

Stuttgart, 25.04.2022

**Stuttgart 21: Baumaßnahmen S-Bahn-Tunnel Wolframstraße
und Beseitigung der Eisenbahnüberführungen
- Vereinbarung mit der DB Netz AG
- PFA 1.5, Rücknahme der Klage gegen die
Bundesrepublik Deutschland**

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Verwaltungsausschuss Gemeinderat	Vorberatung	öffentlich	03.05.2022
	Vorberatung	öffentlich	04.05.2022
	Beschlussfassung	öffentlich	05.05.2022

Beschlussantrag

1. Dem Abschluss der Vereinbarung zu verschiedenen Baumaßnahmen im Bereich des neuen S-Bahntunnels Wolframstraße mit der der DB Netz AG und der Darstellung im Abschnitt Finanzielle Auswirkungen wird zugestimmt.
2. Der Rücknahme der durch die Stadt im Zusammenhang mit der 25. Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 1.5 vor dem VGH Baden-Württemberg erhobenen Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland (Az. 5 S 2016/2017) wird zugestimmt.

Begründung

Die Bahn realisiert im Zuge von Stuttgart 21 im Planfeststellungsabschnitt PFA 1.5 (Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt) den Bau eines S-Bahn-Tunnels, welcher auch die Wolframstraße kreuzt. Die Oberkante des neuen S-Bahn-Tunnels wird ca. 2,60 m über dem heutigen Straßenniveau der Wolframstraße liegen und sich damit als „Barriere“ in der heutigen Lage der Wolframstraße auswirken. Gemäß dem Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.5 wurden deshalb von der Bahn in der Planung „Umfahrungsschleifen“ südlich und nördlich des heutigen Verlaufs der Wolframstraße angelegt.

Die LHS sieht die Bahn allerdings dazu verpflichtet, im Rahmen der Wiederherstellung, die Kreuzung der Wolframstraße mit dem neuen S-Bahn-Tunnel in geradlinige Führung wiederherzustellen. Deshalb hat die Stadt im Rahmen des 25. Planfeststellungsänderungsverfahrens entsprechende Einwände beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorgebracht, denen aber nicht entsprochen wurde.

Die Stadt hat deshalb Klage gegen den Änderungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts (Bundesrepublik Deutschland) erhoben, mit der Forderung die Wiederherstellung der Geradeausführung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Für eine geradlinige Führung der Wolframstraße müsste die bisherige Wolframstraße über eine Rampe über den S-Bahn-Tunnel und jenseits des S-Bahntunnels wieder bis zur heutigen Führung der Wolframstraße in Richtung Parkseite herunter geführt werden. Für diese geradlinige Führung müssten neben der bereits abgebrochenen Eisenbahnbrücke Nr. 9 weitere vier Eisenbahnbrücken (Nr. 5 bis 8) zusätzlich abgebrochen werden.

Die künftigen städtebaulichen Überlegungen sehen außerdem eine Beseitigung der Brücken (Nr. 1 bis 4) Richtung Schlossgarten vor, so dass letztlich alle heute vorhandenen Brücken über die Wolframstraße mittelfristig entfallen.

Zwischen der Stadt und der Bahn gibt es hierzu ebenfalls unterschiedliche Auffassungen bzgl. der Verpflichtung der Bahn zum Abbruch und der Kostentragung.

Der Abbruch der Eisenbahnbrücken über die Wolframstraße ist nicht im Grundstückskaufvertrag von 21.12.2001 (GKV) und den vereinbarten Änderungsverträgen geregelt. Im GKV wurde vereinbart, dass Umfang und Kostentragung der durchzuführenden Brückenabbrüche in einer gesonderten Vereinbarung nach Maßgabe des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG) geregelt werden.

Vereinbarung mit der DB Netz AG

Im Rahmen von Verhandlungen konnte folgende vertragliche Regelungen zwischen der Verwaltung und der Bahn abgestimmt werden.

Wiederherstellung im Rahmen von Stuttgart 21:

Für die Herstellung einer geradlinigen Führung der Wolframstraße ist der weitgehende Abbruch der Eisenbahnbrücken Nr. 5 bis 8 erforderlich. DB Netz AG wird diese Abbrucharbeiten durchführen.

Die DB Netz AG stimmt mit der Vereinbarung einer künftigen geradlinigen Straßenführung über den S-Bahntunnel zu.

Berücksichtigung der weiteren städtebaulichen Überlegungen:

Die Eisenbahnbrücken 1 bis 4 über die Wolframstraße werden von der DB Netz AG abgebrochen, soweit dies für die derzeitigen städtebaulichen Überlegungen erforderlich ist.

Realisierung:

Die DB Netz AG wird alle Brückenüberbauten, soweit dies für die derzeitigen städtebaulichen Überlegungen erforderlich ist, im Zuge der Beräumung des Gleisvorfeldes nach dessen Außerbetriebnahme zurückbauen. Die für diesen Rückbau erforderlichen Genehmigungen werden seitens der DB Netz AG beantragt. Die Teile der Brückenbauwerke deren Rückbau bei den derzeitigen städtebaulichen Überlegungen nicht erforderlich ist, werden von der DB Netz AG nicht abgebrochen und verbleiben im Erdreich.

Die LHS stellt anschließend die geradlinige Führung der Wolframstraße her.

Die von der Bahn hergestellten Umfahrungsschleifen werden von der Stadt für Bauzustände im Rahmen des Städtebauprojekts Rosenstein weiterverwendet und nach Ende der Nutzung durch die Stadt zurückgebaut.

Kostentragung:

Unter Beachtung der Regelungen des EKrG bei Änderungsmaßnahmen nach §§ 3,12 EKrG und Anrechnung des jeweiligen Vorteilsausgleiches sowie der Beilegung des Streites über die notwendige Wiederherstellung der Geradeauslösung im Rahmen von Stuttgart 21 haben sich die DB Netz AG und LHS im Rahmen der Gesamteinigung auf folgende Kostentragung verständigt:

Die Stadt trägt für den notwendigen Abbruch aller Brücken über die Wolframstraße einen Anteil von 12,5 %. Die Bahn die verbliebenen 87,5 %.

Die Herstellungs- und Bauunterhaltungskosten für den künftigen Straßenbau trägt die Stadt.

Rücknahme der Klage gegen das EBA:

Die LHS hat gegen den Änderungsplanfeststellungsbeschluss für das Vorhaben Großprojekt 21, PFA 1.5, 25. Planänderung (Straßenführung und Rettungsbauwerk Wolframstraße) Klage zum VGH Baden-Württemberg gegen die Bundesrepublik Deutschland erhoben (Az. 5 S 2016/17). Die DB Netz AG ist Beigeladene dieses Verfahrens. Die Verwaltung hat am 10.10.2017 über die Klageerhebung im Ausschuss S21/Rosenstein (TOP 6 Wolframstraße, Klage gegen die Bahn) berichtet. Nach Abschluss der Vereinbarung nimmt die Stadt ihre Klage gegen die 25. Planänderung beim VGH Baden-Württemberg zurück.

Finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtkostenanteil der Stadt für die vereinbarten Abbrucharbeiten aller Brücken belaufen sich nach derzeitigen Kenntnissstand auf rd. 950.000 EUR. Abgerechnet wird entsprechend dem vereinbarten Kostenteiler nach IST-Kosten.

	2021	140.000 EUR (Brücke 9, bereits finanziert und unter Vorbehalt ausbezahlt)
ab	2026	nach heutiger Abschätzung rd. 810.000 EUR (ohne Preissteigerungen)

Die Kosten für den Straßenbau werden nach Erstellung des noch erforderlichen Bebauungsplans ermittelt. Der ab dem Jahr 2026 erforderliche Mittelbedarf wird durch das Tiefbauamt zum Doppelhaushalt 2026/2027 über die Anmeldeleiste angemeldet.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

L/OB, WFB, AKR

Vorliegende Anfragen/Anträge:

-

Erledigte Anfragen/Anträge:

-

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen
Anlage 1: Übersichtsplan

Übersichtsplan

