

Lenkungskreis Stuttgart 21

Vorlage zur Beschlussfassung

in der Sitzung des Lenkungskreises Stuttgart 21 am 02.05.2022

Vorabmaßnahmen

Vorbemerkung

Mit Stuttgart 21 wird einer der größten deutschen Bahnknoten zukunftsfähig ausgebaut. Die Leistungsfähigkeit des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs ist nicht nur für den absehbaren verkehrlichen Bedarf ausreichend bemessen, sondern ist auch Voraussetzung für den Deutschlandtakt und bietet Kapazität für die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030. Um auch in weiterer Zukunft den zusätzlich wachsenden Anforderungen im Schienenverkehr gerecht zu werden, sind im Rahmen des Projektes verschiedene Erweiterungsoptionen zum Ausbau der Infrastruktur angelegt und für Vorsorgemaßnahmen finanzielle Mittel bereits im Projekt Stuttgart 21 bzw. im Projekt Neubaustrecke Wendlingen - Ulm berücksichtigt:

- **T-Spange:** Im S-Bahntunnel zwischen Bad Cannstatt und Stuttgart Hbf des PFA 1.5 sind Verzweigungsbauwerke für die T-Spange vorgesehen. Eine konkrete Realisierung der T-Spange ist heute noch nicht absehbar. Die finanziellen Mittel für die Vorabmaßnahmen sind Bestandteil des Projekts Stuttgart 21.
- **Option Wendlingen:** Im PFA 1.3a wurden Anschlüsse für eine Anbindung der S-Bahn vom Flughafen an die NBS vorgesehen, um so eine Führung der S-Bahn über die NBS bis Wendlingen zu ermöglichen. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung gab es noch keine Realisierungsperspektive für die Planung. Die finanziellen Mittel für die Vorabmaßnahmen sind Bestandteil des Projekts Stuttgart 21.
- **Südümfahrung Wendlingen:** Im Zuge des PFA 2.1ab wurden bereits Vorabmaßnahmen für eine eventuelle Südümfahrung Wendlingens vorgesehen. Eine Realisierungsperspektive besteht heute noch nicht. Die finanziellen Mittel sind Bestandteil des Projekts Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.
- **P-Option:** Die P-Option ermöglicht die Überleitung von Zügen aus dem stark belasteten Nordzulauf in den Tunnel Cannstatt und von dort weiter in den neuen Stuttgarter Hbf. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung der Vorabmaßnahmen der P-Option gab es - im Gegensatz zu heute - noch keine gesicherte Realisierungsperspektive für die P-Option. Die finanziellen Mittel für die heute im PFA 1.5 planfestgestellten Vorabmaßnahmen im Tunnel Cannstatt sind Bestandteil des Projekts Stuttgart 21.

Mit diesen Vorsorgemaßnahmen sollte ermöglicht werden, die Anschlüsse der Erweiterungsoptionen deutlich schneller und damit kostengünstiger bereits während der umfangreichen Bau-

tätigkeit von S21 umzusetzen. Zudem profitieren Reisende bei einer schnellstmöglichen Umsetzung der Vorsorgemaßnahmen von einer dann erheblich geringeren Bautätigkeit nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21.

Im Zuge des durch den Bund in 2021 vorgestellten Ausbaukonzeptes der Gäubahn wird ferner der Projektabschnitt „Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord“ geplant. Dieses Projekt ist Teil des Gesamtprojekts zum Gäubahnausbau, mit dem die Strecke von Stuttgart zur Schweizer Grenze auch für den Deutschlandtakt ausgebaut werden soll und ist im vordringlichen Bedarf des BVWP enthalten. Zentraler Bestandteil der Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord, ist der sogenannte Pfaffensteigtunnel. Dieser bindet im Bereich der Station Stuttgart-Flughafen (Fernbahnhof) an den Planfeststellungsabschnitt 1.3a an. Mit der Bundesrepublik Deutschland ist im Rahmen der Planungsbegleitung eine zügige Projektrealisierung vereinbart. Auch hier können durch Vorsorgemaßnahmen wesentliche Effekte erreicht werden. Die hierfür erforderlichen Vorabmaßnahmen umfassen im Wesentlichen die Anpassungen der Tunneltrassierung östlich der Station und den Bau von Verzweigungsbauwerken zum Anschluss des Tunnels. Die beschriebenen Maßnahmen sind in der Anlage zum Beschluss dargestellt. Die Vortriebsarbeiten in diesem Bereich wurden noch nicht begonnen. Jetzt können die Auswirkungen für die Fahrgäste sowie Bauzeit und Kosten minimiert werden, wenn die Verzweigungsbauwerke bereits jetzt im Zuge der ohnehin notwendigen Baumaßnahmen von S21 realisiert werden. Die Umsetzung hat zur Folge, dass die vollständige Inbetriebnahme der Station Stuttgart-Flughafen (Fernbahnhof) um bis zu zwei Jahren später erfolgen wird. Würden die Vorabmaßnahmen hingegen nicht im Jahr 2022 begonnen, wären die zeitlichen Auswirkungen auf die Inbetriebnahme der Station und den Flughafentunnel Ost um ca. vier Jahre länger. Zur Sicherstellung des angespannten Zeitplans hat die DB PSU vorsorglich bereits zwei Planrechtsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt angestrengt, um die Vorabmaßnahmen zur Anbindung des Pfaffensteigtunnels baulich genehmigen zu lassen.

Mit den Vorabmaßnahmen zur Anbindung des Pfaffensteigtunnels an den PFA 1.3a ist nach Auffassung der DB keine Projektänderung entsprechend Finanzierungsvertrag S21 und nach Auffassung aller Projektpartner keine Erhöhung des Gesamtwertumfangs des Projekts Stuttgart 21 verbunden. Die Kosten sollen entsprechend den bisherigen Abstimmungen mit dem BMDV aus dem Projekt „ABS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH“ finanziert werden.

Die DB AG und die EIU erklären, dass die hierfür erforderlichen Mittel Bestandteil des durch die Projektpartner im letzten LK für den Fall der Realisierung des Projektes durch den Bund zugesagten Festbetrages von 270 Mio.€ sein werden. Die Unbedenklichkeitserklärung des Finanzierungsgeber gegenüber der DB liegt hierzu vor. Falls der Bund eine Finanzierung und Realisierung der ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH dauerhaft ausschließt oder das Planrechtsverfahren nicht erfolgreich abgeschlossen werden kann, erklären die DB AG und die

EIU, dass die bis dahin entstandenen Kosten für Planung und Vorsorgemaßnahmen des Pfaffensteigtunnels nicht der Kostenmasse von S21 zugerechnet werden und demgemäß keine weiteren Kostensteigerungen im Sinne § 8 Abs. 4 der FinV S21 darstellen sowie nicht gegen die Partner geltend gemacht werden.

Mit dieser Maßnahme ist keine Entscheidung zum Entfall der bisher vertraglich vereinbarten Lösung des PFA 1.3b verbunden. Diese Lösung ist auch unter Beachtung der Vorsorgemaßnahmen möglich und wird bis zu einer gesicherten Finanzierungs- und Realisierungszusage des Bundes für die „Ausbaustrecke Gäubahn, Abschnitt Nord“ weiterverfolgt.

Um die Auswirkungen auf die Reisenden sowie auf den Bauablauf und damit auch auf die Kosten des Bedarfsplanprojekts zu minimieren, fassen die Projektpartner gemäß § 13 Abs. 2 des Finanzierungsvertrags zu Stuttgart21 vom 02.04.2009 folgenden Beschluss:

Beschluss:

1. Die Vorabmaßnahmen werden aus dem im Lenkungskreis vom 15.10.2021 positiv bewerteten Festbetrag in Höhe von 270 Mio. € zur Realisierung des Pfaffensteigtunnels vorfinanziert.
2. Der Lenkungskreis nimmt zur Kenntnis, dass die Vorabmaßnahmen im PFA 1.3a zur Anbindung des Pfaffensteigtunnels wie in den Anlagen dargestellt realisiert werden. Hiervon gehen terminliche Wirkungen aus, die absehbar eine Teilinbetriebnahme der Station Stuttgart-Flughafen (Fernbahnhof) zur Folge haben können.
3. Das Risiko verlorener Kosten für die Vorabmaßnahmen im Fall einer fehlenden Realisierung des Pfaffensteigtunnels trägt die Deutsche Bahn. Daher steht seitens des Landes der Beschluss unter der Bedingung, dass die in der Vorbemerkung genannte Erklärung von DB AG und EIU rechtsverbindlich abgegeben wird.
4. Der Beschluss zu einem Umstieg im Projekt Stuttgart 21 zur Realisierung des Pfaffensteigtunnels soll in einer Sondersitzung des Lenkungskreises im Juli 2022 gefasst werden.
5. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die wesentlichen Voraussetzungen für einen solchen Umstieg geklärt werden. Dies sind:
 - eine Erklärung des Bundes zur raschen und vollständigen Finanzierung und Umsetzung des Pfaffensteigtunnels ohne weitere über die 270 Mio. Euro aus dem Projekt hinausgehende Finanzierungsbeitragung durch Land, Landeshauptstadt, Verband Region Stuttgart oder Flughafen Stuttgart GmbH, in Form einer gemeinsamen Erklärung,
 - eine Verständigung der Partner, zu welchem Zeitpunkt der finanzierungsvertragliche Realisierungsanspruch hinsichtlich PFA 1.3b entfallen kann.
6. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen zudem Verständigungen zu folgenden Themenkomplexen erreicht sein. Sofern eine Verständigung in der Sache nicht erreicht ist, soll eine Verständigung über das weitere Vorgehen erreicht werden:
 - leistungsfähige verkehrlich-infrastrukturelle Ausgestaltung des Projekts Pfaffensteigtunnel,
 - ausreichende Störfallkonzepte für den Bahnbetrieb zwischen Gäubahn und den Stuttgarter Hauptbahnhof (Störfallkonzept S-Bahn-Stammstrecke) in Folge der

zusätzlichen Herausforderungen des Interimszustands der Gäubahnunterbrechung (ohne vollwertige Station Flughafen NBS),

- Fortbetrieb der Panoramabahn bis zum Nordhalt für die Zeit bis zur fertiggestellten neuen Anbindung der Gäubahn an den Knoten Stuttgart im Zusammenhang mit dem Störfallkonzept.
- Zu weiteren infrastrukturellen Ausbauzielen des Ausbauvorhabens Gäubahn, insbesondere zur Ermöglichung der Fernverkehrshalte Böblingen und Singen im Zuge des Deutschlandtakts (3. Gutachterentwurf), einschließlich Vorbereitung eines viergleisigen Ausbaus vom Pfaffensteigtunnel bis Böblingen
- Aufrechterhaltung des IC-Studentakts im heutigen Umfang auch in der potenziell verlängerten Unterbrechungszeit der Gäubahn.

Zugleich sollen in dieser Sitzung auch die notwendigen Beschlüsse zur Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen zur Realisierung der P-Option behandelt werden.

