

Zu Tagesordnungspunkt 5

Investitionsoffensive Infrastruktur S-Bahn (QSS Maßnahmen). Bericht über den aktuellen Stand der Vertragsgestaltung, Vorbereitung der erforderlichen ergänzenden Vereinbarungen mit der DB PSU

I. Sachvortrag

Der Verkehrsausschuss hat in seiner nicht öffentlichen Sitzung vom 13.03.2020 die Geschäftsstelle beauftragt, einen Vertrag (Planung HOAI Leistungsphase 1 bis 4) mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG abzuschließen. Die Öffentlichkeit für diesen Beschluss wurde unter Punkt 1 der heutigen Tagesordnung hergestellt. Nachfolgend wird der Maßnahmenumfang für diesen Vertrag beschrieben. Zum besseren Verständnis werden die einzelnen Maßnahmen nochmals detailliert beschrieben. Das Maßnahmenpaket wird als Qualitätsoffensive für den Schienenknoten Stuttgart (QSS) bezeichnet.

Im Einzelnen sind die folgenden Angebotsverbesserungen geplant:



Abbildung 1: Geplante Angebotsverbesserungen im Rahmen der beschlossenen Verkehrsvertragsverlängerung

1. S62 ergänzendes Angebot auf der S6, VA 300/2018

Mit einer Umsetzung einer zusätzlichen Verdichterlinie auf der S6 mindestens zwischen Leonberg und Feuerbach können sowohl entlastende Wirkungen auf der vorhandenen S-Bahn-Linie erzeugt als auch neue Potenziale erschlossen werden. Als Infrastrukturmaßnahme wird der Ausbau von Gleis 130 im Bahnhof Feuerbach erforderlich. Diese Maßnahme hat auch im Störfall positive Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb, weil dann im Fall der Sperrung der Stammstrecke mehr S-Bahnen nach Feuerbach (mit Verknüpfung zur Stadtbahn) geführt werden können.

2. Durchbindung von weiteren Linien aus dem Nordost bis Vaihingen/Böblingen, VA 331/2019

Der Bund hat zwischenzeitlich zugesagt, die Ausstattung des Schienenknotens Stuttgart inklusive der erforderlichen Fahrzeugausrüstung im Rahmen des Projekts „Digitaler Knoten Stuttgart“ mit digitalen Zugsignalisierungssystemen (ETCS L2), automatisiertem Fahren (ATO) und digitalen Stellwerken (DSTW) zu fördern. Die Ausstattung des Knotens Stuttgart selbst (Bausteine 1 und 2) soll dabei bis Ende 2025 erfolgen, die gesamte Metropolregion (Baustein 3) soll bis 2030 mit dieser Technik ausgestattet werden. Auf Grundlage der Ausstattung mit ETCS L2 können zukünftig mehr Züge zwischen Schwabstraße und Stuttgart-Vaihingen verkehren. Der Verband Region Stuttgart hat beschlossen, ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme dieser neuen Technik vier zusätzliche Züge pro Stunde nach Stuttgart-Vaihingen und zwei davon pro Stunde weiter bis Böblingen und Ehningen zu fahren. Neben der Ausstattung mit ETCS werden dafür weitere Anpassungen an der Infrastruktur erforderlich.

Im Bahnhof Vaihingen werden zusätzliche Weichenverbindungen zur Anbindung des Regionalbahnsteigs an die S-Bahn erforderlich. Der Regionalbahnsteig des Landes selbst soll auf eine Nutzlänge von 210 m verlängert werden, um auch von S-Bahn-Langzügen genutzt werden zu können. Die Bahnsteighöhe für diesen Bahnsteig beträgt 76 cm. Die Mitnutzung für die S-Bahn an diesem Bahnsteig wird aus betrieblichen Gründen erforderlich. Der vollständig barrierefreie Einstieg in die S-Bahn erfolgt an diesem Bahnsteig dann an der ersten Türe über die in den S-Bahn-Zügen vorhandene Rampe. Ergänzend dazu sollen nördlich der Station Österfeld zwei Überleitverbindungen in der S-Bahn-Strecke ergänzt werden, um den Betriebsablauf im Störfall zu optimieren. Als weitere Maßnahme ist die Anhebung der Streckengeschwindigkeit zwischen Universität und Mittnachtstraße vorgesehen.

Für die Durchbindung von vier zusätzlichen S-Bahn-Zügen pro Stunde nach Vaihingen und zwei davon weiter nach Böblingen und Ehningen werden verschiedene weitere Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich:

In Böblingen wird die Verlängerung des S-Bahn-Abstellgleises erforderlich. Das heutige Abstellgleis für S-Bahn-Züge ermöglicht nur die Abstellung von Vollzügen. Aufgrund der geplanten Langzugbildung ist eine Verlängerung für Langzüge (210 m Nutzlänge) dringend erforderlich. Eine Verlängerung des Abstellgleises ist nach erster grober Betrachtung bautechnisch möglich. Darüber hinaus sind infrastrukturelle Anpassungen am Gleis 4 erforderlich. Dazu gehört eine Teilabsenkung des Bahnsteigs von 96 cm auf 76 cm (um an diesem zukünftig eine Nutzung durch Regional- und S-Bahn-Verkehr und ggfs. auch Fernverkehr zu ermöglichen).

Untersucht wurde auch eine Weiterführung der S-Bahn über Böblingen hinaus bis nach Ehningen. Sie ist technisch möglich und erfordert den Bau eines neuen Bahnsteiges in Ehningen mit Anbindung an die Strecke.

3. S-Bahn Nürtingen, VA 331/2019

Für eine Weiterführung nach Nürtingen sind Anpassungen an den Bahnsteiganlagen in Wendlingen, Oberboihingen und Nürtingen erforderlich. Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 könnte sich durch eine S-Bahn-Verlängerung nach Nürtingen unter Einbeziehung des neuen Landeskonzeptes für den Regionalverkehr mit überschaubarem Aufwand ein Ringschluss ins Neckartal ergeben. Vom Flughafen ergibt sich dann die Möglichkeit, mit dem Regionalverkehr nach Nürtingen und dann mit der S-Bahn weiter nach Plochingen zu fahren. Auch für Oberboihingen ergibt sich durch den S-Bahn-Halt nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 eine deutliche Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr.

4. 15-Minuten-Takt S60 Böblingen-Renningen, VA 331/2019

Für eine Ausweitung des 15-Minuten-Taktes auf der S60 sind entsprechend den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie infrastrukturelle Anpassungen an der Strecke vorzunehmen. Im Abschnitt zwischen Magstadt und Renningen Süd sind zusätzliche Signale erforderlich, um die Zugfolgezeiten zu reduzieren (Blockverdichtung). Neben Anpassungen an den Lärmschutzwänden aufgrund der neuen Signalstandorte sind dazu auch Anpassungen im Stellwerk erforderlich. Im Bahnhof Sindelfingen wird für die S-Bahn ein Kreuzungsgleis mit einer zweiten Bahnsteigkante notwendig. Ein solches Gleis mit einer zusätzlichen Bahnsteigkante mit einer Länge von 140 m (Vollzug) ist nur auf der Nordseite des Bahnhofs möglich. Die auf der Südseite befindlichen Gleisanlagen werden für die Logistik des dortigen Standortes der Daimler AG benötigt. Der Bahnsteig wird westlich des vorhandenen S-Bahnsteiges an einem bereits vorhandenen Abstellgleis vorgesehen. Um die Begegnung von zwei S-Bahn-Zügen zu ermöglichen, wird das neue Bahnsteiggleis über zwei Weichen angebunden. Da sich im Bereich des geplanten Bahnsteigs ein Eidechsenhabitat befindet, sind die Auswirkungen und erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen noch detaillierter im Zuge der weiteren Planungen zu betrachten. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen lässt sich in einer ersten Stufe ein 15-Minuten-Takt zwischen Sindelfingen und Renningen auf der S60 realisieren. Die Fahrzeiten bleiben in etwa wie heute erhalten. Für die Weiterführung bis Böblingen wird die weiter oben beschriebene Anpassung im Bahnhof Böblingen erforderlich.

5. Bahnhof Bad Cannstatt, VA 300/2018

Im Bahnhof Bad Cannstatt soll der Bahnsteig an Gleis 1 nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf eine Bahnsteighöhe von 96 cm erhöht werden.

6. Weitere Abstellplätze für S-Bahn-Triebzüge

Für die zusätzlich bestellten S-Bahn-Triebzüge werden Abstellplätze erforderlich. Dazu sollen in Kornwestheim, Stuttgart-Vaihingen, Schorndorf, Bietigheim-Bissingen, Nürtingen und Esslingen insgesamt weitere 49 Abstellmöglichkeiten für S-Bahn-Triebzüge hergerichtet werden.

Finanzierung der Maßnahmen

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde detailliert mit dem Land abgestimmt. Das Land hat im Steuerkreis Schieneninfrastruktur eine Förderung dieser Maßnahmen aus dem neuen LGVFG in Aussicht gestellt. Der Fördersatz für diese Maßnahmen soll 75 % betragen. Die anfallenden Planungskosten sollen mit einem pauschalierten Betrag in Höhe von 10 % ebenfalls zum Teil vom Land übernommen werden. Eine abschließende Förderzusage kann erst nach Abschluss der Planungen der Leistungsphase 1 bis 4 und Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen zum Bau erfolgen. Aufgrund der Dringlichkeit der Maßnahmen hat das Land im Steuerkreis einer unterjährigen Anmeldung der Maßnahmen zugestimmt. Die Geschäftsstelle befindet sich zu diesen Punkten in intensiver Abstimmung mit dem Förderreferat des Verkehrsministeriums.

Um Synergien nutzen zu können und aus zwingenden eisenbahnbetrieblichen und bautechnischen Zwängen heraus, sollen einige Maßnahmen bereits gemeinsam mit dem Projekt Stuttgart 21 umgesetzt werden. Dazu zählen in Feuerbach (siehe Punkt 1) die Elektrifizierung des Gleises 130 sowie die erforderlichen Oberbaumaßnahmen (Weichen). In Vaihingen (siehe Punkt 2) betrifft dies den Einbau der neuen Weichen zur Anbindung des Regionalbahnsteigs an die S-Bahn und die zusätzliche Anbindung des neuen Abstellgleises 205. Im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke (ebenfalls Punkt 2) sollen die Überleitverbindung Österfeld und die Maßnahmen für die Geschwindigkeitserhöhung in der Stammstrecke gemeinsam mit dem Projekt Stuttgart 21 realisiert werden. Die für diese Maßnahmen förderrechtlich voraussichtlich erforderlichen Unbedenklichkeitsbescheinigungen aufgrund eines vorzeitigen Baubeginns wurden im Steuerkreis vom Land bereits in Aussicht gestellt. Die DB PSU hat darüber hinaus die Forderung erhoben, dass die Investitionskosten für die Realisierung dieser Maßnahmen bis zum Vorliegen der Förderzusage des Landes durch den Verband Region Stuttgart vorfinanziert werden müssen. Hierfür wird eine entsprechende Vereinbarung erforderlich. Die Umsetzung dieser Maßnahmen spätestens bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wurde durch die DB PSU zugesichert.

Planungsvereinbarung

Derzeit wird ein Planungsvertrag mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG verhandelt. Der Planungsvertrag umfasst zunächst die Planung für die Maßnahmen bis zur Genehmigungsplanung (entsprechend HOAI Leistungsphase 1 bis 4). Der angestrebte Vertragsumfang ist in Anhang 1 dargestellt. In Anhang 2 finden sich die Prämissen für die Vertragsgestaltung. Über den aktuellen Stand der Vertragsgestaltung und die voraussichtlichen Kosten für die erste Planungsphase der Maßnahmen (Leistungsphase 1 bis 4) wird die Geschäftsstelle in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22.04.2020 berichten.

Vorfinanzierungszusage und Ausfallgarantie

Für die gemeinsam mit dem Projekt Stuttgart 21 zu realisierenden Anlagenteile wird eine Vorfinanzierungszusage mit Ausfallgarantie durch den Verband Region Stuttgart erforderlich. Diese wird nach derzeitigem Kenntnisstand ein Volumen von maximal bis zu 35 Mio. € umfassen und nach Vorliegen des Förderbescheids des Landes entfallen.

Hauhaltstechnische Behandlung

Für die Finanzierung des regionalen Anteils wird die zweckgebundene Rücklage „Schienenknoten Stuttgart“ eingesetzt. Bis zum Vorliegen der definitiven Förderzusage des Landes umfasst dieser Anteil das Volumen der gesamten Planungsvereinbarung. Hinzu kommt die Vorfinanzierungszusage mit Ausfallgarantie im Rahmen des Projekts Stuttgart 21. Mit Vorliegen der jeweiligen Verträge werden die entsprechenden Zahlen in den Haushaltsentwurf und in die Mittelfristige Finanzplanung aufgenommen. Mit Vertragsschluss werden dann auch entsprechende Verpflichtungsermächtigungen in Anspruch genommen.

II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss hat in seiner nicht öffentlichen Sitzung vom 13.03.2020 die Geschäftsstelle beauftragt, einen Vertrag (Planung HOAI Leistungsphase 1 bis 4) mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG über den in Anhang 1 definierten Anlagenumfang unter Berücksichtigung der in Anhang 2 genannten Prämissen abzuschließen. Beide Vertragspartner werden die korrekte Verwendung der Planungsmittel nachweisen. Die Öffentlichkeit für diesen Beschluss wurde unter Punkt 1 der heutigen Tagesordnung hergestellt.

Der Verkehrsausschuss beschließt

1. Für die Finanzierung des regionalen Anteils wird die zweckgebundene Rücklage „Schienenknoten Stuttgart“ eingesetzt.
2. Die Regionaldirektorin wird ermächtigt, ergänzend zum Planungsvertrag eine zusätzliche Vereinbarung zur Sicherung der Finanzierung der gemeinsam mit Stuttgart 21 zu erstellenden Anlagenteile zu unterzeichnen. Dazu zählen in Feuerbach die Elektrifizierung des Gleises 130 sowie die erforderlichen Oberbaumaßnahmen (Weichen). In Vaihingen betrifft dies den Einbau der neuen Weichen zur Anbindung des Regionalbahnsteigs an die S-Bahn und die zusätzliche Anbindung des neuen Abstellgleises 205. Im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke sollen die Überleitverbindung Österfeld und die Maßnahmen für die Geschwindigkeitserhöhung in der Stammstrecke gemeinsam mit dem Projekt Stuttgart 21 realisiert werden.
3. Es wird von einem Planungskostenaufwand in Höhe von [] Mio. € (Betrag wird in der Sitzung ergänzt) sowie einer Ausfallgarantie in Höhe von maximal bis zu 35 Mio. € ausgegangen. Nach Vorliegen der Förderzusage des Landes reduzieren sich diese Beträge um die Höhe der Landesförderung.
4. Mit Vorliegen der abschließenden Verträge werden die entsprechenden Zahlen in den Haushaltsentwurf und in die Mittelfristige Finanzplanung aufgenommen.
5. Mit Abschluss des Planungsvertrags und Unterzeichnung der Ausfallgarantie werden entsprechende Verpflichtungsermächtigungen in Anspruch genommen.

Anhang 1 zur Sitzungsvorlage VA 052/2020

Maßnahmenliste:

S62

Stuttgart-Feuerbach

- Elektrifizierung und Bahnsteigneubau Gleis 130 (Bahnsteiglänge 210 m, Bahnsteighöhe in Abstimmung mit dem Land: 76 cm), Anpassung Signalisierung, zusätzliche Weichenverbindungen in Richtung Zuffenhausen.

S-Bahn nach Nürtingen

- Wendlingen: Ertüchtigung der Bahnsteige Gleis 1, 2 und 3 für den S-Bahn-Verkehr, Wendemöglichkeit für S-Bahnen an Gleis 3.
- Oberboihingen: Verlängerung des derzeit 185 m langen Bahnsteigs (Gleis 1 und 2) auf mindestens 210 m und 76 cm. Ergänzung von Teilbereichen am Bahnsteiganfang für barrierefreien Einstieg in die S-Bahn (96 cm) soweit technisch möglich.
- Bahnhof Nürtingen: Bau eines Bahnsteigs mit einer Bahnsteiglänge von 210 m und einer Bahnsteighöhe von 96 cm an Gleis 6. Signaltechnische Anbindung des Gleises.

Bahnhof Bad Cannstatt

- Erhöhung der Bahnsteigkante Gleis 1 in Stuttgart-Bad Cannstatt (210 m Länge auf 96 cm) für den barrierefreien Zugang zur S-Bahn.

Durchbindung von vier Zügen nach Vaihingen und zwei davon weiter nach Böblingen/Ehningen

- Zusätzliche doppelte Weichenverbindung zwischen Schwabstraße und Österfeld.
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Hasenbergtunnel talwärts auf 100 km/h sowie zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße auf 80 km/h in beide Richtungen.
- Bahnhof Vaihingen: Zwei zusätzliche Weichenverbindungen zur Nutzbarkeit des neuen Regionalbahnsteigs auch für die S-Bahn. Der Regionalbahnsteig hat eine Bahnsteighöhe von 76 cm.
- Bahnhof Vaihingen: zusätzliche Weichenverbindung zur beidseitigen Anbindung des Abstellgleises 205.
- Bahnhof Böblingen: Bau zusätzlicher Weichenverbindungen im Nordkopf Böblingen zur flexiblen Betriebsführung.
- Bahnhof Böblingen: Verlängerung des S-Bahn-Wendegleises für S-Bahn-Langzüge.
- Bahnhof Böblingen: Absenkung des Bahnsteigs am Gleis 4 in Böblingen für die flexible Nutzung durch Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr.
- Ehningen: Neues Wendegleis mit Bahnsteig, gegebenenfalls Blockverdichtung zwischen Ehningen und Böblingen.

15-Minuten Takt auf der S60

- Ertüchtigung der Strecke Renningen – Böblingen für einen 15-Minuten-Takt der S60.

S-Bahn-Abstellanlagen

- Ertüchtigung von Gleisen für die zukünftige Nutzung als S-Bahn-Abstellgleis in Kornwestheim, Stuttgart-Vaihingen, Schorndorf, Bietigheim, Nürtingen, Esslingen.

Anhang zur Sitzungsvorlage VA 052/2020

Prämissen für die Vertragsgestaltung:

1. Vertragspartner sind der Verband Region Stuttgart, die DB Netz AG und die DB Station&Service AG.
2. Vertragsgegenstand ist die Finanzierung der Planung (HOAI Leistungsphasen 1 bis 4) der oben beschriebenen Maßnahmen. Nach Abschluss soll eine genehmigte Planung vorliegen.
3. Vorhabenträger sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG und DB Station&Service AG.
4. Die Planungen sollen entsprechend eines Zeitplanes durchgeführt werden. Die Maßnahmen müssen dabei eng mit den im Rahmen von Stuttgart 21 geplanten Maßnahmen abgestimmt werden. Es darf zu keinen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 kommen.
5. Es finden planungsbegleitend regelmäßige Abstimmungsgespräche mit dem Verband Region Stuttgart statt.
6. Es findet ein planungsbegleitendes Projektmanagement (Kosten- und Terminkontrolle) statt.
7. Nach Abschluss der Leistungsphase 2 (Vorplanung) wird die Planung vorgestellt. Der Verband Region Stuttgart kann die Weiterführung der Planung innerhalb von 3 Monaten nach Vorstellung stoppen. Gleiches gilt nach Abschluss der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung).
8. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen den Förderantrag beim Land.
9. Bei der Beauftragung von Dritten sind die geltenden gesetzlichen Regelungen zu beachten.
10. Im Vertrag werden zunächst vorläufige Planungskosten dargestellt. Die endgültige Festlegung der Planungskosten erfolgt nach Abschluss der Planungen. Im Projektverlauf werden die vsl. Bau- und Planungskosten in den Abstimmungsgesprächen kontinuierlich kommuniziert. Kostensteigerungen von mehr als 10 % bedürfen der Zustimmung durch den Verband Region Stuttgart.
11. Der Mittelabruf durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgt vierteljährlich. Der Finanzmittelbedarf für die Folgejahre wird bis 31.05. durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen kommuniziert.
12. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dokumentieren die ordnungsgemäße Verwendung der vom Verband Region Stuttgart zur Verfügung gestellten Mittel.