

## **Absichtserklärung**

von

Land Baden-Württemberg

und

Landkreis Reutlingen,

Landkreis Tübingen,

Zollernalbkreis

(zusammen nachfolgend: Landkreise der Region Neckar-Alb)

zur Realisierung und Finanzierung eines zweiten Gleises an der Wendlinger Kurve –  
Große Wendlinger Kurve (GWK)

### **1. Vorbemerkung**

Bislang ist im Rahmen von „Stuttgart 21“ ein eingleisiges Verbindungsgleis zwischen der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm (NBS) und der Neckartalbahn von und nach Tübingen vorgesehen. Als Erweiterungsoption, die nicht Bestandteil von „Stuttgart 21“ ist, ist der zweigleisige Ausbau der Verbindung zwischen der NBS und der Neckartalbahn (Große Wendlinger Kurve – GWK) angelegt. Nunmehr soll die GWK realisiert werden.

Mit der GWK werden die Fahrstraßenausschlüsse durch die bisher geplante Eingleisigkeit und die Notwendigkeit des Befahrens der NBS Stuttgart – Ulm auf dem Gegengleis beseitigt. Dadurch entstehen erheblich höhere Freiheitsgrade für die Planung des künftigen Angebots sowohl in/aus Richtung Reutlingen/Tübingen als auch Ulm mit Wirkung für den Gesamtknoten Stuttgart. Die GWK führt zu höherer betrieblicher Stabilität, dient zum Abfedern von leichten Verspätungen und wird auch positiv auf die Stabilität der Linien der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb über Tübingen hinaus wirken. Eine weitere Verdichtung des Angebots durch einen dritten Zug über den Flughafen in der Hauptverkehrszeit wird durch die GWK einfacher umsetzbar. Insgesamt dient die GWK damit der planerischen Flexibilität und dazu, die Betriebsqualität in dem Überschneidungsbereich der Fernverkehre auf der NBS Stuttgart-Ulm und der Verbindungen zwischen den Regionen Neckar-Alb und Stuttgart sowie der Anbindung an den Knoten Stuttgart incl. Flughafen zu erhöhen. Erreicht wird damit zudem die Verbesserung der Anschlusssicherheit an den Fernverkehr.

Mit der Realisierung der GWK wird die Option einer späteren S-Bahn-Verlängerung vom Filderbereich nach Kirchheim u.T. bei höhenfreier Ausfäde-

lung aus der NBS offengehalten, welche sich jedoch nicht unvorteilhaft auf das Fahrplankonzept der Verbindungen auf die Neckar-Alb-Bahn auswirken darf.

Dies dient den Interessen der Region Neckar-Alb, der Region Stuttgart und des Landes.

## **2. Realisierung und Finanzierung durch das Land**

DB Netz und Land beabsichtigen, einen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zur GWK abzuschließen, nach dem das Land die Kosten der GWK einschließlich aller eventuell eintretenden Kostensteigerungen übernehmen wird. DB Netz und Land streben eine zeitnahe Inbetriebnahme möglichst zusammen mit Stuttgart 21 an. Das Land trägt die Vorfinanzierung sämtlicher Planungskosten der GWK.

Das Land benötigt eine Unterzeichnung der Absichtserklärung im Mai 2019, da der Finanzierungsvertrag mit der DB Netz AG am 3. Mai 2019 unter Gremienvorbehalt gezeichnet und vom Ministerrat zeitnah bestätigt werden soll.

Die voraussichtlichen Kosten der GWK betragen 100 Mio. € (Preisstand 2018). In den Kostenansätzen sind Reserven für Unvorhergesehenes und Nachträge enthalten. Grundlage ist eine Kostenberechnung der DB für den ersten Abschnitt (Einbindung der GWK in die NBS Stuttgart – Ulm) und eine von der DB fortgeschriebene Kostenschätzung der im Auftrag des Landes erstellten Machbarkeitsstudie für den zweiten Abschnitt (Tunnel und Einbindung in die Neckartalbahn). Das Land muss mit dem Abschluss des Realisierungs- und Finanzierungsvertrags eine finanzielle Verpflichtung über 110 Mio. € eingehen, denn dieser wird vorsehen, dass das Land erst bei einer Kostenüberschreitung von mehr als 10% eine Zustimmung erteilen muss.

Der Bund hatte den Vorschlag des Landes abgelehnt, die GWK als neues Projekt in das Bundes-GVFG aufzunehmen. Der Bund hat jedoch angekündigt, die für GVFG-Maßnahmenteile des Projekts Stuttgart 21 vorgesehenen Bundesfinanzhilfen über die Bauzeit mit Baupreisindex fortzuschreiben. Soweit dies die Finanzierungsanteile des Landes im Projekt Stuttgart 21 nach dem FinV S21 reduzieren wird, wird das Land diese Entlastung für die Finanzierung der GWK einsetzen. Aufgrund der seit 2008 bis Ende 2018 eingetretenen indexbedingten Baupreissteigerung rechnet das Land mit einer Entlastung von 55 Mio. € und wegen der Fortschreibung über die Bauzeit mit einer weiteren Erhöhung dieser Entlastung.

## **3. Finanzierungsbeitrag der Region Neckar Alb**

Die Landkreise der Region Neckar-Alb beabsichtigen als Risikoabdeckung zu Gunsten des Landes Baden-Württemberg bis zu einem Viertel der Kosten, die vom Land aus dem mit der DB Netz abzuschließenden Realisierungs- und Fi-

finanzierungsvertrag aufzuwenden sind und die nicht durch die Entlastung abgedeckt werden, die für das Land durch die Erhöhung der Bundesfinanzhilfen im Projekt Stuttgart 21 eintreten, zu übernehmen. Bei Kosten der GWK von 100 Mio. € (Preisstand 2018) und einer Entlastung von 55 Mio. € (Stand Ende 2018) beträgt der Finanzierungsbedarf 45 Mio. € und der Finanzierungsanteil der Landkreise der Region Neckar-Alb von einem Viertel 11,25 Mio. €. Wenn sich die Finanzierungsanteile des Landes im Projekt Stuttgart 21 stärker reduzieren als mit Stand Ende 2018 prognostiziert, wird dies das Land zu einem Anteil von einem Viertel an die Landkreise der Region Neckar-Alb weitergeben. Wenn die Kosten der GWK durch die Bundesmittelerhöhung der Bundesfinanzhilfen abgedeckt sind, entfällt der Finanzierungsanteil der Landkreise der Region Neckar-Alb. Wenn sich die Kosten der GWK erhöhen, wird sich auch der Finanzierungsanteil der Landkreise der Region Neckar-Alb um ein Viertel der Kostensteigerung erhöhen.

Der Finanzierungsbeitrag der Landkreise der Region Neckar-Alb ist jedoch auf höchstens 12,5 Mio. € begrenzt. Die Landkreise der Region Neckar-Alb gehen davon aus, dass sich auch die Wirtschaft bereit erklärt, einen Anteil ihres Finanzierungsbeitrags zu übernehmen.

#### **4. Finanzierungsbeitrag des Verband Region Stuttgart**

Bei ihren Finanzierungsbeiträgen gehen Land und Landkreise der Region Neckar-Alb davon aus, dass der Verband Region Stuttgart einen Finanzierungsbeitrag in selber Höhe wie die Landkreise der Region Neckar-Alb leistet. Sollte der Verband Region Stuttgart keine oder geringere Finanzierungsbeiträge leisten, werden auch die Landkreise der Region Neckar-Alb keine oder geringere Beiträge leisten.

#### **5. Halt in Metzingen**

Die Angebotsplanungen des Landes sehen bislang vor, dass die Stadt Metzingen weiterhin durch zwei Metropolexpresslinien halbstündlich in die Neckartalbahn Stuttgart - Plochingen – Tübingen eingebunden ist. Dieser Halbstundentakt wird ab Juni 2020 an Werktagen auch außerhalb der Hauptverkehrszeit eingeführt. Zudem geht im Dezember 2022 das Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb mit einem werktäglichen Halbstundentakt von Metzingen bis Herrenberg in Betrieb. Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird sich die Reisezeit von Metzingen zum Flughafen mit Umstieg in Nürtingen wesentlich verkürzen.

Das Land verfolgt darüber hinaus die verkehrspolitische Zielsetzung, nach der Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21 einen Halt der Linie Stuttgart-Flughafen-Nürtingen-Metzingen-Tübingen(-Albstadt/Sigmaringen) in Metzingen vorzusehen. Das Land wird einen Halt in Metzingen in seinem Fahrplankonzept einplanen, wenn dies die fahrplantechnischen Randbedingungen ohne unzumutbaren infrastrukturellen oder betrieblichen Mehraufwand erlauben und

dies ohne unzumutbare Nachteile für die Verbindungen durch Anschlussverluste in Stuttgart oder in Tübingen möglich ist. Die Prüfungen zum Halt in Metzingen gehen in verschiedene Richtungen. Sie werden in den nächsten 12 Monaten noch nicht abgeschlossen werden.

Die Möglichkeiten für einen Halt in Metzingen erhöhen sich durch das zweite Gleis der Wendlinger Kurve.

Das Land trägt dafür Sorge, dass bei einer Erweiterung der S-Bahn von den Fildern in Richtung Kirchheim u.T. keine Beeinträchtigung der Taktzeiten und des Angebotskonzeptes der Regionalverkehre auf der Neckar-Alb-Bahn stattfindet.

## **6. Vertragliche Regelung**

Das Land wird mit den Landkreisen der Region Neckar-Alb und dem Verband Region Stuttgart im Laufe des Jahres 2019 die genannten Eckpunkte abschließend vertraglich regeln.

Da die endgültigen Kosten der GWK sowie die Höhe der Entlastung des Landes im Projekt Stuttgart 21 noch nicht feststehen und der Zeitpunkt der Entlastung des Landes erst nach Realisierung der GWK liegen kann, wird vertraglich der Finanzierungsbeitrag der Landkreise der Region Neckar-Alb aufgrund einer Prognose bestimmt und ein Zeitpunkt für eine Schlussrechnung festgelegt.