

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/9108 –**

Stuttgart 21 – Kostenentwicklung und Umsetzung des Planfeststellungsabschnitts 1.3 (Anbindung Flughafen)

Vorbemerkung der Fragesteller

Für das Projekt Stuttgart 21 ist die Finanzierung von Kosten in Höhe von 4,5 Mrd. Euro zwischen den Projektpartnern im Finanzierungsvertrag klar geregelt. Nach deutlichen Kostenanstiegen wurde der Finanzierungsrahmen durch einen Beschluss des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG am 26. Januar 2018 auf 8,2 Mrd. Euro erhöht (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/de/projekt/finanzierung-und-kosten/s21-neuordnung-bahnknoten-stuttgart/). Seither sind die Preise im Bausektor weiter erheblich gestiegen und das Projekt Stuttgart 21 weist zahlreiche bautechnische Probleme auf. So dringt beispielsweise Wasser in Tunnelbaustellen ein (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.tunnelbau-fuer-stuttgart-21-die-wasserschlacht-im-neckartal.06fdd7e8-d4a6-489a-bbb2-0ce272f7533b.html) und der Tunnelbau kommt nicht überall so schnell voran wie geplant (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-kommt-bei-tunnelbau-langsam-voran.d3c7c18a-837f-455a-abc5-dc8142127f76.html). Aus Sicht der Fragesteller stellt der Finanzierungsrahmen von 8,2 Mrd. Euro die tatsächlich zu erwartenden Kosten nicht annähernd realistisch dar.

Einer der schwierigsten und zeitlich langwierigsten Planbereiche ist der Planfeststellungsabschnitt 1.3a (Anbindung der Gäubahn an den Flughafen). Es besteht noch kein Baurecht und der geplante Mischverkehr aus S-Bahnen einerseits und Regional- und Fernzügen andererseits wirft zahlreiche Fragen auf. Vor Ort wird schon seit vielen Jahren eine Beeinträchtigung der Pünktlichkeit der S-Bahn befürchtet (www.pro-bahn-bw.de/themen/index.php?t=s21). Zunächst war der Betrieb der ausschließlich für den S-Bahnverkehr gebauten Strecke als Mischverkehrsstrecke nur befristet bis zum Jahr 2035 zugelassen worden. Diese Befristung wurde kürzlich jedoch aufgehoben (Schriftliche Frage 119 auf Bundestagsdrucksache 19/6961).

Kosten und Finanzierung

1. Von welchen Kosten für das Projekt Stuttgart 21 geht die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell aus?
2. Wann wurden die Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung letztmalig überprüft, und zu welchem Ergebnis kam die Überprüfung?
3. Wann steht nach Kenntnis der Bundesregierung die nächste Kostenüberprüfung an?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Termin- und Kostenpläne für das Projekt „Stuttgart 21“ wurden 2017 durch DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH bewertet und durch einen externen Gutachter geprüft. Der Aufsichtsrat hat in der außerordentlichen Sitzung am 26. Januar 2018 einer Verschiebung des Inbetriebnahmeterrmins (IBN) auf Dezember 2025 sowie daraus folgend einer Erhöhung des Gesamtwertumfangs auf 7,705 Mrd. Euro und des Finanzierungsrahmens auf 8,2 Mrd. Euro zugestimmt. Die Kostenprognose für das Projekt „Stuttgart 21“ wird von der DB AG fortlaufend fortgeschrieben und dem Aufsichtsrat regelmäßig in seinen ordentlichen Sitzungen zur Kenntnis gegeben. Nach Kenntnis der Bundesregierung ist die Kostenprognose seit Januar 2018 stabil, der Finanzierungsrahmen und der IBN Dezember 2025 werden nach derzeitiger Kenntnis eingehalten.

Im Übrigen wird auf Ausschussdrucksache 19(15)61 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages verwiesen.

4. Inwiefern ist das Projekt Stuttgart 21 von den allgemeinen Preissteigerungen im Baugewerbe betroffen (so stellt beispielsweise das Statistische Bundesamt fest, dass die Baupreise im Straßenbau in Deutschland von November 2017 bis November 2018 um 7,1 Prozent gestiegen sind, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/164936/umfrage/entwicklung-der-baupreise-in-deutschland/>, und auch zahlreiche Bahnprojekte haben erhebliche Baukostensteigerungen in ähnlicher Größenordnung zu verzeichnen, siehe www.leonberger-kreiszeitung.de/inhalt.bahnausbau-schoenbuchbahn-kostet-zehn-millionen-mehr.a72299c7-317c-4064-bee5-8cf8e4866a3f.html)?

Aufgrund der aktuellen Marktsituation im Baugewerbe sind Preissteigerungen zu verzeichnen.

5. Inwiefern wurden die bislang per Finanzierungsvertrag finanzierten 4,5 Mrd. Euro für den Bau von Stuttgart 21 in Anspruch genommen (bitte nach bereits verausgabten Mitteln und der wertmäßigen Summe bereits vergebener Aufträge differenzieren)?

Nach Auskunft der DB AG belaufen sich die verausgabten Mittel für Bau- und Planungsleistungen zum vierten Quartal 2018 auf 3 272 Mio. Euro. Mit diesem Stand waren Mittel in Höhe von 4 182 Mio. Euro vertraglich gebunden.

6. Wie wird die Bundesregierung – auch in ihrer Rolle als Vertreterin des Eigentümers des bundeseigenen Bahnkonzerns DB AG – die Finanzierung des Projektes sicherstellen?

Der Bund nimmt seine Verantwortung als Eigentümer der DB AG durch die Bundesvertreter im Aufsichtsrat wahr.

Im Übrigen wird auf Ausschussdrucksache 19(15)61 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages verwiesen.

Abschnitt zwischen der geplanten Rohrer Kurve und dem Flughafen unter Bezugnahme auf die Schriftliche Frage 119 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/6961

7. Zu welchen konkreten „Unzuträglichkeiten und Missverständnissen im Planrechtsverfahren“ hat die Nennung einer festen Frist, also die Befristung der Genehmigung für die Mitbenutzung der S-Bahnstrecke durch Fern- und Regionalzüge bis zum Jahr 2035, geführt?
8. Inwiefern werden diese „Unzuträglichkeiten und Missverständnisse“ vermieden, wenn die Maßgaben beispielsweise im Hinblick auf die höchstzulässige Geschwindigkeit, die Vorgaben an die Fahrzeugbeschaffenheiten, Breite der Rettungswege etc. unverändert eingehalten werden müssen, also lediglich die zeitliche Befristung aufgehoben wurde?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG hatte die vorläufige Befristung der Zulassung einer Ausnahme zu den §§ 9 und 10 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für den Abschnitt Leinfelden–Stuttgart-Flughafen auf den 31. Dezember 2035 zu der Annahme geführt, dass die Abweichungen von der EBO danach nicht mehr zugelassen würden. Im Planrechtsverfahren wurde die Befristung der Ausnahmegenehmigung dahingehend interpretiert, dass der Betrieb nur bis 2035 möglich sei. Damit verband sich der Vorwurf, dass die Strecke ab dem Jahr 2036 nicht mehr nutzbar sei. Weiterhin wurde der Schluss gezogen, dass die Anlagen zu diesem Zeitpunkt angepasst werden müssen und die Planfeststellung für den Abschnitt 1.3 ebenfalls auf diesen Zeitpunkt begrenzt werden muss.

Die Aufhebung der Befristung wurde mit Maßgaben hinsichtlich der Berichtspflichten nach fünf und fünfzehn Jahren Betriebszeit und dem Vorbehalt nach § 36 Absatz 2 Nummer 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes verbunden, auf Grund der Erfahrungsberichte oder anderweitig gewonnener Erkenntnisse die Maßgaben der Entscheidung vom 18. Juni 2010 zu ändern, zu ergänzen oder zusätzliche Maßgaben zu verfügen.

9. Inwiefern haben sich die Auflagen für den Mischverkehr gegenüber den ursprünglichen Auflagen im Rahmen der befristeten Sondergenehmigung geändert, sind Vorgaben hinzugekommen oder entfallen?

Es wurde ergänzend zugelassen, dass auch elektrische Triebfahrzeuge und Reisezugwagen mit Drehgestellen verkehren dürfen, für deren Abmessungen die Einhaltung einer über die Bezugslinie G2 nach Anlage 8 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung herausgehenden Bezugslinie nachgewiesen wird, die mit dem Lichtraum der vorhandenen Infrastruktur korrespondiert. Außerdem wurde statt ausdrücklicher Nennung der Notbremsüberbrückung die Erfüllung der Anforderungen der Betriebsklasse 2 gemäß EN 45545 gefordert.

10. Mit welcher maximalen Geschwindigkeit darf die Strecke gegenwärtig durch Züge der S-Bahn befahren werden?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 119 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/6961 verwiesen.

11. Wie kann in der Praxis sichergestellt werden, dass Züge mit Neigetechnik, die auf der Gäubahnstrecke in Zukunft (wieder) zum Einsatz kommen könnten, auf der S-Bahnstrecke ihre Neigetechnik tatsächlich und zuverlässig ausschalten (bitte erläutern, wie sich die Ausschaltung der Neigetechnik konkret „technisch sicherstellen“ lässt)?

Nach Mitteilung der DB AG ist der Einsatz von Neigetechnik auf dem Streckenabschnitt zwischen der Rohrer Kurve und dem Flughafen nicht erforderlich, da infolge der max. zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h kein Vorteil erwirkt wird. Die Abschaltung kann über den Triebfahrzeugführer erfolgen, oder über noch einzubauende Kontaktgeber an der Strecke, die mit dem Triebfahrzeug kommunizieren.

12. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Ausschalten der Neigetechnik ohne Fahrzeitverlust, also während der Fahrt oder während der vorgesehenen Haltezeiten, möglich?

Ja.

13. Wie sind die Risiken einzuschätzen, die bei Zugfahrten mit eingeschalteter Neigetechnik auf der S-Bahnstrecke eintreten können (bitte erläutern)?

Das Verbot eingeschalteter Neigetechnikeinrichtungen soll Berührungen des Fahrzeugs mit Infrastruktureinrichtungen ausschließen. Im Vergleich zum S-Bahn-Betrieb sind keine Risiken vorhanden, da der benötigte Raum für Neigetechnikzüge geringer ist als der Raum für die S-Bahn (Breite heutiger Neigetechnik-Zug: ca. 2,85 m; Breite S-Bahn-Zug: ca. 3,02 m).

14. Handelt es sich bei einem Stopp aufgrund eines Haltesignals oder aufgrund eines vor dem Zug befindlichen S-Bahnzuges, der an einem der Bahnhöfe in Oberaichen, Leinfelden oder Echterdingen hält, um einen „unvorhergesehenen Halt“ im Sinne der Antwort auf o. g. Schriftliche Frage?
15. Gilt diese Aussage bzgl. des „unvorhergesehenen Halts“ auch für S-Bahnen oder ausschließlich für Regional- und Fernzüge?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Anhalten vor einem Halt zeigenden Signal, auch bei Besetzung des dahinter liegenden Gleisabschnitts durch einen anderen Zug, ist kein unvorhergesehener Halt, da er durch das Vorsignal angekündigt und durch das Bedienen der Bremse durch den Triebfahrzeugführer bewirkt wird. Gemäß DB-Regelwerk ist ein unvorhergesehener Halt, wenn z. B. die Strecke wegen eines Hindernisses unbefahrbar ist, die Notbremse betätigt wird oder das rollende Material einen Defekt hat. Bei der Maßgabe „unvorhergesehener Halt“ wird nicht zwischen S-Bahn, Regional- oder Fernverkehrszügen unterschieden.

16. Bringt die Verbreiterung des Rettungsweges zwischen Tunnelportal und Bahnsteigbeginn bauliche Eingriffe in das Tunnelbauwerk mit sich?

Nein.

17. Weshalb umfassen die Erfahrungsberichte, die der Infrastrukturbetreiber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fünf und 15 Jahre nach Inbetriebnahme der Infrastruktur für den Regional- und Fernverkehr vorzulegen hat, nicht auch eingetretene Trassenkonflikte und Verspätungen bei der S-Bahn?

19. Welche Konsequenzen sind aus Sicht der Bundesregierung denkbar, wenn es zu negativen Erfahrungen in Bezug auf die Pünktlichkeit der S-Bahn kommt?

Die Fragen 17 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erfahrungsberichte beziehen sich ausschließlich auf sicherheitsrelevante Aspekte. Fragen der Betriebsqualität wie Trassenkonflikte und Verspätungen zählen nicht hierzu.

18. Welche Konsequenzen sind aus Sicht der Bundesregierung denkbar, wenn es zu negativen sicherheitsrelevanten Feststellungen im Rahmen der Berichtspflicht kommt?

Aussagen hierzu ohne konkrete Feststellungen wären spekulativ.

20. Wie bewertet die Bundesregierung, dass der S-Bahnverkehr an der Haltestelle „Flughafen/Messe“ für zwölf und nach Filderstadt sogar um 14 Monate unterbrochen werden soll (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stoerung-wegen-s21-arbeiten-s-bahn-soll-den-stuttgarter-flughafen-ein-jahr-nicht-anfahren.7f90eb5a-a9d0-453a-ae13-7f730d9709cf.html)?

Nach Auskunft der DB AG ermöglicht die Planung der DB AG zur Gäubahn-Anbindung, dass die ursprünglich für den Bau der „Station Drittes Gleis“ geplante Bauzeit um ein Jahr verkürzt wird und die Eingriffe in den S-Bahn-Betrieb optimiert werden. Die aktuelle Planung sieht für eine etwa einjährige Unterbrechung der S-Bahn ein solides und für die Fahrgäste eingängiges Ersatzverkehrsangebot vor. Somit werden diese nicht über mehrere Jahre hinweg mit einer erheblichen Beeinträchtigung des S-Bahn-Betriebs mit sich fortlaufend ändernden Verkehrsangeboten konfrontiert. Die leistungsfähige und barrierefreie bauzeitliche ÖPNV-Andienung von Flughafen und Messe sowie von Filderstadt-Bernhausen ist während der Unterbrechung der S-Bahn gewährleistet.

