

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi
und der Gruppe der PDS

„Projekt Stuttgart 21“

In einer vorausgegangenen Kleinen Anfrage – Drucksache 13/2071 – wurde die Bundesregierung u. a. nach dem „Anteil des Ziel- und Quellverkehrs bzw. des Durchgangsverkehrs im jetzigen Stuttgarter Hauptbahnhof (ohne die bereits unterirdische S-Bahn)“ gefragt. Eine zweite Frage zielte auf die „Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs bzw. des Durchgangsverkehrs nach Verwirklichung des Projektes ‚Stuttgart 21‘“. In der Antwort der Bundesregierung – Drucksache 13/2161 – konnte lediglich die zweite Frage beantwortet werden. Danach werden nach Verwirklichung von „Stuttgart 21“ im Jahr 2010 täglich 123 000 Reisende im Ziel- und Quellverkehr im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof erwartet, im Durchgangsverkehr wird eine tägliche Zahl von 67 000 Reisenden erwartet. Die Antwort der Bundesregierung für das Jahr 2010 kann auf Basis der erfolgten Angaben dahingehend ergänzt werden, daß in der Summe täglich 190 000 Reisende erwartet werden und daß der Durchgangsverkehr mit täglich 67 000 Reisenden demnach einen Anteil von 35,3 Prozent ausmacht, womit auch für das Jahr 2010 erwartet wird, daß fast zwei Drittel der Reisenden entweder im Hauptbahnhof zusteigen oder in demselben aussteigen (= Ziel- und Quellverkehr).

In Beantwortung der ersten und entscheidenden Frage nennt die Bundesregierung lediglich aktuelle Daten zum Ziel- und Quellverkehr: Danach liegt hier „das Aufkommen im Regionalverkehr bei 49 410 Reisenden, im Fernverkehr (ICE, IC, IR) bei 39 020 Reisenden“, woraus sich (wenn wir die Antwort richtig lesen: für den Ziel- und Quellverkehr) „in der Summe... 88 430 Reisende pro Tag“ ergeben.

Darüber hinaus heißt es in der Antwort der Bundesregierung: „Zahlenangaben zum Durchgangsverkehr im jetzigen Stuttgarter Hauptbahnhof liegen dem Bundesministerium für Verkehr nicht vor.“

Der Abgeordnete Dr. Winfried Wolf hat bereits im Juni und Juli 1995 vergleichbare Fragen den zuständigen Stellen der Deut-

schen Bahn AG gestellt und von dort keine Antwort bekommen bzw. telefonisch den Hinweis, es handle sich um ein „politisches Thema“. Dies ist insofern brisant, als das Projekt „Stuttgart 21“ darauf hinausläuft, den jetzigen ebenerdigen Kopfbahnhof aufzulösen und an seiner statt einen unterirdischen Durchgangsbahnhof zu bauen. Dieses rd. 5 Mrd. DM teure Vorhaben, das eine Bauzeit von mehr als fünf Jahren erfordern soll, wird u. a. mit kürzeren Fahrtzeiten begründet. Diese können sich allerdings nur für diejenigen auswirken, die den Stuttgarter Hauptbahnhof passieren. Im Fall der dort Aussteigenden oder dort Zusteigenden entfällt der Zeitvorteil. Für die Zu- oder Aussteigenden entfällt nicht nur der Zeitvorteil, ihnen entstehen im Gegenteil längere Wege in den zwölf Meter tief liegenden Hauptbahnhof.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Liegen nur dem Bundesministerium für Verkehr, aus dessen Etat „Stuttgart 21“ mitfinanziert werden soll, nur „keine Zahlen zum Durchgangsverkehr im Stuttgarter Hauptbahnhof“ vor, oder liegen generell hierzu keine Zahlen vor?
2. Sollte die Deutsche Bahn AG, eine zu 100 Prozent in Bundes-eigentum befindliche Gesellschaft, über die entsprechenden Zahlen verfügen, ist das Bundesministerium für Verkehr bereit und in der Lage, sich diese Zahlen zu beschaffen und diese mitzuteilen?
3. Sollte es solche Zahlen zum Durchgangsverkehr auch bei der Deutschen Bahn AG nicht geben, heißt das im Umkehrschluß, daß es für den Stuttgarter Hauptbahnhof keine Reisenden-Gesamtzahl (= Summe des Durchgangsverkehrs und des Ziel- und Quellverkehrs) gibt?
4. Verfügt die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG über Gesamtzahlen der Reisenden im Stuttgarter Hauptbahnhof und über deren Verteilung auf Ziel- und Quellverkehr einerseits und auf den Durchgangsverkehr andererseits, die zu einem früheren Zeitpunkt erhoben wurden (wenn ja, bitte die jüngsten diesbezüglichen Angaben mitteilen)?
5. Bei Nichtvorliegen aktueller Zahlen: Gehören Zahlen zum Verhältnis Ziel- und Quellverkehr und Durchgangsverkehr nicht zur Standard-Statistik, die für jeden größeren Bahnhof der Deutschen Bahn AG vorzuliegen hat, und sind diese Zahlen nicht elementare Grundlage für ein Projekt wie „Stuttgart 21“?
6. Bei Nichtvorliegen aktueller Zahlen: Ist daran gedacht, umgehend solche Zählungen vorzunehmen?
7. Bei Nichtvorliegen aktueller Zahlen: Sollte das Vornehmen solcher Zählungen aus organisatorischen oder aus finanziellen Gründen nicht möglich sein, wäre die Bundesregierung oder die Deutsche Bahn AG bereit zuzulassen, daß die lokal aktiven Umwelt- und verkehrspolitischen Verbände an einem zu bestimmenden Stichtag eine solche Zählung vornehmen würden?

8. Wie erklärt sich die Bundesregierung den Umstand, daß zwar keine aktuellen Zahlen zum Durchgangsverkehr vorliegen, wohl aber eine Prognose für das Jahr 2010 erstellt wurde, und sind Prognosen nicht nur dann einigermaßen überzeugend, wenn ein Ist-Zustand als Grundlage des später Erwarteten vorliegt?
9. Hält die Bundesregierung den in der Prognose errechneten Anteil von 35,3 Prozent Durchgangsverkehr oder von 74,7 Prozent Ziel- und Quellverkehr im Jahr 2010 für ausreichend, um die vorgesehenen Investitionen, die auch nach dieser Rechnung zwei Dritteln der Reisenden keine Zeitvorteile bringen können, zu rechtfertigen?
10. Hält die Bundesregierung den auf Basis der Prognose für das Jahr 2010 (= 33 Prozent Durchgangsverkehr) vollzogenen Schluß für nachvollziehbar, wonach heute voraussichtlich ca. 20 Prozent Durchgangsverkehr im Stuttgarter Hauptbahnhof gegeben sein dürfte?
11. Ist die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG in der Lage, für einen vergleichbaren Kopfbahnhof einer vergleichbar großen bundesdeutschen Stadt die aktuellen Angaben über die Gesamtzahl der Reisenden und deren Aufteilung auf den Ziel- und Quellverkehr einerseits und den Durchgangsverkehr andererseits zu nennen (vorgeschlagener Vergleichskopfbahnhof: Frankfurt/M.), so daß sich Anhaltspunkte für die tatsächliche Struktur des Reisendenverkehrs im Stuttgarter Hauptbahnhof ergeben?
12. Ist der Bundesregierung die Feststellung des Abgeordneten des Deutschen Bundestages Peter Conradi und des Verkehrsplaners Wizemann bekannt, wonach im Stuttgarter Hauptbahnhof „zehnmal mehr Pendler ein- und aussteigen als ICE-Reisende“ (Stuttgarter Zeitung vom 11. Juli 1995)?
13. Liest die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG aus der genannten Aussage von Conradi/Wizemann heraus, daß zumindest den hier Zitierten Zahlen zur Gesamtzahl der Reisenden im Stuttgarter Hauptbahnhof und damit auch zu den Anteilen des Ziel- und Quellverkehrs einerseits und des Durchgangsverkehrs andererseits vorzuliegen scheinen, und ist sie gewillt, sich u. a. durch Hilfe des Abgeordneten Peter Conradi ihren mit Drucksache 13/2161 übermittelten Kenntnisstand in diesem Punkt zu verbessern?
14. Sind der Bundesregierung die Anfrage der GRÜNEN im baden-württembergischen Landtag Stolz, Kuhn, Bender, Walter, Jacobi zu „Stuttgart 21“ (Landtagsdrucksache 11/5628) und die Antwort der Landesregierung auf dieselbe bekannt?
15. Hat die Bundesregierung zur Kenntnis genommen, daß die „Deutsche Bahn AG (anstrebt), im Fernverkehr nur noch Wende-/Triebzüge einzusetzen“ (Antwort der baden-württembergischen Landesregierung), und stimmt sie zu, daß damit ein wichtiger Grund für den Bau eines Durchgangsbahnhofs anstelle eines Kopfbahnhofs aufgrund der dann nicht mehr erforderlichen Lokwechsel entfällt?

16. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in der besagten Antwort der Stuttgarter Landesregierung die Zeitgewinne, die bei Realisierung von „Stuttgart 21“ und im Vergleich zu einem optimierten Kopfbahnhof und dem Bau der geplanten Neubaustrecke über Mettingen entstehen würden, sich für die drei relevanten Strecken Mannheim–Stuttgart, Stuttgart–Ulm und Tübingen–Ulm wie folgt verhalten:
- Mannheim–Stuttgart: null Minuten (jeweils 38 Minuten bei optimiertem Kopfbahnhof und bei „Stuttgart 21“);
 - Stuttgart–Ulm: drei Minuten (30 Minuten bei optimiertem Kopfbahnhof und Neubaustrecke über Mettingen und 27 Minuten bei „Stuttgart 21“);
 - Stuttgart–Tübingen: drei Minuten (42 Minuten bei optimiertem Kopfbahnhof und 39 Minuten bei „Stuttgart 21“)?
17. Ist der Bundesregierung bekannt, daß im Fall der Realisierung von „Stuttgart 21“ bei der Streckenführung Stuttgart–Ulm und bei der Streckenführung Stuttgart–Tübingen jeweils bei einer größeren Zahl von Zugverbindungen auf diesen beiden Strecken ein zusätzlicher Halt in einem neu errichteten Bahnhof Stuttgart-Flughafen (Echterdingen) stattfindet?
18. Kann die Bundesregierung mitteilen, bei wie vielen Zügen auf den genannten zwei Verbindungen es zu einem solchen zusätzlichen Halt kommen wird (Angabe grob in Prozent der Gesamtzahl der Verbindungen auf diesen beiden Strecken)?
19. Kann die Bundesregierung die Antwort der Landesregierung Baden-Württemberg bestätigen, wonach bei all denjenigen Zügen, die in Stuttgart-Echterdingen (Flughafen) einen zusätzlichen Halt einlegen bei Realisierung von „Stuttgart 21“
- es bei der Verbindung Stuttgart-Flughafen/Echterdingen–Ulm im Vergleich zur Verbindung Stuttgart–Ulm bei einem optimierten Kopfbahnhof (und ohne Flughafen-Halt) zu einer Reisezeitverlängerung von sieben Minuten kommt,
 - es bei der Verbindung Tübingen-Flughafen/Echterdingen–Stuttgart im Vergleich zur Verbindung Tübingen–Stuttgart bei einem optimierten Kopfbahnhof (und ohne Flughafen-Halt) zu einer Reisezeitverlängerung von sechs Minuten kommt?
20. Kann die Bundesregierung einer Kosten-Zeit-Rechnung zustimmen, wonach die im Vergleich zu einem optimierten Stuttgarter Kopfbahnhof maximalen Zeitgewinne von sechs Minuten (je drei für Mannheim–Stuttgart und für Stuttgart–Ulm) umgerechnet auf die mindestens 3 Mrd. DM, welche anteilig der Bau des unterirdischen Kopfbahnhofs (insgesamt 5 Mrd. DM Gesamtkosten für „Stuttgart 21“) kosten soll, darauf hinauslaufen, daß jede Minute Zeitgewinn auf diesen zwei Strecken rd. 500 Mio. DM kostet und daß eine solche Bewertung noch nicht in Rechnung stellt, daß auf den Verbindungen Ulm–Stuttgart und Stuttgart–Tübingen im Vergleich zu einem optimierten Kopfbahnhof es bei denjenigen Zug-

verbindungen zu verlängerten Reisezeiten kommt, wo die erwähnten Stopps am Flughafen stattfinden?

21. Hält die Bundesregierung einen Kostenaufwand von 500 Mio. DM für einen Zeitgewinn von einer Minute für gerechtfertigt?
22. Wenn ja: Hat die Bundesregierung überschlägig berechnet, wie viele Projekte mit vergleichbaren Zeitgewinnen, wie mit „Stuttgart 21“ erzielt, bundesweit im Schienenfernverkehr zu projektieren sind und welche Kosten überschlägig die Realisierung dieser Projekte (u. a. für die Ausgaben des Bundesministeriums für Verkehr) verursachen würde?
23. Wie wertet die Bundesregierung die Tatsache, daß der Stuttgarter Flughafen erst vor kurzer Zeit mit einer auch aus Bundesmitteln geförderten S-Bahn an das öffentliche Schienennetz angeschlossen wurde und daß der Bau eines zusätzlichen ICE-Halts diese Investition teilweise entwerten muß?
24. Haben die Betreiber von „Stuttgart 21“ vor, ein klimatologisches Gutachten erstellen zu lassen, in welchem u. a. die Auswirkung der vorgesehenen Bebauung der jetzigen und mit „Stuttgart 21“ tieferzulegenden Gleisanlagen mit einer Fläche von bis zu 70 Hektar geprüft wird?
25. Haben die Sparmaßnahmen im Bundeshaushalt 1996 und in den Planungen für die kommenden Haushalte, die auch den Bereich des Schienenverkehrs betreffen, Auswirkungen auf das Projekt „Stuttgart 21“?
Wenn ja, welche?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung die u. a. von Vertretern der SPD und der GRÜNEN geforderte Option, anstelle der mit „Stuttgart 21“ geplanten acht unterirdischen Gleise eine Erweiterung auf mindestens zehn vorzunehmen, um den vorgetragenen Bedenken hinsichtlich möglicher Kapazitätsengpässe Rechnung zu tragen, und können für eine solche Option Mittel bereitgestellt werden?
27. Wie beurteilt die Bundesregierung das Argument, die Realisierung von „Stuttgart 21“ sei aufgrund von „Kapazitätsengpässen“ im bestehenden Kopfbahnhof erforderlich?
28. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß 1961 an Werktagen täglich insgesamt 672 Züge (ohne Sonderzüge) im Stuttgarter Kopfbahnhof abgefertigt wurden, seit Realisierung der unterirdisch durchgebundenen S-Bahnen jedoch die Zahl der täglich im ebenerdigen Kopfbahnhof abgewickelten Züge bei gut einem Drittel des zuvor erreichten Höchststandes liegt (1988: 228 Züge werktäglich)?
29. Kann die Bundesregierung die Meldung der Stuttgarter Zeitung vom 11. April 1995 (Beilage „Stuttgart 21“) bestätigen, wonach in der nichtveröffentlichten Machbarkeitsstudie zu „Stuttgart 21“ auch „ein neuer Straßentunnel unter dem

Rosensteinpark als Fortsetzung der B 10 (Pragstraße) in Richtung Bad Cannstatt mit unterirdischen Anschlüssen in das Neubaugebiet" angedacht ist?

30. Wenn ein solcher Straßentunnel projektiert ist, könnte es sein, daß dieser im Verbund mit den unterirdischen Schienenwegen geplant ist und wie im Fall des Berliner Tiergarten-Tunnels rechtlich nicht als Straßenbauprojekt behandelt würde?
31. Kann die Bundesregierung die Meldung der Stuttgarter Zeitung vom 2. August 1995 bestätigen, wonach „die Bürger (Stuttgarts) auf drei Projekte... ausgesprochen skeptisch reagieren...: die Untertunnelung des Hauptbahnhofs, die Überbauung der Gleise bis zum Rosensteinpark und die geplante Verlegung der Messe... auf die Filder beim Flughafen...“?
32. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, dieses Projekt für einen längeren Zeitraum hinauszuschieben (Moratorium), um in dieser Periode eine ausführliche, Alternativen einbeziehende Debatte unter den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen und u. a. Steuermittel einzusparen, und hält sie dabei die Durchführung einer lt. Gemeindeordnung von Baden-Württemberg möglichen Bürgerversammlung zum Projekt „Stuttgart 21“ (§ 20 a; 12 000 erforderliche Unterschriften) oder die Durchführung eines Bürgerbegehrens zum Projekt „Stuttgart 21“ (§ 21; 24 000 Unterschriften erforderlich) für ein geeignetes Mittel, um ein Moratorium zu erreichen?

Bonn, den 6. September 1995

Dr. Winfried Wolf

Dr. Dagmar Enkelmann

Dr. Gregor Gysi und Gruppe

