

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Anna Christmann, Cem Özdemir, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit, Betriebserlaubnis, Finanzierung und Betriebskonzept für den zukünftigen Hauptbahnhof Stuttgart beziehungsweise das Gesamtprojekt Stuttgart 21

In der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 19/1534 („Offene Frage zu Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Zeichen von Kostenanstieg und Zeitverzug“) wird ausgeführt, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wiederholt bestätigt habe, dass mit der Längsneigung im zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof ein sicherer Bahnbetrieb gewährleistet werden könne und dass Auflagen im Rahmen der Betriebsgenehmigung in Bezug auf Wegrollvorgänge nicht zu erwarten seien.

Auf Bundestagsdrucksache 18/5562 wird in der Antwort zu Frage 11 hingegen ausgeführt, dass es Aufgabe der DB AG sei, die gebotenen Maßnahmen in Stuttgart zu ergreifen, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten und im Rahmen des Verfahrens für die Inbetriebnahmegenehmigung nachzuweisen. Das EBA als Aufsichtsbehörde werde die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüfen und, sofern erforderlich, zusätzliche Auflagen erlassen.

Mit dieser Kleinen Anfrage wollen die Fragesteller auch weitere offene Fragen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21, so in Bezug auf die Finanzierung angesichts gestiegener Kosten, klären.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gegenüber wem und wann hat das EBA wiederholt bestätigt, dass mit der Längsneigung von über 1,5 Prozent im zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof ein sicherer Bahnbetrieb gewährleistet werden kann (siehe Antworten zu den Fragen 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 19/1534)?
2. Welche Erkenntnisse hat das EBA seither (bezogen auf die Vorbemerkung der Bundesregierung in ihrer Antwort auf Bundestagsdrucksache 18/5562) erlangt, dass es nunmehr davon ausgehen kann, dass keine Auflagen im Rahmen der Betriebsgenehmigung zu erwarten sind?
3. Wie werden Zugwenden im zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof ausgeschlossen, wenn nach Ansicht der Bundesregierung keine Auflagen im Rahmen der Betriebsgenehmigung in Bezug auf Wegrollvorgänge zu erwarten sind (siehe Antwort zu den Fragen 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 19/1534)?

4. Welche Maßnahmen wird die DB AG ergreifen, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, die zusätzlich sind im Vergleich zu anderen Durchgangsbahnhöfen, z. B. im Vergleich zum Hauptbahnhof Mannheim (als Folge von Einschränkungen durch längere Bremswege von Zügen, Fahrzeugausrüstungen, Bremsproblemen bei Rollstühlen, Kinderwagen oder Rollkoffern)?

Sind diese Maßnahmen mit dem EBA schon abgestimmt?

5. Gehören das Verbot von Doppelbelegungen oder Einschränkungen bei Doppelbelegungen der Bahnsteiggleise zu diesen Maßnahmen dazu?
6. Falls die Untersagung von Doppelbelegungen zu diesen Maßnahmen für die Betriebssicherheit zählen sollte, wie wirkt sich dies auf die Kapazität des Hauptbahnhofs aus?
7. Liegt der Nachweis gleicher Sicherheit gemäß § 2 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) inzwischen vor, der notwendig ist, wenn wie vorliegend von den anerkannten Regeln der Technik im Hinblick auf die sechsfach überhöhte Gleisneigung abgewichen wird?

Wo ist dieser Nachweis veröffentlicht?

Sofern der Nachweis noch nicht erbracht ist, wann soll der Nachweis erbracht werden?

8. Sieht die Deutschlandtakt-Studie des Bundes, die nach den Fragestellern vorliegenden Informationen inzwischen vorliegt und Anfang Oktober 2018 vorgestellt werden sollte, den Stuttgarter Hauptbahnhof als Knotenbahnhof vor?

Wenn nein, weshalb ist der bedeutendste Bahnhof des Landes Baden-Württemberg nicht als solcher vorgesehen?

Wenn ja, wie soll ein Bahnhof einer großen Landeshauptstadt mit nur acht Bahnsteigkanten als Knotenbahnhof funktionieren können, und welche Kantenfahrzeiten von/nach Ulm, München, Mannheim und Karlsruhe werden zugrunde gelegt?

9. Werden die im Bau befindlichen Tunnelstrecken inklusive der vorgesehenen Tiefbahnhöfe (zukünftiger Stuttgarter Hauptbahnhof sowie Bahnhöfe am Flughafen) mit Brennstoffzellenzügen und mit Hybridzügen (Dieselelektrische Züge, gefahren im elektrischen Betrieb) befahren werden dürfen?
10. Wie hoch sind die bisher verausgabten finanziellen Mittel für Planung und Bau des Projektes Stuttgart 21 nach der Projektbegrenzung des Finanzierungsvertrages zu Stuttgart 21 der Deutschen Bahn AG und ihrer Projektpartner vom 30. März 2009?
11. Von welchen Planungs- und Baukosten für die am Landesflughafen vorgesehenen beiden neuen Bahnhöfe geht die Deutsche Bahn aus (bitte für die beiden Bahnhöfe getrennt angeben; wenn keine genauen Aussagen gemacht werden können, bitte Grobangaben machen)?

Sollten auch keine Grobangaben gemacht werden können (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 19/4501), wie kann ein Kostenmanagement für das Gesamtprojekt betrieben werden, wenn die Kosten für wesentliche Teilprojekte (Planfeststellungsabschnitte) nicht näherungsweise beziffert werden können?

12. Unterstützt die Bundesregierung die Forderungen aus Baden-Württemberg, dass der Bund die Mehrkosten für das Projekt übernimmt, so dass die Deutsche Bahn ihre Klage gegen das Land zurückziehen kann und endlich auch für das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG Rechts- und Finanzierungssicherheit hergestellt wird („Bahn und Bund wären gut beraten, eine andere Lösung zu finden“, siehe SWR Aktuell „Finanzierung hängt in der Luft“ vom 8. September 2018)?

Berlin, den 9. Oktober 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

