

## **Antrag**

**der Abg. Wolfgang Raufelder u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Höhere Betriebskosten im Schienenverkehr durch Stuttgart 21**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Auswirkungen eine Verwirklichung der Planungen des Projekts „Stuttgart 21“ insbesondere durch seine Vielzahl an Tunnelbauten und weiteren Ingenieurbauwerken auf die Betriebskosten der Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart hätte;
2. welche Auswirkungen die Tunnel- und Ingenieurbaubaukosten auf die Kalkulation der Trassen- und Stationspreise haben;
3. wie sich die Betriebskosten der Züge durch den höheren Energieverbrauch beim Befahren eines Tunnels verändern, wie sie bei dem Projekt Stuttgart 21 geplant sind;
4. wie sich die Betriebskosten der Züge verändern, wenn die Züge für die beiden bei „Stuttgart 21“ vorgesehenen Signalsysteme (ETCS und herkömmliches Sicherungssystem) ausgerüstet werden;
5. welche Trassen- und Stationspreise auf den einzelnen Streckenabschnitten des Bahnknotens Stuttgart bei Zugrundelegung der Planungen des Projekts „Stuttgart 21“ zu erwarten sind;
6. wie sich die Bestellerentgelte für den Schienenverkehr mit den steigenden Betriebskosten der Züge und der höheren Trassen- und Stationspreise verändern;
7. wie sich die Fahrpreisstruktur für die Fahrgäste mit Stuttgart 21 verändert;

8. wie sich die Betriebskosten eines Zugs, der am Flughafen an der neuen Station Messe hält, im Vergleich zu einem, der auf der Neubaustrecke vorbeifährt, unterscheiden;
9. wie sich der aktuelle Stand hinsichtlich der Ausführung der Wendlinger Kurve und der Kostenübernahme durch die Deutsche Bahn AG gestaltet und welche Veränderungen bei den Betriebskosten hierdurch zu erwarten sind.

07. 10. 2011

Raufelder, Schwarz, Renkonen, Marwein, Manfred Kern GRÜNE

#### Begründung

Durch Stuttgart 21 sind erhebliche Mehrkosten für den Schienenverkehr zu erwarten. Das Befahren der Infrastruktur von S 21 wird sich in den Trassen- und Stationspreisen und auch durch Mehraufwendungen durch den höheren Energieverbrauch und die Notwendigkeit, die Züge für zwei Signalsysteme zu ertüchtigen, in den Bestellerentgelten für den Schienenverkehr niederschlagen. Es besteht daher ein Interesse an der Klärung dieser Fragen.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 18. November 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/142 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

- 1. welche Auswirkungen eine Verwirklichung der Planungen des Projekts „Stuttgart 21“ insbesondere durch seine Vielzahl an Tunnelbauten und weiteren Ingenieurbauwerken auf die Betriebskosten der Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart hätte;*

Die Deutsche Bahn AG stuft die heutigen und künftigen Betriebskosten der Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart als Teil der Wirtschaftlichkeitsrechnung und damit als Geschäftsgeheimnis ein, sodass hierzu keine konkreten Angaben gemacht werden können. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der Unterhaltungsaufwand für Tunnelbauwerke höher ist als der Aufwand für die Unterhaltung einer oberirdischen Bahnstrecke.

- 2. welche Auswirkungen die Tunnel- und Ingenieurbaukosten auf die Kalkulation der Trassen- und Stationspreise haben;*

Angesichts der langen Vorlaufzeit bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme des Knotens kann zum heutigen Zeitpunkt noch keine verbindliche Aussage über die Auswirkungen der Baukosten auf die konkrete Höhe der Infrastrukturentgelte für Trassen und Stationen getroffen werden. Die Regeln für die Festlegung der Nutzungsentgelte können sich durch mögliche Änderungen im europäischen und nationalen Eisenbahnrecht noch deutlich verändern. Es kann nicht prognostiziert

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

werden, welche Trassen- und Stationspreissystematiken bei Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart 21 gelten werden.

Gestützt auf die Erfahrungen bei anderen Neubauprojekten rechnet die Landesregierung bei der Realisierung des Bahnprojekts Stuttgart 21 allerdings mit höheren Trassen- und Stationspreisen. Besonders ins Gewicht fallen dürften die Trassenpreise für die Neubaustrecke Stuttgart–Flughafen–Ulm. Derzeit muss für neu errichtete Hochgeschwindigkeitsstrecken wie Frankfurt–Köln oder Nürnberg–Ingolstadt im Vergleich zu den bestehenden Linien nach Ulm, Tübingen und Böblingen etwa der dreifache Trassenpreis je Zug-km entrichtet werden.

Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 würde sich voraussichtlich auch der Stationspreis für den Stuttgarter Hauptbahnhof deutlich erhöhen und zu einer entsprechenden Verteuerung jedes einzelnen Zughaltes dort führen.

*3. wie sich die Betriebskosten der Züge durch den höheren Energieverbrauch beim Befahren eines Tunnels verändern, wie sie bei dem Projekt Stuttgart 21 geplant sind;*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Generell spielt für den Energieverbrauch beim Eisenbahnverkehr die Topographie und das Fahren innerhalb oder außerhalb eines Tunnels eine wichtige Rolle. Der Energieverbrauch ist auch wesentlich vom jeweiligen Fahrzeugtyp sowie von der gefahrenen Geschwindigkeit abhängig. Einschlägige Normen für den Energieverbrauch von Eisenbahnfahrzeugen gibt es bisher nicht.

Für die Zukunft ist mit einer Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik einschließlich der bei neueren Fahrzeugen bereits derzeit praktizierten Energierückgewinnung zu rechnen. Über die zukünftige Energiepreisentwicklung bei den verschiedenen Energieträgern kann für einen Zeitraum von acht und mehr Jahren keine zuverlässige Prognose abgegeben werden. Dennoch ist mit einer steigenden Bedeutung der Energiekosten zu rechnen.

*4. wie sich die Betriebskosten der Züge verändern, wenn die Züge für die beiden bei „Stuttgart 21“ vorgesehenen Signalsysteme (ETCS und herkömmliches Sicherungssystem) ausgerüstet werden;*

Hierzu hat die Landesregierung keine Informationen von der Deutschen Bahn AG erhalten. In der Bundestagsdrucksache 17/5700 vom 3. Mai 2011 werden für die Ausstattung von Eisenbahnfahrzeugen mit dem European Train Control System (ETCS) zusätzlich zum herkömmlichen Sicherungssystem geschätzte Kosten in Höhe von 300.000 bis 400.000 Euro pro Zuginheit angegeben, die sich entsprechend auf die Betriebskosten auswirken werden. Hinzu kommt der Unterhaltungsbedarf für das zusätzliche Sicherungssystem. Dies wird sich bei den anstehenden Vergabeverfahren für Schienennahverkehrsleistungen im Preis niederschlagen.

*5. welche Trassen- und Stationspreise auf den einzelnen Streckenabschnitten des Bahnknotens Stuttgart bei Zugrundelegung der Planungen des Projekts „Stuttgart 21“ zu erwarten sind;*

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

*6. wie sich die Bestellerentgelte für den Schienenverkehr mit den steigenden Betriebskosten der Züge und der höheren Trassen- und Stationspreise verändern;*

Generell werden höhere Trassen- und Stationspreise von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Aufgabenträger durchgereicht und erhöhen somit das Bestellerentgelt. Für die Höhe des Bestellerentgelts sind eine ganze Reihe von Faktoren ausschlaggebend. Eine Rolle spielen neben den Kosten die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den Verkehren erzielten Einnahmen sowie der von Seiten des Unternehmens veranschlagte Gewinn.

Bei den nachfrage- und ertragsreichen Linien im Großraum Stuttgart ist davon auszugehen, dass die Trassen- und Stationspreise einen dominierenden Teil des Zuschussbedarfs ausmachen.

*7. wie sich die Fahrpreisstruktur für die Fahrgäste mit Stuttgart 21 verändert;*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Das Preissystem der Deutschen Bahn AG gilt in den Zügen der Deutschen Bahn bundesweit und wird bei verbundübergreifenden Verkehren im Nahverkehr, aber auch von den meisten nicht bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt. Das Preissystem wurde in der Vergangenheit von der Deutschen Bahn AG immer wieder verändert und an aktuelle Erfordernisse angepasst. Generell ist auch für die Zukunft mit Veränderungen zu rechnen, unabhängig vom Projekt Stuttgart 21. Nach Einschätzung der Landesregierung ist jedoch nicht davon auszugehen, dass sich ein einzelnes Infrastrukturprojekt maßgeblich auf die Fahrpreisstruktur auswirken wird.

Jedoch kann der Fall eintreten, dass aufgrund der erhöhten Infrastrukturkosten (vgl. Frage 6) nur ein gegenüber den heutigen Planungen geringerer Umfang an Zugverkehrsleistungen durch das Land bestellt werden kann.

*8. wie sich die Betriebskosten eines Zugs, der am Flughafen an der neuen Station Messe hält, im Vergleich zu einem, der auf der Neubaustrecke vorbeifährt, unterscheiden;*

Für einen haltenden Zug fallen zusätzlich die Stationspreise an („Bahnhofs-Maut“). Daneben muss für einen Zughalt der Zug abbremsen und dann wieder anfahren. Dadurch steigt sein Energiebedarf im Vergleich zu einem auf der Neubaustrecke durchfahrenden Zug. Durch einen Zughalt erhöht sich außerdem die Gesamtfahrzeit (einschließlich der Haltezeit) des Zuges, und damit auch dessen Umlaufzeit. Dies kann unter Umständen mehr Fahrzeuge erforderlich machen.

*9. wie sich der aktuelle Stand hinsichtlich der Ausführung der Wendlinger Kurve und der Kostenübernahme durch die Deutsche Bahn AG gestaltet und welche Veränderungen bei den Betriebskosten hierdurch zu erwarten sind.*

Im Bereich Wendlingen ist als Bestandteil des Projekts Stuttgart 21 bislang eine eingleisige Verknüpfung der Trasse mit der Neckartalbahn – bezeichnet als „Kleine Wendlinger Kurve“ – in Richtung Tübingen vorgesehen. Um auch in Zukunft weiter wachsenden Anforderungen im Schienenverkehr gerecht zu werden, ist als Option der zweigleisige Ausbau der Verbindung zwischen der Neubaustrecke und der Neckartalbahn („Große Wendlinger Kurve“) vorgesehen. Diese Option ist nicht Bestandteil des Projekts. Zwischen der DB und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bestehen unterschiedliche Auffassungen zur Leistungsfähigkeit der Kleinen Wendlinger Kurve und damit zur Erforderlichkeit und zur Finanzierung der Großen Wendlinger Kurve innerhalb des Projekts Stuttgart 21. Die DB hat bei der Nachbesserung des Stresstests einen dritten Zug von und nach Tübingen über die Kleine Wendlinger Kurve konstruiert. Diese Zugtrasse erfüllt jedoch nicht die Anforderungen des Landes an den Stresstest-Fahrplan. Zur Bewertung der angebotsplanerischen Qualität dieser Konstruktion wird auf die Antwort zu Ziff. 5 in LT-Drucksache 15/683 verwiesen. Dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur liegen keine Informationen zu Veränderungen bei den Betriebskosten vor.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur