



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 30.05.2014
Seite 1 von 1

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr und
digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner,
Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend

**„Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 – Kostenentwicklung und
Projektfortschritt“**

- Drucksache 18/1420

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak

Enak Ferlemann



Anlage
zum Schreiben
vom 30.05.2014

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 – Kostenentwicklung und Projektfortschritt“
- Drucksache 18/1420

I. Kosten

- Frage 1:** *Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Finanzierung des Projektes Stuttgart 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?*

Antwort:

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 (DB 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. € (inkl. TEN-Fördermittel) 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. Darüber hinaus stellt er die Gesamtfinanzierung der NBS Wendlingen – Ulm ab 2016 sicher.

Mit der Entscheidung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DB AG) am 05.03.2013, den Finanzierungsrahmen für das Vorhaben Stuttgart 21 ein 4.526 Mio. Euro auf 6.526 Mio. Euro aufzustocken, ist die Finanzierung des Vorhabens über den aktuell ermittelten Gesamtwertumfang von 5.987 Mio. Euro hinaus gesichert. In diesen zwei Milliarden Euro sind nach Angaben der DB AG bereits ermittelte und weitere mögliche Mehrkosten enthalten. U.a. wurde das bewertete Risiko einer Inbetriebnahmeverschiebung um ein Jahr berücksichtigt.

Frage 2: Welche Bundesmittel („Sowieso“-Kosten für den Knoten Stuttgart, Mittel gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für den Nahverkehr, Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm 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)?

Antwort:

Nach BSWAG (§ 8 (1)) und GVFG wurden für das Projekt Stuttgart 21 in den vergangenen Jahren nachfolgende Bundesmittel ausgereicht:

Jahr	EIU	BKZ Bund	VFG	GVFG
2009	Netz		10.051.081,00	
2012	Netz	13.197.081,00		
Summe		13.197.081,00	10.051.081,00	0,00

Die Bundesregierung prüft zur Zeit, ob und wie hinsichtlich der im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanzierten Maßnahmen (Bestandsnetzmaßnahmen, Mittel gemäß BSWAG § 8.2) trotz des vereinbarten Finanzierungsprocederes Informationen über die Einhaltung der in den Verträgen genannten Beträge verfügbar gemacht werden können.

Frage 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?

Antwort:

Nach Angaben der DB AG wurden auf Basis der Kostenschätzung, die auf der Entwurfsplanung beruht und auf dem Preisstand 2009 basierte, konkrete Chancen und Risiken mit Preisstand 2012 ermittelt. Im Rahmen des aktuellen Kostenrahmens wurde ein Puffer gebildet, der die Preisentwicklung bis zum erwarteten Realisierungszeitpunkt berücksichtigt.

Frage 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).

Antwort:

Für das Projekt Stuttgart 21 sind nach Angaben der DB AG per Buchungsschluss April 2014 insgesamt 786,97 Mio. € abgeflossen. In dieser Summe nicht enthalten sind Planungskosten, die vor dem 01.04.2009 angefallen sind. Eine Aufteilung der Kosten nach den o.g. Kriterien liegt der Bundesregierung nicht vor.

Frage 5: *Wie viel Prozent der bislang eingesetzten Mittel würden nach Kenntnis der Bundesregierung für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Knoten Stuttgart verwendet?*

Antwort:

Stuttgart 21 sieht die unterirdische Verlegung des Hauptbahnhofs als Durchgangsbahnhof und die Umgestaltung des Knotens Stuttgart vor. Das Vorhaben dient gemeinsam mit der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm der Verbesserung des Schienenverkehrs. Die eingesetzten Bundesmittel dienen diesem Ziel. Das Projekt Stuttgart 21 hat darüber hinaus große städtebauliche Aspekte. Freiwerdende Flächen stehen für eine neue städtebauliche Planung zur Verfügung.

Frage 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?*

Antwort:

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Der Bereich der Finanzierung der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege zählt im Gegensatz zur Finanzierung der Investitionen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz zu den unternehmerischen Aufgaben der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im DB AG-Konzern.

Frage 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?*

Antwort:

Nach Angaben der DB AG haben die Tunnel des Vorhabens, die größtenteils eingleisig ausgestaltet werden, folgenden Länge:

PFA 1.1:

- DB-Tunnel Nordkopf: 227 m
- Fernbahntunnel mit Bahnhofshalle: 447 m
- DB-Tunnel Südkopf: 200 m

PFA 1.2:

- Fildertunnel: 9.468 km

PFA 1.3:

- Flughafentunnel: 2.065 m
- Tunnel Flughafenkurve: 1.574 m
- S-Bahn-Tunnel Rohrer Kurve: 490 m

PFA 1.4:

- Tunnel Denkendorf: 768 m

PFA 1.5:

- Feuerbach: 3.026 m
- Bad Cannstatt: 3.507 m
- S-Bahn-Tunnel Rosenstein: 1.170 m
- S-Bahn-Tunnel: 1.157 m

PFA 1.6 a:

- Ober-/Untertürkheim: 5.730 m

Frage 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)

Antwort¹:

a.

PFA 1.1., 1.3, 1.4, 1.6a

- 0 % ausgebrochen

PFA 1.2

- 0,1 % ausgebrochen

PFA 1.5

- Bad Cannstatter Tunnel 4-5 %
- S-Bahn-Tunnel 10 % ausgebrochen.

b. insgesamt 0 %

c. insgesamt 0 %

Frage 9: *Welche Prüfergebnisse des Bundesrechnungshofes zur Kostenentwicklung des Projektes „Stuttgart 21“ liegen der Bundesregierung vor, und bis wann werden aktuelle Prüfergebnisse erwartet?*

Antwort:

Dem BMVI liegt mit Schreiben des Bundesrechnungshofes (BRH) vom 26.03.2014 zur Kostenentwicklung Stuttgart 21 eine vorläufige Prüfungsmitteilung vor. Diese Prüfung

¹ Angaben der DB AG, größtenteils eingleisig ausgestattet.

befindet sich im kontradiktorischen Verfahren. Es ist somit derzeit nicht absehbar, wann eine abschließende Prüfungsmittelung des Bundesrechnungshofes zu erwarten ist.

II. Planfeststellungsabschnitt 1.3 (PFA 1.3) – Filderbereich mit Flughafenanbindung

Frage 10: *Hält die Bundesregierung den Zeitplan für das Planfeststellungsverfahren im PFA 1.3 des Projektes „Stuttgart 21“ für realistisch, demzufolge noch vor den Sommerferien 2014 der Erörterungstermin stattfinden und die Genehmigung des Eisenbahnbundesamt Anfang 2015 vorliegen soll (Presseinformation der DB AG, 13.03.2014)?*

Antwort:

Die Dauer von Planfeststellungsverfahren ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, deshalb ist eine genaue zeitliche Prognose nicht möglich. Nach den derzeit bekannten Planungen der DB AG ist, zumindest aus heutiger Sicht, der eingeplante Zeitraum für die Bescheiderstellung durch das EBA realistisch bei optimalem Verlauf.

Beeinflusst wird die Dauer der Planfeststellungsverfahren auch durch das darin enthaltene Anhörungsverfahren. Die Verfahrensherrschaft, einschließlich Festlegung des Erörterungstermins, liegt hier ganz bei den zuständigen Landesbehörden.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen, die sich aus der Anhörung möglicherweise für die weiteren Verfahrensschritte ergeben, nicht absehbar.

Eine zeitliche Abschätzung für die Gesamtdauer ist daher seitens der Bundesregierung nicht möglich.

Frage 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?*

Antwort:

Derzeit geht die DB AG von der zeitgleichen Inbetriebnahme der beiden Vorhaben im Jahr 2021 aus.

Frage 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, Planfeststellungsabschnitt 1.3 vom 18. Dezember 2013)?*

Frage 13: *Hält die Bundesregierung eine Neuberechnung der NKU für den PFA 1.3 für erforderlich, und falls nicht, wie wird dies begründet?*

Frage 14: *Wurde in der NKU von 2006 unterstellt, dass es durch einen Regional- und Fernbahnhof am Flughafen Stuttgart künftig 1,2 bis 1,5 Mio. 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 von 2006 angesichts der auf niedrigem Niveau stagnierenden Fluggastzahlen am Flughafen Stuttgart (www.flughafen-stuttgart.de, Statistischer Jahresbericht 2012)?*

Antwort:

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine NKU für das Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg aus dem Jahr 2006 liegt der Bundesregierung nicht vor. Der Bund hat die ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung 2010 erneut mit positivem Ergebnis bewertet.

Für die im Rahmen der Gesamtfinanzierung des Gesamtvorhabens Stuttgart 21 dem Nahverkehr zugeordneten Vorhaben wurden standardisierte Bewertungen durchgeführt, die derzeit aktualisiert werden.

Nach bisherigem Kenntnisstand hat es zumindest bezüglich der Gäubahn keine Änderungen gegeben. Den Bewertungen 2006 wurden die seinerzeit verfügbaren Fluggastprognosen zugrunde gelegt.

Frage 15: *Welche Planungsänderungen beim Erschütterungsschutz in Leinfelden-Echterdingen gibt es, die eine Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen zum PFA 1.3 erforderlich gemacht haben?*

Antwort:

Nach Angaben der DB AG wurde zur Erhöhung der Transparenz das Erschütterungstechnische Gutachten mit den Antragsunterlagen zusätzlich ausgelegt. Eine Planänderung war mit dieser Auslegung nicht verbunden.

Frage 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 April 2014)?*

Frage 17: *Trifft es zu, dass der von der Stadt Leinfelden-Echterdingen kritisierten erschütterungstechnischen Untersuchung in den entscheidenden Punkten „best case“ –Annahmen zugrunde gelegt wurden?*

Frage 18: *Unterstützt die Bundesregierung die Forderung der Stadt Leinfelden-Echterdingen sowie des Verbandes der Region Stuttgart (VRS) nach einem weiteren, unabhängigen Erschütterungsgutachten?*

Antwort:

Die Fragen 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Lärm- und Erschütterungsschutz für die Stadt Leinfelden-Echterdingen wird im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens abgewogen. Im Zuge des Anhörungsverfahrens hatten Betroffene die Möglichkeit, Einwendungen geltend zu machen. Der abschließende Erörterungstermin steht noch aus. Der Planfeststellungsbeschluss einschließlich der Anlagen und Pläne wird nach seiner Erstellung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, etwa in den vom Planfeststellungsbeschluss betroffenen Gemeinden, öffentlich ausgelegt. Auch werden die Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens nach Abschluss des Verfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt einsehbar sein.

Frage 19: *Ist es zutreffend, dass für die Flughafenbindung im Rahmen des Planfeststellungsabschnittes 1.3 (PFA 1.3) derzeit Planungs- und Baukosten in Höhe von über 700 Mio. Euro angesetzt sind?*

Antwort:

Nach Angaben der DB AG trifft dies nicht zu.

Frage 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)?*

- a. *Umbau der für den S-Bahn-Verkehr errichteten Bestandsstrecke für den Fernverkehr (Mischbetrieb“ von Fernzügen, Regionalzügen und S-Bahnen),*
- b. *Bau der Rohrer Kurve,*
- c. *Umbau der bestehenden S-Bahn-Station für den Regional- und Fernverkehr (Station „Terminal“),*
- d. *Errichtung des neuen Flughafenbahnhofs für den Fernverkehr;*
- e. *Zuführungsstrecke der Station „Terminal“,*
- f. *Zuführungsstrecke zum neuen Flughafenbahnhof?*

Antwort:

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

- Frage 21:** *Aus welchen Finanzmitteln („Sowieso“-Kosten für den Knoten Stuttgart, Bundesschienenwegebautbaugesetz, GVFG-Bundesprogramm, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Zuschüsse des Landes, der Region, des Flughafens, Eigenmittel der DBAG, sonstige Mittel) erfolgt jeweils die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen im PFA 1.3, und in welcher Höhe sind diese Mittel bereits abgeflossen (bitte prozentual für 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 die Regional- und Fernverkehr (Station „Terminal“),*
 - d. *die Errichtung des neuen Flughafenbahnhof für den Fernverkehr,*
 - e. *die Zuführungsstrecke zur Station „Terminal“,*
 - f. *die Zuführungsstrecke zum neuen Flughafenbahnhof?*

Antwort:

In der Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB AG und dem Bund vom 02.04.2009 zur Einbindung der NBS Wendlingen – Ulm in den Knoten Stuttgart ist eine Verwendungsprüfung vorgesehen, die den Abruf der Bundesmittel nach BSWAG § 8 (1) von bestimmten Meilensteinen abhängig macht. Im PFA 1.3 sind folgende Meilensteine vorgesehen: Start Tunnelvortrieb (Flughafentunnel), Tunnel je ¼ der Vortriebsleistung, EKrG-Anteil Neue Messe Stuttgart.

Für den Meilenstein „EKrG-Anteil Neue Messe Stuttgart“ wurden rund 10 Mio. € Bundesmittel (VIFG) abgerufen (siehe auch Antwort auf Frage 2).

Aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG-Bundesprogramm ist die anteilige Finanzierung von Teilmaßnahmen vorgesehen. Dies betrifft den Umbau der heutigen S-Bahn Station Stuttgart-Flughafen zum Regionalbahnhof Flughafen Terminal sowie Neubau der Zuführung zur Station Terminal und die Rohrer Kurve. Bundesfinanzhilfen sind noch nicht geflossen.

Zu Aufteilung und Abfluss der weiteren Mittel liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, da diese über gesonderte Vereinbarungen zwischen DB AG und den Projektpartnern geregelt sind.

Hinsichtlich der im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanzierten Maßnahmen (Bestandsnetzmaßnahmen, Mittel gemäß BSWAG § 8.2) siehe Antwort zu Frage 2.

- Frage 22:** *Wie hoch sind insgesamt die für das Projekt „Stuttgart 21“ vorgesehen GVFG-Mittel (Bundes- und Landesanteil), und welche Bereiche bzw. Maßnahmen werden damit jeweils gefördert?*

Antwort:

Aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG-Bundesprogramm ist die anteilige Finanzierung von folgenden Teilmaßnahmen vorgesehen:

- Umbau der heutigen S-Bahn Station Stuttgart-Flughafen zum Regionalbahnhof Flughafen Terminal sowie Neubau der Zuführung zur Station Terminal und die Rohrer Kurve
- Neubau der Wendlinger Kurve
- Umbau der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart Nordbahnhof und Stuttgart Hbf (tief) -einschließlich des Neubaus der S-Bahn Station Mittnachtstraße.

Insgesamt sind für die dem GVFG zugeordneten Maßnahmen gemäß der Finanzierungsvereinbarung 281 Mio. € vorgesehen. Bundesfinanzhilfen sind noch nicht geflossen.

Frage 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 keine 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 ggf. die Gründe dafür?*
- c. Wieviel Prozent der Gäubahnfahrpassagiere sollen künftig gemäß den Planungen für das Projekt „Stuttgart 21“ den Flughafenhalt nutzen?*

Antwort:

Es wird auf die Antworten zu Frage 21 und 22 verwiesen. Eine anteilige Förderung erfolgt nach den Kriterien des GVFG. Eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgt derzeit.

Wieviel Prozent der Fahrgäste der Gäubahn künftig den Flughafenhalt nutzen, kann noch nicht abgeschätzt werden. Im Fall der Realisierung der Rohrer Kurve und der Flughafenanbindung wird von einer zufriedenstellenden Verknüpfung der Gäubahn mit dem übrigen Schienennetz ausgegangen.

Frage 24: *Inwieweit hält die Bundesregierung die (teure) Führung der Gäubahn über den Flughafen angesichts der rückläufigen Fahrgastzahlen auf der Gäubahn (minus sieben Prozent zwischen den Jahren 2007 und 2012, Eßlinger Zeitung vom 22. April 2014 „Weniger Züge locken mehr Fahrgäste an“) für sinnvoll? Sieht sie die Gäubahn durch die Flughafenanbindung gestärkt, und wenn ja, worauf gründet sie ihre Meinung?*

Frage 25: *Inwieweit hält die Bundesregierung die Gäubahnanbindung an den Landesflughafen angesichts rückläufiger Fahrgastzahlen (minus sieben 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?*

Antwort:

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Stärkung des Flughafenstandortes Deutschland ist ein Ziel des Bundesverkehrswegeplans 2003.

Im Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen – Ulm umfassenden Zielnetz der 2010 vorgelegten Bedarfsplanüberprüfung erfolgt entsprechend der prognostizierten Nachfrage eine Bedienung der Gäubahn im Fernverkehr im Zweistundentakt.

Hinsichtlich des Nahverkehrs wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

Frage 26: *Wie hoch waren die Kosten für die Anbindung der folgenden Flughäfen an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG*

- a. *Frankfurt am Main,*
- b. *Flughafen Düsseldorf,*
- c. *Flughafen Leipzig/Halle,*
- d. *Flughafen Bonn?*

Antwort:

- a. Die NBS Köln-Rhein/Main wurde von Köln kommend weitgehend parallel zur BAB A3 trassiert. Sie verläuft in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Frankfurt. Sie bindet östlich des Flughafens sowohl Richtung Norden (Frankfurt) als auch Richtung Süden (Mannheim) höhenfrei in die Riedbahn ein. Die Aufweitung des zwei- in den viergleisigen Querschnitt (2 Gleise Richtung Frankfurt und 2 Gleise Richtung Mannheim) erfolgt westlich der von vornherein vorgesehenen Verkehrsstation Frankfurt-Flughafen Fernbahnhof. Für diese Verkehrsstation war in der Finanzierungsvereinbarung (FV) ein Betrag von 100 Mio. DM vorgesehen. Die FV wurde als Höchstbetragsvereinbarung abgeschlossen: über den Höchstbetrag hinausgehende Kosten hatte die DB AG mit Eigenmitteln zu finanzieren. Dem Bund liegen insofern keine Angaben über die tatsächlich für die Verkehrsstation abgerechneten Kosten vor.
- b. Die Gesamtkosten für den Fernbahnhof Flughafen Düsseldorf betragen 47,5 Mio €, der Bundesanteil 31,6 Mio. € (zuwendungsfähige Baukosten inkl. 13 % Planungskosten).
- c. Der Flughafenbahnhof Halle/Leipzig hat insgesamt ca. 11,7 Mio. € gekostet (zuwendungsfähige Baukosten inkl. 13 % Planungskosten); davon entfallen auf die Anbindung des Flughafenbahnhofs ca. 6,0 Mio. € und auf den Flughafenbahnhof selbst 5,7 Mio. €.
- d. Der Flughafenbahnhof Köln/Bonn einschließlich der Flughafenschleife wurde durch das Land Nordrhein-Westfalen mit Beteiligung der Flughafen Köln/Bonn GmbH finanziert. Der Bund beteiligte sich im Rahmen des Bonn/Berlin-Ausgleichs mit 500 Mio. DM.

Frage 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*

- a. *Frankfurt am Main,*
- b. *Flughafen Düsseldorf,*
- c. *Flughafen Leipzig/Halle,*
- d. *Flughafen Bonn?*

Antwort²:

a. Frankfurt am Main

IBN 174 Züge werktätlich

Heute: 210 Züge werktätlich

b. Düsseldorf

IBN: durchschnittlich 53 Züge/werktätlich

Heute: durchschnittlich 40 Züge/werktätlich

c. Leipzig/Halle

IBN: durchschnittlich 33 Züge/werktätlich

Heute: durchschnittlich 18 Züge/werktätlich

d. Köln/Bonn

Mit Betriebsaufnahme Flughafenschleife sind ca. 10 Zugpaare ICE Berlin - Flughafen Köln/Bonn und zurück bzw. 3 - 4 ICE Zugpaare im Durchlauf Köln - Flughafen Köln/Bonn - Frankfurt gefahren

Heute: ICE Berlin - Flughafen Köln/Bonn und zurück 5 Zugpaare

ICE im Durchlauf Nord <-> Süd mit Halt Flughafen: 6 Züge Nord -> Süd und 8 Züge Süd -> Nord.

Frage 28: *Wie viele Fernverkehrs- und wie viele Nahverkehrsverbindungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem für den Stresstest entwickelten Fahrplanentwurf der DB AG an der „Station Terminal“ und am neuen Flughafenbahnhof täglich vorgesehen (bitte getrennt nach Bahnhöfen sowie Fern- und Regionalverkehr angeben)?*

Antwort:

² Angaben der DB AG

Der sogenannte Stresstest wurde zwischen den Teilnehmern der Schlichtung zu Stuttgart 21 vereinbart. Die Bundesregierung war an dieser Schlichtung nicht beteiligt. Detaillierte Informationen zum Stresstest liegen der Bundesregierung nicht vor.

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

Frage 29: *Welche Gründe gibt es für die Planungsverzögerungen im PFA 1.6b?*

Antwort:

Nach Aussage der DB AG haben die Überarbeitung der Bestandskartierung Artenschutz und die daraus resultierende Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie die betriebliche Optimierung der Abstell- und Wartungsanlagen im Bereich Stuttgart zu Verzögerungen geführt.

Frage 30: *Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand für den PFA 1.6b, und bis wann ist mit der Baufreigabe zu rechnen?*

Antwort:

Nach Aussage der DB AG werden derzeit die neue Trassierung und die betrieblichen Anlagen geplant und die Planänderungsunterlagen überarbeitet; der neue geplante Baubeginn ist vsl. im 4.Quartal 2017.

Frage 31: *Welche Planungsänderungen sind für den PFA 1.6b vorgesehen?*

Antwort:

Nach Aussage der DB AG werden die sich aus dem verbesserten Konzept des Abstellbahnhofs ergebenden Änderungen in einem neuen Antrag für ein Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

Frage 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?*

Antwort:

Nach Angaben der DB AG ja. Der Gleisplan wird demnach geringfügig, im Wesentlichen für die Serviceeinrichtungen, verändert.

Frage 33: *Trifft es zu, dass am neuen Abstellbahnhof Untertürkheim in bestimmten Situationen Fahrgäste aussteigen können sollen?*

- a. *Falls ja, weshalb, und in welchen Fällen wird dies erforderlich sein?*
- b. *Falls ja, wie viele Fahrgäste sollen dort aussteigen können, und wie sollen diese vom Abstellbahnhof aus ihre Reise fortsetzen?*

Antwort:

Nach Angaben der DB AG trifft dies nicht zu.