



Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)37-D

Stellungnahme zur 11. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 11.06.2018

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH • Räpplensstraße 17 • 70191 Stuttgart

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
I.G.
Räpplensstraße 17
70191 Stuttgart
www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de

Manfred Leger
Telefon 0711 93319-100
Telefax 0711 93319-444
manfred.leger@deutschebahn.com
Zeichen I.G

08.06.2018

Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 11. Juni 2018

Aufgaben der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH besteht seit dem 01.09.2013 und ist eine für die Dauer des Projektmanagements der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gegründete Gesellschaft. Gesellschaftszweck ist gemäß dem geltenden Gesellschaftervertrag die Vorbereitung und Steuerung der Planung, Bauvorbereitung, Baudurchführung und Bauüberwachung in Bezug auf die Verkehrsinfrastrukturprojekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm, einschließlich der Vergabe, Koordinierung und Abwicklung aller Arbeiten, sowie die Errichtung von Anlagen der Infrastruktur, insbesondere der Eisenbahninfrastruktur, ferner die Erledigung aller damit unmittelbar oder mittelbar zusammenhängenden Geschäfte.

Als Geschäftsführer der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH bin ich im September 2013 mit dem klaren Auftrag des Bahn Vorstandes und Aufsichtsrates angetreten, das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm mit den Teilprojekten Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, wie zwischen den Projektpartnern vertraglich vereinbart, zu realisieren.

Sachstand zur Termin- und Kostensituation

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind weit fortgeschritten: Von den rund 59 Kilometer Tunnelröhren für Stuttgart 21 sind inzwischen mehr als 40 Kilometer und somit über zwei Drittel erfolgreich vorgetrieben. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind es rund 47 von 61 Kilometern und somit über drei Viertel der Tunnelröhren.

Die vertraglich gebundenen Leistungen betragen für Stuttgart 21 zum Ende des 4. Quartals 2017 3,794 Milliarden Euro. Die vertraglich gebundenen Leistungen betragen für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zum Ende des 4. Quartals 2017 2,281 Milliarden Euro.

Demokratischer Auftrag und rechtliche Grundlage

Das Gemeinschaftsprojekt wurde 2009 mit dem Finanzierungsvertrag von Bund, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH und der Deutschen Bahn sowie mit der Zusatzvereinbarung zur Gäubahnanbindung des Flug-

...

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Sitz: Stuttgart
Amtsgericht: Stuttgart
HRB 745 715
USt-IdNr. DE 290 377 510

Geschäftsführer:
Manfred Leger (Vorsitzender)
Olaf Drescher
Harald Klein
Peter Sturm

Kontoverbindung:
Postbank Berlin
BLZ 100 100 10
Konto-Nr. 0567 765 103
IBAN DE 5510 0100 1005 6776 5103
BIC PBNKDEFFXXX



hafens im Jahr 2015 beschlossen. 58,9 Prozent der Bürger Baden-Württembergs stimmten in der Volksabstimmung im Jahr 2011 für eine weitere finanzielle Beteiligung des Landes am Projekt. Für das Projekt hat stets eine breite Mehrheit in allen parlamentarischen Gremien vom Gemeinderat bis hin zum Bundestag gestimmt.

Für Ausstiegs- und Umstiegsszenarien gibt es keinerlei demokratische Legitimation und zudem auch keine Rechtsgrundlage.

Nutzen von Stuttgart 21

Stuttgart 21 umfasst weit mehr als den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof. Stuttgart 21 ist die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart mit insgesamt vier neuen Bahnhöfen, 16 Tunneln und Durchlässen sowie 18 Brücken.

Stuttgart 21 trägt dazu bei, die Reisezeiten im Fern- und im Regionalverkehr erheblich zu verkürzen, schließt den Flughafen an die Fernbahn an und verlagert so Verkehr von der Straße auf die Schiene. Beispiele:

- Ulm-Flughafen: 30 Minuten statt heute 1:35 Stunden
- Rottweil-Flughafen: 59 Minuten statt heute 2:02 Stunden
- Stuttgart Hbf-Flughafen: 8 Minuten statt heute 27 Minuten

Der künftige Durchgangsbahnhof ermöglicht viele neue umsteigefreie Verbindungen im Regionalverkehr und entlastet so die an der Belastungsgrenze fahrende S-Bahn.

Der Durchgangsbahnhof mit acht zuführenden Gleisen kann deutlich mehr Zugverkehr abwickeln als der heutige Kopfbahnhof mit nur fünf zuführenden Gleisen und vielen Kreuzungskonflikten im Gleisvorfeld. Die Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs wurde 2011 in einem testierten und von allen Projektpartnern anerkannten Stresstest nachgewiesen.

Über zehn Millionen Fahrgäste in ganz Deutschland sollen jährlich vom Ausbau des Bahnknotens Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm profitieren; erwartet wird eine Nachfragesteigerung von rund zwei Millionen Reisenden. 75 Prozent der elf Millionen Einwohner von Baden-Württemberg leben in Stadt- und Landkreisen, die vom Bahnprojekt Stuttgart-Ulm verkehrliche Vorteile haben werden.

Stuttgart 21 bietet zudem Raum für zwei neue Viertel mitten in der Stadt, 100 Hektar Fläche stehen für die städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Im Rosensteinviertel sind 50 Hektar für Wohnen und Arbeiten geplant, um 20 Hektar wird der Park erweitert und zudem sind zehn Hektar für den Bau von Grünanlagen und öffentlichen Plätzen vorgesehen. Das Europaviertel ist 20 Hektar groß.

Sicherheit und Brandschutz

Die Bahn hat aus der Planfeststellung ein genehmigtes Sicherheitskonzept. Dazu hat die Bahn seit 2011 Expertisen von zahlreichen Gutachtern zum Brandschutz, zur Entrauchung und zur Tunnelsicherheit eingeholt und diese in die Überarbeitung des Sicherheitskonzeptes eingespeist. Parallel wurde von der Bahn zusammen mit der Feuerwehr ein Arbeitskreis Brandschutz unter Federführung des Regierungspräsidiums Stuttgart aufgesetzt, in dem offene Themen konstruktiv und vertrauensvoll behandelt und abgearbeitet wurden.



Das von der Bahn an die neuesten Brandschutzrichtlinien angepasste Entrauchungsmanagement für Stuttgart 21 hat das Eisenbahn-Bundesamt im März 2018 im Zuge der 18. Planänderung genehmigt und damit auch der Verschiebung der Fluchttreppenhäuser des künftigen Hauptbahnhofs von den Bahnsteigen in den Nordkopf und in den Südkopf des künftigen Hauptbahnhofs zugestimmt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof ein Maximum an Sicherheit für die Reisenden bietet.