

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Fritz Kuhn, Dr. Valerie Wilms,
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/10375 –**

Baustellenmanagement während der Bauarbeiten am Projekt Stuttgart 21

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge der Bauarbeiten am Projekt Stuttgart 21 ist davon auszugehen, dass vor allem im Zentrum der Stadt Stuttgart über viele Jahre hinweg sowohl die öffentliche als auch die individuelle Mobilität beeinträchtigt werden.

Bei den geplanten Baumaßnahmen für Stuttgart 21 – einer der größten Infrastrukturmaßnahmen der Republik mitten im Zentrum von Stuttgart – wird es für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger in den nächsten Jahren von entscheidender Bedeutung sein, dass ein professionelles Baustellenmanagement die Belastungen für Mensch und Umwelt so gering wie möglich hält.

Die Stuttgarterinnen und Stuttgarter haben einen Anspruch auf transparente Unterrichtung über die Baumaßnahmen und auf die frühzeitige Bekanntgabe anstehender Bauphasen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i. H. v. 563,8 Mio. Euro für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre.

1. Auf welchen Termin der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs können sich die Stuttgarterinnen und Stuttgarter einstellen?
2. Wie wird ausgeschlossen, dass sich die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wegen Verzögerungen in Planung und Bau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nicht ebenfalls verzögert?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach den derzeitigen Planungen geht die Bundesregierung davon aus, dass sowohl Stuttgart 21 als auch die NBS Wendlingen–Ulm im Jahre 2020 in Betrieb genommen werden.

3. Wie wird die in dem sogenannten Schlichterspruch vom 30. November 2011 geforderte „leistungsfähige“ Anbindung der Gäubahn umgesetzt?
4. Ist hierfür ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich?
5. Welche Kosten veranschlagt die Deutsche Bahn AG (DB AG) zur Umsetzung dieser Maßnahmen?
6. Wie wirkt sich diese Maßnahme und gegebenenfalls das dazu erforderliche Planfeststellungsverfahren auf die Bauzeit aus?
7. Mit welchen Einschränkungen im Eisenbahnverkehr der DB AG ist während der einzelnen Bauphasen von Stuttgart 21 zu rechnen?
8. Welche Fahrzeitverlängerungen werden dabei auf den einzelnen Strecken verursacht?
9. Wird der bisherige oberirdische Eisenbahnverkehr am Hauptbahnhof Stuttgart uneingeschränkt fortgesetzt werden, bis die neu zu errichtenden unterirdischen Anlagen vollständig fertiggestellt sind?
10. Wenn nicht, welche Kapazitätsminderung erfährt der Stuttgarter Hauptbahnhof, und welche Ausdünnung des Bahnverkehrs geht damit einher?
11. Welche Regional- und Fernbahnlinien werden hiervon in welchen Phasen in welchem Ausmaß betroffen sein?
12. Welche Straßen, Rad- und Fußwege werden voraussichtlich für welchen Zeitraum gesperrt bzw. besonders beeinträchtigt werden?
13. Welche Alternativrouten sind dafür während der Sperrungen bzw. Beeinträchtigung vorgesehen?
14. Mit welchen Fahrzeitverlängerungen im Autoverkehr muss in der Stadt Stuttgart aufgrund von Bauarbeiten am Projekt Stuttgart 21 während der einzelnen Bauphasen in Spitzenstundenbelastung gerechnet werden?
15. Wie wird Vorsorge dafür getragen, dass der Auto- und insbesondere auch der Schwerlastverkehr sich nicht Schleichwege durch Wohngebiete suchen?
16. An welchen Baustellen, in welchem Ausmaß und in welchen Phasen wird der Abtransport des Aushubs über öffentliche Straßen erfolgen?
17. In welchem Ausmaß werden die regulären Straßen durch Baufahrzeuge zusätzlich belastet werden?
18. Wie lange müssen gehbehinderte Menschen einen um 300 Meter verlängerten Umweg zu den Gleisen erdulden?

19. Welche weiteren Einschränkungen ergeben sich während der verschiedenen Bauphasen auf die Barrierefreiheit?

Die Fragen 3 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Wesentlichen die Baudurchführung, aber auch andere Bereiche wie die Angebots- und Vertragsgestaltung betreffenden Fragen fallen in den unternehmerischen Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn AG. Die Bundesregierung kann hierzu keine Auskunft geben. Auf die Entscheidung 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) wird hingewiesen.

20. Welches Ausmaß an (Fein-)Staubentwicklung auf der Baustelle muss eingeplant werden, und welche Gegenmaßnahmen werden ergriffen?

Seitens der Bundesregierung wurden insbesondere im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und seinen untergesetzlichen Regelungen die Rahmenbedingungen für einen effektiven Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt insgesamt geschaffen. Dies umfasst auch die Berücksichtigung der Belange der Verbesserung bzw. Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität. Da der Vollzug des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach der vom Grundgesetz vorgegebenen Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern im Bereich der Luftreinhaltung allein bei den Bundesländern liegt, ist es der Bundesregierung nicht möglich, konkrete Aussagen über das Ausmaß der zu berücksichtigenden Feinstaubentwicklung an der Baustelle und über konkrete Gegenmaßnahmen zu treffen.

21. Führt das Eisenbahn-Bundesamt die Überwachung der auf der Baustelle Stuttgart 21 eingesetzten Baumaschinen und Baufahrzeuge mit Dieselmotoren entsprechend dem Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart bzw. dem Vergleich zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und der Deutschen Umwelthilfe e. V. aus dem Dezember 2010 durch?

Ja.

22. Wie wirkt sich die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes für ein neuerliches Planfeststellungsverfahren für das Grundwassermanagement auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Grundwassermanagements aus?
23. Wie wirkt sich die Ausweitung des Grundwassermanagements und das damit verbundene neuerliche Planfeststellungsverfahren auf den Zeitpunkt des Baubeginns des Tiefbahnhofs aus?
24. Macht die deutliche Erhöhung der abzupumpenden Grundwassermenge und damit die größere Wasserabsenkung bzw. die veränderten Fließverhältnisse im Untergrund eine Ausweitung des in der bisherigen Baugenehmigung festgelegten Planungsgebiets erforderlich?
25. Wie wird die zugesagte Öffentlichkeitsbeteiligung beim neuerlichen Planfeststellungsverfahren umgesetzt?
26. Welche voraussichtlichen Mehrkosten sind mit der Ausweitung des Grundwassermanagements verbunden?
27. Welche Mehrkosten entstehen dem Projekt Stuttgart 21 durch den verzögerten Baubeginn infolge fehlender Genehmigung beim Grundwassermanagement?

28. Welche Mehrkosten hiervon resultieren aus Vertragsstrafen mit bauausführenden Unternehmen?
29. Ist davon auszugehen, dass mit der bisher genehmigten „halben“ Anlage nicht mit dem Abpumpen und Reinigen des Grundwassers begonnen wird?
30. Wie wird sichergestellt, dass während des Baus von Stuttgart 21 chemische Altlasten das Grund- und Mineralwasser nicht verunreinigen, und wie wird sichergestellt, dass diese chemischen Altlasten korrekt entsorgt werden?
31. Wie werden die Belange Dritter durch eventuelle wasserwirtschaftliche Beeinträchtigungen, wie z. B. durch Auslösung geotechnisch bedingter Baugrundprobleme und nachteiligen Auswirkungen auf die Vegetation, geschützt?

Die Fragen 22 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 19 verwiesen.

32. Welche Maßnahmen werden gegen Lärmbelastungen ergriffen?

Seitens der Bundesregierung wurden im Rahmen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) untergesetzliche Regelungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche geschaffen. Dies betrifft Anforderungen an Geräuschemissionen von Baumaschinen und Baufahrzeugen, an die Verwendung von Baumaschinen und Baufahrzeugen in lärmsensiblen Gebieten und auch an die Einhaltung von Immissionsrichtwerten in der Nachbarschaft von Baustellen. Da der Vollzug des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes eine eigenverantwortliche Aufgabe der Länder darstellt, ist es der Bundesregierung nicht möglich, konkrete Aussagen über die zum Lärmschutz ergriffenen Maßnahmen zu treffen.

33. Lag oder liegt beim Eisenbahn-Bundesamt ein Antrag zur Stilllegung des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofes oder der Gleisanlagen gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vor?

Wenn ja, wie ist der Bearbeitungsstand?

Nein

34. Wie weit ist der Vergabeprozess für die einzelnen Bauabschnitte fortgeschritten, und welche Aufträge mit welchen Volumina wurden an welche Unternehmen vergeben?
35. Wie werden die Stuttgarterinnen und Stuttgarter fortlaufend über die Baumaßnahmen und den sich daraus ergebenden Beeinträchtigungen umfassend und rechtzeitig informiert?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 19 verwiesen.