

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1420 –**

Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 – Kostenentwicklung und Projektfortschritt

Vorbemerkung der Fragesteller

Das eigenwirtschaftliche Projekt „Stuttgart 21“ der Deutschen Bahn AG (DB AG, unterirdische Verlegung des Hauptbahnhofs als Durchgangsbahnhof und die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart) wird auch mit Bundesmitteln finanziert. Der Anteil, den der Bund im Rahmen der sogenannten „Sowieso“-Kosten investiert, ist plafoniert und auch das Land Baden-Württemberg und seine regionalen Projektpartner haben gegenüber der DB AG immer wieder deutlich gemacht, dass sie nicht bereit sind, weitere Kosten zu übernehmen, die über die im Finanzierungsvertrag vereinbarte Summe hinausgehen (Badische Zeitung, 23. November 2013).

Vor einem Jahr hat der Aufsichtsrat der DB AG den Weiterbau des Projektes beschlossen, obwohl die Kosten nochmals um ein Drittel gestiegen sind. Statt der ursprünglich im Jahr 2010 vereinbarten Kosten in Höhe von 4,088 Mio. Euro belaufen sich diese nach Angaben der DB AG für den Gesamtwertumfang des Projektes inzwischen auf 5,987 Mio. Euro (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de). Kürzlich hat die DB AG nun angekündigt, mit dem Land Baden-Württemberg alsbald Sondierungsgespräche über das Verfahren nach § 8 Absatz 4 des Finanzierungsvertrages (sogenannte Sprechklausel) führen zu wollen, um die Mitfinanzierungsbereitschaft des Landes Baden-Württemberg und seiner Projektpartner abzuklären (Stuttgarter Nachrichten vom 31. März 2014). Zudem ist offen, wann das kostspielige Projekt fertiggestellt werden kann. Derzeit sind noch verschiedene Planfeststellungsabschnitte offen, insbesondere der kostenintensive und umstrittene Abschnitt 1.3 mit der Flughafenanbindung (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de).

I. Kosten

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Finanzierung des Projektes „Stuttgart 21“ nach dem derzeitigen Kostenstand gesichert ist?
 - a) Falls ja, wie wird dies begründet?
 - b) Falls nein, welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bunderegierung daraus?
 - c) Mit welchen Mehrkosten ist zu rechnen, wenn sich der jetzt vorgesehene Fertigstellungstermin (2021) um weitere ein bis zwei Jahre verzögert?

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag in Höhe von 563,8 Mio. Euro (inkl. TEN-Fördermittel) für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubautrecke (NBS) Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre. Darüber hinaus stellt er die Gesamtfinanzierung der NBS Wendlingen–Ulm ab dem Jahr 2016 sicher.

Mit der Entscheidung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DB AG) am 5. März 2013, den Finanzierungsrahmen für das Vorhaben Stuttgart 21 ein 4 526 Mio. Euro auf 6 526 Mio. Euro aufzustocken, ist die Finanzierung des Vorhabens über den aktuell ermittelten Gesamtwertumfang von 5 987 Mio. Euro hinaus gesichert. In diesen 2 Mrd. Euro sind nach Angaben der DB AG bereits ermittelte und weitere mögliche Mehrkosten enthalten. Unter anderem wurde das bewertete Risiko einer Inbetriebnahmeverschiebung um ein Jahr berücksichtigt.

2. Welche Bundesmittel („Sowieso“-Kosten für den Knoten Stuttgart, Mittel gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für den Nahverkehr, Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm – GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sowie dem Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) wurden in welcher Höhe und in welchen Jahren bereits für das Projekt „Stuttgart 21“ ausgegeben (bitte tabellarisch nach Art der Finanzierungsquelle darstellen)?

Nach § 8 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) und GVFG wurden für das Projekt Stuttgart 21 in den vergangenen Jahren nachfolgende Bundesmittel ausgereicht:

Jahr	EIU	BKZ Bund	VFG	GVFG
2009	Netz		10.051.081,00	
2012	Netz	13.197.081,00		
Summe		13.197.081,00	10.051.081,00	0,00

Die Bundesregierung prüft zurzeit, ob und wie hinsichtlich der im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanzierten Maßnahmen (Bestandsnetzmaßnahmen, Mittel gemäß § 8 Absatz 2 BSWAG trotz des verein-

barten Finanzierungsprocederes Informationen über die Einhaltung der in den Verträgen genannten Beträge verfügbar gemacht werden können.

3. Welche Kosten für welche einzelnen Planungsabschnitte und Baumaßnahmen für das Projekt „Stuttgart 21“ wurden nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchem Preisstand im Rahmen der letzten Kostenschätzung durch die DB AG ermittelt?

Nach Angaben der DB AG wurden auf Basis der Kostenschätzung, die auf der Entwurfsplanung beruht und auf dem Preisstand 2009 basierte, konkrete Chancen und Risiken mit Preisstand 2012 ermittelt. Im Rahmen des aktuellen Kostenrahmens wurde ein Puffer gebildet, der die Preisentwicklung bis zum erwarteten Realisierungszeitpunkt berücksichtigt.

4. In welcher Höhe sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher Mittel der DB AG für das Projekt „Stuttgart 21“ abgeflossen, getrennt nach:
 - a) Planungskosten,
 - b) Umbaukosten für den Kopfbahnhof,
 - c) Rückbaukosten für den Kopfbahnhof,
 - d) bauvorbereitende Arbeiten,
 - e) Tunnelbauten,
 - f) Öffentlichkeitsarbeit,
 - g) sonstiges (bitte erläutern)?

Für das Projekt Stuttgart 21 sind nach Angaben der DB AG per Buchungsschluss April 2014 insgesamt 786,97 Mio. Euro abgeflossen. In dieser Summe nicht enthalten sind Planungskosten, die vor dem 1. April 2009 angefallen sind. Eine Aufteilung der Kosten nach den o. g. Kriterien liegt der Bundesregierung nicht vor.

5. Wie viel Prozent der bislang eingesetzten Mittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Knoten Stuttgart verwendet?

Stuttgart 21 sieht die unterirdische Verlegung des Hauptbahnhofs als Durchgangsbahnhof und die Umgestaltung des Knotens Stuttgart vor. Das Vorhaben dient gemeinsam mit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm der Verbesserung des Schienenverkehrs. Die eingesetzten Bundesmittel dienen diesem Ziel. Das Projekt Stuttgart 21 hat darüber hinaus große städtebauliche Aspekte. Freiwerdende Flächen stehen für eine neue städtebauliche Planung zur Verfügung.

6. Mit welchen zwingenden Unterhalts- und Instandsetzungskosten rechnet die DB AG laut Kenntnis der Bundesregierung beim bestehenden Kopfbahnhof und den Zuleitungsstrecken bis zur Fertigstellung des Projektes „Stuttgart 21“, und wie hoch wären jeweils die Kosten pro Jahr, sollte es zu weiteren Verzögerungen bei der Fertigstellung kommen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Der Bereich der Finanzierung der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege zählt im Gegensatz zur Finanzierung der Investitionen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz zu den unternehmerischen Aufgaben der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im DB AG-Konzern.

7. Wie ist die genaue Tunnellänge des Projektes „Stuttgart 21“ in Kilometern, getrennt nach mehrgleisigen und eingleisigen Tunnelabschnitten, und auf welche einzelnen Tunnelbauten teilen sich diese nach Kenntnis der Bundesregierung auf?

Nach Angaben der DB AG haben die Tunnel des Vorhabens, die größtenteils eingleisig ausgestaltet werden, folgenden Länge:

PFA 1.1:

- DB-Tunnel Nordkopf: 227 m
- Fernbahntunnel mit Bahnhofshalle: 447 m
- DB-Tunnel Südkopf: 200 m

PFA 1.2:

- Fildertunnel: 9 468 km

PFA 1.3:

- Flughafentunnel: 2 065 m
- Tunnel Flughafenkurve: 1 574 m
- S-Bahn-Tunnel Rohrer Kurve: 490 m

PFA 1.4:

- Tunnel Denkendorf: 768 m

PFA 1.5:

- Feuerbach: 3 026 m
- Bad Cannstatt: 3 507 m
- S-Bahn-Tunnel Rosenstein: 1 170 m
- S-Bahn-Tunnel: 1 157 m

PFA 1.6 a:

- Ober-/Untertürkheim: 5 730 m

8. Wie viel Prozent der Tunnelstrecken für „Stuttgart 21“ wurden nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen erstellt, differenziert nach

a) Tunnel ausgebrochen,

PFA 1.1., 1.3, 1.4, 1.6a¹

- 0 Prozent ausgebrochen

PFA 1.2

- 0,1 Prozent ausgebrochen

PFA 1.5

- Bad Cannstatter Tunnel 4 bis 5 Prozent
- S-Bahn-Tunnel 10 Prozent ausgebrochen.

¹ Angaben der DB AG, größtenteils eingleisig ausgestaltet.

- b) Tunnel im Rohbau fertig,

insgesamt 0 Prozent

- c) Tunnel vollständig fertiggestellt

(bitte die Angaben jeweils getrennt nach mehrgleisigen und eingleisigen Tunnelabschnitten ausweisen)?

insgesamt 0 Prozent.

9. Welche Prüfergebnisse des Bundesrechnungshofes zur Kostenentwicklung des Projektes „Stuttgart 21“ liegen der Bundesregierung vor, und bis wann werden aktuelle Prüfergebnisse erwartet?

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur liegt mit Schreiben des Bundesrechnungshofes (BRH) vom 26. März 2014 zur Kostenentwicklung Stuttgart 21 eine vorläufige Prüfungsmitteilung vor. Diese Prüfung befindet sich im kontradiktorischen Verfahren. Es ist somit derzeit nicht absehbar, wann eine abschließende Prüfungsmitteilung des Bundesrechnungshofes zu erwarten ist.

II. Planfeststellungsabschnitt 1.3 (PFA 1.3) – Filderbereich mit Flughafen-anbindung

10. Hält die Bundesregierung den Zeitplan für das Planfeststellungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 des Projektes „Stuttgart 21“ für realistisch, demzufolge noch vor den Sommerferien 2014 der Erörterungstermin stattfinden und die Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes Anfang 2015 vorliegen soll (Presseinformation der DB AG, 13. März 2014)?

Die Dauer von Planfeststellungsverfahren ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, deshalb ist eine genaue zeitliche Prognose nicht möglich. Nach den derzeit bekannten Planungen der DB AG ist, zumindest aus heutiger Sicht, der eingeplante Zeitraum für die Bescheiderstellung durch das Eisenbahn-Bundesamt realistisch bei optimalem Verlauf.

Beeinflusst wird die Dauer der Planfeststellungsverfahren auch durch das darin enthaltene Anhörungsverfahren. Die Verfahrensherrschaft, einschließlich Festlegung des Erörterungstermins, liegt hier ganz bei den zuständigen Landesbehörden.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen, die sich aus der Anhörung möglicherweise für die weiteren Verfahrensschritte ergeben, nicht absehbar.

Eine zeitliche Abschätzung für die Gesamtdauer ist daher seitens der Bundesregierung nicht möglich.

11. Ist es aus Sicht der Bundesregierung möglich bzw. unter welchen Bedingungen ist es sinnvoll, den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof auch in Betrieb zu nehmen, ohne dass der PFA 1.3 zeitgleich fertiggestellt wird, und welche Maßnahmen wären nach Kenntnis der Bundesregierung dafür erforderlich?

Derzeit geht die DB AG von der zeitgleichen Inbetriebnahme der beiden Vorhaben im Jahr 2021 aus.

12. Warum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2006 keine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) vorgenommen, obwohl inzwischen erhebliche Änderungen für den PFA 1.3 vorgenommen wurden (beispielsweise der unterstellte sogenannte Ohnefall, wonach der Wegfall der Gäubahntrasse zum Hauptbahnhof unterstellt wird, so dass alle Züge der Gäubahn an der Station Stuttgart-Vaihingen beginnen und enden sollen sowie Veränderungen beim unterstellten Fahrgastaufkommen im Fernverkehr; vgl. Einwendungen und Stellungnahme der Schutzgemeinschaft Filder e. V. zum Projekt „Stuttgart 21“, PFA 1.3 vom 18. Dezember 2013)?
13. Hält die Bundesregierung eine Neuberechnung der NKU für den PFA 1.3 für erforderlich, und falls nicht, wie wird dies begründet?
14. Wurde in der NKU vom Jahr 2006 unterstellt, dass es durch einen Regional- und Fernbahnhof am Flughafen Stuttgart künftig 1,2 bis 1,5 Millionen Fluggäste mehr geben sollte?
 - a) Von wie vielen Fluggästen am Landesflughafen Stuttgart für das Zieljahr wurde damals ausgegangen?
 - b) Für wie aktuell und aussagekräftig hält die Bundesregierung die NKU aus dem Jahr 2006 angesichts der auf niedrigem Niveau stagnierenden Fluggastzahlen am Flughafen Stuttgart (www.flughafen-stuttgart.de, Statistischer Jahresbericht 2012)?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine NKU für das Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg (ABS = Ausbaustrecke) aus dem Jahr 2006 liegt der Bundesregierung nicht vor. Der Bund hat die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung 2010 erneut mit positivem Ergebnis bewertet.

Für die im Rahmen der Gesamtfinanzierung des Gesamtvorhabens Stuttgart 21 dem Nahverkehr zugeordneten Vorhaben wurden standardisierte Bewertungen durchgeführt, die derzeit aktualisiert werden.

Nach bisherigem Kenntnisstand hat es zumindest bezüglich der Gäubahn keine Änderungen gegeben. Den Bewertungen 2006 wurden die seinerzeit verfügbaren Fluggastprognosen zugrunde gelegt.

15. Welche Planungsänderungen beim Erschütterungsschutz in Leinfelden-Echterdingen gibt es, die eine Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen zum PFA 1.3 erforderlich gemacht haben?

Nach Angaben der DB AG wurde zur Erhöhung der Transparenz das Erschütterungstechnische Gutachten mit den Antragsunterlagen zusätzlich ausgelegt. Eine Planänderung war mit dieser Auslegung nicht verbunden.

16. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Gegengutachten der Stadt Leinfelden-Echterdingen, das einem Erschütterungsgutachten des Ingenieurbüro Obermeyer beispielsweise bei der Anzahl der nächtlichen S-Bahnen und bei der Geschwindigkeit der Bahnen widerspricht (www.leinfelden-echterdingen.de, „Stadt fordert neues Erschütterungsgutachten“ vom 10. April 2014)?
17. Trifft es zu, dass der von der Stadt Leinfelden-Echterdingen kritisierten erschütterungstechnischen Untersuchung in den entscheidenden Punkten „Best-case“-Annahmen zugrunde gelegt wurden?

18. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung der Stadt Leinfelden-Echterdingen sowie des Verbandes der Region Stuttgart (VRS) nach einem weiteren, unabhängigen Erschütterungsgutachten?

Die Fragen 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Lärm- und Erschütterungsschutz für die Stadt Leinfelden-Echterdingen wird im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens abgewogen. Im Zuge des Anhörungsverfahrens hatten Betroffene die Möglichkeit, Einwendungen geltend zu machen. Der abschließende Erörterungstermin steht noch aus. Der Planfeststellungsbeschluss einschließlich der Anlagen und Pläne wird nach seiner Erstellung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, etwa in den vom Planfeststellungsbeschluss betroffenen Gemeinden, öffentlich ausgelegt. Auch werden die Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens nach Abschluss des Verfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt einsehbar sein.

19. Ist es zutreffend, dass für die Flughafenanbindung im Rahmen des PFA 1.3 derzeit Planungs- und Baukosten in Höhe von über 700 Mio. Euro angesetzt sind?

Nach Angaben der DB AG trifft dies nicht zu.

20. Wie verteilen sich die auf die Antragstrasse der DB AG entfallenden Kosten des PFA 1.3 auf die folgenden einzelnen Bereiche, und wie hoch ist davon jeweils der Baukosten- und der Planungskostenanteil (bitte die Planungs- und Baukosten pro Einzelabschnitt gesondert ausweisen) für
- den Umbau der für den S-Bahn-Verkehr errichteten Bestandsstrecke für den Fernverkehr („Mischbetrieb“ von Fernzügen, Regionalzügen und S-Bahnen),
 - den Bau der Rohrer Kurve,
 - den Umbau der bestehenden S-Bahn-Station für den Regional- und Fernverkehr (Station „Terminal“),
 - die Errichtung des neuen Flughafenbahnhofs für den Fernverkehr,
 - die Zuführungsstrecke zur Station „Terminal“,
 - die Zuführungsstrecke zum neuen Flughafenbahnhof?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

21. Aus welchen Finanzmitteln („Sowieso“-Kosten für den Knoten Stuttgart, Bundesschienenwegebautengesetz, GVFG-Bundesprogramm, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Zuschüsse des Landes, der Region, des Flughafens, Eigenmittel der DB AG, sonstige Mittel) erfolgt jeweils die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen im PFA 1.3, und in welcher Höhe sind diese Mittel bereits abgeflossen (bitte prozentual nach Finanzierungsart für die einzelnen Abschnitte angeben) für
- den Umbau der Bestandsstrecke für den Fernverkehr („Mischbetrieb“),
 - die Rohrer Kurve,
 - den Umbau der bestehenden S-Bahn-Station für den Regional- und Fernverkehr (Station „Terminal“),
 - die Errichtung des neuen Flughafenbahnhofs für den Fernverkehr,

- e) die Zuführungsstrecke zur Station „Terminal“,
- f) die Zuführungsstrecke zum neuen Flughafenbahnhof?

In der Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB AG und dem Bund vom 2. April 2009 zur Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart ist eine Verwendungsprüfung vorgesehen, die den Abruf der Bundesmittel nach § 8 Absatz 1 BSWAG von bestimmten Meilensteinen abhängig macht. Im PFA 1.3 sind folgende Meilensteine vorgesehen: Start Tunnelvortrieb (Flughafentunnel), Tunnel je ein Viertel der Vortriebsleistung, EKrG-Anteil Neue Messe Stuttgart.

Für den Meilenstein „EKrG-Anteil Neue Messe Stuttgart“ wurden rund 10 Mio. Euro Bundesmittel (VIFG) abgerufen (siehe auch die Antwort zu Frage 2).

Aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG-Bundesprogramm ist die anteilige Finanzierung von Teilmaßnahmen vorgesehen. Dies betrifft den Umbau der heutigen S-Bahn Station Stuttgart-Flughafen zum Regionalbahnhof Flughafen Terminal sowie Neubau der Zuführung zur Station Terminal und die Rohrer Kurve.

Bundesfinanzhilfen sind noch nicht geflossen.

Zu Aufteilung und Abfluss der weiteren Mittel liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, da diese über gesonderte Vereinbarungen zwischen DB AG und den Projektpartnern geregelt sind.

Hinsichtlich der im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanzierten Maßnahmen (Bestandsnetzmaßnahmen, Mittel gemäß § 8 Absatz 2 BSWAG) siehe Antwort zu Frage 2.

22. Wie hoch sind insgesamt die für das Projekt „Stuttgart 21“ vorgesehenen GVFG-Mittel (Bundes- und Landesanteil), und welche Bereiche bzw. Maßnahmen werden damit jeweils gefördert?

Aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG-Bundesprogramm ist die anteilige Finanzierung von folgenden Teilmaßnahmen vorgesehen:

- Umbau der heutigen S-Bahn Station Stuttgart-Flughafen zum Regionalbahnhof Flughafen Terminal sowie Neubau der Zuführung zur Station Terminal und die Rohrer Kurve
- Neubau der Wendlinger Kurve
- Umbau der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart Nordbahnhof und Stuttgart Hbf (tief) einschließlich des Neubaus der S-Bahn Station Mitnachtstraße.

Insgesamt sind für die dem GVFG zugeordneten Maßnahmen gemäß der Finanzierungsvereinbarung 281 Mio. Euro vorgesehen. Bundesfinanzhilfen sind noch nicht geflossen.

23. Ist es zutreffend, dass für die neue Anbindung der Gäubahn an das Projekt „Stuttgart 21“ (Trassenführung der Gäubahn über die Rohrer Kurve mit Anschluss zum Flughafen) GVFG-Mittel verwendet werden sollen, obwohl derzeit eine zufriedenstellende Verknüpfung der Gäubahn mit dem übrigen Eisenbahnnetz in Stuttgart existiert und obwohl bis heute keine Prognose der zu erwartenden am Flughafen aus- und einsteigenden Bahnpassagiere der Gäubahn vorgelegt wurde?
- a) Falls ja, nach welchen Förderkriterien erfolgt die Förderung dieses Abschnittes, obwohl Ersatzinvestitionen gemäß GVFG nicht erlaubt sind?

- b) Ist es zutreffend, dass die Freigabe von GVFG-Mitteln für diesen Abschnitt noch nicht erfolgt ist, und was sind gegebenenfalls die Gründe hierfür?
- c) Wie viel Prozent der Gäubahnfahrergäste sollen künftig gemäß den Planungen für das Projekt „Stuttgart 21“ den Flughafenhalt nutzen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 21 und 22 verwiesen. Eine anteilige Förderung erfolgt nach den Kriterien des GVFG. Eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgt derzeit.

Wie viel Prozent der Fahrgäste der Gäubahn künftig den Flughafenhalt nutzen, kann noch nicht abgeschätzt werden. Im Fall der Realisierung der Rohrer Kurve und der Flughafenanbindung wird von einer zufriedenstellenden Verknüpfung der Gäubahn mit dem übrigen Schienennetz ausgegangen.

24. Inwieweit hält die Bundesregierung die (teure) Führung der Gäubahn über den Flughafen angesichts der rückläufigen Fahrgastzahlen auf der Gäubahn (minus 7 Prozent zwischen den Jahren 2007 und 2012, Eßlinger Zeitung vom 22. April 2014 „Weniger Züge locken mehr Fahrgäste an“) für sinnvoll?

Sieht die Bundesregierung die Gäubahn durch die Flughafenanbindung gestärkt, und wenn ja, worauf gründet sie ihre Meinung?

25. Inwieweit hält die Bundesregierung die Gäubahn an den Landesflughafen angesichts rückläufiger Fahrgastzahlen (minus 7 Prozent zwischen den Jahren 2007 und 2012) für wirtschaftlich?

Von wie vielen Fahrgästen auf der Gäubahnstrecke war bei der Kosten-Nutzen-Berechnung ausgegangen worden, und welche aktuellen Zahlen liegen der Bundesregierung vor?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Stärkung des Flughafenstandortes Deutschland ist ein Ziel des Bundesverkehrsweplans 2003.

Im Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen–Ulm umfassenden Zielnetz der im Jahr 2010 vorgelegten Bedarfsplanüberprüfung erfolgt entsprechend der prognostizierten Nachfrage eine Bedienung der Gäubahn im Fernverkehr im Zweistundentakt.

Hinsichtlich des Nahverkehrs wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

26. Wie hoch waren die Kosten für die Anbindung der folgenden Flughäfen an das Fernverkehrsnetz der DB AG
- a) Frankfurt am Main,

Die NBS Köln-Rhein/Main wurde von Köln kommend weitgehend parallel zur A 3 trassiert. Sie verläuft in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Frankfurt. Sie bindet östlich des Flughafens sowohl Richtung Norden (Frankfurt) als auch Richtung Süden (Mannheim) höhenfrei in die Riedbahn ein. Die Aufweitung des zwei- in den viergleisigen Querschnitt (zwei Gleise Richtung Frankfurt und zwei Gleise Richtung Mannheim) erfolgt westlich der von vornherein vorgesehenen Verkehrsstation Frankfurt-Flughafen Fernbahnhof. Für diese Verkehrsstation war in der Finanzierungsvereinbarung (FV) ein Betrag von 100 Mio. DM vorgesehen. Die FV wurde als Höchstbetragsvereinbarung abgeschlossen: über den Höchstbetrag hinausgehende Kosten hatte die DB AG mit Eigenmitteln zu

finanzieren. Dem Bund liegen insofern keine Angaben über die tatsächlich für die Verkehrsstation abgerechneten Kosten vor.

b) Flughafen Düsseldorf,

Die Gesamtkosten für den Fernbahnhof Flughafen Düsseldorf betragen 47,5 Mio Euro, der Bundesanteil 31,6 Mio. Euro (zuwendungsfähige Baukosten inkl. 13 Prozent Planungskosten).

c) Flughafen Leipzig/Halle,

Der Flughafenbahnhof Halle/Leipzig hat insgesamt ca. 11,7 Mio. Euro gekostet (zuwendungsfähige Baukosten inkl. 13 Prozent Planungskosten); davon entfallen auf die Anbindung des Flughafenbahnhofs ca. 6,0 Mio. Euro und auf den Flughafenbahnhof selbst 5,7 Mio. Euro.

d) Flughafen Köln/Bonn?

Der Flughafenbahnhof Köln/Bonn einschließlich der Flughafenschleife wurde durch das Land Nordrhein-Westfalen mit Beteiligung der Flughafen Köln/Bonn GmbH finanziert. Der Bund beteiligte sich im Rahmen des Bonn/Berlin-Ausgleichs mit 500 Mio. DM.

27. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung an den folgenden Flughäfen die Anzahl der werktäglichen Fernverkehrsverbindungen im ersten Jahr nach jeweiliger Inbetriebnahme der Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB AG, und wie viele Fernverkehrsverbindungen gibt es dort aktuell pro Tag

a) Frankfurt am Main,

IBN 174 Züge werktäglich²

Heute: 210 Züge werktäglich

b) Flughafen Düsseldorf,

IBN: durchschnittlich 53 Züge/werktäglich

Heute: durchschnittlich 40 Züge/werktäglich

c) Flughafen Leipzig/Halle,

IBN: durchschnittlich 33 Züge/werktäglich

Heute: durchschnittlich 18 Züge/werktäglich

d) Flughafen Köln/Bonn?

Mit Betriebsaufnahme Flughafenschleife sind ca. zehn Zugpaare ICE Berlin–Flughafen Köln/Bonn und zurück bzw. drei bis vier ICE Zugpaare im Durchlauf Köln–Flughafen Köln/Bonn–Frankfurt gefahren.

Heute: ICE Berlin–Flughafen Köln/Bonn und zurück fünf Zugpaare ICE im Durchlauf Nord<–>Süd mit Halt Flughafen: sechs Züge Nord–>Süd und acht Züge Süd–>Nord.

² Angaben der DB AG.

28. Wie viele Fernverkehrs- und wie viele Nahverkehrsanbindungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem für den Stresstest entwickelten Fahrplanentwurf der DB AG an der Station „Terminal“ und am neuen Flughafenbahnhof täglich vorgesehen (bitte getrennt nach Bahnhöfen sowie Fern- und Regionalverkehr angeben)?

Der so genannte Stresstest wurde zwischen den Teilnehmern der Schlichtung zu Stuttgart 21 vereinbart. Die Bundesregierung war an dieser Schlichtung nicht beteiligt. Detaillierte Informationen zum Stresstest liegen der Bundesregierung nicht vor.

III. Planfeststellungsabschnitt 1.6b (PFA 1.6b) – Neuer Abstellbahnhof Untertürkheim

29. Welche Gründe gibt es für die Planungsverzögerungen im PFA 1.6b?

Nach Aussage der DB AG haben die Überarbeitung der Bestandskartierung Artenschutz und die daraus resultierende Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie die betriebliche Optimierung der Abstell- und Wartungsanlagen im Bereich Stuttgart zu Verzögerungen geführt.

30. Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand für den PFA 1.6b, und bis wann ist mit der Baufreigabe zu rechnen?

Nach Aussage der DB AG werden derzeit die neue Trassierung und die betrieblichen Anlagen geplant und die Planänderungsunterlagen überarbeitet; der neue geplante Baubeginn ist voraussichtlich im vierten Quartal 2017.

31. Welche Planungsänderungen sind für den PFA 1.6b vorgesehen?

Nach Aussage der DB AG werden die sich aus dem verbesserten Konzept des Abstellbahnhofs ergebenden Änderungen in einem neuen Antrag für ein Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

32. Trifft es zu, dass der Gleisplan für den PFA 1.6b geändert werden muss?
Falls ja, welche Änderungen des Gleisplans sind vorgesehen, und wie werden diese begründet?

Nach Angaben der DB AG ja. Der Gleisplan wird demnach geringfügig, im Wesentlichen für die Serviceeinrichtungen, verändert.

33. Trifft es zu, dass am neuen Abstellbahnhof Untertürkheim in bestimmten Situationen Fahrgäste aussteigen können sollen?
a) Falls ja, weshalb, und in welchen Fällen wird dies erforderlich sein?
b) Falls ja, wie viele Fahrgäste sollen dort aussteigen können, und wie sollen diese vom Abstellbahnhof aus ihre Reise fortsetzen?

Nach Angaben der DB AG trifft dies nicht zu.

