

**Große Anfrage
der Fraktion GRÜNE**

und

**Antwort
der Landesregierung**

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Stuttgart–Ulm

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie hoch sind die aktuell ermittelten und am 23. Oktober 2006 dem Bund vorgestellten Gesamtkosten der Bauprojekte „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Stuttgart–Ulm“?
2. Welche Kostenverteilung (getrennt dargestellt für die Bauprojekte „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Stuttgart–Ulm“) zwischen den Beteiligten Bund, Land Baden-Württemberg, Europäische Union, Region Stuttgart, Stadt Stuttgart, Flughafen Stuttgart und Deutsche Bahn AG sehen die Planungen der Landesregierung derzeit vor und welche Zusagen der Finanzierungspartner in welcher Kostenhöhe gibt es bisher hierzu?
3. Wie hoch ist gemäß der aktuellen Wirtschaftlichkeitsrechnung der Beitrag der DB AG zu Stuttgart 21 aus Eigenmitteln und in welchem Umfang refinanziert die DB diesen Mitteleinsatz durch Grundstücksverkäufe an die Stadt Stuttgart, Mehrbestellungen des Landes im Nah- und Regionalverkehr, günstigere Konditionen im Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG und direkte oder indirekte Zuschüsse des Landes?
4. In welcher Höhe hat Ministerpräsident Oettinger in der Besprechung am 23. Oktober 2006 mit Bundesverkehrsminister Tiefensee über die vorher bekannten Zahlen hinausgehende finanzielle Zusagen gemacht hinsichtlich der Baukosten, der Vorfinanzierung und des Baukostenrisikos von Stuttgart 21?
5. Wie soll nach den Vorstellungen der Landesregierung die sich aus dem erwarteten Anteil der Europäischen Union ergebende Finanzierungslücke ausgeglichen werden, wenn sich die EU nicht im von der Landesregie-

- zung geplanten Umfang an den Kosten des Projekts Stuttgart 21 beteiligen sollte?
6. Ist der Landesregierung bekannt, wie hoch die Kostensteigerungen gegenüber dem Baubeschluss bei folgenden Großprojekten mit längeren Tunnelstrecken (absolut und in Prozent) waren und sind:
 - a) DB-Neubaustrecke Frankfurt–Köln,
 - b) DB-Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt,
 - c) DB-Projekt Berlin Hauptbahnhof,
 - d) Autobahnprojekt Engelbergertunnel (Leonberg),
 - e) Bahn 2000 Adlertunnel Muttenz–Liestal,
 - f) NEAT Lötschberg-Basistunnel?
 7. Wie soll nach den Vorstellungen der Landesregierung das Risiko möglicher Baukostensteigerungen auf die am Projekt Beteiligten aufgeteilt werden und welche finanziellen Belastungen würden auf das Land zukommen, wenn sich beim Projekt „Stuttgart 21“ im Bauverlauf eine Kostensteigerung von 50 % ergeben würde?
 8. Gibt es verbindliche Zusagen von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen des Fernverkehrs für die zusätzlichen Zugangebote, die in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Projektes „Stuttgart 21“ als Mehrerlöse aus Trassennutzungsentgelten einkalkuliert sind, wenn ja, für welchen Zeitraum wurden diese Zusagen gemacht und wenn nein, wer soll das Risiko der fehlenden Einnahmen tragen, falls es nach Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht zu dem einkalkulierten erweiterten Angebotsumfang im Schienenfernverkehr kommt?
 9. Plant die Landesregierung gegenüber der DB AG Verpflichtungen zur Bestellung eines zusätzlichen Nahverkehrsangebotes in der Höhe, die in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Projektes „Stuttgart 21“ als Mehrerlöse aus Trassennutzungsentgelten einkalkuliert sind, einzugehen; wenn ja, wie will sie die zusätzlichen Aufwendungen finanzieren und wie bewertet sie den Konflikt mit der Zusage gegenüber der Europäischen Union, zukünftig Nahverkehrsaufträge nur noch in transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren zu vergeben; wenn nein, wer soll das Risiko der fehlenden Einnahmen tragen, wenn es nach Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht zu dem einkalkulierten erweiterten Angebotsumfang im Schienennahverkehr kommt?
 10. Welche der ab 2007 in Stuttgart Hbf eingesetzten Triebfahrzeugbauarten (101, 111, 120, 143, 146, 401, 402, 403, 406, 411, 415, 425, 426, 611 und TGV) und Wagentypen (n-Wagen, Doppelstockwagen älterer Bauart, neue Doppelstockwagen für den IRE-Verkehr Karlsruhe–Stuttgart, IC-Wagen) können nach den Sicherheitsvorschriften für den neuen Tunnelbahnhof und die Steilstrecke Stuttgart Hbf-Filderbahnhof noch eingesetzt werden und gibt es verbindliche Zusagen der DB AG, sämtliche Investitions-Aufwendungen zu tragen die sich daraus ergeben, dass ein Teil der heute im SPNV im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrages zwischen Land und DB AG eingesetzten Fahrzeuge die neuen Tunnelstrecken nicht mehr befahren dürfen; wenn nein, wie hoch sind die zusätzlichen Aufwendungen und wie sollen sie finanziert werden?
 11. Gibt es verbindliche Zusagen der DB AG, die nach ihren Angaben notwendigen Mehraufwendungen für zusätzliche Investitionen in Abstell- und Wartungskapazitäten außerhalb Stuttgarts in Höhe von 147,5 Mio. € ohne Landeszuschüsse zu tragen?

12. Wie viele zusätzliche Züge des Nah- und Fernverkehrs (ohne S-Bahn) können in der Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr über das bereits heute bestehende Zugangebot von 14 Zügen hinaus in den geplanten Tiefbahnhof Stuttgart Hbf aus Richtung Stuttgart-Feuerbach einfahren?
13. Trifft es zu, dass das Betriebskonzept für den SPNV eine Durchbindung der Regionalzüge aus Richtung Ulm in Richtung Bietigheim-Bissingen vorsieht und deshalb der Halt in Stuttgart-Bad Cannstatt wegfällt und um wie viele Minuten erhöht sich durch das notwendige Umsteigen die Fahrzeit zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und den Bahnhöfen Göppingen und Geislingen?
14. Trifft es zu, dass die Berechnungen zur Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs davon ausgehen, dass Züge teilweise nur einen Aufenthalt von 2 Minuten haben werden, und wenn ja, warum wurde diese Annahme getroffen, obwohl in anderen deutschen Knotenbahnhöfen mit vergleichbar hohem Fahrgastwechsel wie Köln Hbf oder Hannover Hbf der Mindestaufenthalt für alle Züge 3 Minuten beträgt?
15. Liegen Untersuchungen darüber vor, welche Auswirkungen auf den Betriebsablauf im auf 8 Gleise reduzierten Stuttgarter Hauptbahnhof Verspätungen (ab 6 Minuten) im Umfang von 10 % (derzeit häufig vorkommender Durchschnittswert) bzw. 25 % (realistischer Wert für einzelne Tage mit starken betrieblichen Problemen) haben und wie sich diese auf den Bahnbetrieb im übrigen Land auswirken werden?
16. Liegen Untersuchungen darüber vor, in welchem Umgang sich im geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof die Zahl der nicht erreichten planmäßigen Anschlüsse erhöhen wird, weil ein Warten auf verspätete Anschlusszüge wegen der Reduzierung auf nur noch 8 Gleise nicht mehr möglich sein wird?
17. Liegen Untersuchungen darüber vor, wie sich die Übergangszeiten zwischen dem Nahverkehr und dem Fernverkehr verändern werden, wenn wegen der begrenzten Menge von nur noch 8 Bahnsteiggleisen getrennte Fahrplanknoten für den Nah- und den Fernverkehr eingerichtet werden müssen?
18. Liegen Untersuchungen darüber vor, welche Auswirkungen die Umwandlung der bisher reinen S-Bahn-Strecke Stuttgart-Rohr–Stuttgart-Flughafen in eine stark belastete Mischbetriebsstrecke zwischen S-Bahn, Regionalverkehr und Fernverkehr mit gemeinsam genutzten Bahnsteiggleisen in Stuttgart Flughafen und nicht kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelungen in Stuttgart Flughafen und im Bereich der „Rohrer Kurve“ auf die Betriebsqualität des in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends jeweils für mehrere Stunden zu 100 % ausgelasteten Streckenabschnittes Stuttgart Schwabstraße–Stuttgart Hauptbahnhof haben wird, insbesondere in welchem Ausmaß mit zusätzlichen bzw. erhöhten Verspätungen der S-Bahn-Linien gerechnet werden muss?
19. Liegt ein Betriebskonzept für den S-Bahn-Betrieb vor, das die durch die neue Trassenführung im Bereich Rosenstein und den neuen Bahnhof Mittnachtstraße verursachten Fahrzeitverlängerungen berücksichtigt, welche zusätzlichen Kosten entstehen jährlich durch den erhöhten Betriebsaufwand (zusätzlicher Fahrzeugbedarf und verlängerte Fahrzeiten) und welche finanziellen und investiven Auswirkungen hat das geänderte Betriebskonzept auf die eingleisigen Anschlusslinien Kirchheim–Oberlenningen (Teckbahn), Böblingen–Dettenhausen (Schönbuchbahn) und Herrenberg–Tübingen (Ammertalbahn)?

20. Wie oft mussten in den Jahren 2001 bis 2005 (jährliche Einzelangabe) S-Bahn-Züge wegen Sperrungen der Tunnelstrecke Stuttgart Hbf–Stuttgart Stadtmitte in Stuttgart Hbf (oben) gewendet werden, liegen Untersuchungen darüber vor, welche Auswirkungen auf den Betriebsablauf und die Pünktlichkeit des S-Bahn-Verkehrs und des übrigen Zugverkehrs die zukünftig geplante teilweise Umleitung der S-Bahnen durch den neuen Tunnelbahnhof haben wird und sind die im Stuttgarter S-Bahn-Verkehr eingesetzten Fahrzeuge der DB-Baureihen 420 und 423 für die Befahrung der geplanten Tunnelstrecken und der Steilrampe Stuttgart Hauptbahnhof–Filderbahnhof zugelassen?
21. Stimmt die Landesregierung der in der öffentlichen Diskussion um das Projekt „Stuttgart 21“ häufig geäußerten These zu, eine Sanierung des bestehenden Kopfbahnhofes wäre nahezu genauso teuer wie das geplante Projekt „Stuttgart 21“ und wie bewertet sie die Aussage von Verkehrsminister Tiefensee im Interview mit BILD-Stuttgart am 2. November 2006, er könne dieser Argumentation nicht folgen, weil sie im Widerspruch zu Zahlen der Bahn stehe?
22. Hat die Landesregierung das Konzept „Kopfbahnhof 21“ von BUND und VCD geprüft und wie bewertet sie die in diesem Konzept kalkulierten Kosten für den optimierenden Umbau des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofs von 350 Mio. €?
23. Welche Vor- und Nachteile hat nach Auffassung der Landesregierung das Flughafen-Anbindungskonzept von „Kopfbahnhof 21“ im Vergleich zu dem von „Stuttgart 21“?
24. Welche Alternativstrategien hat die Landesregierung für den Fall, dass bis Mai 2007 keine tragfähige Finanzierung für das Projekt „Stuttgart 21“ zustande kommt
 - a) für die Durchsetzung einer Modernisierung des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofs und damit einer Nachholung der in Erwartung des Projektes „Stuttgart 21“ unterlassenen Unterhaltsaufwendungen?
 - b) für die Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und deren Anbindung an das bestehende Netz?
 - c) für die weitere Entwicklung des Schienennahverkehrs von und nach Stuttgart, insbesondere auch eine verbesserte Einbindung von Flughafen und Messe Stuttgart in den SPNV?
25. Welche Untersuchungen zum so genannten W-Fall liegen bisher vor und welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Auswirkungen einer Kantenfahrzeit von 45 Minuten zwischen den Knoten Stuttgart und Ulm auf die Stabilität und die Reisezeiten im integralen Taktfahrplan Baden-Württemberg im Vergleich zu Stuttgart 21?

14. 11. 2006

Kretschmann, Boris Palmer
und Fraktion

Begründung

Nach den Gesprächen über Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm am 23. Oktober in Berlin steht die Aussage des Bundesverkehrsminis-

ters im Raum, allein für das Projekt Stuttgart 21 sei eine Finanzierungslücke von 1,5 Milliarden Euro zu schließen. Nach Medienberichten verlangt die DB AG vom Land Baden-Württemberg die Übernahme eines Baukostenrisikos von 800 Millionen Euro.

Im Zuge der anstehenden Haushaltsberatungen muss der Landtag vor dem Hintergrund des vorrangigen Ziels, bis 2011 die Nettonullverschuldung zu erreichen, alle verfügbaren Informationen über möglich finanzielle Belastungen des Landeshaushalts durch das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm erhalten.

Für eine sachorientierte Bewertung möglicher finanzieller Aufwendungen des Landes für Stuttgart 21 ist zudem eine bislang vermiedene Klärung der Vor- und Nachteile des Projekts Stuttgart 21 im Vergleich zu Alternativen mit dem Kopfbahnhof zwingend geboten.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2006 Nr. 73–3824.1–0/219.228 beantwortet das Innenministerium im Namen der Landesregierung die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie hoch sind die aktuell ermittelten und am 23. Oktober 2006 dem Bund vorgestellten Gesamtkosten der Bauprojekte „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Stuttgart–Ulm“?

Zu 1.:

Die Kosten für das Projekt Stuttgart 21 liegen bei 2,8 Mrd. €, die Kosten für die Neubaustrecke bei 2,020 Mrd. € (jeweils Preisstand 2004).

2. Welche Kostenverteilung (getrennt dargestellt für die Bauprojekte „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Stuttgart–Ulm“) zwischen den Beteiligten Bund, Land Baden-Württemberg, Europäische Union, Region Stuttgart, Stadt Stuttgart, Flughafen Stuttgart und Deutsche Bahn AG sehen die Planungen der Landesregierung derzeit vor und welche Zusagen der Finanzierungspartner in welcher Kostenhöhe gibt es bisher hierzu?

Zu 2.:

Im Hinblick auf die laufenden Verhandlungen steht die endgültige Kostenverteilung zwischen den Finanzierungsbeteiligten noch nicht fest.

3. Wie hoch ist gemäß der aktuellen Wirtschaftlichkeitsrechnung der Beitrag der DB AG zu Stuttgart 21 aus Eigenmitteln und in welchem Umfang refinanziert die DB diesen Mitteleinsatz durch Grundstücksverkäufe an die Stadt Stuttgart, Mehrbestellungen des Landes im Nah- und Regionalverkehr, günstigere Konditionen im Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG und direkte oder indirekte Zuschüsse des Landes?

Zu 3.:

Der Beitrag der DB AG aus Eigenmitteln liegt derzeit bei 1.188 Mio. € und wird insbesondere aus den erwarteten Grundstückserlösen und Mehrerlösen im Fernverkehr finanziert.

4. *In welcher Höhe hat Ministerpräsident Oettinger in der Besprechung am 23. Oktober 2006 mit Bundesverkehrsminister Tiefensee über die vorher bekannten Zahlen hinausgehende finanzielle Zusagen gemacht hinsichtlich der Baukosten, der Vorfinanzierung und des Baukostenrisikos von Stuttgart 21?*

Zu 4.:

In der Besprechung am 23. Oktober 2006 wurden von keiner Seite endgültige Festlegungen getroffen.

5. *Wie soll nach den Vorstellungen der Landesregierung die sich aus dem erwarteten Anteil der europäischen Union ergebende Finanzierungslücke ausgeglichen werden, wenn sich die EU nicht im von der Landesregierung geplanten Umfang an den Kosten des Projekts Stuttgart 21 beteiligen sollte?*

Zu 5.:

Die Landesregierung geht davon aus, dass die dem Finanzierungskonzept zugrunde liegenden TEN-Mittel erreichbar sind. Der Umgang mit einem eventuellen teilweisen Ausfall dieser Mittel ist noch Gegenstand der laufenden Verhandlungen.

6. *Ist der Landesregierung bekannt, wie hoch die Kostensteigerungen gegenüber dem Baubeschluss bei folgenden Großprojekten mit längeren Tunnelstrecken (absolut und in Prozent) waren und sind:*

- a) *DB-Neubaustrecke Frankfurt–Köln,*
- b) *DB-Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt,*
- c) *DB-Projekt Berlin Hauptbahnhof,*
- d) *Autobahnprojekt Engelbergtunnel (Leonberg),*
- e) *Bahn 2000 Adlertunnel MuttENZ–Liestal,*
- f) *NEAT Lötschberg-Basistunnel?*

Zu 6.:

Die Kostensteigerungen bei den unter a) bis c) genannten Projekten liegen im Rahmen der vom Abgeordneten Boris Palmer GRÜNE in der Aktuellen Debatte des Landtags am 8. November 2006 „Neue Chancen für eine verbesserte Einbindung des Stuttgarter Kopfbahnhofs ins europäische Netz“ genannten Zahlen. Die Landesregierung weist jedoch daraufhin, dass bei den genannten Projekten unterschiedliche Ursachen und andere Ausgangssituationen vorlagen, die eine rein rechnerische Übertragung der Kostensteigerungen auf das Projekt Stuttgart 21 nicht zulassen.

Die in der aktuellen Debatte genannte Kostensteigerung beim Projekt d) Autobahnprojekt Engelbergtunnel bezog sich auf die Gesamtmaßnahme mit dem Ausbau des Autobahndreieckes A 81/A 8. Die Kosten für das Tunnelbauwerk waren vor der Auftragsvergabe mit 275 Mio. € angesetzt und haben sich auf 350 Mio. € erhöht, so dass sich für die eigentlichen Tunnelbauarbeiten eine Kostensteigerung von ca. 27 % ergibt.

Daten über Kostensteigerungen bei den unter e) und f) genannten Projekten sind der Landesregierung nicht bekannt.

7. *Wie soll nach den Vorstellungen der Landesregierung das Risiko möglicher Baukostensteigerungen auf die am Projekt Beteiligten aufgeteilt werden und welche finanziellen Belastungen würden auf das Land zukommen, wenn sich beim Projekt „Stuttgart 21“ im Bauverlauf eine Kostensteigerung von 50 % ergeben würde?*

Zu 7.:

Das Projekt Stuttgart 21 ist sehr gut vorbereitet, weshalb kaum mit Kostensteigerungen in Höhe von 50 % zu rechnen ist. Für den Fall dennoch auftretender Kostensteigerungen sind die Verhandlungen über die Verteilung des Risikos noch nicht abgeschlossen. Daher kann auch noch keine Aussage über die auf das Land zukommenden finanziellen Belastungen bei einer Kostensteigerung von 50 % gemacht werden.

8. *Gibt es verbindliche Zusagen von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen des Fernverkehrs für die zusätzlichen Zugangebote, die in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Projekts „Stuttgart 21“ als Mehrerlöse aus Trassennutzungsentgelten einkalkuliert sind, wenn ja, für welchen Zeitraum wurden diese Zusagen gemacht und wenn nein, wer soll das Risiko der fehlenden Einnahmen tragen, falls es nach Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht zu dem einkalkulierten erweiterten Angebotsumfang im Schienenfernverkehr kommt?*

Zu 8.:

Es gibt keine Zusagen für zusätzliche Zugangebote. Das Risiko fehlender Mehreinnahmen liegt bei der DB AG.

9. *Plant die Landesregierung gegenüber der DB AG Verpflichtungen zur Bestellung eines zusätzlichen Nahverkehrsangebots in der Höhe, die in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Projekts „Stuttgart 21“ als Mehrerlöse aus Trassennutzungsentgelten einkalkuliert sind, einzugehen; wenn ja, wie will sie die zusätzlichen Aufwendungen finanzieren und wie bewertet sie den Konflikt zu der Zusage gegenüber der Europäischen Union, zukünftig Nahverkehrsaufträge nur noch in transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren zu vergeben; wenn nein, wer soll das Risiko der fehlenden Einnahmen tragen, wenn es nach Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht zu dem einkalkulierten erweiterten Angebotsumfang im Schienennahverkehr kommt?*

Zu 9.:

Die Landesregierung plant derzeit keine zusätzlichen Bestellungen im Nahverkehr. In der Wirtschaftlichkeitsrechnung für Stuttgart 21 sind keine Einnahmen aus zusätzlichen Bestellungen im Nahverkehr enthalten.

10. *Welche der ab 2007 in Stuttgart Hbf eingesetzten Triebfahrzeugbauarten (101, 111, 120, 143, 146, 401, 402, 403, 406, 411, 415, 425, 426, 611 und TGV) und Wagentypen (n-Wagen, Doppelstockwagen älterer Bauart, neue Doppelstockwagen für den IRE-Verkehr Karlsruhe–Stuttgart, IC-Wagen) können nach den Sicherheitsvorschriften für den neuen Tunnelbahnhof und die Steilstrecke Stuttgart Hbf–Filderbahnhof noch eingesetzt werden und gibt es verbindliche Zusagen der DB AG, sämtliche Investitions-Aufwendungen zu tragen die sich daraus ergeben, dass ein Teil der heute im SPNV im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrages zwischen*

Land und DB AG eingesetzten Fahrzeuge die neuen Tunnelstrecken nicht mehr befahren dürfen; wenn nein, wie hoch sind die zusätzlichen Aufwendungen und wie sollen sie finanziert werden?

Zu 10.:

Hierzu wird auf die Antworten des Innenministeriums zu den Fragen 1 bis 4 der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Boris Palmer GRÜNE „Auswirkungen des Projekts Stuttgart 21 auf den Nahverkehr in der Region Stuttgart“ in Drucksache 14/385 verwiesen. Danach kann dahingestellt bleiben, welche der genannten Triebfahrzeuge auch im künftigen Durchgangsbahnhof fahren können. Ergänzend weist die Landesregierung darauf hin, dass der Verkehrsvertrag zwischen Land und DB Regio AG vor Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21 ausläuft.

11. Gibt es verbindliche Zusagen der DB AG, die nach ihren Angaben notwendigen Mehraufwendungen für zusätzliche Investitionen in Abstell- und Wartungskapazitäten außerhalb Stuttgarts in Höhe von 147,5 Mio. € ohne Landeszuschüsse zu tragen?

Zu 11.:

Hierzu wird auf die Antwort des Innenministeriums zu Frage 10 der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Boris Palmer GRÜNE „Auswirkungen des Projekts Stuttgart 21 auf den Nahverkehr in der Region Stuttgart“ in Drucksache 14/385 verwiesen.

12. Wie viele zusätzliche Züge des Nah- und Fernverkehrs (ohne S-Bahn) können in der Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr über das bereits heute bestehende Zugangebot von 14 Zügen hinaus in den geplanten Tiefbahnhof Stuttgart Hbf aus Richtung Stuttgart-Feuerbach einfahren?

Zu 12.:

Nach Angaben der DB AG können bei einer Zugfolge von vier Minuten maximal 15, bei einer Zugfolge von drei Minuten maximal 20 Züge pro Stunde aus Richtung Feuerbach in den neuen Durchgangsbahnhof einfahren. Es ist darauf hinzuweisen, dass die genannten 14 Ankünfte in einer Stunde im bestehenden Kopfbahnhof systembedingt nicht in mehreren aufeinander folgenden Stunden möglich sind, wie auch nicht in derselben Stunde 14 Ankünfte und 14 Abfahrten möglich sind. Beim Durchgangsbahnhof kann dagegen die hohe Belastung auch in aufeinander folgenden Stunden beibehalten werden. Da bei einem Durchgangsbahnhof Einfahrten und Ausfahrten in derselben und nicht in gegenläufiger Richtung erfolgen, sind hier gleich viele Ankünfte und Abfahrten möglich.

In Verbindung mit der Realisierung der im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 1.5 vorbereiteten „Option P“ (viergleisiger Ausbau der Strecke Feuerbach–Bad Cannstatt) und einem sechsgleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Feuerbach–Stammheim kann die oben genannte Zahl um bis zu 16 Züge erhöht werden.

13. Trifft es zu, dass das Betriebskonzept für den SPNV eine Durchbindung der Regionalzüge aus Richtung Ulm in Richtung Bietigheim-Bissingen vorsieht und deshalb der Halt in Stuttgart-Bad Cannstatt wegfällt und um wie viele Minuten erhöht sich durch das notwendige Umsteigen die Fahr-

zeit zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und den Bahnhöfen Göppingen und Geislingen?

Zu 13.:

Das bisher veröffentlichte Regionalnetz mit durchgebundenen Linien ist aus dem Wunsch heraus entwickelt worden, möglichst viele Umsteigebeziehungen zwischen den heute in Stuttgart Hbf endenden Regionallinien zu vermeiden. Die DB AG sieht derzeit keine Notwendigkeit, von diesem Konzept abzuweichen. Die Reisenden der Hauptrelation von Göppingen/Geislingen zum Hauptbahnhof gewinnen durch Stuttgart 21 drei Minuten Fahrzeit. Die Reisezeit von Göppingen nach Bad Cannstatt verlängert sich je nach Umsteigepunkt (Esslingen zur S-Bahn bzw. Hbf zum Regionalexpress) um drei bis acht Minuten. Der Anteil der Reisenden mit Ziel Bad Cannstatt ist deutlich niedriger, als der zum Hauptbahnhof, so dass die Summe der Reisezeitgewinne gegenüber den Verlusten deutlich überwiegt.

14. Trifft es zu, dass die Berechnungen zur Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs davon ausgehen, dass Züge teilweise nur einen Aufenthalt von 2 Minuten haben werden, und wenn ja, warum wurde diese Annahme getroffen, obwohl in anderen deutschen Knotenbahnhöfen mit vergleichbar hohem Fahrgastwechsel wie Köln oder Hannover Hbf der Mindestaufenthalt für alle Züge 3 Minuten beträgt?

Zu 14.:

Die Sollhaltezeiten nach den derzeit gültigen Richtlinien der DB AG geben vor, für große Unterwegshalte im Fernverkehr 2,2 und im Nah-/Regionalverkehr 1,0 Minuten anzusetzen. Darüber hinaus hat eine bundesweite Analyse der Haltezeiten der ICE- und IC-Züge ergeben, dass die Haltezeiten in Durchgangsbahnhöfen durchschnittlich bei 1,9 bis 2,02 Minuten liegen.

Zur Aufenthaltszeit in Köln oder Hannover ist anzumerken, dass für die verlängerte Haltezeit nicht die Fahrgastzahlen maßgeblich sind, sondern die Zuverlässigkeit der Anschlussbindung, insbesondere an kreuzende Fernverkehrslinien. In Stuttgart sind jedoch solche Anschlussbindungen im Fernverkehr von untergeordneter Bedeutung.

15. Liegen Untersuchungen darüber vor, welche Auswirkungen auf den Betriebsablauf im auf 8 Gleise reduzierten Stuttgarter Hauptbahnhof Verspätungen (ab 6 Minuten) im Umfang von 10% (derzeit häufig vorkommender Durchschnittswert) bzw. 25% (realistischer Wert für einzelne Tage mit starken betrieblichen Problemen) haben und wie sich diese auf den Bahnbetrieb im übrigen Land auswirken werden?

Zu 15.:

Nach Angaben der DB AG liegen solche Untersuchungen nicht vor. Systembedingt sind Durchgangsbahnhöfe jedoch weniger verspätungsanfällig, da Ein- und Ausfahrten über getrennte Fahrwege führen. Simulationen haben dies bestätigt.

16. Liegen Untersuchungen darüber vor, in welchem Umfang sich im geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof die Zahl der nicht erreichten planmäßigen Anschlüsse erhöhen wird, weil ein Warten auf verspätete Anschlusszüge

wegen der Reduzierung auf nur noch 8 Gleise nicht mehr möglich sein wird?

Zu 16.:

Nach Angaben der DB AG liegen auch hierzu keiner Untersuchungen vor. Bei den durch die Richtlinien der DB AG vorgegebenen maximalen Wartezeiten ist jedoch die Anzahl der Bahnsteiggleise nicht maßgeblich für Anschlussbindungen. Die DB AG erwartet beim Durchgangsbahnhof auf Grund der allgemein geringeren Verspätungsanfälligkeit und größerer Flexibilität eine höhere Zuverlässigkeit bei Anschlussbindungen.

17. Liegen Untersuchungen darüber vor, wie sich die Übergangszeiten zwischen dem Nahverkehr und dem Fernverkehr verändern werden, wenn wegen der begrenzten Menge von nur noch 8 Bahnsteiggleisen getrennte Fahrplanknoten für den Nah- und den Fernverkehr eingerichtet werden müssen?

Zu 17.:

Eine Trennung der Fahrplanknoten für den Nah- und den Fernverkehr ist nach Auskunft der DB AG auch bei acht Bahnsteiggleisen nicht grundsätzlich erforderlich. So können in einer Richtungsgruppe beim Halt eines Fernverkehrszugs gleichzeitig noch drei Regionalverkehrszüge halten. Aber auch bei einer Trennung der Knoten ist es möglich, die Übergangszeiten gegenüber der heutigen Situation für die Mehrzahl der Reisenden zu verkürzen, weil durch die zusätzlichen Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof die Regionalzüge nicht mehr so lange vor der Knotenzeit ein- bzw. nach der Knotenzeit ausfahren müssen.

18. Liegen Untersuchungen darüber vor, welche Auswirkungen die Umwandlung der bisher reinen S-Bahn-Strecke Stuttgart-Rohr–Stuttgart-Flughafen in eine stark belastete Mischbetriebsstrecke zwischen S-Bahn, Regionalverkehr und Fernverkehr mit gemeinsam genutzten Bahnsteiggleisen in Stuttgart Flughafen und nicht kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelungen in Stuttgart Flughafen und im Bereich der „Rohrer Kurve“ auf die Betriebsqualität des in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends jeweils für mehrere Stunden zu 100% ausgelasteten Streckenabschnittes Stuttgart Schwabstraße–Stuttgart Hauptbahnhof haben wird, insbesondere in welchem Ausmaß mit zusätzlichen bzw. erhöhten Verspätungen der S-Bahn-Linien gerechnet werden muss?

Zu 18.:

Auf der zweigleisigen Filderbahn werden zusätzlich zu den vier S-Bahn-Zügen pro Stunde und Richtung ein Fern- und zwei Regionalzüge gefahren. Diese sieben Züge entsprechen einer Zugfolge von 8,6 Minuten. Bei der Filderbahn handelt es sich somit um keine hoch belastete Mischverkehrsstrecke. Die Taktfolgen der S-Bahn-Linien 1 bis 3 müssen durch die Mitbenutzung der Filderbahn durch Fern- und Regionalzügen nicht zwangsläufig verändert werden.

19. Liegt ein Betriebskonzept für den S-Bahn-Betrieb vor, das die durch die neue Trassenführung im Bereich Rosenstein und den neuen Bahnhof Mittennachtstraße verursachten Fahrzeitverlängerungen berücksichtigt, welche zusätzlichen Kosten entstehen jährlich durch den erhöhten Betriebsauf-

wand (zusätzlicher Fahrzeugbedarf und verlängerte Fahrzeiten) und welche finanziellen und investiven Auswirkungen hat das geänderte Betriebskonzept auf die eingleisigen Anschlusslinien Kirchheim–Oberlenningen (Teckbahn), Böblingen–Dettenhausen (Schönbuchbahn) und Herrenberg–Tübingen (Ammertalbahn)?

Zu 19.:

Durch Einfügen der neuen Station Mittnachtstraße zwischen Hauptbahnhof (tief) und Nordbahnhof/Bad Cannstatt entsteht eine Fahrzeitverlängerung von maximal zwei Minuten. Die „Fahrzeitverlängerung“ kann mit der vorhandenen Infrastruktur im S-Bahn-Netz gefahren werden, auch im 15-Minuten-Takt. Ein Betriebskonzept liegt noch nicht vor, insoweit können derzeit auch keine Aussagen zu den Kosten gemacht werden. Nach dem derzeitigen Planungsstand wird die Fahrzeitverlängerung jedoch keine Auswirkung auf die Anschlusslinien der Teckbahn, der Schönbuchbahn und der Ammertalbahn haben.

20. Wie oft mussten in den Jahren 2001 bis 2005 (jährliche Einzelangabe) S-Bahn-Züge wegen Sperrungen der Tunnelstrecke Stuttgart Hbf–Stuttgart Stadtmitte in Stuttgart Hbf (oben) gewendet werden, liegen Untersuchungen darüber vor, welche Auswirkungen auf den Betriebsablauf und die Pünktlichkeit des S-Bahn-Verkehrs und des übrigen Zugverkehrs die zukünftig geplante teilweise Umleitung der S-Bahnen durch den neuen Tunnelbahnhof haben wird und sind die im Stuttgarter S-Bahn-Verkehr eingesetzten Fahrzeuge der DB-Baureihe 420 und 423 für die Befahrung der geplanten Tunnelstrecken und der Steilrampe Stuttgart Hauptbahnhof–Filderbahnhof zugelassen?

Zu 20.:

Entsprechende Zahlen liegen der Landesregierung nicht vor. Beim Projekt Stuttgart 21 wird Vorsorge getroffen, um Störungsfälle im S-Bahn-Betrieb aufzufangen. Durch Überleitverbindungen können S-Bahnen im Störfall in den neuen Hauptbahnhof geleitet und in Richtung Flughafen–Böblingen/Stuttgart-Vaihingen oder den Stadtring in Richtung Esslingen–Plochingen weitergeführt werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, S-Bahn-Züge in der Station Mittnachtstraße enden und wenden zu lassen. Eine Weiterfahrt in die Stuttgarter Innenstadt ist dann mit den Stadtbahnlinien U 12 und U 15 möglich.

Die in Stuttgart entstehenden Tunnelstrecken – dazu gehört auch der Fildertunnel – werden maximale Neigungen von 25 ‰ aufweisen. Sie können im Störfall auch von S-Bahn-Zügen der Baureihen 420 und 423 befahren werden, wie es täglich im S-Bahn-Tunnel zwischen Schwabstraße und Universität mit Neigungen von nahezu 40 ‰ geschieht.

21. Stimmt die Landesregierung der in der öffentlichen Diskussion um das Projekt „Stuttgart 21“ häufig geäußerten These zu, eine Sanierung des bestehenden Kopfbahnhofes wäre nahezu genauso teuer wie das geplante Projekt „Stuttgart 21“ und wie bewertet sie die Aussage von Verkehrsminister Tiefensee im Interview mit BILD-Stuttgart am 2. November 2006, er könne dieser Argumentation nicht folgen, weil sie im Widerspruch zu Zahlen der Bahn stehe?

Zu 21.:

Die Landesregierung folgt der Einschätzung der DB ProjektBau GmbH, dass eine der Leistungsfähigkeit des Projekts Stuttgart 21 entsprechende Umgestaltung des Kopfbahnhofes mit der Anbindung an die Neubaustrecke in Wendlingen und dem Anschluss des Flughafens Stuttgart vergleichbare Aufwendungen wie Stuttgart 21 erfordert. Die Aussage von Bundesminister Tiefensee ist für das Land daher nicht nachvollziehbar.

22. Hat die Landesregierung das Konzept „Kopfbahnhof 21“ von BUND und VCD geprüft und wie bewertet sie die in diesem Konzept kalkulierten Kosten für den optimierenden Umbau des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofs von 350 Mio. €?

Zu 22.:

Das Konzept Kopfbahnhof 21 mit den von BUND und VCD „kalkulierten Kosten“ wurde im Rahmen der Planfeststellung und im Klageverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg geprüft. Im Klageverfahren ging der BUND allerdings von Kosten in Höhe von 1,2 Mrd. € anstelle der genannten 350 Mio. € für die Realisierung des Kopfbahnhofs 21 aus. Die Landesregierung schließt sich den von der Planfeststellungsbehörde und dem Verwaltungsgerichtshof getroffenen Feststellungen, wonach auch diese Kosten zu niedrig angesetzt sind, an.

23. Welche Vor- und Nachteile hat nach Auffassung der Landesregierung das Flughafen-Anbindungskonzept von „Kopfbahnhof 21“ im Vergleich zu dem von „Stuttgart 21“?

Zu 23.:

Die Anbindung des Flughafens Stuttgart im Rahmen des Konzepts „Kopfbahnhof 21“ sieht lediglich eine Stichstrecke zum Flughafenbahnhof vor. Dies ist im Vergleich zu dem Konzept Stuttgart 21 nur von eingeschränktem Nutzen. Die Anbindung der Gäubahn an den Flughafen wäre nicht möglich, der Bahnhof am Flughafen könnte auch nicht die bei Stuttgart 21 möglichen Verbesserungen bei den Regionalverbindungen erbringen.

24. Welche Alternativstrategien hat die Landesregierung für den Fall, dass bis Mai 2007 keine tragfähige Finanzierung für das Projekt „Stuttgart 21“ zustande kommt

- a) für die Durchsetzung einer Modernisierung des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofs und damit einer Nachholung der in Erwartung des Projektes „Stuttgart 21“ unterlassenen Unterhaltsaufwendungen?*
- b) für die Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und deren Anbindung an das bestehende Netz?*
- c) für die weitere Entwicklung des Schienennahverkehrs von und nach Stuttgart, insbesondere auch eine verbesserte Einbindung von Flughafen und Messe Stuttgart in den SPNV?*

Zu 24.:

Die Landesregierung geht davon aus, dass das Projekt Stuttgart 21 zusammen mit der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm realisiert wird. Nur vorsorglich weist

die Landesregierung darauf hin, dass sowohl die Sanierung des Kopfbahnhofs, als auch die Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und ihre Einbindung in den Knoten bei einem Scheitern des Projekts Stuttgart 21 allein Sache des Bundes und der DB AG wäre.

25. Welche Untersuchungen zum so genannten W-Fall liegen bisher vor und welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Auswirkungen einer Kantenfahrzeit von 45 Minuten zwischen den Knoten Stuttgart und Ulm auf die Stabilität und die Reisezeiten im integralen Taktfahrplan Baden-Württemberg im Vergleich zu Stuttgart 21?

Zu 25.:

Bei dem sog. W-Fall handelt es sich um die Beibehaltung und bloße Instandsetzung des Kopfbahnhofs ohne Neubaustrecke. Erkenntnisse über die Auswirkungen einer Kantenfahrzeit von 45 Minuten zwischen den Knoten Stuttgart und Ulm auf die Stabilität und die Reisezeiten im integralen Taktfahrplan Baden-Württemberg im Vergleich zu Stuttgart 21 liegen der Landesregierung nicht vor.

Rech

Innenminister