Lenkungskreis Stuttgart 21 am 22.10.2012

Deutsche Bahn AG

Vorstand Technik und Infrastruktur

Dr.-Ing. Volker Kefer

Stuttgart, 22.10.2012

Agenda

1. Begrüßung
2. Vorstellung der Untersuchungsergebnisse des Filderdialogs S21
3. Aktueller Sachstand Planung und Bau Stuttgart 21
4. Aktueller Sachstand Projektförderung durch die Projektpartner
5. Sonstiges

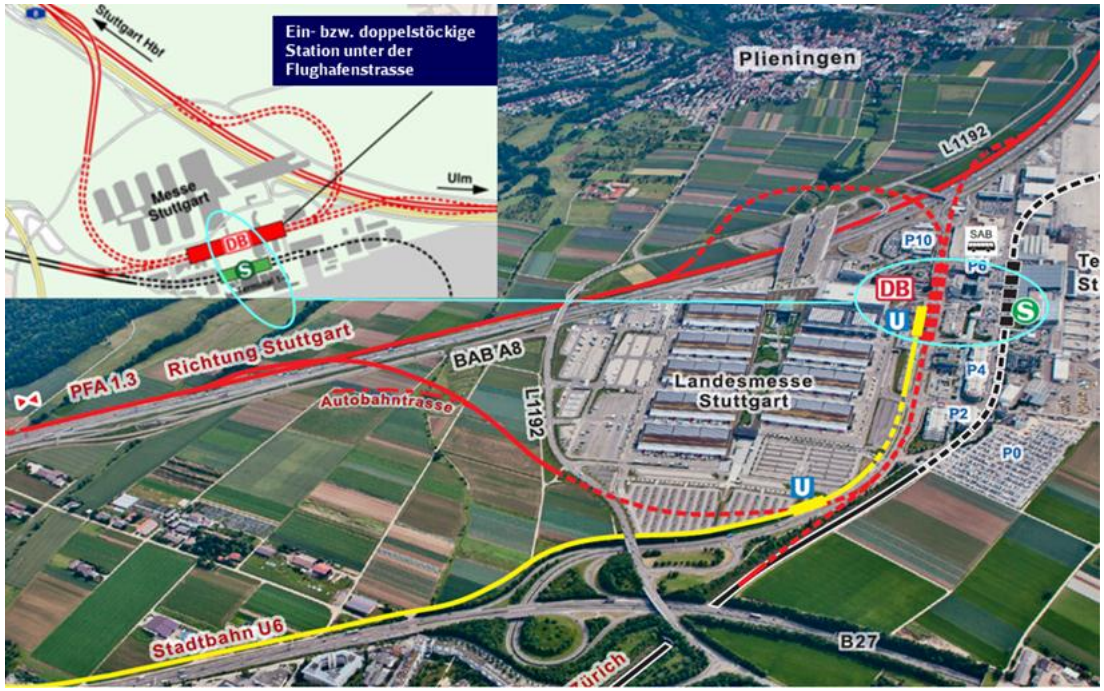
Agenda

1. Begrüßung
2. Vorstellung der Untersuchungsergebnisse des Filderdialogs S21
3. Aktueller Sachstand Planung und Bau Stuttgart 21
4. Aktueller Sachstand Projektförderung durch die Projektpartner
5. Sonstiges

Agenda TOP 2 - Filderdialog

1. **Auftrag**
2. Ergebnis
3. Auswirkungen
   - Kosten
   - Termine
   - Fahrplan
4. Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen
5. Zusammenfassung

Folgende Aufträge haben die Projektpartner im Ergebnis des Filderdialogs angenommen



- **Variante „Flughafenbahnhof** unter der Flughafenstraße“ wird im Rahmen der **Machbarkeitsstudie/Vorplanung** bis Herbst 2012 geprüft
- **Verband Region Stuttgart** wird Änderungen des Regionalplans mit dem Ziel vornehmen, die Trasse für die autobahnparallele Führung zu sichern
- **Lärm- und Erschütterungsschutz** über das gesetzliche Maß nur bei einer maßgeblichen Finanzierungsbeteiligung der Stadt Leinfelden-Echterdingen möglich
- Für die künftige **Nutzung der Gäubahn** wird eine Arbeitsgruppe bis Ende 2012 Überlegungen zu einem **Nahverkehrskonzept** vorlegen
- DB wird prüfen, ob die temporären Bahnsteige in **Stuttgart-Vaihingen** vorgezogen und auch dauerhaft genutzt werden können

Agenda TOP 2 - Filderdialog

1. Auftrag
2. **Ergebnis**
3. Auswirkungen
   - Kosten
   - Termine
   - Fahrplan
4. Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen
5. Zusammenfassung

Im Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung ist der „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstrasse“ technisch realisierbar

Trassierungstechnische Untersuchung

- Die **höhenfreie Anbindung** an die S-Bahn **ist bautechnisch realisierbar** (kostenneutral ggü. höhengleicher Anbindung)
- Die **Realisierung** sowohl eines ein- als auch doppelstöckigen **Flughafenbahnhofs** unter der Flughafenrandstraße **ist bautechnisch möglich**

Die einstöckige Planung weist folgende Vorteile gegenüber der doppelstöckigen Variante auf:

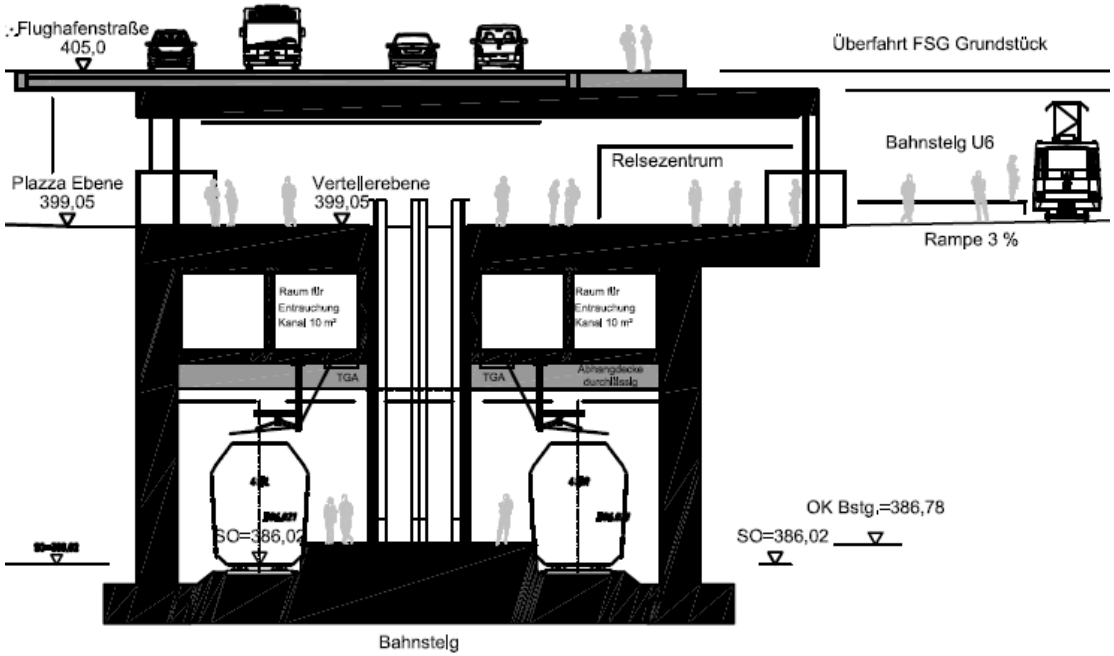
Vergleichskriterien	Einstöckige Lösung	Doppelstöckige Lösung
Brandschutz	+	-
Nutzerfreundlichkeit	++	o
Bautechnik	+	-
Baukosten	o	-

++ sehr gut ▪ + gut ▪ o neutral ▪ – schlecht ▪ -- sehr schlecht

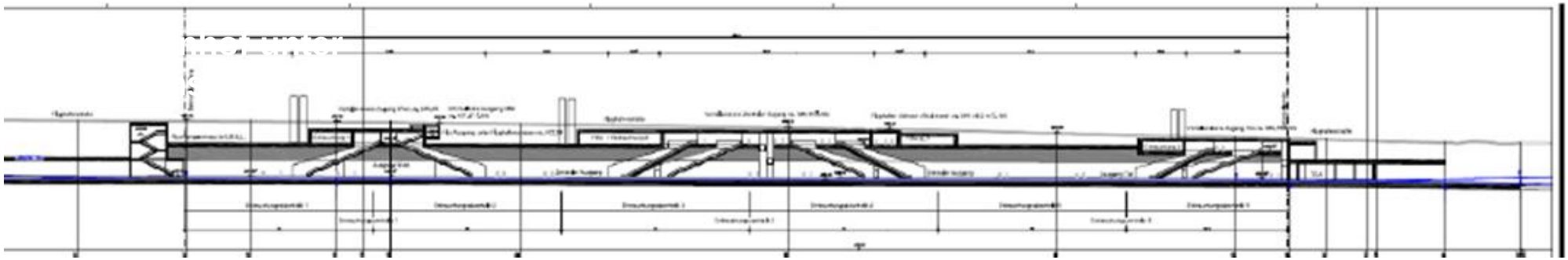
Aufgrund der Vorteile des einstöckigen Flughafenbahnhofs wurde von den Projekt-partnern entschieden, die Machbarkeitsuntersuchung mit der einstöckigen Lösung zu erstellen

Detailergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung des Flughafenbahnhofs

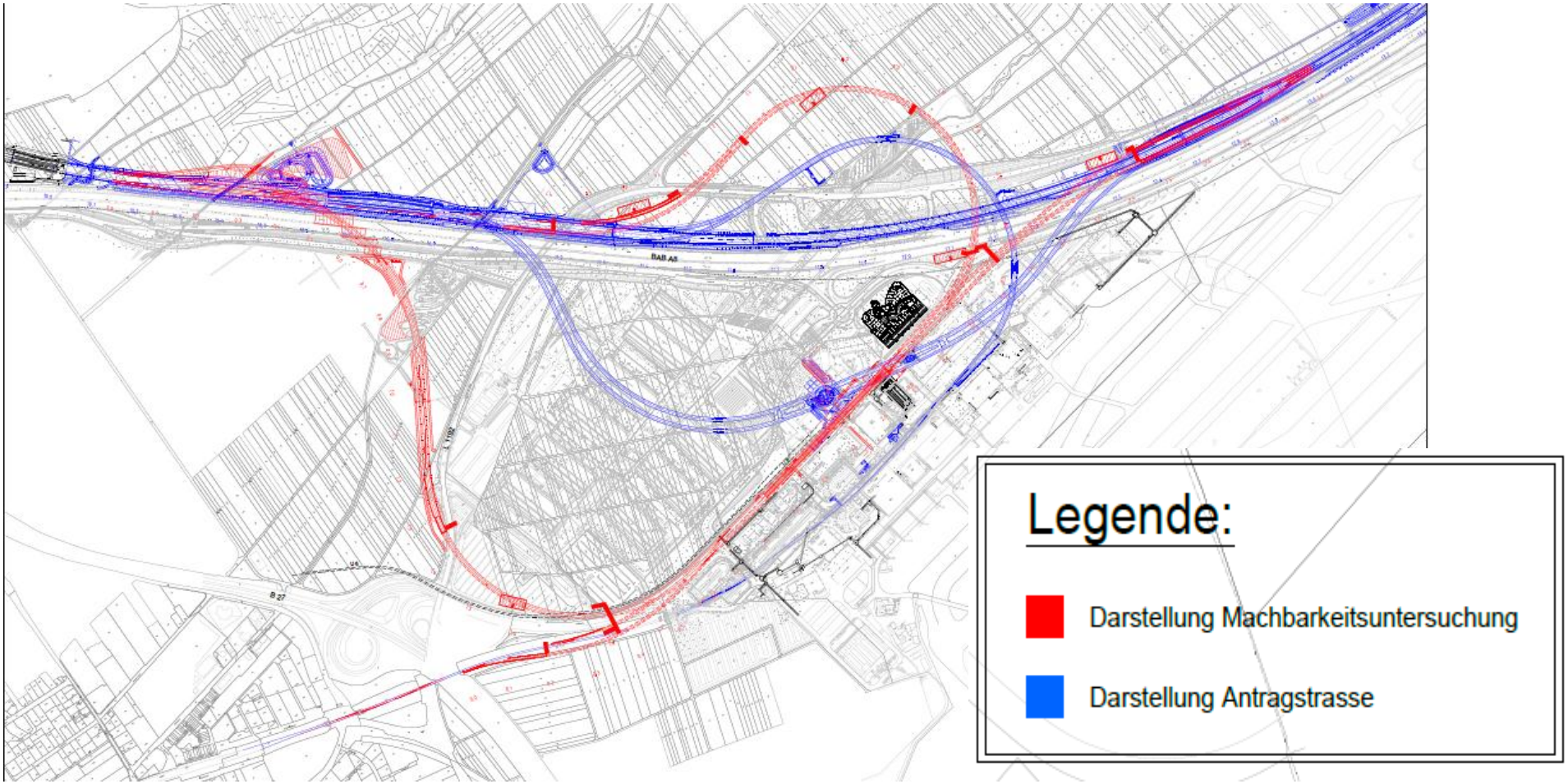
Querschnitt und Längsschnitt einstöckiger Filderbahnhof



- Die Erschließung des Bahnsteigs erfolgt über 9 Treppen und 4 Aufzüge,
- Die Station hat eine Tieflage von ca. 15 m



Übersichtslageplan zur Neuplanung der Flughafenanbindung



Agenda TOP 2 - Filderdialog

1. Auftrag
2. Ergebnis
3. **Auswirkungen**
   - Kosten
   - Termine
   - Fahrplan
4. Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen
5. Zusammenfassung

Agenda TOP 2 - Filderdialog

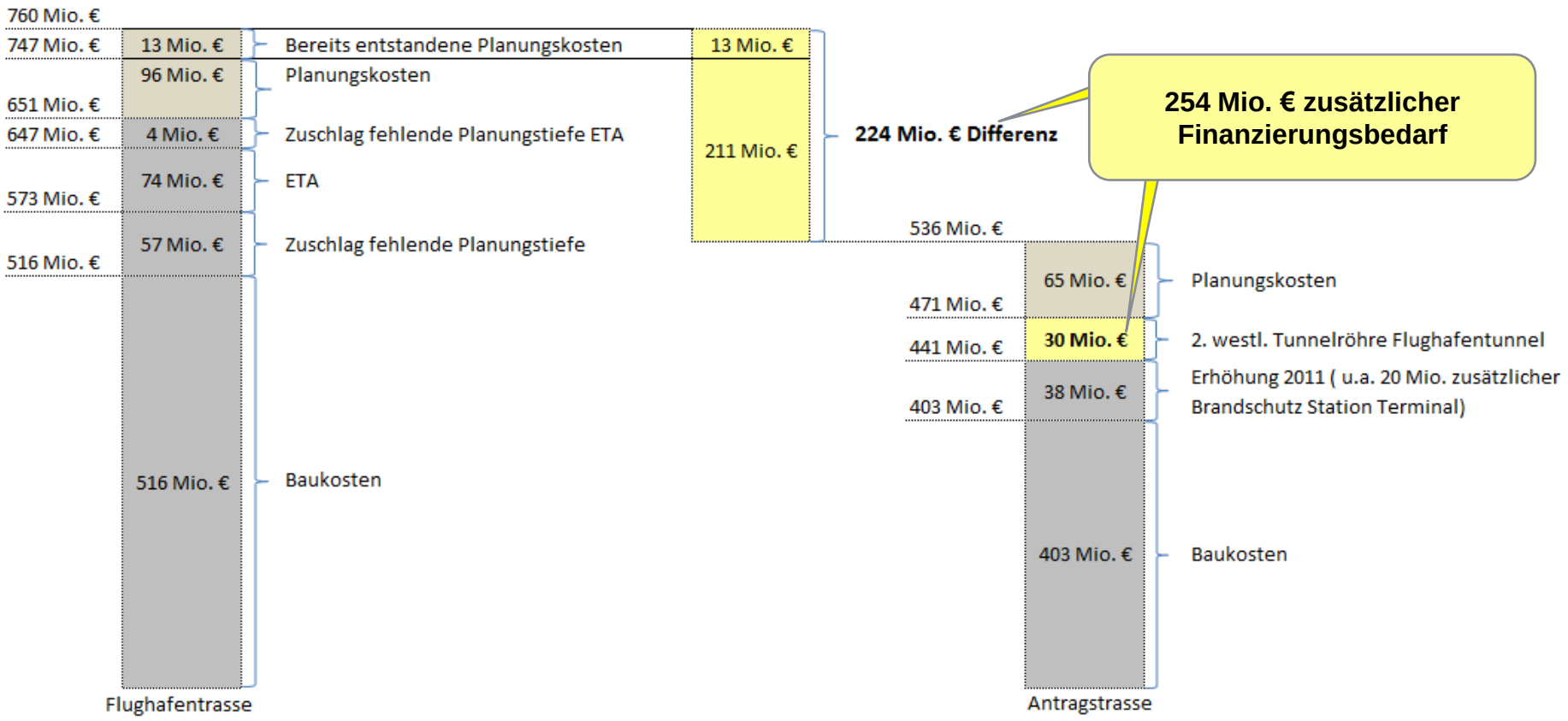
1. Auftrag
2. Ergebnis
3. Auswirkungen
   - **Kosten**
   - Termine
   - Fahrplan
4. Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen
5. Zusammenfassung

Bei Realisierung der Variante Flughafenstraße ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von 760 Mio. Euro

	Flughafentrasse
TEH 301 NBS	114.619.255
TEH 302 Flughafentunnel -> mit 2. westl. Tunnelröhre	183.218.990
TEH 303 Flughafenkurve	105.622.040
TEH 306 Station NBS	92.219.290
TEH 307 Station Terminal mit ergänztem Brandschutz	0
TEH 304 Rohrer Kurve	20.110.594
Baukosten	**515.790.169**
Zuschlag i.H.v. 15% wg. Planungstiefe bei TEH 302, 303, 306 sowie Baugrundrisiko wg. fehlende Bodengutachten	57.159.048
Baukosten einschl. Risiken	**572.949.217**
TEH 305 ETA	74.200.000
Zuschlag i.H.v. 5% wg. Planungstiefe ETA	3.710.000
Baukosten einschl. Risiken und ETA	**650.859.217**
Planungskosten	**95.866.213**
Summe BauKo und PlaKo	**746.725.430**
Bereits entstandene Planungskosten der Antragstrasse	13.488.000
Gesamtkosten	**760.213.429,76**

Preisbasis 2009 ohne Nominalisierung TEH: Teilentwurfsheft ETA: Eisenbahntechnische Ausrüstung

Die Variante Flughafenstraße verursacht Mehrkosten in Höhe von 224 Mio. Euro im Vergleich zur Antragstrasse (inkl. 2-gleisiger westl. Anbindung)



Preisbasis 2009 ohne Nominalisierung

Im Vergleich zum Finanzierungsvertrag ergeben sich Mehrkosten i.H.v. 254. Mio. € (224 Mio. € Differenzkosten + 30 Mio. € für 2-gleisige westl. Anbindung) die nicht zum Projektumfang von Stuttgart 21 gehören und in einer gesonderten Finanzierungsvereinbarung zu behandeln sind.

Die Mehrkosten der Variante Flughafenstraße ergeben sich im wesentlichen aus den Teilentwurfsheften (TEH) 302, 303 und 306

	Antragstrasse	Flughafentrasse	Mehr-/Minderkosten
	a	b	b-a
TEH 301 NBS	114.619.255	114.619.255	0
TEH 302 Flughafentunnel	79.161.477	183.218.990	74.057.513
-> mit 2. westl. Tunnelröhre	30.000.000		
TEH 303 Flughafenkurve	75.502.210	105.622.040	30.119.830
TEH 306 Station NBS	52.399.841	92.219.290	39.819.449
TEH 307 Station Terminal mit ergänztem Brandschutz	11.379.839 20.000.000	0	-31.379.839
TEH 304 Rohrer Kurve	20.110.594	20.110.594	0
Baukosten	**403.173.215**	**515.790.169**	**112.616.954**
Zuschlag i.H.v. 15% wg. Planungstiefe bei TEH 302, 303, 306 sowie Baugrundrisiko wg. fehlende Bodengutachten	0	57.159.048	57.159.048
Baukosten einschl. Risiken	**403.173.215**	**572.949.217**	**169.776.002**
TEH 305 ETA	67.632.285	74.200.000	6.567.715
Zuschlag i.H.v. 5% wg. Planungstiefe ETA	0	3.710.000	3.710.000
Baukosten einschl. Risiken und ETA	**470.805.500**	**650.859.217**	**180.053.717**
Planungskosten	**65.257.081**	**95.866.213**	**30.609.132**
Summe BauKo und PlaKo	**536.062.581**	**746.725.430**	**210.662.849**
Bereits entstandene Planungskosten der Antragstrasse		13.488.000	13.488.000
Gesamtkosten	**536.062.581,19**	**760.213.429,76**	**224.150.848,57**

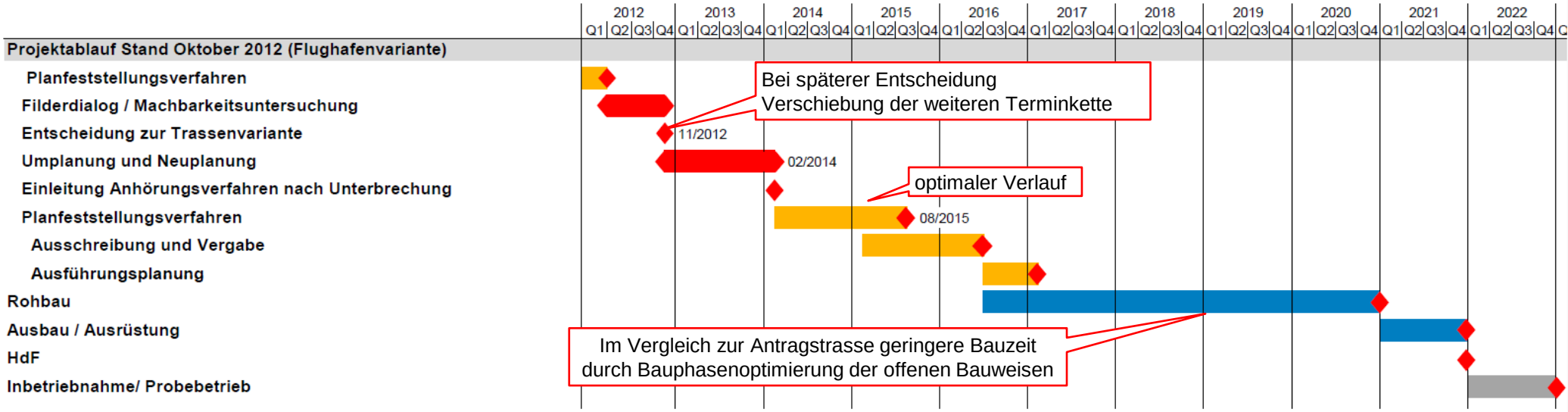
Preisbasis 2009 ohne Nominalisierung

Agenda TOP 2 - Filderdialog

1. Auftrag
2. Ergebnis
3. Auswirkungen
   - Kosten
   - **Termine**
   - Fahrplan
4. Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen
5. Zusammenfassung

Bei Realisierung der Variante „Flughafenstrasse“ wäre eine Inbetriebnahme in 12/2022 realisierbar

Terminschiene Variante „Flughafenstraße“

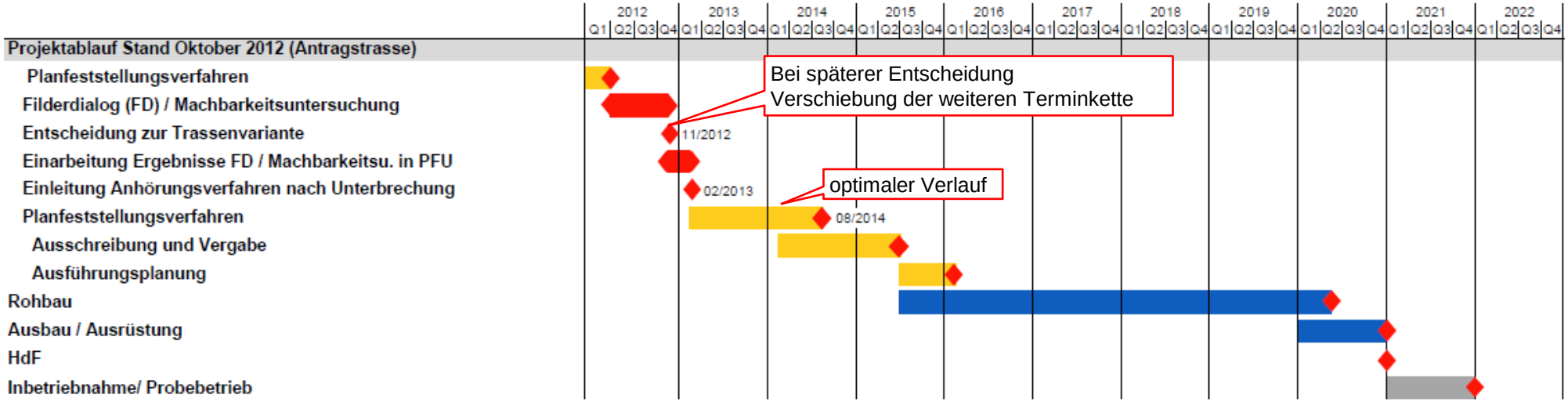


Gründe für die Terminanpassung:

- Unterbrechung der Planfeststellung durch Rücksichtnahme auf den Filderdialog
- Notwendige Neu-/Umplanungen im Bereich des Flughafens Stuttgart

Bei der Realisierung der Antragstrasse wäre eine Inbetriebnahme in 12/2021 realisierbar

Terminschiene Antragstrasse



Gründe für die Terminanpassung:

- Unterbrechung der Planfeststellung durch Rücksichtnahme auf den Filderdialog
- Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen zur Berücksichtigung der im Filderdialog vorgestellten Varianten

Agenda TOP 2 - Filderdialog

1. Auftrag
2. Ergebnis
3. Auswirkungen
   - Kosten
   - Termine
   - **Fahrplan**
4. Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen
5. Zusammenfassung

Es ergeben sich gegenüber der Antragstrasse lediglich geringfügige Veränderungen im Fahrplan

Bisher wurde der Grundtakt (26 Züge) eisenbahnbetrieblich untersucht, der Stresstestfahrplan (49 Züge) wird derzeit konstruiert.

Es ergibt sich folgendes Zwischenergebnis:

- Die Fahrzeiten verändern sich gegenüber der Antragstrasse nur im Sekundenbereich
- Der Fahrplan ist mit der geplanten Gleisbelegung im Flughafenbahnhof (NBS) fahrbar
- Der Fahrplan ist mit der geplanten Gleisbelegung im Bahnhof Station Terminal fahrbar
- Die Fahrlagen von und zur „Wendlinger Kurve“ sind konstruierbar

Eine Betriebssimulation („Stresstest“) kann frühestens nach der Fahrplankonstruktion durchgeführt werden.

Agenda TOP 2 - Filderdialog

1. Auftrag
2. Ergebnis
3. Auswirkungen
   - Kosten
   - Termine
   - Fahrplan
4. **Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen**
5. Zusammenfassung

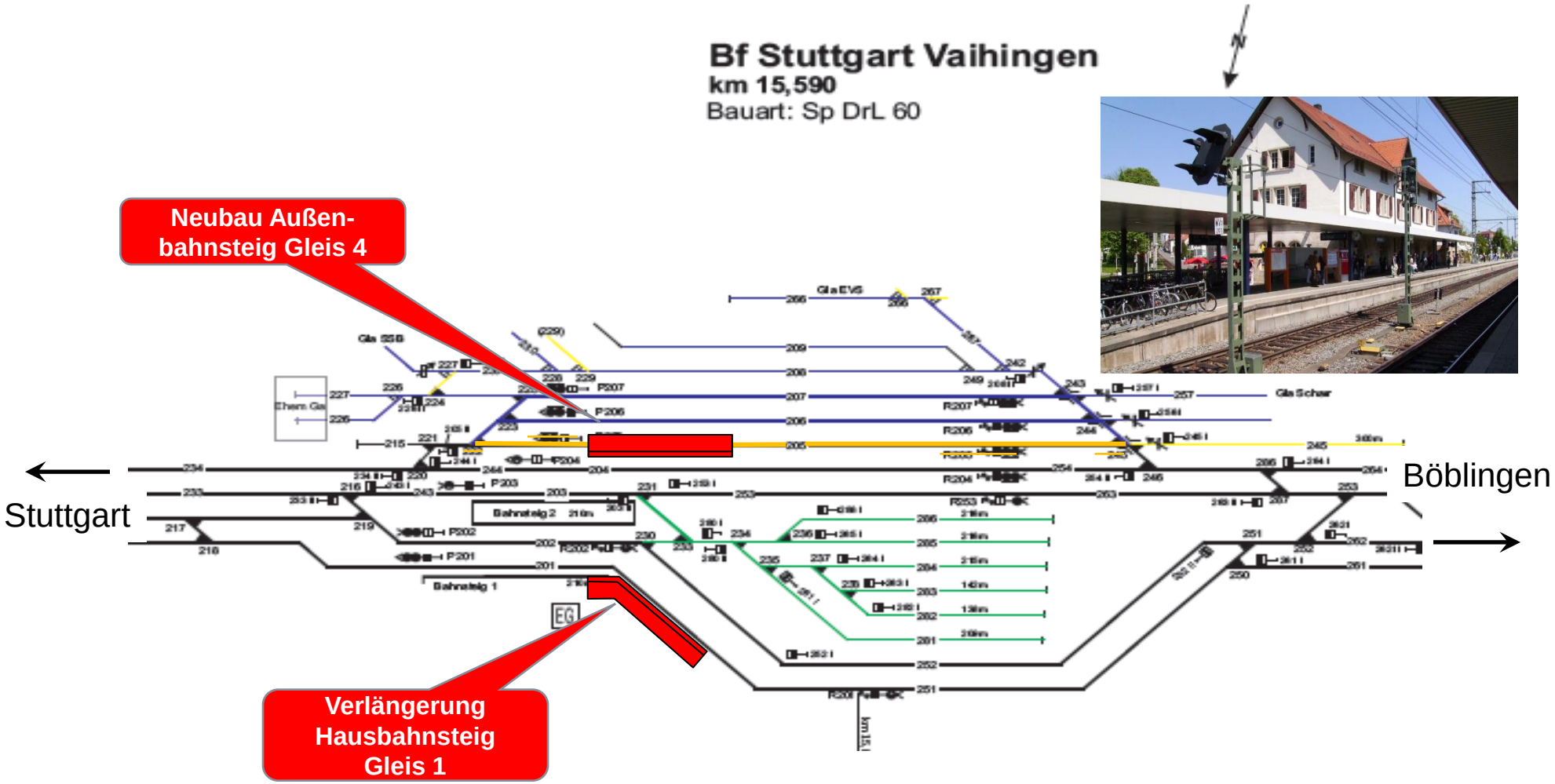
Der Bahnsteig an Gleis 4 in Stuttgart-Vaihingen ist bautechnisch realisierbar, es wird jedoch eine Anpassung an Bahnsteig 1 notwendig

Betriebliche Parameter:

- Der Bahnsteig an Gleis 4 kann aus betrieblichen Gründen nur in der Richtung Böblingen – Stuttgart genutzt werden.
- Für die Gegenrichtung Stuttgart – Böblingen ist die Nutzung des Bahnsteigs an Gleis 1 notwendig, da ansonsten die Gleise der S-Bahn gekreuzt werden müssten.
- Bahnsteig 1 hat eine Höhe von 96 cm und wird derzeit von S-Bahnen (S1) genutzt.
- Die Regionalverkehrszüge der Gäubahn können nur an Bahnsteigen mit einer Höhe von maximal 76 cm halten.
- Baulich kann die notwendige Höhe von 76 cm durch Höherlegen der bestehenden Gleise erreicht werden, betrieblich scheint eine Verlegung der S-Bahnen auf Gleis 2 (zusätzlich zu S2 und S3) möglich.
- Der VRS als Aufgabenträger der S-Bahn sieht jedoch eine Veränderung der Bahnsteighöhe kritisch.

Ergebnis: Der Bahnsteig 4 kann realisiert werden. Zusätzlich müsste Bahnsteig 1 um 170 m mit einer Höhe von 76 cm verlängert werden.

Prinzipskizze Neubau Bahnsteig Gleis 4 und Verlängerung Bahnsteig Gleis 1



Der Bahnsteig kann für temporäre oder dauerhafte Nutzung gebaut werden, jedoch ist der temp. Bahnsteig für eine Nutzungsdauer von 8 Jahren nicht geeignet

Bsp. Holzbahnsteig Mannheim-Seckenheim

Temporärer Bahnsteig:

- Für einen Nutzungszeitraum von 6 bis 12 Monaten (wie derzeit als mögliches Szenario im Projekt ab ca. 2018 angedacht) kann ein Außenbahnsteig an Gleis 4 als einfaches Provisorium – z.B. als Holzbahnsteig – erstellt werden.
- Die Bahnsteigausstattung ist nur rudimentär, ein barrierefreier Zugang wird nicht erstellt.
- Die Kosten betragen **ca. 1,2 Mio. €**

Dauerhafter Bahnsteig:

- Die höhere Nutzungsdauer von 8 Jahren stellt höhere Anforderungen an
  - die Dauerhaftigkeit,
  - den barrierefreien Zugang (z. B. Aufzug) und
  - die Bahnsteigausstattung.
- Die Kosten betragen **ca. 3 Mio. €**

Die Bahnsteige an Gleis 4 und 1 sind barrierefrei und in massiver Bauweise zu erstellen

Agenda TOP 2 - Filderdialog

1. Auftrag
2. Ergebnis
3. Auswirkungen
   - Kosten
   - Termine
   - Fahrplan
4. Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen
5. **Zusammenfassung**

Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Machbarkeitsuntersuchungen

- **Technische Machbarkeit Variante „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstrasse"**
  Im Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung ist die Variante technisch realisierbar, mit erheblichen Vorteilen in der einstöckigen Variante
- **Termine**
  - Bei Realisierung der Variante „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstrasse" wäre eine Inbetriebnahme in 12/2022 realisierbar
  - Bei Realisierung der Antragstrasse wäre eine Inbetriebnahme in 12/2021 realisierbar
- **Kosten**
  - Bei Realisierung der Variante „Flughafenbahnhof unter der Flughafenstrasse" ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von 760 Mio. Euro und somit Mehrkosten von 224 Mio. Euro im Vergleich zur Antragstrasse (inkl. 2-gleisiger westl. Anbindung).
  - Im Vergleich zum Finanzierungsvertrag ergeben sich **Mehrkosten i.H.v. 254. Mio. Euro**, die nicht zum Projektumfang von Stuttgart 21 gehören und in einer **gesonderten Finanzierungsvereinbarung** zu behandeln sind.
- **Fahrplantechnische Untersuchung**
  Es ergeben sich gegenüber der Antragstrasse lediglich geringfügige Veränderungen im Fahrplan
- **Untersuchung Bahnsteig Stuttgart-Vaihingen**
  Der Bahnsteig an Gleis 4 in Stuttgart-Vaihingen ist bautechnisch realisierbar, es werden jedoch Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur erforderlich (Bahnsteig 1).
  Die Kosten belaufen sich für eine Nutzungsdauer von 6-12 Monaten auf 1,2 Mio. Euro, bei einer Nutzungsdauer von 8 Jahren auf 3 Mio. Euro.

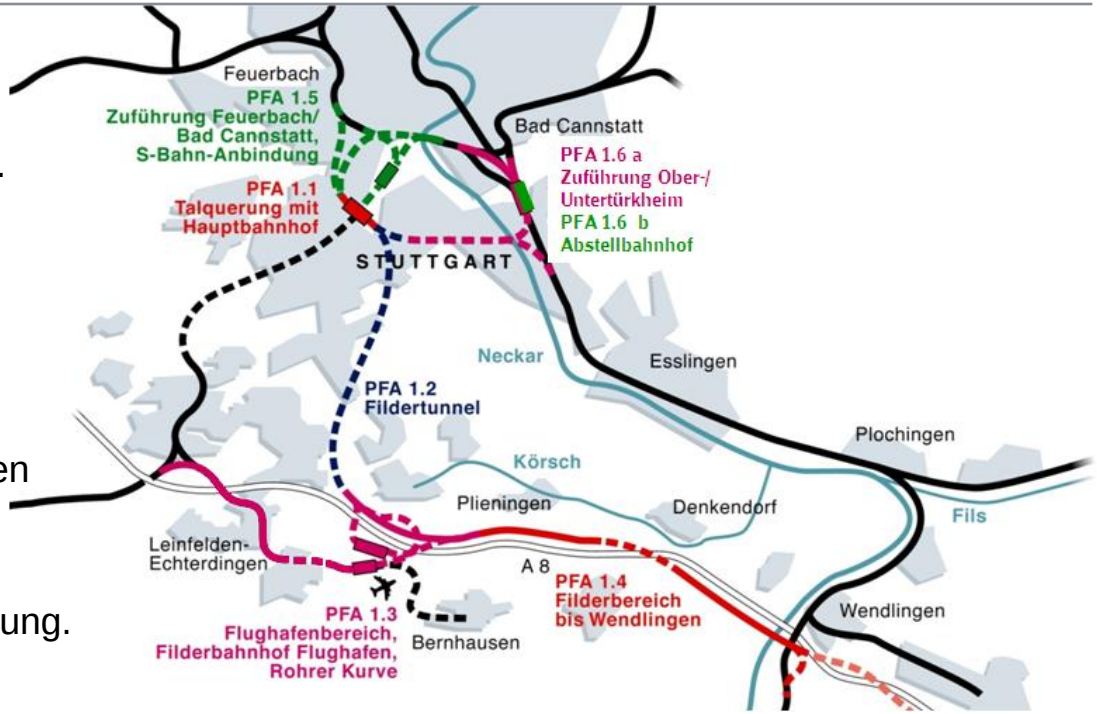
Agenda

1. Begrüßung
2. Vorstellung der Untersuchungsergebnisse des Filderdialogs S21
3. Aktueller Sachstand Planung und Bau Stuttgart 21
4. Aktueller Sachstand Projektförderung durch die Projektpartner
5. Sonstiges

Die meisten Planfeststellungsbeschlüsse liegen vor – die zeitgerechte Bearbeitung von Planänderungen seitens EBA ist kritisch

Stand Genehmigungsverfahren S21 zum 30.08.2012

- **PFA 1.1:** Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- **PFA 1.2:** Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- **PFA 1.3:** Ausnahmegenehmigung BMVBS liegt vor. Überarbeitung PFU für Anhörungsverfahren
- **PFA 1.4:** Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- **PFA 1.5:** Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- **PFA 1.6a:** Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- **PFA 1.6b:** Bearbeitung Einwendungen abgeschlossen
- **Neun Planänderungsverfahren** sind **eingereicht**. Davon werden **acht Beschlüsse** in **2012 benötigt**
- Weitere **neun Planänderungsverfahren** in Vorbereitung. Beschlüsse werden **in 2013 benötigt**



Zur termingerechten Abwicklung der Maßnahme ist die zeitgerechte Bearbeitung der Planänderungsverfahren durch das EBA notwendig.

Eine Fristenregelung mit dem EBA analog der Regierungspräsidien ist wünschenswert.

Mehr als 50% des Projektvolumens sind vergeben; ca. weitere 10% stehen kurz vor der Vergabe

Gesamtübersicht Vergaben

Vergabestatus	Planfeststellungsabschnitte			Anteil am Gesamt-Bauvolumen[1)]
Vergebene Hauptaufträge	**Gleisvorfeld**	**PFA 1.1** Technikgebäude	**PFA 1.6 a** Ing.-Bauwerke Zuführung und Tunnel O/U'türkheim	**> 50 %**
	GWMt	**PFA 1.1** Talquerung	**PFA 1.5** Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt	
	Logistik Los A	**PFA 1.2** Fildertunnel		
Im Vergabe-verfahren	**PFA 1.6 a** Ing.-Bauwerke Zuführung Bad Cannstatt	**Logistik Los B, C**	**PFA 1.5** S-Bahn Tunnel - Nord	**Rd. 10 %**
Sukzessive Ausschreibung im Zuge des Projektverlaufs	**PFA 1.3** Filderbereich mit Flughafenanbindung	**PFA 1.5** Neckarbrücke	**PFA 1.6 b** Abstellbahnhof Untertürkheim	**Rd. 40 % ab 2014 bis 2017**
	PFA 1.4[2)] Filderbereich bis Wendlingen	**PFA 1.5** S-Bahn Tunnel - Süd	**PFA 1.1 - SSB** Staatsgalerie Heilbronner Str.	
	PFA-übergreifend TGA Oberbau ETA (LST, Oberleitung)	**Grund-erwerb** / **Leitungen**	**Sonstiges** LBP Außenanlagen	

Stand 09/2012

1) Gemessen am nominalisierten Budgetwert 2) Für Vorabmaßnahme Brücke Sulzbachtal Vergabe bereits erfolgt

Neben den Maßnahmen im Gleisvorfeld wurden weitere sichtbare Baumaßnahmen im Talkessel gestartet

Fortschritt Baumaßnahmen

Bereich	Status
Gleisvorfeld/ Schlossgarten	■ **Umbau Gleisvorfeld** fast abgeschlossen ■ Verlängerung und Anbindung Bahnsteig 1 ans Netz sowie Verlängerung Dach auf Bahnsteig 2 laufen
Grundwasser-management	■ Installationen erste zentrale Wasseraufbereitungsanlage weitgehend abgeschlossen ■ **Baustopp** beim Rohrleitungssystem auf Grund VGH-Urteil im Dez. 2011 zur 5. Plan-änderung (Zentralisierung des GWM) wg. der Nachbeteiligung BUND zum Artenschutz ■ **Aktuelle Arbeiten:** Ausführungsplanung Rohrsystem sowie Anlagendimensionierung für eine zweite zentrale Grundwasseraufbereitungsanlage
Technik-gebäude	■ **Abbruch Nordflügel** abgeschlossen ■ Verbau und Aushubarbeiten in Gang ■ Rohbau beginnt mit Hochdruckinjektion zur Unterfangung des Bonatzgebäudes
Talquerung	■ **Abrissarbeiten** Südflügel und Jägerstraße 24 kurz vor Abschluss, Abriss DB-Direktion fortgesetzt ■ **Ausführungsplanung** durch AN Bau angelaufen, Herstellung Probepfählen und Baustelleneinrichtungsfläche läuft

Fotoquellen: http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/

Das 6-Punkte-Programm wurde erweitert, um Lösungen zu entwickeln, die Umsetzung zu stabilisieren und Voraussetzungen zu schaffen

Arbeitsstränge erweitertes 6-Punkte-Programm

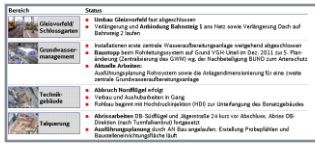
Schaffen von Voraussetzungen → **Entwickeln inhaltlicher Lösungen** → **Stabilisierung Umsetzung**

I	II	III	IV	V	VI
Organisation und Ziele	**High Performance Culture**	**Integriertes Projekt-management**	**Claim-Mgmt./ Optimierung Planungskosten**	**Technische Design-optimierung**	**Stabilisierung kritischer Themen**
▪ Projekt-organisation ▪ Zielsystem ▪ Zusammen-arbeit mit EBA	▪ High Performance Culture ▪ Mitarbeiter-Qualifikation	▪ Maßnahmen-Tracking ▪ Abweichungen ▪ Kommunikation ▪ Risikomgmt. ▪ Berichtswesen	▪ Vertragsstrate-gien/Partnering/ Nachtrags-management ▪ Planungskosten-optimierung ▪ Inhaltliche Projektplanung	▪ Fahrbahn/ Brücken/Tunnel ▪ Baulogistik ▪ Rohbauaus-führung ▪ Eisenbahn-technische Ausrüstung	▪ Grundwassertakt ▪ Vergaben ▪ Baulogistik ▪ Grunderwerb ▪ Leitungen ▪ SSB

- **Die Arbeiten des erweiterten 6 Punkte-Programms werden weitergeführt und sukzessive bis Jahresende in die Linienorganisation übergeben**
- **Eine Ergebnisdarstellung ggü. den Projektpartnern wird nach Prüfung durch die PWC und Befassung in den Gremien der DB erfolgen**

Neben operativer Projektabwicklung steht die Genehmigung von Planänderungen bis Ende des Jahres im Fokus

Nächste Schritte Stuttgart 21



Fortschritt Baumaßnahmen

- Abbrucharbeiten: Jägerstraße, Sängerstraße
- Herstellung Querbahnsteig, Rohbau Technikgebäude
- Freimachung Baustelleneinrichtungsflächen in PFAs 1.1, 1.2 und 1.5

Vergaben

- Vergaben PFA 1.6, PFA 1.5 Los4 und Baulogistik Los B und C in Vorbereitung

Genehmigungsverfahren S21

- Notwendigkeit der Genehmigungen für 5. und 7. Planänderung Grundwassermanagement
- Notwendigkeit Genehmigung Tunnelvortriebsmaschine PFA 1.2

Filderdialog

- Entscheidung zur Variante „Flughafenbahnhof unter Flughafenstraße“

Erweitertes 6-Punkte-Programm

- Ergebnisse im Bereich Projektkosten bis Ende September, danach Prüfung durch PWC und Behandlung in den Gremien der DB
- Task Forces angesetzt mit ggf. themenspezifischer Verlängerung der Laufzeit

Agenda

1. Begrüßung
2. Vorstellung der Untersuchungsergebnisse des Filderdialogs S21
3. Aktueller Sachstand Planung und Bau Stuttgart 21
4. Aktueller Sachstand Projektförderung durch die Projektpartner
5. Sonstiges

Projektpartner haben sich zur Förderung des Projekts verpflichtet

Vereinbarungen in Finanzierungsvertrag

Mitwirkung	Aussage im Finanzierungsvertrag
Förderung	■ "Die Vertragsparteien sind sich **einig**, (…) das Projekt zu **realisieren**" ■ "Die Vertragsparteien **verpflichten sich**, das Projekt zu **fördern**"
Zügige Durchführung	■ "**Zügige** und **sachgerechte Durchführung** der Prozesse" ■ "… bemühen, auf die **zeitlichen Belange** des jeweils anderen **Partners Rücksicht zu nehmen**"
Kostenoptimierung	■ "**Kostensteigerungen** sind möglichst durch **Einsparungen** und **Optimierungen auszugleichen**"
Koordination von Baumaßnahmen	■ Flughafen und Stadt werden "**Baumaßnahmen an eigenen Anlagen** (die nicht Gegenstand des Projekts sind) auf das Projekt **ausrichten** und im Laufe des Projektfortschritts evtl. erforderliche Anpassungen auf eigene Kosten vornehmen, so dass sich hieraus **keine Verzögerungen** für das Projekt **ergeben**"

Beispiel Leitungen zeigt deutliche Erleichterung der Projektarbeit durch gute Zusammenarbeit

Situation

- Verlegung von Leitungen notwendig, teilweise sehr zeitkritisch (z.B. Fernwärme vor Heizperiode)
- Intensive Abstimmung mit Leitungseigentümern notwendig

Problem

- Kommunikation zunächst ausschließlich über Juristen beider Seiten

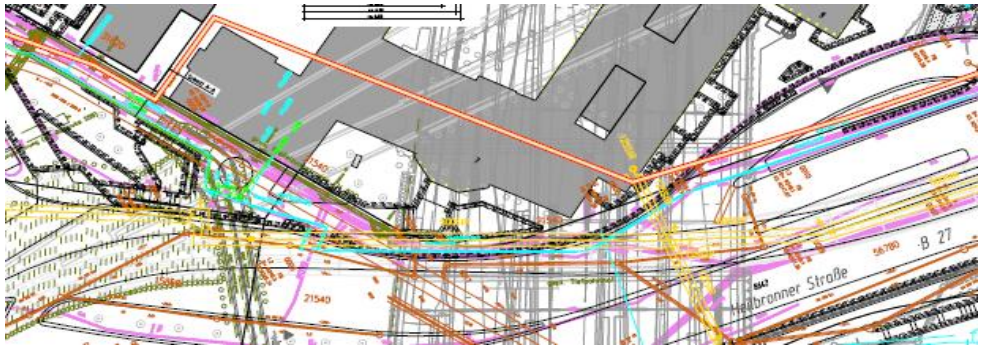
Lösungsansatz

- Regelmäßiger Termin mit EnBW und AN zur Durchsprache schwieriger Fälle aufgesetzt
- Kommunikation auf technischer Ebene
- Uneingeschränkte Durchführung Vor-Ort-Termine so oft nötig
- Aktive Erarbeitung technische Lösung durch EnBW

Ergebnis

Guter Projektfortschritt z.B. bei Fernwärmeleitung und Hauptstromtrasse Heilbronner Straße

Beispiel Hauptstromtrasse Heilbronner Straße



Es bestehen eine Reihe von Möglichkeiten zur Verbesserung der Zusammenarbeit

Auswirkung	Ursachen	Beispiel (und beteiligte Partner)
Termin-verzug	Zuständigkeit von Behörden zum Teil unklar	■ Abgabe einer Sprenganzeige (Land, EBA)
	Behördliche Anforderungen gehen über das normale Maß hinaus	■ Verpachtung Grundstücke für Tübbing-Fabrik am Fildertunnel (LHS)
Kosten-steigerung	Kostenrelevante Vorgänge machen nur langsam Fort-schritt	■ Finanzierungszusage bei GVFG-Mitteln (Land)
	Prämissen der Beteiligten	■ Abriss DB Direktionsgebäude (LHS, Land) ■ Änderungen Wertansatz Grundstücke (LHS)

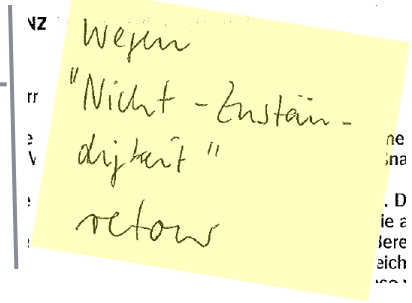
Beispiel Sprenganzeige zeigt notwendigen Verbesserungsbedarf wg. Verzug von 11 Monaten

Kommunikation zwischen DB und Behörden zur Abgabe einer Sprenganzeige (Fildertunnel)

DB	DB ProjektBau, PFA 1.2
EBA	Eisenbahnbundesamt
RP	Regierungspräsidium Freiburg, Landesbergdirektion
UM	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Datum	DB	EBA	RP	UM
Nov 2011	**DB**: **"Welche Behörde nimmt Sprenganzeige entgegen?"**			
		EBA: "Wir sind nicht zuständig"		
			DB: "Ist RP zuständig?"	
			RP: "Nicht zuständig – EBA ist zuständig"	
	DB: "Bitte erneut prüfen"			
Jan 2012		**EBA**: "Nicht zuständig"		
			DB: "Einladung zum gemeinsamen Gespräch DB-EBA-RP"	
		EBA: "Nicht zuständig"		
Apr 2012	**DB**: "Sprenganzeige gem. 3. SprengV"			
		EBA: "wegen "Nicht-Zuständigkeit" retour"		
Mai 2012			**DB**: "Bitte um Gespräch"	
				RP: "Bitte um Unterstützung"
Aug 2012				**UM**: "EBA ist zuständig – Bitte um Rückmeldung"
Sep 2012				**UM**: "Noch keine Rückmeldung von EBA"

Rückmeldung EBA nur in Form von Post-it



Agenda

1. Begrüßung
2. Vorstellung der Untersuchungsergebnisse des Filderdialogs S21
3. Aktueller Sachstand Planung und Bau Stuttgart 21
4. Aktueller Sachstand Projektförderung durch die Projektpartner
5. Sonstiges

Agenda TOP 5 - Sonstiges

1. **Holzfonds**
2. Hallendach
3. Brandschutz
4. Entgleisung Gleisvorfeld
5. Dissenspunkte Protokoll vom 26.03.2012

Die Freigabe des Budgets i.H.v. 500 TEUR für den Holzfonds wurde bisher nicht einvernehmlich beschlossen

Als ein Ergebnis des Expertenforums „Baumarbeiten im Schlossgarten“ vom 19.12.2011 wurde die Bildung eines Fonds i.H.v. mind. 500 TEUR für ökologische, soziale und kulturelle Zwecke empfohlen.

Dissens bei Finanzierung der Leistungen des Fonds

Sicht DB:

- Bei dem Fonds handelt es sich um Zusatzleistungen, die nicht aus dem Projektbudget von Stuttgart 21 zu finanzieren sind.
- Für diese Leistungen ist eine separate Vereinbarung abzuschließen.
- Eine Vorfinanzierung der Leistungen aus dem Risikotopf ist nur akzeptabel, wenn eine grundsätzliche Einigung zwischen den Projektpartnern zur gesonderten Finanzierung dokumentiert ist.

Sicht LHS, Land B-W und VRS:

- Es wird eine Finanzierung der Maßnahmen aus dem Risikotopf angestrebt.
- Die Landeshauptstadt weist darauf hin, dass ohne die Freigabe der Finanzmittel keine Ausführung von Leistungen erfolgen kann.

Agenda TOP 5 - Sonstiges

1. Holzfonds
2. **Hallendach**
3. Brandschutz
4. Entgleisung Gleisvorfeld
5. Dissenspunkte Protokoll vom 26.03.2012

Das Bahnsteighallendach des Hauptbahnhofs ist standsicher – Maßnahmen während der Umbauarbeiten

Ausgangslage

- Zur Freimachung Baufeld neuer Hauptbahnhof ist die Trennung und der spätere Abbruch eines Teils des Daches notwendig
- Wegfall Nord- und Südflügel, dadurch kann es während der Umbauarbeiten zu Beschädigungen der Dachkonstruktion in Folge von Sturm und Sturmböen kommen

Ergriffene Maßnahmen

Konstruktive Maßnahmen

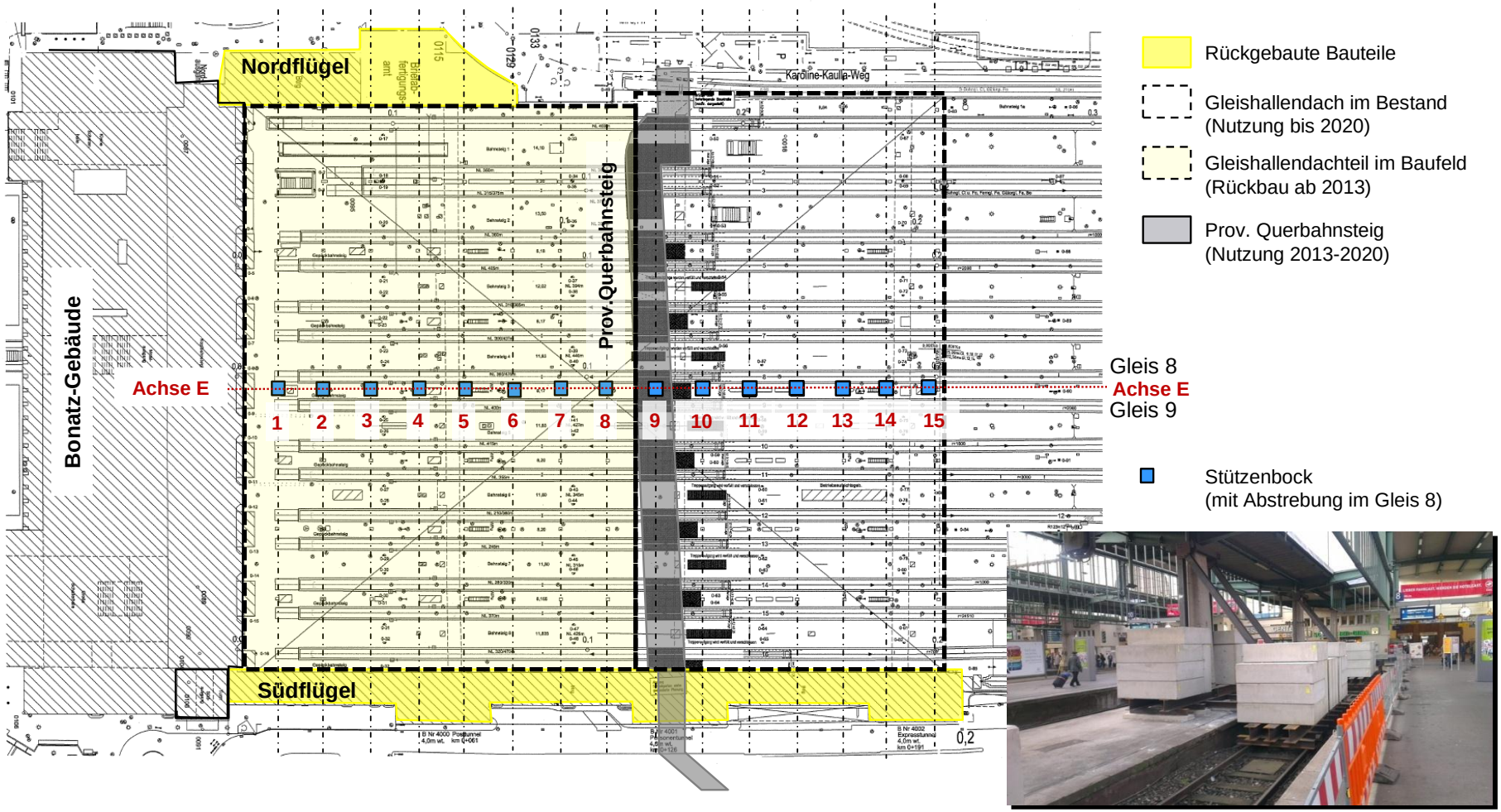
- Ausbau vertikale Glasscheiben
- Verstärkung der Stützenreihe zwischen Gleis 8 und 9

Vorsorgliche Maßnahme

- Überwachung Windstärke direkt am Bahnsteighallendach
- Anlagenverantwortlicher entscheidet ab Windstärke 8 über weitere Sicherungsmaßnahmen bis hin zu einer Sperrung des Bahnsteigbereiches

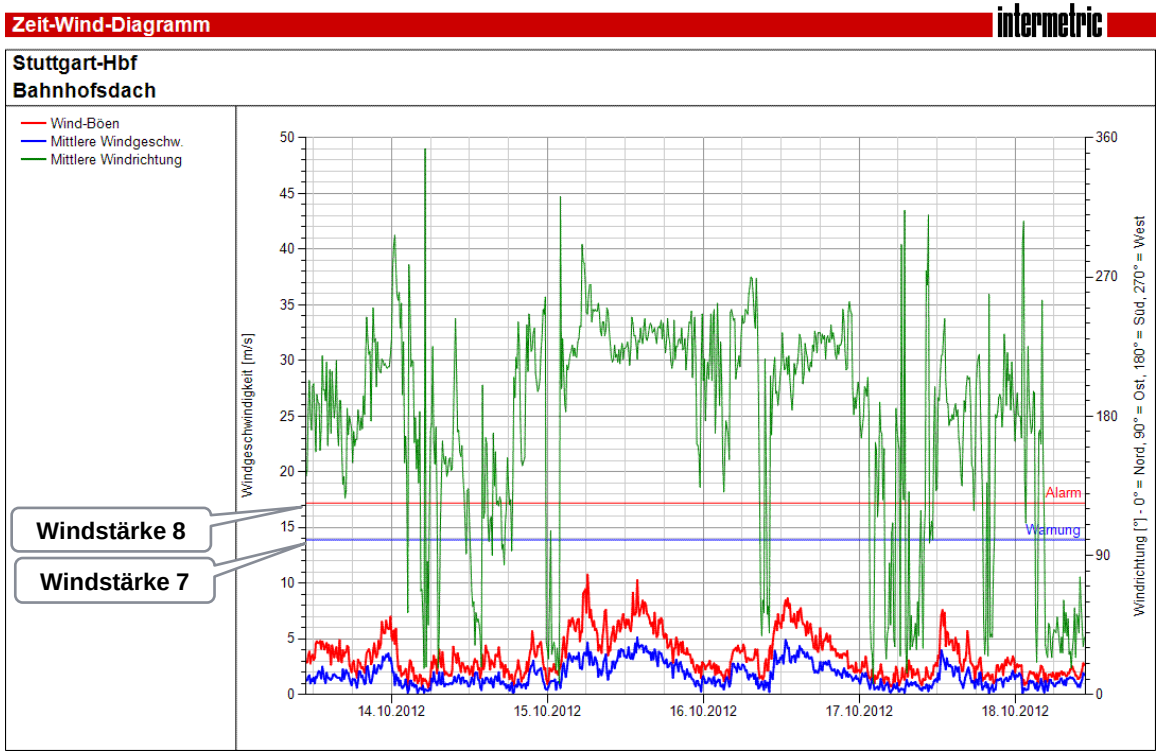
Konstruktive Maßnahmen

Die Stützen der Achse E des Bahnsteighallendaches werden als Vorbereitung für weitere Baumaßnahmen verstärkt



Vorsorgliche Maßnahme

Überwachung Windstärke direkt am Hallendach



- Windstärke wird durch mehrere Messstationen direkt am Bahnsteighallendach gemessen
- Sturmböen (rote Linie) über Windstärke 7 erzeugen eine Warnmeldung
- Ab dem Alarmwert Windstärke 8 entscheidet der Anlagenverantwortliche über die Notwendigkeit betrieblicher Maßnahmen bis hin zu einer Sperrung des Bahnsteigbereiches
- Erforderlich bis zum Abschluss der konstruktiven Maßnahmen Anfang November

Agenda TOP 5 - Sonstiges

1. Holzfonds
2. Hallendach
3. **Brandschutz**
4. Entgleisung Gleisvorfeld
5. Dissenspunkte Protokoll vom 26.03.2012

Status Brandschutzkonzept Hauptbahnhof – Nach Verschärfung Bemessungsbrand wird neues Konzept erarbeitet

Ausgangslage

- Ursprüngliches Brandschutzkonzept von 2003 gemäß Planfeststellungsbeschluß vom 28.01.2005 vom EBA festgestellt
- Änderung der Brandschutzbedingungen (bspw. Bemessungsbrand) durch EBA in 2010

Erarbeitung freigabefähiges Konzept gemäß aktuellem Recht

- Aktualisierte Version zur internen Prüfung im Sommer vorgelegt
- Prüfung durch DB interne Brandschutzspezialisten
- Gleichzeitige **Stellungnahme** externer Spezialisten (Gruner AG) zur Generierung breiter Betrachtungsaspekte über den für Verkehrsbauten in Deutschland gültigen Regelungsrahmen hinaus
- Einarbeitung der Anmerkungen zum Konzept und Erarbeitung finales Konzept derzeit im Gange

Umfangreiche Simulationen zur Prüfung von Lösungsansätzen zum neuen Bemessungsbrand durchgeführt

Umfangreiche Simulationen und Überarbeitung von Konzept Hbf durchgeführt

Überarbeitung Konzept

- Orientierung an neuen Regeln der Technik (Simulationsmethoden)
- Verschiedene Varianten zur Überarbeitung des Brandschutz-konzeptes aus 2003 entwickelt
  - Belüftungsvarianten durch Tunnel
  - Einhausungen der Stege
  - Fluchttunnel
  - Schürzen
  - …

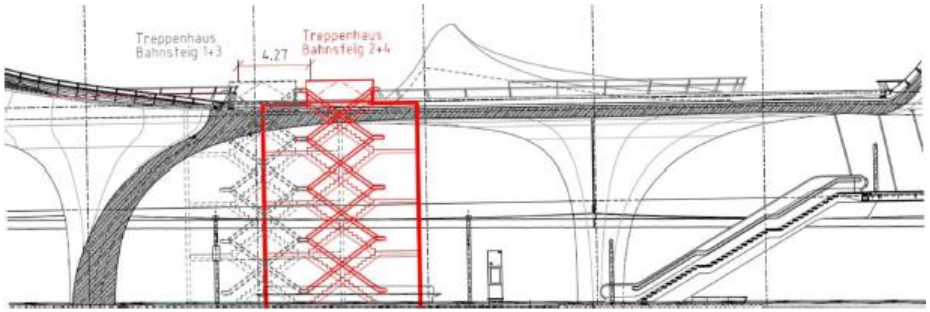
Stand heute

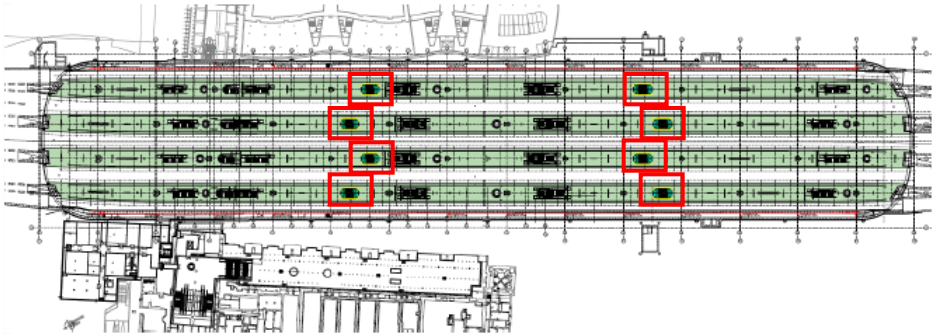
- Arbeitsstand des Konzepts Hbf erarbeitet
- Umfangreiche Simulationen verschiedener Varianten durchgeführt
- Übergabe Arbeitsstand an Feuerwehr und RP am 17.10.2012

Als Reaktion auf die geänderte Brandlast werden 2 Maßnahmen verfolgt – vorgesehene Variante Fluchttreppenhäuser

Erarbeitete Alternative: Fluchttreppenhäuser

Fluchttreppenhäuser



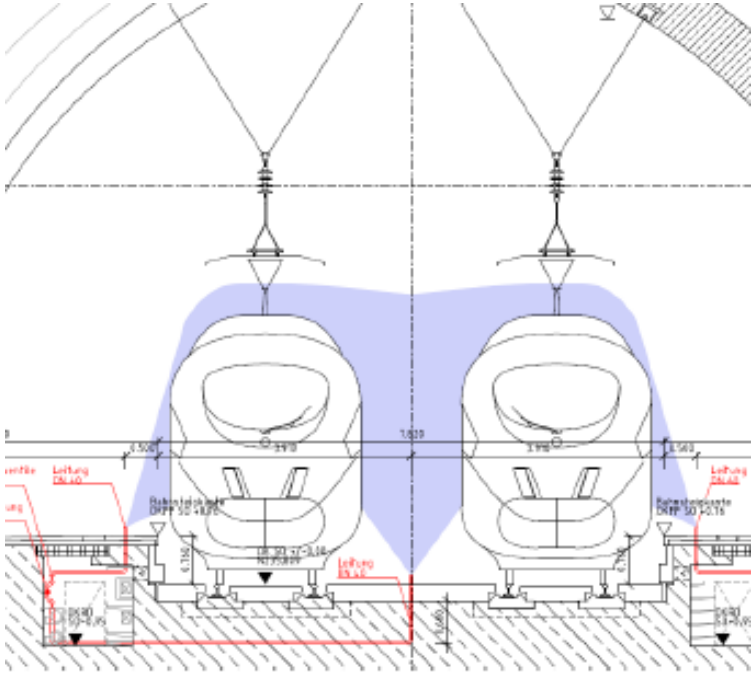


- Beschleunigung Evakuierung durch 8 zusätzliche Fluchttreppenhäuser
- Im vorliegenden Arbeitsstand Brand-schutzkonzept berücksichtigt

Als Reaktion auf die geänderte Brandlast werden 2 Maßnahmen verfolgt – Alternative Wassersprühnebeltechnik in Prüfung

Erarbeitete Alternative: Wassersprühnebeltechnik

Wassersprühnebeltechnik



- Dämpfung Brand zur Begrenzung Wärme und Rauchentwicklung
  - Rauchfreihaltung Fluchtwege, dadurch ggf. auch Senkung Evakuierungszeit durch längeres Freihalten zusätzlicher Evakuierungswege
- Eignung momentan in Prüfung, EBA-Sachverständige eingebunden
- Eignungsnachweis und Zulassung bis Mitte/Ende 2013 erwartet

Zusammenarbeit mit Feuerwehr in Arbeitskreis Brandschutz/ Sicherheit koordiniert

Regelmäßige Arbeitskreise Brandschutz/Sicherheit abgehalten

Regelmäßiger **Arbeitskreis Brandschutz/Sicherheit** mit

- DB
- Innenministerium
- RP Stuttgart
- Branddirektion/ Feuerwehr Stuttgart, Esslingen, Göppingen, Tübingen, Alb-Donau-Kreis, Ulm
- Landesbergdirektion
- Rettungsdienst Stuttgart

- Bereits **5 Treffen in 2012** abgehalten
- **Arbeitsstand Brandschutzkonzept Hbf am 17.10. übergeben** und weitere Abstimmung mit Feuerwehr vereinbart
- Abarbeitung wichtiger Themen wie
  - Brandschutz Hbf
  - Schlichtungspunkte
  - Brandschutz Bauphase
  - Ausführung und Ausbildung Rettungswehren
  - Abstimmung Grundsatzpapier mit Ministerien Gesundheit und Verkehr
  - …

Vorgehen zur weiteren Ausarbeitung Brandschutzkonzept in Arbeitskreis mit Feuerwehr abgestimmt

✓ erledigt

Zeitlinie weitere Ausarbeitung Brandschutzkonzept

Aufgaben

Abstimmung mit Feuerwehr: Überarbeitung Arbeitsstand → Finalisierung Unterlagen

Termine

- KW 42 — **Eingang Arbeitsstand** BPK-G083C/ 2012 ✓
- KW 42 — **Übergabe Arbeitsstand** Brandschutz-konzept Hbf an Feuerwehr zur Abstimmung ✓
- Ziel: Ende Oktober (zu bestätigen) — **Präsentation und Diskussion** Arbeitsstand Konzept Hbf mit Prof. Klingsch
- Ziel: Ende 2012 (zu bestätigen) — **Finalisierung Abstimmung** Konzept Hbf mit Feuer-wehr
- Ziel: Anfang 2013 (zu bestätigen) — **Beginn Vier-augenprüfung** übergreifendes Konzept gemäß VVBau **(EBA)**

Beschrei-bung

- Prüfung durch Feuerwehr
- Erarbeitung Fragen und Änderungs-vorschläge
- Diskussion des Arbeitsstand Konzept mit BPK, Feuer-wehr, DB
- Überarbeitung Arbeitsstand Konzept Hbf gemäß offener Punkte
- Finale Ab-stimmung Änderungs-vorschläge mit Feuer-wehr, DB
- Einarbeitung finaler Ände-rungen in Pläne und Konzept
- Integration in über-greifendes Konzept
- Einreichung Brandschutz-konzept Unterlagen zur Prüfung und Freigabe

Großer Teil der Punkte aus der Schlichtung bearbeitet, Diskussion verbleibender Punkte in geeignetem Rahmen vereinbart

Weitere Diskussion offener Punkte mit Feuerwehr nach Erstellung Gesamtkonzept vorgesehen

Punkte in Plan-feststellung aufgenommen	15
Punkte können aus Sicht DB umgesetzt werden	3
Punkte zur Diskussion mit FW, teilweise noch in Prüfung durch DB	13
Punkte insgesamt	**31**

- Mit Feuerwehr vereinbart: Bearbeitung offene Punkte im Rahmen weitere Ausarbeitung Brandschutzkonzept

Agenda TOP 5 - Sonstiges

1. Holzfonds
2. Hallendach
3. Brandschutz
4. **Entgleisung Gleisvorfeld**
5. Dissenspunkte Protokoll vom 26.03.2012

Darstellung der aktuellen betrieblichen / bautechnischen Situation im Bf Stuttgart Hbf nach Bahnbetriebsunfall

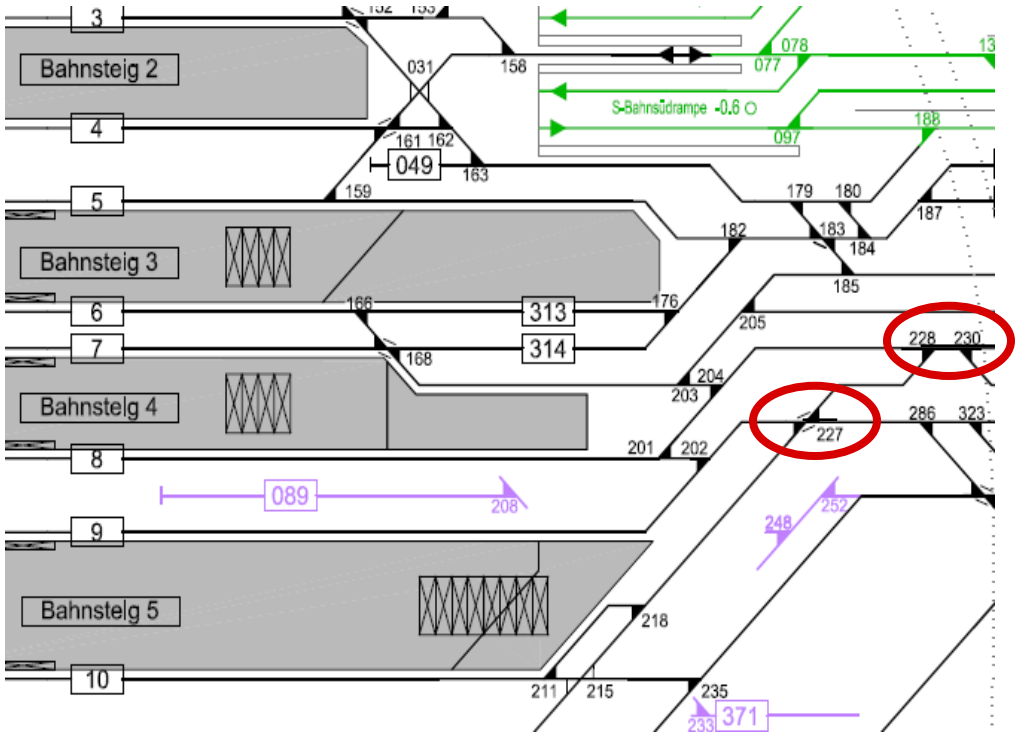
- **Ausgangslage**
  Im Bereich der Weiche 227 entgleisten geschobene Reisezüge des Fernverkehrs bei der Ausfahrt aus Gleis 10 des Bahnhofs Stuttgart Hbf.

- **EBA-Entscheidung zur weiteren Nutzung der Infrastruktur im Bf Stuttgart**

  Anordnung 1:
  Alle Zugfahrten aus/nach Gleis 10 über die Weichenstraße 211 -218 -227 -228 sind untersagt.

  Anordnung 2:
  Es ist ein Nachweis über die Durchführung eines sicheren Betriebes von Zugfahrten im o. g. Bereich zu erbringen. Der Nachweis ist dem EBA vorzulegen.

Lage der Unfallstelle

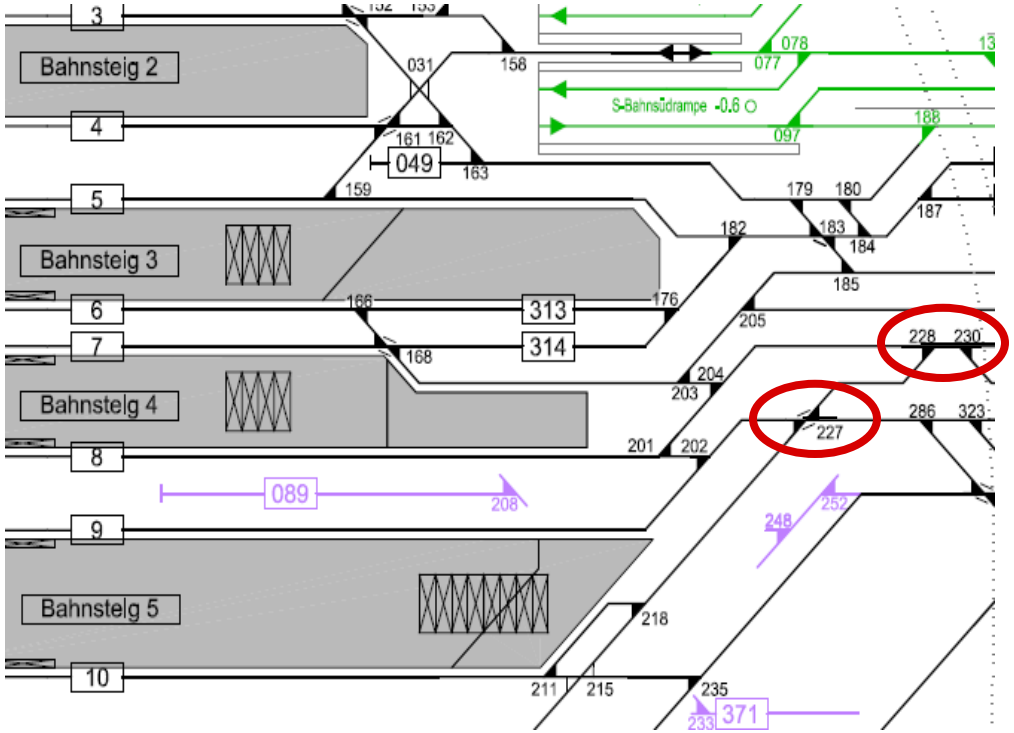


Zur Verminderung der betrieblichen Folgen wurden bzw. werden folgende Maßnahmen umgesetzt

Bauliche Maßnahmen zur Wiederherstellung der Infrastruktur

- Im Bereich der beschädigten Weichen 228 und 230 wurde ein Lückenschluss eingebaut. Die beschädigte Kreuzungsweiche 227 wurde durch eine einfache Weiche 227A ersetzt.
- Am 17.10.2012 wurde die Weiche 228 neu eingebaut und die am 09.10.12 beschädigte Ersatzweiche 227A instand gesetzt.
- Die Herstellung des bautechnischen Ursprungszustandes soll mit dem Einbau der Kreuzungsweiche 227 sowie der Weiche 230 am 28.10.2012 erfolgen.

Lage der Unfallstelle



Ab dem 28.10.2012 werden die betrieblichen Einschränkungen weitestgehend beseitigt sein

- Nach Abschluss der Baumaßnahmen vom 17.10.2012 kann wieder aus den Gleise 8, 9, 11 u. 12 in Richtung Zuffenhausen ausgefahren werden.
- Seit dem 17.10.2012 werden die Fernverkehrslinien 60 u. 62 sowie die IC/EC 114, 118, 2010 u. 2012 in der Nord-Süd-Richtung mit außerplanmäßigem Halt in Esslingen, als Ersatz für den Halt in Stuttgart Hbf, über Stuttgart-Münster umgeleitet.
  Im Regionalverkehr hält die IRE-Linie Lindau – Stuttgart Hbf außerplanmäßig in Esslingen.
  Die RE-Linie Ulm –Neckarelz und Gegenrichtung wird in Stuttgart gebrochen.
- Für den Einbau der Weiche 227 vom 26.-28.10.2012 müssen, wie bereits im Notprogramm bis 16.10.2012, die RB-Linie aus Heidelberg und die RE-Linie aus Karlsruhe in Kornwestheim, sowie die RB-Linie aus Heilbronn in Bietigheim-Bissingen gebrochen werden.
- Bei termingerechtem Abschluss des Einbaus der Kreuzungsweiche 227 sowie der Weiche 230 am 28.10.2012 steht die ursprüngliche Infrastruktur zur Verfügung.
- Gemäß EBA-Anordnung 1 bleiben alle Zugfahrten aus/nach Gleis 10 über die Weichenstraße 211 -218 -227 -228 weiterhin untersagt.

Agenda TOP 5 - Sonstiges

1. Holzfonds
2. Hallendach
3. Brandschutz
4. Entgleisung Gleisvorfeld
5. **Dissenspunkte Protokoll vom 26.03.2012**

Bei der Abstimmung des Lenkungskreisprotokolls vom 23.03.12 sind Dissenspunkte verblieben, die einer erneuten Behandlung bedürfen (I/III)

Löschung S. 6 unten: Finanzierung des Beratereinsatzes aus dem GWU von S 21 und Zustimmung zur Vorgehensweise im Rahmen des 6-Punkte-Programms

Sicht DB:

- Die DB sieht die Zustimmung der Projektpartner zum 6-Punkte-Programm und zur Finanzierung aus dem GWU als gegeben an und möchte somit folgenden Satz protokollieren:

  „Herr Dr. Kefer stellt fest, dass der Lenkungskreis mit dem 6-Punkte-Programm, dem Beratereinsatz sowie der Budgetzuscheidung zum GWU zustimmt und mit der vorgestellten Vorgehensweise einverstanden ist.“

Sicht Land B-W, LHS und VRS:

- Das Land sieht diese eindeutige Zustimmung nicht und möchte dementsprechend diesen Satz aus dem Protokoll streichen.

Bei der Abstimmung des Lenkungskreisprotokolls vom 23.03.12 sind Dissenspunkte verblieben, die einer erneuten Behandlung bedürfen (II/III)

Löschen/ Ersetzen S. 11, Ziff. 8 : Vergabe von Leistungen innerhalb des GWU von 4.330 Mio. EUR

Sicht DB:

- Die DB sieht die Zustimmung der Projektpartner zur weiteren Vergabe von Leistungen innerhalb des GWU von 4.330 Mio. EUR als gegeben an und möchte somit zur Beschlussfassung Punkt 8 protokollieren:

  „Vergaben innerhalb des neuen GWU in Höhe von 4.330 Mio. EUR wird zugestimmt."

Sicht Land B-W, LHS und VRS:

- Das Land sieht diese explizite Zustimmung als nicht gegeben an und möchte lediglich protokollieren:

  „Herr Minister Hermann erklärt, dass durch die unterbliebene Beschlussfassung zum GWU keine Vergaben blockiert werden sollen."

Die Formulierung des Landes gewährleistet nicht in der notwendigen Eindeutigkeit, dass „nicht blockierte" Vergaben später automatisch dem neuen GWU zugeschieden werden. Da dieser unterhalb von 4.526 Mio. EUR liegt, akzeptiert die DB eine interpretationsfähige Formulierung zur Vermeidung einer Kontroverse um getätigte Vergaben nicht. Kompromissvorschlag: „Vergaben innerhalb des neuen – von den Projektpartnern lediglich zur Kenntnis genommenen – GWU in Höhe von 4.330 Mio. EUR wird zugestimmt.

Bei der Abstimmung des Lenkungskreisprotokolls vom 23.03.12 sind Dissenspunkte verblieben, die einer erneuten Behandlung bedürfen (III/III)

Löschen S. 11, Ziff. 9 : Freigabe Risikobudget

Sicht DB:

- Die DB sieht die Freigabe des weiteren Risikobudget i.H.v. 418 Mio. EUR als durch die Projektpartner zugestimmt an und möchte somit unter der Beschlussfassung zu Punkt 9 festhalten:

  „Die Freigabe des Risikobudgets i.H.v. 418 Mio. € (176 Mio. EUR + 242 Mio. EUR) wird zugestimmt."

Sicht Land B-W, LHS und VRS:

- Das Land sieht die Freigabe nicht als gegeben an und möchte auf einen entsprechenden Satz verzichten.

Die Streichung seitens des Landes kann nicht akzeptiert werden. Analog der Zustimmung zu Vergaben müssen Mittelausgaben aus dem Risikobudget ebenfalls dem neuen GWU zugeschieden werden. Betragsmäßig liegt das freizugebende Risikobudget innerhalb des neuen GWU von 4.330 Mio. EUR und damit innerhalb des Finanzierungsrahmens von 4.526 Mio. EUR. Für eine unterschiedliche Behandlung von Vergaben und Risikobudget besteht kein sachlicher Grund.