

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Anna Christmann, Cem Özdemir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/5001 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Gelegenheiten, bei denen das EBA bestätigt hat, dass mit der Längsneigung im zukünftigen Stuttgarter Hbf ein sicherer Bahnbetrieb gewährleistet werden kann, sind vielfältig und im Einzelnen nicht rekonstruierbar.

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?

Das Konzept zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs wird die DB AG als Vorbereitung auf das Verfahren für die Inbetriebnahmegenehmigung erarbeiten und im Anschluss dem EBA vorlegen. Gegenwärtig ist keine Aussage darüber möglich, ob im Rahmen der Inbetriebnahmegenehmigung oder zu einem späteren Zeitpunkt ergänzende behördliche Auflagen erforderlich werden.

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)?

Das Betriebsprogramm für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof sieht Zugwenden am Bahnsteig nicht vor, da für in Stuttgart beginnende und endende Züge der neue Abstellbahnhof in Stuttgart Untertürkheim sowohl von Norden als auch von Süden leistungsfähig an den neuen Durchgangsbahnhof angebunden ist.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

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

Ein Verbot von Doppelbelegungen der Bahnsteiggleise ist nicht vorgesehen. Die Bahnanlage ist sicherheitstechnisch auf diese Möglichkeit ausgelegt.

7. Liegt der Nachweis gleicher Sicherheit gemäß § 2 Absatz 2 der Eisenbahnbau- 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?

Die Längsneigung von Bahnanlagen ist in § 7 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) geregelt. Die im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof vorgesehene Längsneigung steht nicht im Widerspruch zu dieser Regelung.

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?

Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist in dem Entwurf der Gutachter zum Zielfahrplan Deutschland-Takt als Knoten mit zahlreichen Richtungsanschlüssen vorgesehen. Alle Kantenfahrzeiten sind im Einzelnen auf der Webseite des BMVI ersichtlich.

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?

In unterirdischen Personenverkehrsanlagen ist bei den Traktionsarten allgemein derzeit nur Dampftraktion aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen. Für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof wurde seinerzeit ein Verbot der Dieseltraktion aus Umweltschutzgründen festgelegt. Alle Traktionsarten, die sowohl die brandschutztechnischen als auch die auferlegten Emissionsvorgaben erfüllen, werden aus Sicht der DB AG fahren können, sofern sie die für die Zulassung erforderlichen Schienennutzungsbedingungen erfüllen. Dazu gehören die genannten Traktionsarten.

10. Wie hoch sind die bisher verausgabten finanziellen Mittel für Planung und Bau des Projektes Stuttgart 21 nach der Projektabgrenzung des Finanzierungsvertrages zu Stuttgart 21 der Deutschen Bahn AG und ihrer Projektpartner vom 30. März 2009?

Für das Projekt „Stuttgart 21“ wurden per Juni 2018 insgesamt 2 917 Mio. Euro verausgabt.

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?

In den Planfeststellungsabschnitten 1.3a und 1.3b des Projektes „Stuttgart 21“ sind die laufenden Vergabeverfahren weiterhin nicht abgeschlossen. Aus diesem Grund können derzeit keine Angaben zu Planungs- und Baukosten, auch keine Grobangaben, für die am Landesflughafen vorgesehenen beiden neuen Bahnhöfe veröffentlicht werden.

In der Regel werden komplette Bauabschnitte ausgeschrieben und vergeben. Daher können potentielle Anbieter bei Kenntnis der Grobkosten, d. h. der für einen Bau- oder Planfeststellungsabschnitt geplanten Kosten im Baubudget, u. U.

Rückschlüsse auf die Schätzkosten für das jeweilige Vergabepakt oder Baulos ziehen. Dies kann daher nachteilige Auswirkungen auf die Angebote der von der DB AG bzw. ihren Tochterunternehmen beauftragten Werkunternehmer haben. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn das Projekt noch nicht abgeschlossen ist und zahlreiche Vergaben und Nachtragsvereinbarungen noch ausstehen. In Vergabeverfahren können sich durch das Bekanntwerden von Kostenschätzungen ungeplante Verteuerungen ergeben, die, neben der nachteiligen Auswirkung auf die Planung der DB AG, auch im Zusammenhang mit Zuschüssen öffentlicher Mittel stehen können. Hier können fiskalische Interessen des Bundes als Eigentümer der DB AG berührt sein.

Insofern wäre das verfassungsrechtlich anerkannte öffentliche Interesse an der möglichst effektiven Verwendung staatlicher Gelder berührt, „weil die Offenbarung der Informationen Auswirkungen auf die Angebote der Werkunternehmer haben kann“ (vgl. Rz. 283 BVerfG-Urteil).

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)?

Das Projekt „Stuttgart 21“ ist ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG und kein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Der Bund hat seine Finanzierungsbeiträge für das Projekt „Stuttgart 21“ planiert.

Mit der Finanzierungsvereinbarung von 2009 wurde zwischen den Projektpartnern (Land, Stadt, Verbund) und der DB AG geregelt, dass bei Überschreitung des Kostenrahmens von 4 526 Mio. Euro Gespräche aufgenommen werden (sog. Sprechklausel). Der Aufsichtsrat der DB AG hat Anfang 2018 seine Zustimmung zur Erhöhung des Finanzierungsrahmens an die Maßgabe gebunden, dass der Vorstand der DB AG alle Möglichkeiten der Beteiligung der Projektpartner an der Finanzierung der Mehrkosten auch über das anhängige Gerichtsverfahren hinaus weiter auszuschöpfen soll.