

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/2349 –**

Stuttgart 21 – Zeitplan des Bauprojekts, Sicherheits- und Betriebskonzept und Flughafenanbindung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bauarbeiten des vor 20 Jahren beschlossenen Bahnprojekts „Stuttgart 21“ schreiten nur langsam voran. In nur noch sieben Jahren soll das gesamte Projekt fertiggestellt sein, obwohl aktuell noch zwei Planfeststellungsabschnitte nicht genehmigt sind. Unter anderem umstritten ist der kostenintensive Abschnitt 1.3 mit der Flughafenanbindung und der Rohrer Kurve. Laut „www.welt.de“ vom 4. August 2014 („Das Ende der Ungewissheit beim ‚Murks‘-Projekt Stuttgart 21“) rechnet die Deutsche Bahn AG (DB AG) angeblich intern bereits mit einem Bauende im Jahr 2023 oder 2024.

Der Bau des Flughafenbahnhofs wird sich voraussichtlich um mindestens ein Jahr verzögern, u. a. da das Regierungspräsidium Stuttgart den Termin für die Erörterung der Einwände des Planfeststellungsverfahrens auf den 22. September 2014 und die folgenden Tage verlegt hat. Ursprünglich sollte die öffentliche Erörterung bereits Anfang Juli 2014 stattfinden (www.stuttgarter-nachrichten.de vom 13. Juni 2014). Durch diesen späten Erörterungstermin wird sich auch die Baugenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt, mit der die DB AG Anfang des Jahres 2015 gerechnet hatte, deutlich verzögern. Es ist deshalb möglich, dass die komplette Stuttgart-21-Infrastruktur erst Ende des Jahres 2022 fertig wird. Dafür werden die Mehrkosten auf rund 100 Mio. Euro geschätzt (siehe www.stuttgarter-nachrichten.de vom 13. Juni 2014).

Die Erfahrungen mit Fernverkehrsverbindungen an anderen Flughäfen zeigen, dass sich die Erwartungen selten erfüllen. Das Angebot an Fernzügen ist am Anfang nach der Inbetriebnahme der Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB AG hoch und wird anschließend reduziert. In Düsseldorf waren es zunächst werktags durchschnittlich 53 Fernverkehrszüge, heute sind es noch 40. In Leipzig/Halle waren es anfänglich 33, heute sind es noch 18. Und in Köln/Flughafenbahnhof 27 Fernzüge in den damals neuen Flughafenbahnhof ein, heute sind es noch 24 (siehe Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 18/1420).

Ein weiteres Problem des Projektes „Stuttgart 21“ ist der geplante Streckenverlauf. Die Steigungen auf einzelnen Streckenabschnitten von „Stuttgart 21“ liegen deutlich über den Steigungen der aktuellen Strecken. Der Fildertunnel (Planfeststellungsabschnitt 1.2) ist mit einer Steigung von bis zu 25 Promille

geplant (www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/details/bauverfahren/tunnel). Diese Steigung führt dazu, dass die üblichen Regionalverkehrszüge, wie sie in der Planfeststellung der Projekte „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ angenommen wurden (mit sieben Doppelstockwaggons), dort nicht verkehren können. Laut dem Brandschutzbeauftragten der DB AG, Klaus-Jürgen Bieger (Protokoll der UTA-Sitzung – UTA = Ausschuss für Umwelt und Technik – vom 22. Oktober 2013, S. 19), müssen die Züge auf sechs Waggons begrenzt werden.

Am 5. August 2014 startete der Bau an der ersten Baugrube des Tiefbahnhof-troges (Planfeststellungsabschnitt 1.1). Die von der DB AG für den Bau des Bahnhof-troges beantragte Entnahme einer höheren Grundwassermenge wurde allerdings noch nicht genehmigt, so dass der Bau lediglich auf der Basis der aktuell genehmigten Grundwassermenge durchgeführt werden kann (siehe www.stuttgarter-zeitung.de vom 13. März 2014 und 7. Juli 2014). Auch eine Genehmigung für ein Brandschutzkonzept liegt bis heute noch nicht vor, obwohl umfangreiche Maßnahmen zum Brandschutz im unterirdischen Tiefbahnhof im Talkessel notwendig sind (www.stuttgarter-zeitung.de vom 9. Mai 2014, S21-Lenkungskreis: Brandschutz).

Zusätzlich zu den bereits genannten Problemen wird von Projektkritikern immer wieder die Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs angezweifelt. Statt der heute 16 oberirdischen Gleise soll der Verkehr künftig über acht Gleise abgewickelt werden, wobei auch vorgesehen ist, dass zwei Züge hintereinander an einem Bahnsteig halten sollen (www.direktzu.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/stuttgart21/messages). Insbesondere bei einer geplanten Längsneigung der Bahnsteiggleise von bis zu 15 Promille (www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/faktencheck), die den Grenzwert der EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) von 2,5 Promille um das Sechsfache übersteigt, ist es fraglich, wie dabei das Sicherheitsrisiko minimiert werden kann.

1. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen der Projektgesellschaft zur Historie von „Stuttgart 21“, wonach die DB AG das Projekt „Stuttgart 21“ weder der Stadt noch dem Land aufgezwungen habe, sondern es eher andersherum gewesen sei, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen der Projektgesellschaft, wonach wenig später im Bremerhäuschen ausgerechnet die DB AG Platz genommen habe, welche von manchen Politikern aus Stadt, Land und Region alsbald bedrängt worden sei (siehe „Bezug – Das Projektmagazin“, März 2013)?

Die Verträge zu Stuttgart 21 wurden von allen Beteiligten gezeichnet, insofern haben auch alle Beteiligten eine Projektverantwortung gemäß des jeweiligen Vertragsinhalts.

Planfeststellungsabschnitt 1.6b – Abstellbahnhof Untertürkheim

2. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Genehmigung des Planfeststellungsabschnitts (PFA) 1.6b (neuer Abstellbahnhof Untertürkheim) durch das Eisenbahn-Bundesamt?
3. Welche Änderungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt für den PFA 1.6b vorgesehen, und wie wirken sich diese auf die Kosten aus?
4. Welche konkreten Änderungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung an welchen Stellen für den Gleisplan für den PFA 1.6b vorgesehen?

Die Fragen 2 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Die Vorhabenträgerin überarbeitet derzeit die Planungen zur Abstellanlage Untertürkheim grundlegend, hat jedoch die geänderte Planung noch nicht in das

Planfeststellungsverfahren eingeführt. Deswegen kann eine zeitliche Prognose aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes zur weiteren Verfahrensdauer nicht abgegeben werden. Nach Angaben der DB AG wird der Planfeststellungsbeschluss Ende 2016 erwartet. Die von der Vorhabenträgerin beabsichtigten Änderungen sind dem Eisenbahn-Bundesamt bis auf Einzelaspekte nicht bekannt, so dass auch hinsichtlich der konkreten Gestaltung des Gleisplans und der Kosten keine Prognose durch das Eisenbahn-Bundesamt erfolgen kann.

Planfeststellungsabschnitt 1.2 – Fildertunnel

5. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Fildertunnel aufgrund der Steigung bis zu 25 Promille außer der Einschränkung, dass die üblichen Regionalverkehrszüge auf sechs Doppelstockwaggons gekürzt werden müssen, weitere Beschränkungen gegenüber den aktuell in Stuttgart verkehrenden Zügen?
6. Welche Beschränkungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Steigung von bis zu 25 Promille im Fildertunnel für Züge aus dem internationalen Verkehr?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Streckenigungen mit 25 Promille und darüber sind an verschiedenen Stellen des vorhandenen Netzes anzutreffen. Abhängig von der Traktionsleistung der eingesetzten Triebfahrzeuge und der zu erreichenden Geschwindigkeit ergeben sich zulässige Anhängelasten bzw. Wagenzahlen. Außerdem ist die zulässige Wagenzuglänge von der Länge der Bahnsteige auf den Unterwegs-Haltebahnhöfen der jeweiligen Linie abhängig.

Planfeststellungsabschnitt 1.3 – Filderbereich mit Flughafenanbindung

7. Rechnet die Bundesregierung trotz der Verzögerung bei der Genehmigung des PFA 1.3 und dem Bau des Flughafenbahnhofs sowie der Verzögerung im Planfeststellungsabschnitt 1.6b (Abstellbahnhof Untertürkheim) mit einer Fertigstellung des gesamten Projektes „Stuttgart 21“ im Dezember 2021?
 - a) Falls ja, wie wird das begründet?
 - b) Falls nein, von welchem Jahr der Fertigstellung geht sie aus?

Nach Angaben der DB AG ist durch eine Reihe von Gegensteuerungsmaßnahmen eine Inbetriebnahme in 2021 weiterhin möglich.

8. Hält die Bundesregierung es im Fall einer verspäteten Fertigstellung des PFA 1.3 für sinnvoll, den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof ohne eine Anbindung des Flughafenbahnhofs in Betrieb zu nehmen?
 - a) Falls ja, welche zusätzlichen Maßnahmen wären dafür erforderlich, und welche Kosten würden hierfür anfallen?
 - b) Falls nein, wie wird das begründet?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 – Kostenentwicklung und Projektfortschritt“, Antwort zu Frage 11 (Bundestagsdrucksache 18/1606) und „Sachstand Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“, Antwort zu den Fragen 15 bis 22 (Bundestagsdrucksache 18/2239) verwiesen.

9. Wie hoch wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Stationsgebühr sein
 - a) am neuen Hauptbahnhof,
 - b) am neuen Flughafenfernbahnhof und
 - c) am umgebauten Bahnhof „Flughafen/Messe“?

Die Festlegung der Stationsgebühren liegt in der Verantwortung der DB Station&Service AG. Die Nutzungsentgelte werden nach Angaben der DB Station&Service AG nach einem Kategoriepreismodell gebildet, das sich an der Infrastruktur, der verkehrlichen Bedeutung und der Ausstattung der Station orientiert. Dabei gelten für jeden Zugangsberechtigten die gleichen Kriterien. Ob dieses Preisbildungsmodell zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme beider Stationen noch aktuell sein wird, kann die Bundesregierung nicht bewerten.

10. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Stationsgebühren an den Flughafenbahnhöfen Düsseldorf, Leipzig/Halle und Köln/Bonn?

Es wird auf die aktuelle Stationspreisliste der DB Station&Service AG verwiesen (www.deutschebahn.com/file/2202388/data/stationspreisliste__2014.pdf)

11. Rechnet die Bundesregierung damit, dass die Fernverkehrsverbindungen am Flughafenfernbahnhof nach wenigen Jahren reduziert werden, wie dies bereits bei den Flughafenbahnhöfen Düsseldorf, Leipzig/Halle und Köln/Bonn der Fall war?
Falls nein, warum nicht?

Die operative Gestaltung des Fernverkehrs liegt allein in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

12. Welche Gründe sind der Bundesregierung für die Planänderungen des zukünftigen Fernbahnhofs am Flughafen (Stuttgarter Zeitung vom 6. Juni 2014) bekannt, und wie bewertet sie die neuen Pläne aus der Perspektive
 - a) der Kosten,
 - b) der Barrierefreiheit und
 - c) des Brandschutzes?

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat die Vorhabenträgerin die ursprünglich entwickelte Antragsvariante in das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht. Da das Verfahren noch nicht abgeschlossen ist, hat das Eisenbahn-Bundesamt die vorgelegten Pläne noch nicht abschließend bewertet. Diese Bewertung samt ausführlicher Begründung erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

13. Hält es die Bundesregierung für verantwortlich, dass seit dem Jahr 2006 keine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt wurde, obwohl mittlerweile erhebliche Änderungen für den PFA 1.3 vorgenommen wurden (z. B. der unterstellte so genannte 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, außerdem zunächst gesunkene und seither stagnierende Fluggastzahlen (www.flughafen-stuttgart.de, Statistischer Jahresbericht 2012)?

Falls ja, wann sollte diese NKU erfolgen?

Falls nein, warum nicht?

14. Von wie vielen Fluggästen am Landesflughafen Stuttgart für das Zieljahr wurde in der NKU von 2006 nach Kenntnis der Bundesregierung ausgegangen?
15. Von wie vielen Fahrgästen auf der Gäubahntrasse wurde in der NKU von 2006 nach Kenntnis der Bundesregierung ausgegangen, und wie viele Fahrgäste nutzen aktuell die Gäubahntrasse (ohne die Fahrgäste der S-Bahnen)?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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

Kosten

16. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Nutzen-Kosten-Faktor
- für das gesamte Projekt „Stuttgart 21“ und
 - für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?

Die Bundesregierung hat keine gesamtwirtschaftliche Untersuchung des DB-eigenen Projektes „Stuttgart 21“ durchgeführt.

17. In welcher Höhe sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher Mittel für das gesamte Projekt „Stuttgart 21“ (Planungskosten, bauvorbereitende Arbeiten, Umbau Kopfbahnhof, Tunnelbauten, sonstiges) geflossen, und von welcher Stelle kamen diese Mittel?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 – Kostenentwicklung und Projektfortschritt“ (Bundestagsdrucksache 18/1606) verwiesen. Die Mittel werden von der Deutschen Bahn AG, dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart der Flughafen Stuttgart GmbH und dem Bund bereitgestellt.

18. Rechnet die Bundesregierung damit, dass bis zur nächsten Lenkungskeisitzung im Oktober 2014 eine neue Kostenprognose für das Projekt „Stuttgart 21“ erstellt wird?

Falls ja, mit welchen Änderungen rechnet die Bundesregierung?

19. Ist es aus Sicht der Bundesregierung realistisch, dass die aktuell veranschlagten Kosten von 6,5 Mrd. Euro für das gesamte Projekt „Stuttgart 21“ letztendlich ausreichen werden?

Wenn ja, wie wird das begründet?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG wird der im Jahr 2013 errechnete Gesamtwertumfang (GWU) hinsichtlich der identifizierten Risiken regelmäßig aktualisiert und ist dementsprechend weiterhin stabil. Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, dass der im Jahr 2013 festgelegte Gesamtfinanzierungsrahmen nicht ausreicht.

20. Trifft nach Kenntnis der Bundesregierung die Aussage im „Handelsblatt“ vom 10. Juni 2014 zu, wonach bereits ein Jahr nach dem Beschluss des Aufsichtsrates der DB AG zur Fortführung von „Stuttgart 21“ 468 Mio. Euro des rund 2 Mrd. Euro umfassenden Risikopuffers aufgebraucht sind?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung das weitere Kostenrisiko?

Es sind nach Angaben der DB AG Ereignisse in der genannten Größenordnung eingetreten, die im GWU als Risiko mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit bereits kalkuliert waren.

21. Welche Aussagen enthält die Prüfungsmitteilung des Bundesrechnungshofes (siehe Schriftliche Frage 61 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/1684) zur „Teilfinanzierung des Schienenwegevorbahens Stuttgart 21 aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“, und bis wann wird die Bundesregierung die Prüfungsmitteilung dem Deutschen Bundestag zur Verfügung stellen?

Die Frage ist an den Bundesrechnungshof zu richten.

Brandschutz, Grundwasser, Leistungsfähigkeit, Sonstiges

22. Liegt nach Kenntnis der Bundesregierung der Feuerwehr in Stuttgart inzwischen das Brandschutzkonzept für den geplanten Tiefbahnhof in Stuttgart vor (Brief des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 19. Mai 2014 an Nikolaus Tschenk, Mitglied des Landtages), und wenn ja, wie bewertet die Feuerwehr dieses nach Kenntnis der Bundesregierung?

Das Brandschutzkonzept für den Tiefbahnhof liegt nach Angaben der DB AG der Feuerwehr schon lange vor. Zusätzlich hat die Feuerwehr bereits ergänzende Gutachten bekommen. Derzeit erfolgt die erneute Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes gemäß den Vereinbarungen mit der Feuerwehr, z. B. der von der Feuerwehr geforderten höheren Löschwassermenge, und im Hinblick auf die Ausführungsplanung.

23. Liegt nach Kenntnis der Bundesregierung dem Eisenbahn-Bundesamt das Brandschutzkonzept für den geplanten Tiefbahnhof in Stuttgart vor (Brief des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 19. Mai 2014 an Nikolaus Tschenk, Mitglied des Landtages), und wenn ja, wie bewertet das Eisenbahn-Bundesamt dieses nach Kenntnis der Bundesregierung?

Das Brandschutzkonzept für den geplanten Tiefbahnhof (Planfeststellungsabschnitt 1.1) – soweit dieses im Rahmen der laufenden Planänderungsentscheidung erforderlich ist – liegt dem Eisenbahn-Bundesamt inzwischen vor. Für eine abschließende Bewertung im Planrechtsverfahren ist die umfassende Abwägung unter Zugrundelegung der Planung der Vorhabenträgerin, der gutachterlichen Bewertungen und fachtechnischen Stellungnahmen sowie ggf. der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange notwendig.

24. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die DB AG eine Genehmigung des Brandschutzkonzeptes erst Mitte des Jahres 2015 erwartet (siehe Stuttgarter Zeitung vom 5. August 2014)?

Keine.

25. Welche Bauarbeiten am Tiefbahnhofstrog (Planfeststellungsabschnitt 1.1) dürfen nach Kenntnis der Bundesregierung mit der aktuell genehmigten Grundwasserentnahmemenge durchgeführt werden, und wie wirkt sich eine Verzögerung der Genehmigung der doppelten Grundwassermenge auf den zeitlichen Ablauf der Bauarbeiten und auf die Kostenentwicklung aus?

Mit der 7. Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 1.1 des Projekts Stuttgart 21 hat die Vorhabenträgerin im Wesentlichen eine Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnisse beantragt. Ohne diese Entscheidung ist die Vorhabenträgerin mit ihrer gesamten Bautätigkeit an die wasserrechtlichen Entscheidungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 28. Januar 2005 und der weiteren betroffenen Planfeststellungsbeschlüsse in den Abschnitten 1.5 und 1.6a gebunden.

Eine Verzögerung der Entscheidung in dem Planänderungsverfahren ist dem Eisenbahn-Bundesamt nicht bekannt.

26. Trifft nach Kenntnis der Bundesregierung die Aussage eines führenden Vertreters der DB AG in der „Stuttgarter Zeitung“ vom 19. Juli 2014, wonach Züge bei der Einfahrt in den geplanten Durchgangsbahnhof deutlich länger mit Tempo 100 auf das Zielgleis zufahren können als beim jetzigen Kopfbahnhof auch dann zu, wenn dort eine Doppelbelegung durch zwei Züge vorgesehen ist und sich bereits ein Zug auf dem entsprechenden Gleis im Bahnhof befindet?

Nach Angaben der DB AG aus dem Jahr 2010 liegt die mögliche Einfahrtsgeschwindigkeit im Durchgangsbahnhof bei maximal 80 km/h aus den Strecken von Bad Cannstatt bzw. Ober-/Untertürkheim bzw. 100 km/h aus den Zuführungen aus Richtung Feuerbach bzw. aus dem Fildertunnel. Entsprechend der modernen Signalisierung im Bahnhof lassen sich die Einfahrtsgeschwindigkeiten durch die Auswahl unterschiedlicher Durchrutschwege variieren. Hinzu kommt, dass auch die Fahrgeschwindigkeiten auf den Zulaufstrecken zum Durchgangsbahnhof wesentlich höher liegen. Im Durchgangsbahnhof kann damit auf unter-

schiedliche Betriebssituationen und Gleisbelegungen flexibel mit einer entsprechenden Signalisierung und entsprechend angepassten Durchrutschwegen im Anschluss reagiert werden.

Bei einer Doppelbelegung eines Gleises wie z. B. am Kölner Hauptbahnhof liegt die Einfahrtgeschwindigkeit in der Regel bei 20 km/h.

27. Wie bewertet die Bundesregierung die im neuen Hauptbahnhof vorgesehene Längsneigung im Hinblick auf
 - a) die Gefahr, dass Züge ungewollt ins Rollen kommen,
 - b) die Zugbildung erschwert wird,
 - c) Fahrtrichtungswechsel erschwert werden und
 - d) die Haftungsfrage für den Lokomotivführer im Falle des unkontrollierten Wegrollens?
28. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass aufgrund der Längsneigung im geplanten neuen Hauptbahnhof bei Zugwendungen der Führerstand, der bei Einfahrt des Zuges besetzt war, so lange in voller Einsatzbereitschaft besetzt bleiben muss, bis der andere Führerstand mit uneingeschränkt einsatzbereitem Personal besetzt ist?

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Aktuelle Bau- und Kostenrisiken des Projektes Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ auf Bundestagsdrucksache 17/5700 wird verwiesen.

29. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die Tatsache, dass die DB AG trotz intensiver werdender Bauarbeiten die in der Planfeststellung geforderte Baulogistikstraße immer noch nicht fertiggestellt hat und auch im nächsten Jahr noch intensiv das öffentliche Straßennetz nutzen möchte (siehe Antwort zur Anfrage „Lkw-Terror im Nordbahnhofviertel“ der Stadträte der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion vom 31. Oktober 2013), ein Verstoß gegen den Planfeststellungsbeschluss darstellt?

Falls nein, warum nicht?

Ausführungen zum Baulogistiksystem finden sich u. a. in der Anlage 13.1 zum Planfeststellungsbeschluss vom 28. Januar 2005. Bereits damals wurde zugrunde gelegt, dass das zentrale Baulogistiksystem zunächst für eine Zeit von etwa einem Jahr nicht (vollständig) zur Verfügung stehen wird und ein Abtransport der anfallenden Massen vor Fertigstellung des Baulogistiksystems über das öffentliche Straßensystem erfolgen sollte.

Da die Vorhabenträgerin den Bauablauf gegenüber ihren ursprünglichen Planungen stark modifiziert hat, ist in diesem Zusammenhang nicht auf den formalen Baubeginn abzustellen.

Denn Zielrichtung des Baulogistiksystems ist, das Straßenverkehrsnetz der Stadt Stuttgart von vermeidbarem Lkw-Verkehr freizuhalten und Anwohner vor vermeidbaren Immissionen der Baufahrzeuge zu schützen. Entscheidend ist daher vielmehr, dass die Baustraßen zur Verfügung stehen, wenn die Aushubmassen in erheblichem Umfang anfallen. Im Planfeststellungsbeschluss ist die entsprechende Menge auf etwa 250 000 m³, etwa 6 Prozent der prognostizierten Gesamtmenge begrenzt.

Nach Angaben der Vorhabenträgerin soll das Baulogistiksystem nun abschnittsweise in Betrieb genommen werden. Bislang waren nur kleinere Aushubmengen mit Lkw zu entsorgen – überwiegend aus dem Vortrieb der Rettungszufahrt am Wagenburgtunnel und aus der Maßnahme an der Heilbronner Straße.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bewegt sich der Abtransport von Material, das anstatt über das zentrale Baulogistiksystem ganz oder teilweise über die Straße abtransportiert worden ist, innerhalb des durch die Planfeststellung gesetzten Maßes von 250 000 m³. Die Vorhabenträgerin hat die Mengen gegenüber der Aufsichtsbehörde nachgewiesen. Die Einhaltung wird das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen seiner Aufsicht weiter überwachen.

30. Wie sieht nach Kenntnis der Bundesregierung das aktuelle Notfallkonzept
- a) für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels zwischen den Haltestellen Österfeld und Hauptbahnhof und
 - b) für den Fall einer Sperrung des Fildertunnels (PFA 1.2)
- aus?

Die Festlegung von Umleitungskonzepten oder anderen Maßnahmen bei Streckensperrungen liegt in der unternehmerischen Verantwortung des Infrastrukturbetreibers. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

31. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den baulichen Zustand der Gäubahnstrecke (Gleise, Weichen, Signaltechnik, Tunnel) zwischen dem Bereich Vaihingen und dem Hauptbahnhof?

Der sichere Betrieb der Infrastruktur liegt nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) in der Verantwortung des Infrastrukturbetreibers. Die zuständige DB AG konnte die Frage in der kurzen Frist nicht beantworten.

32. Inwiefern wurden bzw. werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Forderungen aus dem Schlichterspruch von Dr. Heiner Geißler vom 30. November 2010 (www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/dialog/schlichtungsstresstest), wonach
- a) die Gäubahn erhalten bleiben und leistungsfähig, z. B. über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angebunden werden soll sowie
 - b) im Bahnhof selber die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert und im Interesse von Behinderten, Familien mit Kindern, älteren und kranken Menschen die Durchgänge gemessen an der bisherigen Planfeststellung verbreitert werden sollen sowie die Fluchtwege barrierefrei zu machen seien und
 - c) der Tiefbahnhof um ein neuntes und zehntes Gleis erweitert werden soll,
- umgesetzt?

Die Bundesregierung war an der Schlichtung nicht beteiligt.

33. Hält die Bundesregierung die Umsetzung eines integralen Taktfahrplans (Deutschland-Takt) in der Landeshauptstadt Stuttgart für ein erstrebenswertes Ziel, und hält sie dies im geplanten Tiefbahnhof mit acht Gleisen für realisierbar?
- a) Falls ja, wie wird das begründet, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage der Projektgesellschaft, wonach ein integraler Taktfahrplan in der Landeshauptstadt Stuttgart nicht sinnvoll sei und ein solcher besser in Mannheim realisiert werden solle (www.direktzu.de/stuttgart21, Antwort von Dr. Volker Kefer am 21. Oktober 2010, abgerufen am 8. November 2010)?
 - b) Falls nein, warum nicht?

Es besteht seit geraumer Zeit ein integraler Taktfahrplanknoten in Mannheim Hauptbahnhof. Die Fahrzeit der Fernverkehrszüge zwischen Mannheim und Stuttgart über die Schnellfahrstrecke beträgt etwas mehr als 30 Minuten, so dass die Züge dieser Linien in Stuttgart Hauptbahnhof in Richtung und Gegenrichtung nicht zur gleichen Zeit verkehren. Außerdem werden nach den vorliegenden Prognosen künftig nördlich von Stuttgart vier Fernverkehrszüge je Stunde und Richtung auf derselben Strecke verkehren. Inwieweit die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr unter diesen Randbedingungen in Stuttgart Hauptbahnhof einen integralen Taktfahrplanknoten anstreben oder andere Möglichkeiten zur Schaffung günstiger Übergänge zwischen Fern- und Nahverkehr vorsehen, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

