

Sitzungsvorlage Nr. 314/2018

Planungsausschuss

am 12.12.2018



Verband Region
Stuttgart

21.11.2018 – PLA31418.docx

459 - PLA-Ö - 314/2018

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 3:

Stellungnahme zum 8. Planänderungsverfahren (Große Wendlinger Kurve – Anbindung) für die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg, Wendlingen – Ulm Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b Wendlingen – Kirchheim

I. Sachvortrag

Der Vorhabenträger macht zu dem Vorhaben der Anbindung der Großen Wendlinger Kurve (GWK) an die Neubaustrecke (NBS) folgende Ausführungen.

Der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Planfeststellungsabschnitt 2.1 a/b wurde am 23.03.2015 vom Eisenbahn-Bundesamt erteilt.

Neuere Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung, zur wirtschaftlichen Entwicklung sowie zur Zukunft der urbanen Mobilität in der Metropolregion Stuttgart sind Ausgangspunkt, das Zukunftsprojekt Stuttgart 21 unter den neuen Rahmenbedingungen nochmals auf eine weitere Optimierung zu untersuchen.

Aus diesem Grund hatte das Land im Jahr 2016 eine Untersuchung über die Möglichkeiten einer späteren Nachrüstbarkeit eines zweiten Gleises mit höhenfreier Einführung in die NBS Stuttgart – Wendlingen – Ulm angestoßen. Die Ergebnisse zeigen, dass eine bauliche Umsetzung realistisch nur in einem Zug mit dem Bau der NBS möglich ist. Eine spätere Nachrüstung dürfte aufgrund der dann ungleich höheren Kosten und der kaum vertretbaren betrieblichen Einschränkungen der Schnellfahrstrecke aufgrund der beengten Verhältnisse nahezu ausgeschlossen sein.

Im Sinne einer zukunftsorientierten Infrastrukturpolitik hat sich das Land vor diesem Hintergrund zum Ziel gesetzt, die baulichen Maßnahmen im Verzweigungsbereich zur Erstellung des zweiten Gleises im Zuge des Baus der NBS umzusetzen.

Bisher im Rahmen des PFA 2.1 a/b beantragt und genehmigt ist die eingleisige sogenannte Kleine Wendlinger Kurve, die die Verbindung von der NBS aus Richtung Stuttgart in Richtung Tübingen auch für die Gegenrichtung sicherstellt. Nunmehr beantragt ist eine Planänderung dahingehend, dass ein zweites Gleis, die sogenannte GWK, ergänzt wird. Gegenstand des vorliegenden Antrags ist vorerst nur der Bereich der unmittelbaren Anbindung der GWK an die NBS Wendlingen – Ulm, dieser erste Abschnitt muss zwingend zusammen mit der NBS Wendlingen – Ulm errichtet werden. Der zweite Abschnitt der GWK südlich des Anbindungsbereichs bis zur Einbindung in die Neckartalbahn wird in einem gesonderten Verfahren beantragt.

Die beantragte Eisenbahnanlage wird wie folgt beschrieben: Die GWK fädelt aus dem Gleis der NBS Richtung Stuttgart aus und wird über eine Dammverbreiterung der NBS auf eine eigene Eisenbahnüberführung über die Neckartalstrecke geführt. Um anschließend die NBS zu unterqueren, wird sie in einen Tunnel geführt. Der erste 107,5 m lange Abschnitt ist Bestandteil des vorliegenden Planänderungsantrags. Ebenso

Bestandteil des Antrags sind maßnahmebedingte Änderungen an der bisherigen Planung der NBS, wie z.B. Anpassung des Lärmschutzes, Anpassung des Entwässerungskonzepts und des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

Als verkehrliche Begründung für die GWK werden folgende Aspekte benannt:

Steigerung der Leistungsfähigkeit für den Abzweig in Richtung Tübingen

- Zusätzliche Trassen für Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Ermöglichung und Offenhaltung der Langfristplanung „Der neue Fernverkehr“
- Ergebnisse Machbarkeitsstudie zur Prüfung des Deutschland-Takts (2015)

Entlastung der NBS (Stuttgart –) Wendlingen – Ulm

- Entfall höhengleiche Einbindung
- Kapazitätserweiterung in der Relation Stuttgart – Ulm

Betriebsstabilität

- Verringerung des Risikos einer unzureichenden Betriebsstabilität und Erhöhung der Stabilität des Gesamtnetzes

Flexibilität

- Höhere Flexibilität bei künftiger Fahrplangestaltung durch Beseitigung eines wesentlichen Zwangspunktes

Die zweigleisige Anlage der Wendlinger Kurve ermöglicht dauerhaft, auch bei veränderten Fahrplankonstellationen und allgemein steigender Auslastung der Infrastruktur, die Führung des dritten Zuges je Stunde in der Relation Nürtingen – Stuttgart Flughafen/Messe – Stuttgart Hbf über die Kurve in einer verkehrlich sinnvollen Lage und damit eine durch die aktuellen Nachfrageprognosen erforderliche Ausweitung des Angebots. Sie vermeidet vielfältige Restriktionen in der heutigen und zukünftigen Angebotsgestaltung, erhöht die Kapazitäten und die Betriebsqualität und wirkt so positiv auf die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs im Knoten Stuttgart.

Regionalplanerische Wertung

Der Planungsausschuss des Verbands hat sich in seinen Sitzungen am 17.06.2009 (PLA 739/2009) und am 25.04.2012 (PLA 241/2012) mit dem Vorhaben befasst. Aus regionalplanerischer Sicht sind keine Änderungen der bisherigen Bewertung erforderlich.

Die Planänderung zur Anbindung der GWK wird aus Sicht der Region begrüßt. Sie entspricht den Plansätzen zur Einbindung der Region in das Schienennetz (4.1.2.1 (G)) und dem Ziel bezüglich der Trassen für den Eisenbahnverkehr 4.1.2.1.3 (Z), nach dem die noch nicht planfestgestellten Abschnitte des Projekts Stuttgart 21 sowie der NBS Wendlingen – Ulm gesichert werden.

Von Seiten der Region wird darauf hingewiesen, dass die im Rahmen einer möglichen S-Bahn-Südführung von Wendlingen geplante Anbindung der GWK an die Güterzugkurve bei der Realisierung der beantragten Elemente der GWK in der Form berücksichtigt werden muss, dass eine spätere Nachrüstung der Weichenverbindung trassierungs- und bautechnisch möglich ist. Gleiches gilt für einen möglichen Abzweig aus der NBS aus Richtung Stuttgart in Richtung Kirchheim/T. Um hier bei einer späteren Realisierung dieser Anbindung nach Inbetriebnahme der NBS eine lang dauernde Betriebsunterbrechung der NBS für den Einbau der erforderlichen Weichentragplatte in die feste Fahrbahn zu vermeiden, sollte diese Weichentragplatte oberbautechnisch im Zuge der NBS mit realisiert werden.

II. Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme des Verbands Region Stuttgart vom 17.06.2009 zum Planfeststellungsverfahren des Abschnitts 2.1 a/b gilt weiterhin.

Ergänzend wird vorgebracht, dass die Anbindung der GWK entsprechend den Ausführungen im Regionalplan begrüßt wird. Die im Zuge der GWK entstehenden Optionen für das Netz der S-Bahn in Richtung Kirchheim/T. sind zu berücksichtigen.