Finanzierungsanteil. Der Verband Region Stuttgart beteiligt sich finanziell in Höhe von 20 Mio. €. Dieser Betrag wird im Rahmen der Verkehrsumlage über die gesetzlich vorgeschriebene Umlagefinanzierung von den Landkreisen des Verbands Region Stuttgart und der Landeshauptstadt Stuttgart getragen. Hierbei entfallen auf die Landeshauptstadt Stuttgart 26% (ca. 5,2 Mio. €).

Verfahrensrechtliche Änderungen:

Damit die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Stuttgart-Ulm zum vereinbarten Termin erfolgen und die Anbindung des Flughafens zeitgleich in Betrieb genommen werden kann, beabsichtigt die Bahn den Abschnitt PFA 1.3 in zwei Abschnitte aufzuteilen:

Der Abschnitt PFA 1.3 A enthält die Schnellfahrstrecke ab dem Bereich des Fildertunnels bis zum Beginn des Abschnitts 1.4 sowie die Station NBS, an der die Züge aus Ulm und aus Stuttgart kommend halten können und damit den Flughafen ans Fern- und Regionalverkehrsnetz anschließen. Der Abschnitt PFA 1.3 B umfasst die beschlossenen Änderungen an der Rohrer Kurve, entlang der Strecke (Filderbahn) und im Bereich der S-Bahn-Station Terminal, wo ein drittes Gleis für die Fern- und Regionalzüge vorgesehen wird. Hinzu kommt eine sogenannte Überleitverbindung westlich des Leinfelder Bahnhofs, in der die S-Bahn und Gäubahnzüge die Richtungsgleise wechseln können, damit Überholvorgänge auf der Strecke möglich und die betriebliche Flexibilität und Qualität erhalten bleibt. Wenn alle Planungs-, Genehmigungs- und Bauabläufe planmäßig ineinandergreifen, wäre ein Inbetriebnahmetermin des PFA 1.3 B, Stand heute nach Auffassung der Bahn, ein bis zwei Jahre später als die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke möglich.

Finanzielle Auswirkungen

<Finanzielle Auswirkungen>

Fritz Kuhn

Anlagen

<Anlagen>



2015-04-13_Anhang 1 zu Anlage 1_Übersichtslageplan_Final.pdf



2015-04-14_Final_Beschlussvorlage Sitzung des Lenkungskreis S 21 am 20.04.2015.pdf



2015-04-15_Anlage 2_Final.pdf 2015-04-15_Anhang 1 zu Anlage 2_Rohrer-Kurve-Variante.pdf



2015-04-15_Anlage 1_Final.pdf