

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/2050 –**

Engpässe im Bahnknoten Stuttgart

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages beabsichtigt eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030. Weiter sei die Mobilitätspolitik dem Pariser Klimaschutzabkommen und dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verpflichtet.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 der vorherigen Bundesregierung hatte wiederum das Ziel der Treibhausgasminderung nicht im Fokus. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 sollten Engpässe aufgelöst und die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Deutschland-Takt geschaffen werden. Bei einer angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 dürften sich neue Engpässe auf den bundeseigenen Schienenwegen ergeben.

In der Region Stuttgart wurden Engpässe im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 insbesondere im Straßenverkehr identifiziert, nicht aber auf der Schiene. So wurde für die Strecke Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart Hauptbahnhof kein Engpass identifiziert. In drei Bundestagsanfragen wurde hierzu bereits im Detail nachgefragt. Neuere Untersuchungen (u. a. „Verkehrsprognose 2030 – ein Klimaschutzenszenario“ des Landes Baden-Württemberg) zeigen auf diesem Abschnitt zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart Hauptbahnhof jedoch einen Engpass (vgl. Der Eisenbahn-Ingenieur 3/2018, S. 31 bis 39) und erfordern auf die bisherigen Antworten der Bundesregierung weitere Nachfragen.

1. Kommt die Bundesregierung zur Auffassung, dass für eine angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Schiene infrastrukturseitig die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 hinreichend sind?

Wenn nein, welche weiteren infrastrukturellen Maßnahmen sind erforderlich, und wie bzw. bis wann sollen diese weiteren Maßnahmen realisiert werden?

2. Ist im Falle einer Erforderlichkeit weiterer infrastruktureller Maßnahmen für das Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Schiene bis 2030 eine Ergänzung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 notwendig?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Koalitionsvereinbarung enthält für den Schienenverkehr das Ziel, durch Pünktlichkeit, guten Service und hohe Qualität als Markenzeichen für die Eisenbahnen in Deutschland einen Schienenpakt von Politik und Wirtschaft zu schließen und damit bis 2030 die Zahl der Bahnkunden zu verdoppeln und spürbar mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Ein Ansatzpunkt für eine Lösung ist die Entwicklung eines Integralen Taktfahrplans (Deutschland-Takt), der eine hohe Verfügbarkeit von Systemtrassen im Schienenpersonen- und -güterverkehr ermöglicht. Dies führt zu Kapazitätsausweitungen und kann zu einem Mehr an Reiseverbindungen, zu einer höheren Reisegeschwindigkeit und kürzeren Umstiegen und damit einer Steigerung der Nachfrage führen. Die im Koalitionsvertrag geforderte Verdopplung der Fahrgastzahlen kann so erreicht werden.

Für die Umsetzung des Konzepts eines Integralen Taktfahrplans werden Infrastrukturen benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazität schaffen. Derzeit erarbeitet das BMVI einen modellhaften Fahrplan für den Deutschland-Takt, dessen Arbeitstitel „Zielfahrplan 2030 plus“ lautet. Dieser umfasst sowohl den Personenverkehr als auch Systemtrassen für den Güterverkehr auf der Schiene in ganz Deutschland. Die hierfür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen werden ermittelt und bewertet. Eine Änderung des BVWP ist nicht erforderlich.

3. Ist es zutreffend, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die Erarbeitung und die Ergebnisse der „Verkehrsprognose 2030 – ein Klimaschutzszenario“ des Landes Baden-Württemberg laufend informiert war (z. B. durch Teilnahme eines Vertreters des BMVI an der Vorstellung von Zwischenergebnissen am 29. Oktober 2015 und an der Vorstellung der Ergebnisse am 13. Oktober 2017)?

Die Beschäftigten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) informieren sich regelmäßig auch über Arbeiten anderer Organisationen zu den Themen des Ressorts.

4. Ist es zutreffend, dass die Gutachter des Bundes für den Bundesverkehrswegeplan 2030 für den Zeitraum 6 bis 22 Uhr eine Überlastung auf der Strecke 4800 für den Abschnitt Stuttgart-Zuffenhausen–Stuttgart Hbf (Auslastung 119 Prozent; vgl. Der Eisenbahn-Ingenieur 3/2018, S. 31-39) ausweisen, während auf den Bundestagsdrucksachen 18/9963 und 18/10925 dies bestritten wird?

Wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung diesen Widerspruch?

Die Bundesverkehrswegeplanung weist, für den Tagesbereich zwischen 6:00 und 22:00 Uhr keine Überlastung der genannten Strecke auf (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/10925).

Die in der Quelle zitierten Werte stammen aus dem Prognosenetz der BVWP.

Im Rahmen der Arbeiten zur Bundesverkehrswegeplanung wurden sowohl die Netzmodelle als auch die den Bewertungen zu Grunde liegenden Modelle fortentwickelt und überarbeitet, sodass eine gänzliche Vergleichbarkeit der resultierenden Netzauslastungen zwischen den Werten der BVWP und dem Prognosenetz 2030 nicht möglich ist. Die umgesetzten Änderungen betreffen Aktualisierungen von Netzattributen für das Jahr 2030, die Überarbeitung von Bedienungsangeboten, aber auch die inhaltliche Fortentwicklung der Modelle. Die unterschiedlichen Werte im Raum Stuttgart basieren im Wesentlichen auf Änderungen, die hinsichtlich der zu berücksichtigenden Geschwindigkeiten durch die Fortentwicklung der Modelle entstanden sind.

5. In welcher Form berücksichtigt die Methodik der Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes die deutlich angestiegenen Fernpendlerströme auf der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart, bei der die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes die Morgenspitze auf die Nachtstunden verteilt (vgl. Der Eisenbahn-Ingenieur 3/2018, S. 31-39), und aus welchen Gründen spiegeln sich diese realen hohen Zugzahlen im morgendlichen Fernverkehr nach Stuttgart Hbf nicht in der Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wider?

Im Rahmen der Verkehrsprognose 2030 wurde die deutschlandweite Verkehrsnachfrage pro Jahr prognostiziert. Für eine zeitliche Verteilung der Nachfrage standen keine empirischen Grundlagendaten zur Verfügung. Auch die Bundesverkehrswegeplanung, Teil Schiene, arbeitet ausschließlich mit Verkehrsverflechtungsmatrizen, die auf Jahreswerten basieren.

6. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Schnellfahrstrecken Mannheim–Stuttgart, Nürnberg–München, Frankfurt am Main–Köln, Hannover–Würzburg sowie Berlin–Hannover die jeweilige Anzahl der Fernpendler (über 50 km Entfernung zwischen Start- und Zielbahnhof) seit der jeweiligen Inbetriebnahme entwickelt?
7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Fernpendlern auf den Schnellfahrstrecken Mannheim–Stuttgart, Nürnberg–München, Frankfurt am Main–Köln, Hannover–Würzburg sowie Berlin–Hannover der jeweilige Modal Split der Verkehrsmittelwahl verändert (vor Inbetriebnahme der jeweiligen Schnellfahrstrecke und zum Zeitpunkt der letztmalig erfolgten Erfassung)?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Daten vor, die die Nachfrageentwicklung über einen längeren Zeitraum streckenbezogen, entfernungsabhängig und nach Fahrtzwecken differenziert dokumentieren. Aus dem Datenkranz der Verkehrsprognose 2030 bzw. des Bundesverkehrswegeplans 2030 lassen sich diese Informationen nicht gewinnen, da das hierbei zugrundeliegende Analysejahr 2010 war. Zu diesem Zeitpunkt waren die genannten Schnellfahrstrecken längst in Betrieb.

8. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angewandte Methodik der Engpassidentifikation auf der Schiene Engpässe nicht zuverlässig identifiziert und damit Nachfragepotentiale der Schiene im Zeithorizont bis 2030 nicht hinreichend gehoben werden können?

Die Bundesregierung stimmt der Einschätzung nicht zu.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, in Vorbereitung des nächsten Bundesverkehrswegeplanes Änderungen bei der Engpassidentifikation auf der Schiene vorzunehmen und wenn ja, welche?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 19/2049 verwiesen.

10. Wurden die in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/11817 genannten Engpassanalysen neu durchgeführt, da die geplanten Mehrverkehre höher als die Prognose sind?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, aus welchen Gründen nicht, obwohl Gründe für eine Neuberechnung vorliegen?

In der genannten Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/11917 ist kein Bezug zu Engpassanalysen des Schienenverkehrs erkennbar.

11. Wurde die in der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 15 und 16 auf Bundestagsdrucksache 18/10925 ausgeführte Betrachtung eines Ausbaus des Abschnitts Stuttgart-Zuffenhausen–Stuttgart-Feuerbach unter dem Aspekt einer Fahrzeitverkürzung und die zugehörige Untersuchung eines Ausbaus dieses Streckenabschnittes im Planfall M-001-V01 „Deutschland-Takt“ des Bundesverkehrswegeplanes 2030 bereits abgeschlossen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, bis wann erwartet die Bundesregierung hierzu die Ergebnisse?

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Projekt Deutschland-Takt soll im dritten Quartal 2018 erfolgen.

