

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/11542 –**

### **Zugzahlen zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Zuffenhausen (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10925)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Engpass zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Zuffenhausen“ (Bundestagsdrucksache 18/10925) ergeben sich einige Nachfragen hinsichtlich der von der Bundesregierung genannten Zahlen zur Verkehrsbelastung.

Der o. g. Streckenabschnitt verfügt über eine maximale Kapazität von ca. zwölf Zügen je Richtungsgleis. Diese wird in den jeweiligen Spitzenstunden bereits heute erreicht (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925, Antwort zu Frage 2). Somit bestehen also auch nach Kenntnis der Bundesregierung keinerlei Restkapazitäten für eine Ausweitung des Zugangebotes während der Spitzenzeiten. Für den Raum Stuttgart ist jedoch ab dem Fahrplanjahr 2018 die schrittweise Einführung mehrerer Metropolexpresslinien sowie die Verdichtung der Interregio-Express-Linie Karlsruhe – Stuttgart vorgesehen, die das bisherige Nahverkehrsangebot auf der Schiene weiter verdichten sollen (vgl. „Im Halbstundentakt nach Stuttgart“, Südwest Presse vom 18. Juni 2016). In der Antwort auf die o. g. Kleine Anfrage hat die Bundesregierung jedoch angegeben, dass für den Fall „Zielnetz 2030“ in der Zeit von 6 bis 22 Uhr 156 Nahverkehrszüge (ohne S-Bahn) auf dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach verkehren sollen. Heute verkehren nach Angabe der Bundesregierung mit 144 Zügen in diesem Zeitraum nur zwölf Züge – also sechs je Richtung – weniger. Dies würde bedeuten, dass die Bundesregierung trotz/durch die Ausweitung des Verkehrsangebotes im Mittel nur mit einem zusätzlichen Zug je Richtung nicht einmal alle 2,5 Stunden rechnet.

Im Nahverkehr erfolgt trotz der Aussage „Das Bedienangebot im Nahverkehr bleibt unberührt“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925, Antwort zu Frage 4) die Verschiebung von 28 der 196 täglichen Zugfahrten (Montag bis Freitag) des Nahverkehrs (ohne S-Bahn) zwischen dem Bezugsfall und Zielnetz in der Verkehrsprognose Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aus der Zeit von 6 bis

22 Uhr in die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr. Dies bedeutet somit einen erheblichen Angebotsrückgang bei den Zugzahlen des Nahverkehrs während des nachfragestarken Tages um über 15 Prozent von 184 auf 156 Zugfahrten im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925). Umgerechnet also im Mittel über das Zeitfenster ein Wegfall von ca. einer Zugfahrt im Nahverkehr je Stunde und Richtung.

Auch die von der Bundesregierung genannten Zahlen hinsichtlich der maximalen Zugbelastung je Gleis im Fernverkehr sind für die Fragesteller nicht ausreichend plausibel. Sowohl im Bezugsfall als auch im Zielnetz werden für die Zeitscheibe 1 (6 bis 9 Uhr) für den Fernverkehr maximal vier (Bezugsfall) bzw. fünf (Zielnetz) Züge je Stunde und Richtungsgleis erwartet (vgl. ebd., Antwort zu Frage 4). Laut aktuellem Fahrplan der DB Netz AG erreichen jedoch bereits heute sechs in diesem Abschnitt verkehrende Fernzüge zwischen 7:00 Uhr und 7:59 Uhr den Bahnhof Stuttgart Hauptbahnhof.

1. Inwiefern sind in den Zugzahlen des Nahverkehrs (ohne S-Bahn) des Bezugsfalles und des Zielnetzes in der Verkehrsprognose BVWP 2030 für den Streckenabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach die vorgesehene Ausweitung des Bedienangebotes durch die stufenweise Einführung mehrere Metropolexpresslinien und der Verdichtung der Interregio-Express-Linie Karlsruhe – Stuttgart ab Dezember 2017 (vgl. „Im Halbstundentakt nach Stuttgart“, Südwest Presse vom 18. Juni 2016) enthalten?

Zu welchen stundengenauen Zeiten sind diese enthalten?

In den im Jahr 2014 mit dem Land Baden-Württemberg abgestimmten Bedienungsangeboten des Schienenpersonennahverkehrs für den Bezugsfall des BVWP 2030 waren keine sog. Metropolexpress-Züge enthalten. Gegenüber dem Fahrplan 2017 ist die Verdichtung des IRE von Karlsruhe nach Stuttgart auf ein stündliches Angebot vorgesehen (im BVWP als FR 9 bezeichnet). In der Regel sind die Stundentakte mit 18 Zugpaaren und die 2-Stundentakte mit 9 Zugpaaren vorgesehen, so dass die Abfahrten zwischen Stunde 5 und Stunde 22 liegen.

2. Wie begründet die Bundesregierung die Aussage ihrer Daten, dass trotz Einführung der Metropolexpresslinien ab diesem Jahr es auf dem Streckenabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach nur zu einer geringen Zunahme der Zugzahlen im Nahverkehr von sechs Zügen je Richtung im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr kommen soll (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925)?

Gemäß den im BVWP zugrunde liegenden Zahlen kommt es zu einer Zunahme von 37 Zügen pro Tag zwischen dem Ist-Zustand (Dezember 2016) und dem Bezugsfall 2030. Das entspricht einer Zunahme von mehr als 23 Prozent.

3. Wie begründet die Bundesregierung die Aussagekraft ihrer Engpassbetrachtung (Auslastung im Zielnetz mit maximal zwölf Zügen je Stunde und Richtung), wenn schon heute innerhalb einer Stunde 14 Züge (Fern- und Nahverkehr) morgens ab 7 Uhr ankommen, und wie erklärt die Bundesregierung den zukünftigen Rückgang der Zugzahlen in der Spitzenstunde gegenüber heute?

4. Welche Rückschlüsse auf die Aussagekraft der Engpassbetrachtung für diesen Streckenabschnitt zieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass lt. Fahrplan der DB Netz AG bereits heute innerhalb der Stunde 7 sechs Fernzüge, die über den Streckenabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach verkehren, in Stuttgart Hauptbahnhof ankommen, während die Bundesregierung mit einer zukünftigen maximalen Zugbelastung von vier (Bezugsfall) bzw. fünf (Zielnetz) Zügen je Stunde und Richtungsgleis rechnet?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Wert von 12 Zügen pro Stunde ist eine Nennleistung. Eine Aussage über die maximal realisierbare Zugzahl in der Spitzenstunde kann hieraus nicht direkt abgeleitet werden. Auch lassen sich aus der absoluten Ist-Zahl der realisierten Züge keine allgemeingültigen Aussagen über Kapazitätsengpässe und Überlastungen ableiten. Bei geeignetem Fuhrpark und abgestimmten Fahrplänen hinsichtlich der Geschwindigkeiten, Zuggrößen und Zugfolgen können mehr Züge bewältigt werden.

5. Mit welcher Begründung erfolgt trotz der Aussage „Das Bedienangebot im Nahverkehr bleibt unberührt“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 4, Bundestagsdrucksache 10925) die Verschiebung von 28 der 196 täglichen Zugfahrten (Montag bis Freitag) des Nahverkehrs (ohne S-Bahn) im bereits heute sehr stark belasteten Streckabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach zwischen dem Bezugsfall und Zielnetz in der Verkehrsprognose BVWP 2030 aus der Zeit von 6 bis 22 Uhr in die Nachtstunden 22 bis 6 Uhr, welche somit zu einem erheblichen Angebotsrückgang bei den Zugzahlen während des nachfragestarken Tages um über 15 Prozent (von 184 auf 156 Zugfahrten im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr) führt (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Welchen Einfluss hätte es nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Engpassanalyse für den betreffenden Verkehrsabschnitt, wenn die 184 Zugfahrten des Nahverkehrs (Bezugsfall) auch im Zielnetz weiterhin in der im Bezugsfall vorgesehenen Weise durchgeführt werden würden (also ohne Verschiebung der 28 Fahrten in die Nachtzeit)?

Dies hätte keinen besonderen Einfluss auf die Engpassanalyse, da keine größere Verschiebung vorliegt.

7. Welchen Einfluss hätte es nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Engpassanalyse, wenn darüber hinaus noch die geplanten Mehrverkehre durch die stufenweise Einführung mehrerer Metropolexpresslinien und der Verdichtung der Interregio-Express-Linie Karlsruhe – Stuttgart ab Dezember 2017 berücksichtigt wird?

Sollte die Zahl der Züge aufgrund der geplanten Mehrverkehre höher als gegenüber der Prognose sein, so sind die Engpassanalysen unter Berücksichtigung des Zugmixes, der Fahrgeschwindigkeiten und der zeitlichen Lagen der Züge erneut durchzuführen.

8. Mit welchen Kosten ist nach Kenntnis der Bundesregierung für einen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart-Zuffenhausen auf sechs Gleise zu rechnen?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Kenntnisse zu den Baukosten eines Ausbaus des Streckenabschnitts Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach vor.

9. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Ergebnis der Bewertung für das Projekt „Deutschland-Takt“ aus dem BVWP bzw. Bundesschiene- wegeausbaugesetz zu rechnen?

Derzeit wird ein Fahrplan 2030plus für den Deutschland-Takt erstellt, der bis Mitte 2018 vorliegen soll.

10. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Belastung für die einzelnen Gleise des Streckenabschnitts Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart-Zuffenhausen stundengenau in den Stunden 7, 8 und 9 sowie in den Stunden 16, 17 und 18 dar (bitte Zahlen für Bezugsfall BVWP 2030, Zielnetz 2030 und die aktuellen Zugzahlen angeben)?

Im Rahmen der Kapazitätsbetrachtungen liegen nur streckenspezifische und keine gleisgenauen Aussagen vor.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen der vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen im Autoverkehr im Rahmen des Feinstaubalarms (vgl. „Fahrverbot für Dieselaautos in Stuttgart“, ZEIT ONLINE vom 21. Februar 2017) auf die notwendige Kapazität der Eisenbahn-Zulaufstrecken nach Stuttgart?
12. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass eine Verkehrsverlagerung von 20 Prozent des Straßenverkehrs nach und von Stuttgart auf die Schiene sowohl von der derzeitigen als auch der im Bau befindlichen Eisenbahninfrastruktur nicht ohne weiteren darüber hinausgehenden Ausbau bewältigt werden kann?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Wenn nein, wie begründet sie das?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beteiligt sich nicht an Mutmaßungen.