

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), Dr. Franziska Brantner, Beate Müller-Gemmeke, Cem Özdemir, Sylvia Kotting-Uhl, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 – Kostenentwicklung und Projektfortschritt

Das eigenwirtschaftliche Projekt „Stuttgart 21“ der Deutschen Bahn AG (DB AG, unterirdische Verlegung des Hauptbahnhofs als Durchgangsbahnhof und die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart) wird auch mit Bundesmitteln finanziert. Der Anteil, den der Bund im Rahmen der sogenannten „Sowieso“-Kosten investiert, ist plafoniert und auch das Land Baden-Württemberg und seine regionalen Projektpartner haben gegenüber der DB AG immer wieder deutlich gemacht, dass sie nicht bereit sind, weitere Kosten zu übernehmen, die über die im Finanzierungsvertrag vereinbarte Summe hinausgehen (Badische Zeitung, 23. November 2013).

Vor einem Jahr hat der Aufsichtsrat der DB AG den Weiterbau des Projektes beschlossen, obwohl die Kosten nochmals um ein Drittel gestiegen sind. Statt der ursprünglich im Jahr 2010 vereinbarten Kosten in Höhe von 4,088 Mio. Euro belaufen sich diese nach Angaben der DB AG für den Gesamtwertumfang des Projektes inzwischen auf 5,987 Mio. Euro (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de). Kürzlich hat die DB AG nun angekündigt, mit dem Land Baden-Württemberg alsbald Sondierungsgespräche über das Verfahren nach § 8 Absatz 4 des Finanzierungsvertrages (sogenannte Sprechklausel) führen zu wollen, um die Mitfinanzierungsbereitschaft des Landes Baden-Württemberg und seiner Projektpartner abzuklären (Stuttgarter Nachrichten vom 31. März 2014). Zudem ist offen, wann das kostspielige Projekt fertiggestellt werden kann. Derzeit sind noch verschiedene Planfeststellungsabschnitte offen, insbesondere der kostenintensive und umstrittene Abschnitt 1.3 mit der Flughafenanbindung (www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de).

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Kosten

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Finanzierung des Projektes „Stuttgart 21“ nach dem derzeitigen Kostenstand gesichert ist?
 - a) Falls ja, wie wird dies begründet?
 - b) Falls nein, welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
 - c) Mit welchen Mehrkosten ist zu rechnen, wenn sich der jetzt vorgesehene Fertigstellungstermin (2021) um weitere ein bis zwei Jahre verzögert?

2. Welche Bundesmittel („Sowieso“-Kosten für den Knoten Stuttgart, Mittel gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für den Nahverkehr, Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm – GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sowie dem Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) wurden in welcher Höhe und in welchen Jahren bereits für das Projekt „Stuttgart 21“ ausgegeben (bitte tabellarisch nach Art der Finanzierungsquelle darstellen)?
 3. Welche Kosten für welche einzelnen Planungsabschnitte und Baumaßnahmen für das Projekt „Stuttgart 21“ wurden nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchem Preisstand im Rahmen der letzten Kostenschätzung durch die DB AG ermittelt?
 4. In welcher Höhe sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher Mittel der DB AG für das Projekt „Stuttgart 21“ abgeflossen, getrennt nach:
 - a) Planungskosten,
 - b) Umbaukosten für den Kopfbahnhof,
 - c) Rückbaukosten für den Kopfbahnhof,
 - d) bauvorbereitende Arbeiten,
 - e) Tunnelbauten,
 - f) Öffentlichkeitsarbeit,
 - g) sonstiges (bitte erläutern)?
 5. Wie viel Prozent der bislang eingesetzten Mittel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Knoten Stuttgart verwendet?
 6. Mit welchen zwingenden Unterhalts- und Instandsetzungskosten rechnet die DB AG laut Kenntnis der Bundesregierung beim bestehenden Kopfbahnhof und den Zuleitungsstrecken bis zur Fertigstellung des Projektes „Stuttgart 21“, und wie hoch wären jeweils die Kosten pro Jahr, sollte es zu weiteren Verzögerungen bei der Fertigstellung kommen?
 7. Wie ist die genaue Tunnellänge des Projektes „Stuttgart 21“ in Kilometern, getrennt nach mehrgleisigen und eingleisigen Tunnelabschnitten, und auf welche einzelnen Tunnelbauten teilen sich diese nach Kenntnis der Bundesregierung auf?
 8. Wie viel Prozent der Tunnelstrecken für „Stuttgart 21“ wurden nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen erstellt, differenziert nach
 - a) Tunnel ausgebrochen,
 - b) Tunnel im Rohbau fertig,
 - c) Tunnel vollständig fertiggestellt(bitte die Angaben jeweils getrennt nach mehrgleisigen und eingleisigen Tunnelabschnitten ausweisen)?
 9. Welche Prüfergebnisse des Bundesrechnungshofes zur Kostenentwicklung des Projektes „Stuttgart 21“ liegen der Bundesregierung vor, und bis wann werden aktuelle Prüfergebnisse erwartet?
- II. Planfeststellungsabschnitt 1.3 (PFA 1.3) – Filderbereich mit Flughafen-anbindung
10. Hält die Bundesregierung den Zeitplan für das Planfeststellungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 des Projektes „Stuttgart 21“ für realistisch, demzufolge noch vor den Sommerferien 2014 der Erörterungs-

termin stattfinden und die Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes Anfang 2015 vorliegen soll (Presseinformation der DB AG, 13. März 2014)?

11. Ist es aus Sicht der Bundesregierung möglich bzw. unter welchen Bedingungen ist es sinnvoll, den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof auch in Betrieb zu nehmen, ohne dass der PFA 1.3 zeitgleich fertiggestellt wird, und welche Maßnahmen wären nach Kenntnis der Bundesregierung dafür erforderlich?
12. Warum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2006 keine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) vorgenommen, obwohl inzwischen erhebliche Änderungen für den PFA 1.3 vorgenommen wurden (beispielsweise der unterstellte sogenannte 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)?
13. Hält die Bundesregierung eine Neuberechnung der NKU für den PFA 1.3 für erforderlich, und falls nicht, wie wird dies begründet?
14. Wurde in der NKU vom Jahr 2006 unterstellt, dass es durch einen Regional- und Fernbahnhof am Flughafen Stuttgart künftig 1,2 bis 1,5 Millionen Fluggäste mehr geben sollte?
 - a) Von wie vielen Fluggästen am Landesflughafen Stuttgart für das Zieljahr wurde damals ausgegangen?
 - b) Für wie aktuell und aussagekräftig hält die Bundesregierung die NKU aus dem Jahr 2006 angesichts der auf niedrigem Niveau stagnierenden Fluggastzahlen am Flughafen Stuttgart (www.flughafen-stuttgart.de, Statistischer Jahresbericht 2012)?
15. Welche Planungsänderungen beim Erschütterungsschutz in Leinfelden-Echterdingen gibt es, die eine Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen zum PFA 1.3 erforderlich gemacht haben?
16. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Gegengutachten der Stadt Leinfelden-Echterdingen, das einem Erschütterungsgutachten des Ingenieurbüro Obermeyer beispielsweise bei der Anzahl der nächtlichen S-Bahnen und bei der Geschwindigkeit der Bahnen widerspricht (www.leinfelden-echterdingen.de, „Stadt fordert neues Erschütterungsgutachten“ vom 10. April 2014)?
17. Trifft es zu, dass der von der Stadt Leinfelden-Echterdingen kritisierten erschütterungstechnischen Untersuchung in den entscheidenden Punkten „Best-case“-Annahmen zugrunde gelegt wurden?
18. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung der Stadt Leinfelden-Echterdingen sowie des Verbandes der Region Stuttgart (VRS) nach einem weiteren, unabhängigen Erschütterungsgutachten?
19. Ist es zutreffend, dass für die Flughafenbindung im Rahmen des PFA 1.3 derzeit Planungs- und Baukosten in Höhe von über 700 Mio. Euro angesetzt sind?
20. Wie verteilen sich die auf die Antragstrasse der DB AG entfallenden Kosten des PFA 1.3 auf die folgenden einzelnen Bereiche, und wie hoch ist davon jeweils der Baukosten- und der Planungskostenanteil (bitte die Planungs- und Baukosten pro Einzelabschnitt gesondert ausweisen) für

- a) den Umbau der für den S-Bahn-Verkehr errichteten Bestandsstrecke für den Fernverkehr („Mischbetrieb“ von Fernzügen, Regionalzügen und S-Bahnen),
 - b) den Bau der Rohrer Kurve,
 - c) den Umbau der bestehenden S-Bahn-Station für den Regional- und Fernverkehr (Station „Terminal“),
 - d) die Errichtung des neuen Flughafenbahnhofes für den Fernverkehr,
 - e) die Zuführungsstrecke zur Station „Terminal“,
 - f) die Zuführungsstrecke zum neuen Flughafenbahnhof?
21. Aus welchen Finanzmitteln („Sowieso“-Kosten für den Knoten Stuttgart, Bundesschienenwegeausbaugesetz, GVFG-Bundesprogramm, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Zuschüsse des Landes, der Region, des Flughafens, Eigenmittel der DB AG, sonstige Mittel) erfolgt jeweils die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen im PFA 1.3, und in welcher Höhe sind diese Mittel bereits abgeflossen (bitte prozentual nach Finanzierungsart für die einzelnen Abschnitte angeben) für
- a) den Umbau der Bestandsstrecke für den Fernverkehr („Mischbetrieb“),
 - b) die Rohrer Kurve,
 - c) den Umbau der bestehenden S-Bahn-Station für den Regional- und Fernverkehr (Station „Terminal“),
 - d) die Errichtung des neuen Flughafenbahnhofes für den Fernverkehr,
 - e) die Zuführungsstrecke zur Station „Terminal“,
 - f) die Zuführungsstrecke zum neuen Flughafenbahnhof?
22. Wie hoch sind insgesamt die für das Projekt „Stuttgart 21“ vorgesehenen GVFG-Mittel (Bundes- und Landesanteil), und welche Bereiche bzw. Maßnahmen werden damit jeweils gefördert?
23. Ist es zutreffend, dass für die neue Anbindung der Gäubahn an das Projekt „Stuttgart 21“ (Trassenführung der Gäubahn über die Rohrer Kurve mit Anschluss zum Flughafen) GVFG-Mittel verwendet werden sollen, obwohl derzeit eine zufriedenstellende Verknüpfung der Gäubahn mit dem übrigen Eisenbahnnetz in Stuttgart existiert und obwohl bis heute keine Prognose der zu erwartenden am Flughafen aus- und einsteigenden Bahnpassagiere der Gäubahn vorgelegt wurde?
- a) Falls ja, nach welchen Förderkriterien erfolgt die Förderung dieses Abschnittes, obwohl Ersatzinvestitionen gemäß GVFG nicht erlaubt sind?
 - b) Ist es zutreffend, dass die Freigabe von GVFG-Mitteln für diesen Abschnitt noch nicht erfolgt ist, und was sind gegebenenfalls die Gründe hierfür?
 - c) Wie viel Prozent der Gäubahnfahrpassagiere sollen künftig gemäß den Planungen für das Projekt „Stuttgart 21“ den Flughafenhalt nutzen?
24. Inwieweit hält die Bundesregierung die (teure) Führung der Gäubahn über den Flughafen angesichts der rückläufigen Fahrgastzahlen auf der Gäubahn (minus 7 Prozent zwischen den Jahren 2007 und 2012, Eßlinger Zeitung vom 22. April 2014 „Weniger Züge locken mehr Fahrgäste an“) für sinnvoll?
- Sieht die Bundesregierung die Gäubahn durch die Flughafenanbindung gestärkt, und wenn ja, worauf gründet sie ihre Meinung?

25. Inwieweit hält die Bundesregierung die Gäubahnanbindung an den Landesflughafen angesichts rückläufiger Fahrgastzahlen (minus 7 Prozent zwischen den Jahren 2007 und 2012) für wirtschaftlich?

Von wie vielen Fahrgästen auf der Gäubahnstrecke war bei der Kosten-Nutzen-Berechnung ausgegangen worden, und welche aktuellen Zahlen liegen der Bundesregierung vor?

26. Wie hoch waren die Kosten für die Anbindung der folgenden Flughäfen an das Fernverkehrsnetz der DB AG
- Frankfurt am Main,
 - Flughafen Düsseldorf,
 - Flughafen Leipzig/Halle,
 - Flughafen Köln/Bonn?
27. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung an den folgenden Flughäfen die Anzahl der werktäglichen Fernverkehrsverbindungen im ersten Jahr nach jeweiliger Inbetriebnahme der Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB AG, und wie viele Fernverkehrsverbindungen gibt es dort aktuell pro Tag
- Frankfurt am Main,
 - Flughafen Düsseldorf,
 - Flughafen Leipzig/Halle,
 - Flughafen Köln/Bonn?
28. Wie viele Fernverkehrs- und wie viele Nahverkehrsverbindungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem für den Stresstest entwickelten Fahrplänenwurf der DB AG an der Station „Terminal“ und am neuen Flughafenbahnhof täglich vorgesehen (bitte getrennt nach Bahnhöfen sowie Fern- und Regionalverkehr angeben)?

III. Planfeststellungsabschnitt 1.6b (PFA 1.6b) – Neuer Abstellbahnhof Untertürkheim

29. Welche Gründe gibt es für die Planungsverzögerungen im PFA 1.6b?
30. Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand für den PFA 1.6b, und bis wann ist mit der Baufreigabe zu rechnen?
31. Welche Planungsänderungen sind für den PFA 1.6b vorgesehen?
32. Trifft es zu, dass der Gleisplan für den PFA 1.6b geändert werden muss?
- Falls ja, welche Änderungen des Gleisplans sind vorgesehen, und wie werden diese begründet?
33. Trifft es zu, dass am neuen Abstellbahnhof Untertürkheim in bestimmten Situationen Fahrgäste aussteigen können sollen?
- Falls ja, weshalb, und in welchen Fällen wird dies erforderlich sein?
 - Falls ja, wie viele Fahrgäste sollen dort aussteigen können, und wie sollen diese vom Abstellbahnhof aus ihre Reise forsetzen?

Berlin, den 6. Mai 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

