

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen),
Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Sachstand Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Eng mit dem Projekt „Stuttgart 21“ verbunden ist die Errichtung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, die ein Teilabschnitt der Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart–Augsburg des Bedarfsplans Schiene ist sowie Bestandteil des trans-europäischen Eisenbahnnetzes.

Ziel dieses Eisenbahnprojektes des Bundes ist es, die Transport- und Reisezeiten zwischen West- und Osteuropa zu verkürzen sowie durch Kapazitätserweiterungen im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg die Qualität im Regional- und Fernverkehr anzuheben. Zwischen Stuttgart und Ulm ist die Neubaustrecke (NBS) für einen Fahrbetrieb mit bis zu 250 km/h für den Personenverkehr ausgelegt.

Ferner sollen durch die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm laut Finanzierungsvertrag für das Projekt „Stuttgart 21“ zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden. Wie dies gelingen soll, bleibt unklar. Die Neubaustrecke wird einen um 155 Meter höheren Scheitelpunkt haben als die alte Strecke über die Geislinger Steige. Während andernorts Tunnel gebaut werden, um Steigungen zu vermeiden, ist die Neubaustrecke mit 30 km Tunnelstrecke ein seltener Fall des Gegenteils. Mit bis zu 35 Promille ist die Neubaustrecke noch deutlich steiler als die Bestandsstrecke über die Schwäbische Alb, die sogenannte Geislinger Steige (22,5 Promille), auf der die Güterzüge noch wie im 19. Jahrhundert per Schublokverkehr nachgeschoben werden müssen oder alternativ extra eine zweite Lok mitführen müssen. Als weitere Einschränkung kommt hinzu, dass die Neubaustrecke gemäß den Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) nur für den Betrieb mit leichten ($m_{\max} < 1\,000\text{ t}$) und kurzen ($l_{\max} < 500\text{ m}$) Güterzügen geeignet ist, die komplett mit Scheibenbremsen ausgestattet sein müssen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/955). Für den Regelbetrieb im Schienengüterverkehr mit modernen Güterzügen ist die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm also ungeeignet.

Die Kosten für die NBS Wendlingen–Ulm haben sich deutlich erhöht. So wurden, statt der ursprünglich laut Finanzierungsvertrag vorgesehenen 2 Mrd. Euro, im Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2012 bereits Kosten in Höhe von 2,9 Mrd. Euro ausgewiesen. Der letzte für die Neubaustrecke vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf dieser Basis ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor betrug 1,2. Inzwischen werden laut einem Bericht der „STUTTGARTER ZEITUNG“ vom 12. April 2014 bereits 3,3 Mrd. Euro für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm veranschlagt. Sofern kein höherer Nutzen entsteht, sinkt damit der Nutzen-Kosten-Faktor auf aktuell 1,06.

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich im Rahmen des Finanzierungsvertrages freiwillig mit einem festen Zuschuss in Höhe von 950 Mio. Euro an den Kosten. Damit soll gewährleistet werden, dass die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm zeitgleich mit dem neuen unterirdischen Hauptbahnhof in Stuttgart errichtet werden kann, denn laut den Planungen des Bundes war der Bau der Strecke frühestens ab 2016 geplant.

Nach Aussage des Projektsprechers Wolfgang Dietrich vor einigen Wochen ist von einer zeitgleichen Fertigstellung des Bahnhofprojektes „Stuttgart 21“ und der NBS Wendlingen–Ulm nicht auszugehen. Er geht hingegen von einer vorzeitigen Fertigstellung der Neubaustrecke und damit verbundenen niedrigeren Kosten aus. Die Neubaustrecke könnte also möglicherweise schon ein Jahr früher fertig sein als der neue Hauptbahnhof in Stuttgart (SÜDWEST PRESSE vom 5. März 2014).

Da die DB AG aber einen Anschluss der Neubaustrecke an das bestehende Schienennetz bei Wendlingen ablehnt (STUTTGARTER-ZEITUNG.DE vom 27. Februar 2014), bedeutet dies, dass die Trasse möglicherweise längere Zeit brach liegt und zusätzliche Kosten für die Unterhaltung und Belüftung anfallen. Um dies zu vermeiden, schlägt der Landesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland e. V. (VCD) in Baden-Württemberg, Matthias Lieb, vor, die Neubaustrecke bereits an das bestehende Netz anzuschließen. So könnten 15 Minuten Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Ulm eingespart werden, auch ohne dass die Neubaustrecke an die Infrastruktur von „Stuttgart 21“ angeschlossen wird (STUTTGARTER-ZEITUNG.DE vom 22. April 2014).

Aktuelle Medienberichte verweisen inzwischen allerdings darauf, dass die für Dezember 2021 geplante Inbetriebnahme nicht nur beim Bahnhofprojekt „Stuttgart 21“, sondern auch bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm mit großen Risiken behaftet sei. Dr. Volker Kefer, der für die Infrastruktur zuständige Vorstand der DB AG, äußerte sich dazu in der „STUTTGARTER ZEITUNG“ vom 12. Mai 2014: „Wir haben nun auch bei der Neubaustrecke einen kritischen Pfad.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum hat die Bundesregierung zugestimmt, dass sich das Land Baden-Württemberg an der Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm beteiligt, obwohl es sich dabei um ein Bedarfsplanprojekt des Bundes handelt?
2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Mitbeteiligung von Bundesländern an der Schieneninfrastruktur des Bundes das Risiko birgt, dass sich „reichere“ Bundesländer mit der Übernahme freiwilliger Finanzierungsanteile den Vorrang von Bedarfsplanprojekten „erkaufen“, während sich andere Bundesländer dies nicht leisten können, und falls nicht, wie wird dies begründet?
3. Bis wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung die in der Wirtschaftlichkeitsrechnung für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm unterstellten „schnellen leichten Güterzüge“ auf dem deutschen Schienennetz verkehren, bzw. auf welchen Strecken sind wie viele Züge bereits unterwegs, die weniger als 1 000 Tonnen wiegen, über Scheibenbremsen verfügen und kürzer als 500 Meter sind?
4. Wie hoch ist der Anteil der Güterzüge in Deutschland, die
 - a) weniger als 1 000 Tonnen wiegen,
 - b) über Scheibenbremsen verfügen,
 - c) kürzer als 500 Meter sind bzw.
 - d) auf die alle drei Voraussetzungen gleichzeitig zutreffen?

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass der Trend im Güterverkehr in den letzten Jahren eindeutig zu immer längeren und schwereren Güterzügen geht?

6. Rechnet die Bundesregierung mit einem Netz von „schnellen, leichten Güterzügen“ auch auf anderen Strecken?

Falls ja, welche Strecken des bundeseigenen Eisenbahnnetzes sind dafür vorgesehen, und auf welchen Strecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell wie viele Züge dieser Kategorie unterwegs?

7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass es schon heute im Bereich der Geislinger Steige im Güterverkehr wegen des teuren und aufwändigen Schublokbetriebs bedingt durch die hohe Steigung zu Ausweichverkehren auf der erheblich längeren Strecke Nürnberg–Würzburg kommt (Positionspapier Netzwerk Privatbahnen vom 12. Juli 2007)?

8. Welche ggf. auch internationalen Erfahrungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung mit Zugtrassen, die eine sehr hohe Steigung (bis zu 35 Promille) aufweisen, gemacht?

Unter welchen Voraussetzungen ist eine solche Trassierung sinnvoll?

9. Wie und wo wurde nachgewiesen, dass das Zugmaterial, welches die Neubaustrecke befahren soll, extrem hohen Belastungen standhält, da die Beschleunigungsphase der Züge ausgerechnet überwiegend in den hohen Steigungen liegt und die Bremsungen in den Strecken mit hohem Gefälle (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de, Dritte Fachschlichtung, Vortrag Dr. Volker Kefer „Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm“ vom 4. November 2010)?

Ist auch das internationale Zugmaterial nach Kenntnis der Bundesregierung für diese hohen Belastungen ausgelegt?

10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Wirkungsgrad der Energierückspeisung während der Bremsung bei diesen hohen Belastungen?

11. Um welchen Faktor steigt nach Kenntnis der Bundesregierung der Energiebedarf in den Tunnelstrecken aufgrund des Luftwiderstands bei den hohen Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h gegenüber der freien Strecke?

12. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Bau- und Betriebskosten der Neubaustrecke so hoch sind, dass in etwa eine Verdopplung der Trassenpreise, welche heute für die Strecke über die Geislinger Steige zu zahlen sind, zu erwarten ist?

Wenn nein, um welchen Faktor werden die Trassenpreise nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich steigen?

13. Ist aus Sicht der Bundesregierung zu befürchten, dass die Trassenpreise so hoch sind, dass sich der Güterverkehr auf Ausweichstrecken verlagert?

Wenn ja, auf welche Ausweichstrecken?

Wenn nein, warum nicht?

14. Kann die Bundesregierung nach ihrer Kenntnis ausschließen, dass höhere Trassenpreise zu höheren Fahrpreisen auf der Relation Stuttgart–Ulm führen, wie dies auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Frankfurt a. M. und Köln bereits der Fall ist?

a) Falls ja, wie wird das nach Kenntnis der Bundesregierung begründet?

b) Falls nein, in welchem Ausmaß wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung in der Folge der Personenverkehr auf die alte Strecke über die

Geislinger Steige verlagern, und in welchem Umfang sind die aufgrund der Fahrpreiserhöhungen möglicherweise zu erwartenden Fahrgastverluste in die Wirtschaftlichkeitsrechnung und den prognostizierten Verkehr einbezogen?

15. Hält die Bundesregierung die Aussage des Bauleiters Dr. Stefan Kielbassa in der „STUTTGARTER ZEITUNG“ vom 12. April 2014 für realistisch, dass spätestens im Jahr 2018 die Tunnel der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm fertig gebaut sein werden, so dass die Gleise verlegt und die Bahntechnik installiert werden können?
16. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der vollständigen Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?
17. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Anbindung der Neubaustrecke an das bestehende Schienennetz bei Wendlingen a. N. geplant, falls die Neubaustrecke erheblich früher als das Bahnhofprojekt „Stuttgart 21“ fertiggestellt würde?
Falls ja, mit welchen Kosten wäre dafür nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen?
18. Mit welchen Kosten pro Monat (bitte nach entgangenen Trassenentgelten, Kosten für Unterhaltung und Belüftung, Zinsverlusten usw. aufschlüsseln) müsste nach Kenntnis der Bundesregierung für die fertiggestellte, aber nicht in Betrieb genommene Neubaustrecke Wendlingen–Ulm gerechnet werden?
19. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der vom VCD vertretenen These (STUTTGARTER ZEITUNG vom 22. April 2014), dass allein durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bereits eine Fahrtzeitverringerung von 15 Minuten (auf der Strecke Stuttgart–Ulm) möglich wäre, auch ohne dass diese an die Infrastruktur des Bahnhofprojektes „Stuttgart 21“ angeschlossen würde, und dass eine Nichtinbetriebnahme deshalb ein unverantwortlicher Umgang mit Steuermitteln sei?
20. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Projektsprechers Wolfgang Dietrich in der „STUTTGARTER ZEITUNG“ vom 27. Februar 2014, wonach eine Teilinbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm für den Fall, dass diese vor „Stuttgart 21“ fertiggestellt wird, ausgeschlossen wird?
21. Hält die Bundesregierung den Ausschluss der Teilinbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm vor dem Hintergrund der Fahrtzeiteinsparung von 15 Minuten zwischen Stuttgart und Ulm für verantwortbar?
22. Gab es Zusagen seitens des Bundes oder nach Kenntnis der Bundesregierung der DB AG an das Land Baden-Württemberg für einen konkreten Fertigstellungstermin oder die gleichzeitige Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm mit dem Bahnhofprojekt „Stuttgart 21“?
23. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Genehmigung des Planfeststellungsabschnitts 2.1a/b Albvorland (Anschluss Bahnknoten Stuttgart) mit dem darin enthaltenen Albvorlandtunnel durch das Eisenbahn-Bundesamt?
 - a) Wie wirken sich gegebenenfalls notwendige Änderungen in der Planung nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Kosten aus?
 - b) Hält die Bundesregierung die Angabe in der „STUTTGARTER ZEITUNG“ vom 12. April 2014 für realistisch, nach der der Albvorlandtunnel ca. 270 Mio. Euro kostet?

24. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Genehmigung des Planfeststellungsabschnitts 2.5a1 (Einschleifungen in den Ulmer Hauptbahnhof) durch das Eisenbahn-Bundesamt (STUTTGARTER ZEITUNG vom 11. Mai 2014)?
25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bahn-Vorstands der DB AG, Dr. Volker Kefer, dass der Planfeststellungsabschnitt 2.5a1 ein „kritischer Pfad“ sei, so dass die Neubaustrecke möglicherweise noch nicht im Dezember 2021 in Betrieb genommen werden kann (STUTTGARTER-ZEITUNG.DE vom 9. Mai 2014)?
26. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der erneuten Kostensteigerung für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm auf 3,3 Mrd. Euro (SÜDWEST PRESSE vom 5. März 2014)?
27. In welche Einzelbeträge teilen sich die aktuell veranschlagten Gesamtkosten für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte auf?
28. Welchen Einfluss hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Tatsache, dass inzwischen auf der Neubaustrecke 22 Prozent weniger Güterzüge geplant sind (siehe STUTTGARTER-NACHRICHTEN.DE vom 20. April 2012), auf den Nutzen-Kosten-Faktor?
29. Geht die Bundesregierung davon aus, dass der Nutzen-Kosten-Faktor, der aktuell nur noch ganz knapp über 1 liegt, am Ende der Realisierung der Neubaustrecke unter 1 liegt?
Wenn nein, warum nicht (bitte mit ausführlicher Begründung)?
30. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung darüber, dass für die Neubaustrecke nicht mit einem im Vergleich zum Gesamtwertumfang erheblichen Nachtragsvolumen zu rechnen ist, wie dies für das Projekt „Stuttgart 21“ laut der Plausibilitätsbegutachtung zur DB-Aufsichtsratsentscheidung vom 5. März 2013 der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) der Fall sei?

Berlin, den 23. Juni 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

