

Zu Tagesordnungspunkt 4

Bericht über die geplante Beschlussfassung des Lenkungskreises Stuttgart 21 zur Ausstattung des Bahnknotens Stuttgart mit einer Digitalen Leit- und Sicherungstechnik (Digitaler Knoten Stuttgart)

I. Sachvortrag

Die Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart hat Ende Januar 2019 zur Einführung einer modernisierten und digitalisierten Leit- und Sicherungstechnik (ETCS Level 2, European Train Control System) in Kombination mit einem teilautomatisierten Fahren (Automatic Train Operation Grade of Automation 2, ATO GoA 2) bereits wichtige Grundlagen gelegt und Fakten geschaffen. Auf Grundlage der Erkenntnisse einer gemeinsam im Auftrag von Land, DB Netz und Verband Region Stuttgart im Jahr 2018 durchgeführten Machbarkeitsstudie hat die Regionalversammlung beschlossen, die Fahrzeugflotte der S-Bahn Stuttgart um 58 weitere Fahrzeuge aufzustocken, alle Fahrzeuge mit der für einen digitalen Zugbetrieb erforderlichen Technik auszustatten und den Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG um weitere vier Jahre zu verlängern.

Klar war schon zu diesem Zeitpunkt, dass die Bauarbeiten von S21 die einmalige Chance eröffnen, den Eisenbahnknoten Stuttgart in Zusammenhang mit den laufenden Umbauarbeiten am Hauptbahnhof und den entsprechenden Zuläufen auf die neue Leit- und Sicherungstechnologie umzustellen, da mit dem Umbau wichtige Teile des Leit- und Sicherungssystems ohnehin neu konzipiert werden müssen. Ein Ausbau des Knoten Stuttgarts in der herkömmlichen Leit- und Sicherungstechnologie – wie er bisher vorgesehen war – würde dagegen dazu führen, dass über die nächsten 20 Jahre die sich jetzt bietende Chance zur Optimierung der Kapazitäten am Knoten Stuttgart vertan wäre. Klar war aber zu diesem Zeitpunkt auch, dass dieses Vorhaben nur mit einem starken Engagement des Bundes durchgeführt werden kann.

Am 31. Januar 2020 wurde durch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer dann der offizielle Startschuss für die bundesweite Digitalisierungsoffensive der Deutschen Bahn verkündet. Auf wichtigen Hauptverkehrsachsen soll die neue, europaweit einheitliche Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) in Verbindung mit neuer, digitaler Stellwerkstechnik (DSTW) eingeführt werden. Der Knoten Stuttgart wird die erste Metropolregion, die mit dem neuen System ausgestattet wird. In Stuttgart soll darüber hinaus ein Modellprojekt zur Einführung von automatisiertem Zugbetrieb (ATO) umgesetzt werden. Der Bund stellt bis 2023 dafür zunächst insgesamt 570 Mio. € zur Verfügung. Im Bundeshaushalt sind bereits Haushaltsmittel für alle drei Bausteine des Projekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ sowie für die in diesem Rahmen erforderliche Fahrzeugförderung vorgesehen.

Als erste Metropolregion Deutschlands bekommt Stuttgart somit die moderne digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie. Die wesentlichen Elemente des Pilotprojekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ sollen zusammen mit dem Projekt Stuttgart 21 bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden. Die vollständige Umsetzung soll nachgelagert bis zum Jahr 2030 erfolgen. Folglich wäre ab diesem Zeitpunkt dann das gesamte

Stuttgarter S-Bahn-Netz einschließlich der Mischverkehrsstrecken bis mindestens zu den Linienendpunkten der S-Bahn mit ETCS, DSTW und automatisiertem Zugbetrieb ausgestattet.

Auf Grundlage dieser Entscheidungen müssen nun auch im Projekt Stuttgart 21 die formalen Voraussetzungen für die erforderlichen Anpassungen geschaffen werden. Dies soll im Rahmen eines entsprechenden Beschlusses des Lenkungskreises Stuttgart 21 erfolgen. Die Projektpartner wollen mit diesem Beschluss der Änderung der im Finanzierungsvertrag von Stuttgart 21 vorgesehen Leit- und Sicherungstechnik auf digitale Leit- und Sicherungstechnik zustimmen. Dies bedingt, dass auf den vom Projekt Stuttgart 21 betroffenen Strecken digitale Stellwerke statt elektronischer Stellwerke eingebaut werden. Gleichzeitig soll eine ETCS-Level-2-Zugbeeinflussung ohne ortsfeste Signale statt einer kombinierten ETCS-Level-1/2-Zugbeeinflussung, wie bisher im Vertrag vorgesehen, zum Einsatz kommen. Gleiches gilt auch für den Bereich der S-Bahn, die folgerichtig ebenso mit ETCS Level 2 und ohne ortsfeste Signale ausgestattet wird. Damit werden zum einen die Voraussetzungen dafür geschaffen die optimale Leistungsfähigkeit in der S-Bahn-Stammstrecke zu erreichen. Zum anderen werden aber auch die Vorgaben des Bundes für die deutschlandweite Einführung von ETCS umgesetzt und damit die Grundlagen für die Förderung gelegt. Bis zu der für Ende 2025 geplanten Inbetriebnahme müssen sämtliche Schienenfahrzeuge über die erforderliche spezifische Ausrüstung („ETCS und ATO Onboard Units“) verfügen.

Grundlage für die Finanzierung des Projektes „Digitaler Knoten Stuttgart“ wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Bundesrepublik Deutschland sein. Diese Vereinbarung sieht vor, dass von den Gesamtkosten der Maßnahmen für den „Digitalen Knoten Stuttgart“ ein fester pauschaler Kostenanteil von 160,5 Mio. € aus dem Projekt Stuttgart 21 getragen wird. Dieser Betrag umfasst den in der aktuellen Kostenberechnung enthaltenen Anteil für die Ausstattung des Bahnknotens Stuttgart mit der bisher geplanten Leit- und Sicherungstechnik (siehe oben). Der Lenkungskreisbeschluss steht unter der aufschiebenden Bedingung der Wirksamkeit dieser Vereinbarung. Ergänzt wird der Beschluss durch ein separates Dokument der DB Netz AG über die „Zielsetzung des Projekts“. Darin werden technische Details und die Umsetzung in drei Bausteinen geregelt. Der Lenkungskreis tagt am 24. April 2020. Er soll aufgrund der aktuellen Situation als Videokonferenz stattfinden.

In Bezug auf die Fahrzeugförderung ist derzeit eine entsprechende Förderrichtlinie in Vorbereitung. Das Bundesministerium für Finanzen fordert noch einen Wirtschaftlichkeitsnachweis für die Fahrzeugumrüstung. Dieser wird derzeit erarbeitet.

II. Beschlussvorschlag

Kenntnisnahme