

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Bau- und Vergabestopp – mehr Transparenz bei Stuttgart 21

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie die Schadenersatzforderungen der Deutschen Bahn (DB) AG in Höhe von 410 Millionen Euro zuzüglich 50 Millionen Euro bis Mitte Juli wegen des anhaltenden Baustopps des Bahnprojektes Stuttgart 21 rechtlich und finanziell bewertet;
2. welche Haltung sie zu der Aussage vertritt, dass unabhängig von einem Bau- und Vergabestopp mit Mehrkosten von rund 1,264 Milliarden Euro wegen zusätzlicher Risiken für das Bahnprojekt zu rechnen ist;
3. welche Meinung sie zu der Aussage vertritt, dass höhere Stationsgebühren und Trassenpreise der DB AG in Folge des Bahnprojekts Stuttgart 21 zu Mehrkosten für das Land führen könnten;
4. ob bereits eine Zusage des Eisenbahnbundesamtes für das Abpumpen von rund 6,8 Millionen statt der ursprünglich geplanten 3 Millionen Kubikmeter Grundwasser für den Bau des geplanten Tiefbahnhofes vorliegt, wie die möglichen Auswirkungen dieser von der DB AG beantragten Grundwasserentnahme für die Heil- und Mineralquellen beurteilt werden und welche Stellen von Seiten der Landesregierung in diese Prüfung einbezogen sind;
5. in welchen europäischen Großbahnhöfen derzeit die Leistungsfähigkeit von 49 Zügen pro Stunde erreicht wird;
6. welche Meinung sie zu der Frage vertritt, ob es technisch möglich ist, den geplanten Tiefbahnhof von derzeit acht auf zehn Bahnsteiggleise zu erweitern;

7. wie der Fahrplan der DB AG während der 10- bis 15-jährigen Bauzeit des Tiefbahnhofs aussieht und ob ein sogenannter Mischfahrplan im Geltungsbereich des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) geplant ist;
8. welche Auswirkungen sich auf das Projekt Stuttgart 21 aus den noch nicht planfestgestellten Abschnitten ergeben.

15. 06. 2011

Renkonen, Schwarz, Werner Wölfle,
Raufelder, Marwein GRÜNE

Begründung

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 sorgt seit Monaten für Fragen in der Bürgerschaft. Beide Seiten interpretieren die Ergebnisse des Schlichterspruches unterschiedlich.

Nach Ansicht der Landesregierung müsste bis zum Ergebnis der geplanten Volksabstimmung ein Bau- und Vergabestopp für das Projekt gelten, um keine vollendeten Tatsachen zu schaffen.

Die Deutsche Bahn AG wiederum sieht sich im Recht und pocht wegen der auslaufenden Angebotsbindungen aus den Ausschreibungen auf Verzugskosten. Diese wurden von ihr von anfangs 80 Millionen Euro auf inzwischen 410 Millionen Euro stetig nach oben korrigiert. Zuletzt hat der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG einen Bau- und Vergabestopp bis Mitte Juli angeboten, wenn die Stadt Stuttgart oder das Land dafür Verzugskosten von rund 50 Millionen Euro aufbringen.

Angesichts der verwirrenden Kostangaben wird die Landesregierung um eine Stellungnahme zu dem Sachverhalt gebeten.

Dasselbe gilt für die Baukosten des Tiefbahnprojektes, die nach mehreren Medienberichten weitere Kostenrisiken von bis zu 1,246 Milliarden Euro beinhalten sollen.

Im Sinne der nötigen Kostentransparenz vor den anstehenden Haushaltsberatungen wird auch darum gebeten, dass sämtliche Finanzierungszuschüsse des Landes für das Tiefbahnprojekt aufgeschlüsselt werden.

Neben den Finanzierungsfragen ist die Leistungsfähigkeit des künftigen Tiefbahnhofs von entscheidender Bedeutung. Die Deutsche Bahn AG muss in einem Stresstest nachweisen, dass der achtgleisige Bahnhof in Spitzenzeiten 49 Züge in der Stunde bewältigen kann, ohne dass es zu nachhaltigen Störungen des Zugverkehrs kommt. Daher ist es wichtig zu wissen, ob es in anderen europäischen Metropolbahnhöfen vergleichbare Erfahrungen gibt. Unklar ist auch, welcher Fahrplan (Bsp. Mischfahrplan) von der Deutschen Bahn AG während der mehrjährigen Bauzeit von Stuttgart 21 gefahren wird. Für viele Berufspendler und Zeitkarteninhaber in der Region Stuttgart ist dies von großer Wichtigkeit, weil sie auf verlässliche Zugverbindungen angewiesen sind. Die Landesregierung wird gebeten, zu klären, ob es hierzu bereits konkrete Überlegungen seitens der Bahn gibt.

Ebenso wird angefragt, ob das Eisenbahnbundesamt einer Verdoppelung der geplanten Grundwasserentnahme durch die zuständige DB Projekt-Bau zugestimmt hat oder ob Bedenken wegen der Heil- und Mineralquellen vorgebracht worden sind.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. Juli 2011 Nr. 3–3824.1–0–01/57 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sie die Schadenersatzforderungen der Deutschen Bahn (DB) AG in Höhe von 410 Millionen Euro zuzüglich 50 Millionen Euro bis Mitte Juli wegen des anhaltenden Baustopps des Bahnprojektes Stuttgart 21 rechtlich und finanziell bewertet;*

Die Landesregierung kann die von der DB AG mitgeteilten Zahlen weder in rechtlicher noch in finanzieller Hinsicht bewerten. Nach Auffassung der Landesregierung hat die DB AG die Zahlen nicht belegt und Rückfragen nicht hinreichend beantwortet. Insbesondere hat die DB AG nach Auffassung der Landesregierung nicht substantiiert dargelegt, dass ein zeitlich befristeter Baustopp kausal für eine Verzögerung der Inbetriebnahme um mehrere Jahre ist und dass eine Verzögerung von Bau und Inbetriebnahme für die DB AG zu wirtschaftlichen Nachteilen führt. Mit der DB wurde im Übrigen vertraglich vereinbart, dass die Inhalte der Lenkungskreissitzungen vertraulich sind.

- 2. welche Haltung sie zu der Aussage vertritt, dass unabhängig von einem Bau- und Vergabestopp mit Mehrkosten von rund 1,264 Milliarden Euro wegen zusätzlicher Risiken für das Bahnprojekt zu rechnen ist;*

Die Landesregierung kann diese Aussage nicht bewerten, da ihr Erkenntnisse zu Mehrkosten, die in einem in der Presse zitierten Risikobericht der Projektleitung dargestellt sind, bislang nicht vorliegen. Dieses Dokument wurde von der DB Netz AG trotz Aufforderung nicht vorgelegt, da es sich um einen internen Vorgang handele. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat inzwischen gegenüber der DB Netz AG ein Auskunftersuchen gestellt, mit dem Informationen zu den aktuellen Projektkosten, Chancen und Risiken erbeten werden.

- 3. welche Meinung sie zu der Aussage vertritt, dass höhere Stationsgebühren und Trassenpreise der DB AG in Folge des Bahnprojektes Stuttgart 21 zu Mehrkosten für das Land führen könnten;*

Die Landesregierung rechnet im Fall der Realisierung des Bahnprojektes Stuttgart 21 mit Mehrkosten für das Land durch höhere Trassen- und Stationspreise. Eine exakte Quantifizierung ist nicht möglich, da nicht prognostiziert werden kann, welche Trassen- und Stationspreissystematiken bei Inbetriebnahme des Bahnprojektes Stuttgart 21 gelten werden. 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. Für alle Nahverkehrs-Regionalzüge sind diese Kosten vom Land als Besteller der Züge zu tragen.

- 4. ob bereits eine Zusage des Eisenbahnbundesamtes für das Abpumpen von rund 6,8 Millionen statt der ursprünglich geplanten drei Millionen Kubikmeter Grundwasser für den Bau des geplanten Tiefbahnhofes vorliegt, wie die möglichen Auswirkungen dieser von der DB AG beantragten Grundwasserentnahme für die Heil- und Mineralquellen beurteilt werden und welche Stellen von Seiten der Landesregierung in diese Prüfung einbezogen sind;*

Es gibt bislang keine Entscheidung des für die Genehmigung verantwortlichen Eisenbahnbundesamts (EBA) für eine erweiterte Grundwasserentnahme im Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit Hauptbahnhof). Das EBA hat die maßgeblichen Stellen, etwa die Stadt Stuttgart als untere Wasserbehörde, in den Vorgang eingebunden.

Zu den speziellen Fragen der Grundwassererkundung und Grundwassermodellierung wurde 1998 der Arbeitskreis Grundwassererkundung und -modellierung (AK GWEM) gegründet. Der AK GWEM wird durch den Landesgutachter Prof. Kobus geleitet und setzt sich aus Vertretern des EBA, des Regierungspräsidiums Stuttgart, der DB ProjektBau GmbH, des Ingenieurbüros ARCADIS, des Amtes für Umweltschutz (AfU) der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS), des Ingenieurbüros Kobus und Partner (kup) und des Landesamts für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) zusammen. Der Arbeitskreis hat auf einer gemeinsam anerkannten Datenbasis als Grundlage für die Grundwassermodellierung zwei numerische Grundwassermodelle für eine prognosefähige Baubegleitung entwickelt.

Die aktuellen Auswertungen beider Grundwassermodelle zeigen, dass mit einem zusätzlichen Schüttungsrückgang der Heilquellen während der Bauzeit nicht zu rechnen ist. Dieser liegt nach wie vor zwischen 3 bis 5 Liter pro Sekunde bei einer Gesamtschüttung der Quellen (Mineralbrunnen) von ca. 225 Liter pro Sekunde.

Der Antrag der DB ProjektBau GmbH auf Änderung der wasserrechtlichen Zulassung (erhöhte Wasserentnahmemengen) wurde durch das EBA als zuständige Behörde sowohl der Landeshauptstadt Stuttgart als auch dem Regierungspräsidium Stuttgart zur fachtechnischen Stellungnahme (Prüfung) vorgelegt.

Diese haben in ihren Stellungnahmen Ergänzungen gefordert, da der Antrag in der vorgelegten Form nicht abschließend beurteilt werden könne. Die wesentlichen, darzulegenden Punkte sind:

- In welchen Aufbereitungsanlagen die geförderten Bauwässer jeweils abgereinigt werden sollen, da z. B. für den Bauabschnitt 1 die Kapazität der zentralen Wasseraufbereitungsanlage für den PFA 1.1 (60 l/s) bereits durch die Bauwässer aus dem Planfeststellungsabschnitt 1.1 über die gesamte Zeit des 1. Bauabschnitts überschritten ist und evtl. noch weitere Bauwässer aus den Bereichen der Planfeststellungsabschnitte 1.5 und 1.6 a zu dieser zentralen Wasseraufbereitungsanlage geleitet werden sollen.
- Ob aufgrund des höheren Wasserumsatzes im Untergrund und des erhöhten Aufstiegs von Wasser aus dem Oberen Muschelkalk mit einer erhöhten Suffosion (= Umlagerung und Abtransport feiner Bodenteilchen im Boden durch Wasser) der durchströmten Schichten zu rechnen ist und ob daraus Konsequenzen abzuleiten sind.
- Angaben zu den Auswirkungen auf die Umgebung (Gebäude, Pflanzen) durch die zusätzlichen Entnahmemengen.

5. in welchen europäischen Großbahnhöfen derzeit die Leistungsfähigkeit von 49 Zügen pro Stunde erreicht wird;

Zu dieser Frage liegen weder dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur noch der Deutschen Bahn AG konkrete Informationen vor.

Die DB weist darauf hin, dass grundsätzlich anzumerken ist, dass der reine Vergleich von Zugzahlen nur eine geringe Aussagekraft über die konkrete Leistungsfähigkeit von bestimmten Bahnhöfen besitzt. Denn selbst Bahnhöfe mit gleicher betrieblicher Einordnung (z. B. Durchgangsbahnhöfe) und gleicher Anzahl an Bahnsteigen verfügen über unterschiedliche Betriebsbedingungen (z. B. Leit- und Sicherungstechnik, Streckenanbindung) und unterschiedliche Angebotskonzepte (z. B. lange Haltezeiten für Umsteigekorrespondenzen, Verstärken, Flügeln, Kopf machen, ggf. auch zusätzliche Zugdurchfahrten).

6. welche Meinung sie zu der Frage vertritt, ob es technisch möglich ist, den geplanten Tiefbahnhof von derzeit acht auf zehn Bahnsteiggleise zu erweitern;

Bereits im Planfeststellungsverfahren hat die DB AG anhand von Planskizzen dargestellt, wie die nachträgliche Erweiterung des Tiefbahnhofs von 8 auf 10 Gleise konkret aussehen könnte. Dabei geht eine Möglichkeit davon aus, dass der Trog durchbrochen wird, eine andere führt die Gleise am Trog vorbei. Das Regierungspräsidium Stuttgart kam im September 2003 im Anhörungsbericht zum PFA 1.1 zu der Einschätzung, dass beide Varianten technisch aufwendig, aber grundsätzlich machbar sind.

Die Frage der Erweiterbarkeit auf 10 Gleise wurde im Schlichtungsprozess im Herbst 2010 erneut beraten. In der Sitzung vom 19. November 2010 bestätigte Herr Ingenhoven als Architekt des neuen Hauptbahnhofs, dass die Erweiterung um ein oder zwei Gleise theoretisch möglich sei.

Auch der als Sachverständiger der DB an der Sitzung der Schlichtung vom 20. November 2010 teilnehmende Prof. Lächler bestätigte, dass unter dem Gesichtspunkt der Geotechnik und des Grundwassers eine Erweiterung um ein neuntes und zehntes Gleis technisch ohne Schwierigkeiten möglich sei. Dass dies zu erheblichen Zusatzkosten führe, sei klar. Eine aktuelle Bewertung dieser Aussagen ist der Landesregierung in Ermangelung einer eigenen technischen Prüfung nicht möglich. Grundsätzlich dürfte aber eine nachträgliche Erweiterung auf erhebliche praktische Schwierigkeiten stoßen.

7. wie der Fahrplan der DB AG während der 10- bis 15-jährigen Bauzeit des Tiefbahnhofs aussieht und ob ein sogenannter Mischfahrplan im Geltungsbereich des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) geplant ist;

Die DB AG hat bestätigt, dass der bestehende Fahrplan aufgrund der Baumaßnahmen zu Stuttgart 21 nicht geändert werden müsste. Der bestehende Fahrplan und auch die bestehenden Fahrzeiten könnten demnach beibehalten werden. Dies betrifft auch die Mischbetriebsstrecken im Zulauf auf Stuttgart, auf denen S-Bahn, Fern-, Nah- und Güterverkehr gemeinsam verkehren.

Allerdings würde es im Rahmen der Bauarbeiten an der S-Bahn-Rampe und im Bereich der Vorortbahnhöfe Ober- und Untertürkheim, Feuerbach usw. zeitweise auf bestimmten Streckenabschnitten zu fahrplanrelevanten Sperrpausen (insb. Wochenendsperrungen und Schienenersatzverkehr) kommen. Generell ist die Struktur des Fahrplans abhängig von den Trassenanmeldungen im jeweiligen Fahrplanjahr. Die Baumaßnahmen, auch die Maßnahmen zu Stuttgart 21, werden gemäß den vorgesehenen Prozessen in Abstimmung mit den jeweils betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fahrplan berücksichtigt und die Fahrgäste rechtzeitig informiert. Während der Bauzeit entstehen für die Fahrgäste im Hauptbahnhof längere Fußwege, da sie auf Stegen über die Baugrube hinweg zu den verkürzten Bahnsteiggleisen geleitet werden.

8. welche Auswirkungen sich auf das Projekt Stuttgart 21 aus den noch nicht planfestgestellten Abschnitten ergeben;

Der Landesregierung liegen beim Bahnprojekt Stuttgart 21 keine ausreichenden Informationen zu den Auswirkungen der noch nicht planfestgestellten Abschnitte, insbesondere dem PFA 1.3 (Flughafen) vor. Bislang gibt es für PFA 1.3 keine vom EBA als genehmigungsfähig eingestufte Planung. Zur Abschätzung der Auswirkungen ist eine Vorlage einer aktualisierten vernetzten Terminplanung durch die Vorhabenträgerin notwendig. Diese wurde den Projektpartnern bisher nicht zur Verfügung gestellt.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur