Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Anna Christmann, Harald Ebner, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Ingrid Nestle, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Offene Frage zu Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Zeichen von Kostenanstieg und Zeitverzug

Der vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG festgestellte Kostenrahmen für Stuttgart 21 liegt inzwischen bei 8,2 Mrd. Euro. Vertraglich abgesichert sind 4,5 Mrd. Euro. Als Fertigstellungstermin war bisher das Jahr 2021 im Gespräch, nun wird dafür das Jahr 2025 gehandelt (Stuttgarter Zeitung vom 26. Januar 2018).

Die Kosten für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, ein Bedarfsplanprojekt, sind um 460 Mio. Euro auf 3,7 Mrd. Euro gestiegen und sie soll ein Jahr später als bislang vorgesehen, nämlich im Jahr 2022, fertiggestellt werden (Stuttgarter Zeitung vom 26. Januar 2018).

Mit dieser Anfrage wollen wir in Erfahrung bringen, wie sich die Kostenanstiege und die Zeitverzögerungen beider Projekte auf deren Realisierung und Finanzierung, aber auch auf andere Bahnprojekte in Deutschland auswirken.

Wir fragen die Bundesregierung:

Folgen der Kostenentwicklung

1. Wie hoch sind die bis zum 31. Januar 2018 verausgabten finanziellen Mittel für Planung und Bau des Projektes Stuttgart 21 nach der Projektbegrenzung des Finanzierungsvertrages zu Stuttgart 21 der Deutschen Bahn AG und ihrer Projektpartner vom 30. März 2009 (vgl. Schriftliche Frage 102 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/775)?
2. In welchen Planfeststellungsabschnitten und bei welchen Gewerken sind wertmäßige Überschreitungen über die Kostenpläne festzustellen (bitte die einzelnen Gewerke, die vom Kostenanstieg betroffen sind, genau benennen und jeweils die bisherigen und die aktualisierten Kostenannahmen angeben)?
3. Kann ausgeschlossen werden, dass „aufwendigere Verfahren beim Tunnelbau“ (Stuttgarter Zeitung vom 26. Februar 2018) später höhere Betriebs- und Unterhaltungskosten auslösen?

Wie begründet die Bundesregierung ihre Aussage?

4. Von welchen Planungs- und Baukosten für die beiden am Flughafen vorgesehenen neuen Bahnhöfe geht die Deutsche Bahn AG aus (bitte getrennt nach „Bahnhof 3. Gleis“ und „Fernbahnhof“ unter der Messepiazza getrennt ausweisen), und von welchen Umbaukosten geht die Deutsche Bahn AG am bestehenden S-Bahnhof aus?
5. Kann die Bundesregierung die Aussage der Deutschen Bahn AG im Zusammenhang mit den steigenden Kosten für Stuttgart 21 bestätigen, wonach „etwaige von der Deutschen Bahn AG zusätzlich zu tragenden Kosten keine negativen Auswirkungen auf andere Investitionsvorhaben“ haben (Frankfurter Rundschau vom 27. Januar 2018; wobei die Ansichten darüber im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG auseinander gehen, siehe Stuttgarter Zeitung vom 27. Januar 2018), und wenn ja, wie begründen die Deutsche Bahn AG und die Bundesregierung diese Aussage?
6. Ist Stuttgart 21 nach Ansicht der Bundesregierung noch wirtschaftlich?
Mit welchen konkreten Zahlen begründet sie ihre Einschätzung?
Mit welchen konkreten Zahlen wurde in der letzten Aufsichtsratssitzung ggf. die Wirtschaftlichkeit des Projektes belegt?
7. Weshalb begründete die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/504 die Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 unter Gegenrechnung der Ausstiegskosten und nicht alleine mit Kosten und Nutzen des Projektes?
8. Ab welchem Einsatz von Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG ist die Kapitalverzinsung aus dem Projekt zwar noch positiv, erreicht jedoch nicht mehr den Maßstab der Wirtschaftlichkeit (bitte den konkreten Betrag nennen; vgl. bereits die sehr ähnliche Frage in der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/291)?
9. Ab welchem Einsatz von Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG wird die Kapitalrendite negativ (bitte den konkreten Betrag nennen; vgl. bereits die sehr ähnliche Frage in der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/291)?
10. Welche konkreten Vergaben für Baumaßnahmen wurden von der Deutschen Bahn AG wegen zu hohen Preisen bei verschiedenen Bahnprojekten gestoppt („Im Moment stoppen wir viele Vergaben, weil die Angebote zu teuer sind“, Zitat von Bahnchef Richard Lutz in der FAZ vom 9. Dezember 2017 im Artikel „Unbekannter am Zug“), und wie wirken sich die gestoppten Vergabeverfahren bzw. die hohen Baupreise auf die Ersatz- und Neuinvestitionen (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie Bedarfsplanumsetzung) aus?
11. Trifft es zu, dass in der letzten Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn AG über einen Abbruch des Projektes Stuttgart 21 diskutiert wurde, und anhand welcher konkreter Daten (insbesondere zur Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 trotz deutlich gestiegener Kosten) wurde von einem Projektabbruch abgesehen (Frankfurter Rundschau vom 27. Januar 2018)?
12. Wie wirkt sich der Kostenanstieg für den Bau der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm auf die Finanzierbarkeit anderer Bedarfsplanprojekte aus?

Folgen des Zeitverzugs

13. Wie ist die Aussage der bundeseigenen Deutschen Bahn AG im Kontext der Aufsichtsratssitzung am 26. Januar 2018 zu verstehen, wonach der 31. Dezember 2025 „der letzte denkbare Termin für die Inbetriebnahme“ von Stuttgart 21 sei (Stuttgarter Zeitung vom 25. Januar 2018), und was ist die Folge, wenn sich auch dieser Termin nicht halten lässt?

14. Wie sehen die „positiv verlaufenen ersten groben fahrplantechnischen Überlegungen“ (Südwestpresse vom 8. Februar 2018) der Deutschen Bahn AG für eine vorgezogene und damit von der Fertigstellung des Projektes „Stuttgart 21“ unabhängige Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm genau aus, und welche Annahmen werden den Überlegungen zugrunde gelegt (Anzahl der Züge etc.)?
15. Welche Möglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf dem Streckenabschnitt zwischen Plochingen und dem Albvorlandtunnel prüft die Deutsche Bahn AG, um die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm unabhängig von Stuttgart 21 in Betrieb nehmen zu können (bitte die einzelnen möglichen Maßnahmen, die überprüft werden, möglichst konkret beschreiben)?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen für eine zweigleisige Ausführung der sog. Güterzugkurve bei Wendlingen mit einer Überleitung vor dem Albvorlandtunnel, und wie hoch wären die zusätzlichen Kosten (Kontext Wochenzeitung vom 7. Februar 2018)?
17. Mit welcher Geschwindigkeit soll die derzeit geplante eingleisige Güterzugkurve bei Wendlingen befahrbar sein, und mit welcher Geschwindigkeit ließe sich die Kurve mit einem aufgeweiteten Radius befahren (Kontext Wochenzeitung vom 7. Februar 2018)?
18. Wäre für eine solche Planänderung zugunsten einer zweigleisigen Kurve eine neue Planfeststellung erforderlich?

Weitere Fragen zu Stuttgart 21

19. Wie viele Wegrollvorgänge (der Zug setzt sich unbeabsichtigt in Bewegung) wurden im Jahr 2016, im Jahr 2017 und bislang im Jahr 2018 im Kölner Hauptbahnhof registriert (bitte einzeln beschreiben und mögliche Folgen angeben), und wie soll sichergestellt werden, dass es im stärker geneigten Tiefbahnhof von Stuttgart 21 nicht ebenfalls zu Wegrollvorgängen kommt?
20. Welche Auflagen im Rahmen der Betriebsgenehmigung für den Tiefbahnhof Stuttgart hält die Bundesregierung für denkbar, um die Risiken durch Wegrollvorgänge zu verringern?
21. Wie lange muss aus heutiger Sicht der S-Bahnbetrieb der Linien S 2 und S 3 am Flughafen unterbrochen oder eingeschränkt werden, um den neuen Bahnhof „3. Gleis“ zu errichten?
22. Welche konkreten „Zusagen für die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Fernverkehrsnetz“ meinte die Bundesregierung unter Berufung auf die Deutsche Bahn AG (Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 31 des Abgeordneten Matthias Gastel, Plenarprotokoll 19/6, bitte genaue Anzahl der zugesagten Züge nennen)?
23. Für wie wahrscheinlich hält es die Bundesregierung, dass nach Fertigstellung der neuen Bahnhöfe am Flughafen Stuttgart dort ICE-Züge im Regelbetrieb stoppen werden?

24. Kann die Deutsche Bahn AG bestätigen, dass nach Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs in Stuttgart und der neuen Flughafen-Bahnhöfe alle Züge, die am Flughafen stoppen und aus Richtung Stuttgart kamen oder in Richtung Stuttgart fahren, auch am Hauptbahnhof Stuttgart stoppen werden?

Wird es für denkbar gehalten, dass ein Teil dieser Züge vor/nach ihrem Halt am Flughafen den Hauptbahnhof Stuttgart ohne Halt durchfahren?

Berlin, den 15. Februar 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion