

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), Gerhard Zickenheiner, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Dritter Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt und Auswirkungen auf den künftigen Bahnknoten Stuttgart

Die Anfänge von Stuttgart 21, wenngleich noch nicht unter diesem Namen, führen zurück bis in die Mitte der 1980er-Jahre, als eine Neubaustrecke und Ausbaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde. Im Jahr 1988 brachte der Verkehrswissenschaftler Prof. Gerhard Heimerl von der Universität Stuttgart eine durchgängige Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm entlang der Autobahn mit einem Umbau des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofs ins Gespräch. Anfang bis Mitte der 1990er-Jahre wurden die Ideen konkretisiert, die Möglichkeit, den Hauptbahnhof komplett durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof zu ersetzen wurde in einer Machbarkeitsstudie als realisierbar eingestuft. Im Jahr 1995 wurde zwischen Bund, Land, Stadt, Verband Region Stuttgart und Deutscher Bahn eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet. Es folgten ein Architektenentwurf und schließlich 2009 die Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages mitsamt der Definition des Projektumfangs durch die Projektpartner. 2010 fand der symbolische Baubeginn statt (<https://www.swr.de/swr/aktuell/bw/stuttgart21-chronologie-historie/-/id=1622/did=6730358/nid=1622/aabx4l/index.html#:~:text=Hintergrund%20Historie%20des%20Bahnprojekts%20Stuttgart%201&text=Er%20und%20sein%20Team%20schlagen,wird%20als%20Variante%20H%20bekannt.> und <https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/projekt/historie/chronologie/>).

Zweifel an der Sinnhaftigkeit und den Kosten des Projektes bestanden seit den 1990er-Jahren, die erste „Montagsdemo“ fand im Jahr 2009 statt, und die Proteste fanden in den Jahren 2010 und 2011 ihre Höhepunkte. 2011, nach dem Regierungswechsel in Baden-Württemberg, wurde im Land eine Volksabstimmung über die Mitfinanzierung des Landes Baden-Württemberg durchgeführt. Es kam in den Jahren davor und danach zu massiven Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen (<https://www.tagesschau.de/inland/stuttgart21-chronologie-101.html>).

Die ursprünglichen Pläne erfuhren nach Vertragsunterzeichnung und Baubeginn weiterhin einige Änderungen. So wurde z. B. eine kreuzungsfreie „Rohrer Kurve“ und am Flughafen die Station „3. Gleis“ statt eines Eingriffes in den bestehenden S-Bahnhof sowie eine zweigleisige und kreuzungsfreie „Wendlinger Kurve“ vereinbart. Die Leistungsfähigkeit wurde von Projektkritikern weiterhin angezweifelt, zumal sich die Anforderungen an moderne Bahnknoten in

den letzten Jahren erheblich verändert haben. So wurde im aktuellen Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen auf Bundesebene das Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 ausgegeben. Zugleich wird das Ziel eines integralen Taktfahrplans („Deutschland-Takt“) verfolgt und wurde inzwischen mit dem dritten Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt 2030 deutlich konkretisiert. Für Stuttgart sehen die Gutachter zusätzlich zu oder anstelle von den bereits vereinbarten infrastrukturellen Erweiterungen der ursprünglichen Planungen ein 5. und 6. Gleis im Nordzulauf in Tunnellage vor sowie eine Gäubahnführung im Tunnel an den Flughafen und einzelne Tunnelabschnitte an der Gäubahn südlich von Böblingen vor (<https://www.deutschlandtakt.de/> und Stuttgarter Zeitung vom 26. Juni 2020).

Weitere Ergänzungen der Infrastruktur von Stuttgart 21 befinden sich in der Diskussion. So sprach der „Vater von Stuttgart 21“, Prof. Gerhard Heimerl, von „großen Vorteilen eines Zusatzbahnhofs“ am zukünftigen Hauptbahnhof, der aus seiner Sicht aus vier Bahnsteigkanten bestehen sollte (Stuttgarter Zeitung vom 11. Juli 2020). Dafür solle schnell eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Sollte eine solche Station nicht kommen, so Prof. Heimerl, solle man „Stuttgart aus dem Deutschlandtakt streichen“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist Stuttgart Hauptbahnhof als Taktknoten im Deutschlandtakt eingeplant, und wenn ja, soll Stuttgart Hbf als Vollknoten ausgebildet sein (bitte Taktminute 00', 30', 15' oder 45' angeben), oder ist nur ein Halbknoten geplant?
2. Welche Bahnhöfe in Baden-Württemberg sind im Zielfahrplan als Knotenbahnhöfe bzw. Taktknoten enthalten, und zu welchen jeweiligen „Taktminuten“?
3. Hat die Bundesregierung die Forderung von Prof. Heimerl, es solle schnell eine Machbarkeitsstudie für den Bau einer Ergänzungsstation am zukünftigen Hauptbahnhof erstellt werden, bewertet, und wenn ja, wie?

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass diese Forderung vom „Vater von Stuttgart 21“ kommt, der das Projekt besonders gut kennt und einschätzen kann?

4. Hat die Bundesregierung die Forderung von Prof. Heimerl, wonach man ohne eine solche Station in Ergänzung zum Tiefbahnhof mit seinen acht Gleisen „Stuttgart aus dem Deutschlandtakt streichen“ solle, bewertet, und wenn ja, wie?

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Einschätzung?

5. Von welchem Realisierungshorizont des Nordzulaufs in Form zusätzlicher Gleise in Tunnellage geht die Bundesregierung gegenwärtig aus?
6. Welche Bedingungen müssen erfüllt sein, damit der Gäubahntunnel an den Flughafen Stuttgart in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen werden kann, und bis wann ist hierüber mit Klarheit zu rechnen?
7. Von welchem Realisierungshorizont des Gäubahntunnels und damit die vollständige Einbindung des Flughafens (Planfeststellungsabschnitte 1.3 a und b) geht die Bundesregierung gegenwärtig aus?
8. Welcher Fahrzeitgewinn ist aus Sicht der fahrplanbasierten Infrastrukturplanung für einen optimalen integralen Taktfahrplan auf der Gäubahn not-

wendig, und welche Infrastrukturmaßnahmen müssen daraus abgeleitet werden?

9. Auf welchen Abschnitten der Gäubahn hat die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG Linienverbesserungen zwecks Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit untersucht, und welchen Effekt (erzielbare Fahrzeitverkürzung) hätten die untersuchten Linienverbesserungen im Einzelnen (bitte genau Lage der geplanten Linienverbesserungen im Netz mit Kilometrierung angeben)?
10. Auf welchen Abschnitten der Gäubahn plant die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG auf Basis dieser Untersuchung Linienverbesserungen zur Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit (bitte genau Lage der geplanten Linienverbesserungen im Netz mit Kilometrierung angeben), und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die geplanten Infrastrukturinvestitionen (bitte Kostenschätzung für jede Linienverbesserung angeben)?
11. Welches Geschwindigkeitswegebund („Fahrschaulinie“) ergibt sich für die Gäubahn im Abschnitt Stuttgart – Tuttlingen – Singen derzeit beim Einsatz konventioneller Fahrzeuge, und welches Geschwindigkeitswegebund („Fahrschaulinie“) ergibt sich nach Umsetzung der geplanten Linienverbesserungen?
12. Welches Geschwindigkeitswegebund („Fahrschaulinie“) ergibt sich für die Gäubahn im Abschnitt Stuttgart – Tuttlingen – Singen beim Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung („Neigetechnik“)?
13. Welcher Fahrzeitunterschied bzw. Fahrzeitvorteil ergibt sich auf der Strecke Stuttgart – Tuttlingen – Singen beim Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung („Neigetechnik“) gegenüber konventionellen Fahrzeugen (bitte jeweilige Reisezeit angeben)?
14. Welche Fahrzeitverkürzung kann durch die im Verlauf der Gäubahn (Stuttgart – Tuttlingen – Singen) geplanten Linienverbesserungen erzielt werden?
15. Auf welchen Streckenabschnitten der Gäubahn sind im Verlauf der geplanten Linienverbesserungen (abgesehen vom Tunnel an den Flughafen) Tunnelabschnitte angedacht (bitte Streckenabschnitte möglichst genau eingrenzen und denkbare Tunnellängen angeben)?
16. Bis wann dürfte Klarheit darüber bestehen, ob die Linienverbesserungen einschließlich notwendiger Tunnelabschnitte an der Gäubahn in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen werden?
17. Wird ungeachtet der Diskussion um mögliche Linienverbesserungen mit Tunnelabschnitten an der Gäubahnstrecke das zweite Gleis auf dem Abschnitt zwischen Horb und Neckarhausen weiterverfolgt und aus heutiger Sicht Ende 2023 fertiggestellt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 90 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/18881)?
18. Wird die Bundesregierung die Linienverbesserungen mit notwendigen Tunnelabschnitten bei einer positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertung (NKV>1) auf jeden Fall in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufnehmen?
19. Wird der Bundestag oder einer seiner Ausschüsse in die Entscheidung zum Ausbau der Gäubahn eingebunden, oder kommen die entsprechenden Planungen entsprechend der Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV) erst

nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) zur „Parlamentsbefassung“ in den Bundestag?

20. Sieht die Bundesregierung durch den Entfall der „Station 3. Gleis“ und die Verringerung der Bahnsteigkanten für Züge des Regional- und Fernverkehrs von bisher in der Summe drei auf (bei Realisierung des Gäubahntunnels) nur noch zwei Bahnsteigkanten am Flughafen Stuttgart kapazitative Engpässe?

Sieht die Bundesregierung ein erhöhtes Verspätungsrisiko durch die Reduzierung der Anzahl der Bahnsteiggleise (bitte begründen)?

21. Wird nach Einschätzung der Bundesregierung der planfestgestellte Abschnitt 1.3a in Teilen neu planfestgestellt werden müssen, um die Einbindung des Gäubahntunnels zu ermöglichen?

Wenn ja, hat dies Auswirkungen auf die gerade begonnenen Baumaßnahmen?

22. Wird am Flughafen Stuttgart eine Variante untersucht, in der Gleise am geplanten Flughafenbahnhof („Fernbahnhof“) vorbeigeführt werden oder müssen alle Züge zwischen der NBS entlang der Autobahn bzw. dem Fildertunnel (PFA 1.2) und Böblingen die Bahnsteiggleise des „Fernbahnhofs“ nutzen?

23. Welche der bisherigen Planungsbestandteile im PFA 1.3 werden im Falle der Planung des Gäubahntunnels an den Flughafen Stuttgart entfallen (z. B. Wie ist der weitere Fortgang bei der „Rohrer Kurve“ – bitte entfallende Projektbestandteile konkret benennen)?

24. Sollte der Gäubahntunnel an den Flughafen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenweges aufgenommen werden und die bisherigen Planungen dafür aufgegeben werden, wird dann eine Überleitung von Zügen von diesem Tunnel auf die NBS in Richtung Wendlingen (optional) möglich sein?

25. Sollte der Gäubahntunnel an den Flughafen in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesschienenweges aufgenommen werden und die bisherigen Planungen dafür aufgegeben werden, wird dann eine Überleitung von Zügen von der S-Bahn-Strecke am Flughafen Stuttgart auf die NBS in Richtung Wendlingen weiterhin (optional) möglich sein?

26. Welche Optionen einer tangentialen Bahnverbindung aus dem Raum Böblingen über den Flughafen Stuttgart in den Bereich um Wendlingen am Neckar werden noch möglich sein, wenn der Gäubahntunnel an den Flughafen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenweges aufgenommen wird?

27. Welche Optionen einer tangentialen Bahnverbindung vom Flughafen Stuttgart aus in den Raum Wendlingen am Neckar werden noch möglich sein, wenn der Gäubahntunnel an den Flughafen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenweges aufgenommen wird?

28. Sind am „Fernbahnhof“ Stuttgart Flughafen Doppelbelegungen an den Bahnsteiggleisen möglich?

Sind solche im dritten Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt vorgesehen?

Werden Verlängerungen der Bahnsteiggleise und der Bahnsteige untersucht?

Wird eine Planänderung des PFA 1.3a vorbereitet?

29. Welche konkreten Maßnahmen sind – über den Ausbau des Nordzulaufs in Stuttgart hinaus – vorgesehen, um die Fahrzeiten zwischen Stuttgart und Mannheim zu verkürzen?
30. Welche baulichen Maßnahmen sind dem Zielfahrplan Deutschlandtakt für die Rems- und Murrbahn unterstellt (bitte die Maßnahmen möglichst genau beschreiben), und welche verkehrlichen Ziele werden damit verfolgt?
Welche dieser Infrastrukturvorhaben können aus heutiger Sicht wann realisiert werden?
In welchen Jahren sind welche Vorteile für die Reisenden zu erwarten?
31. Was ist unter einer „regional optimierten Haltepolitik“ auf der Gäu- und Murrbahn zu verstehen, und welche Maßnahmen sind hierfür konkret vorgesehen (Präsentation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zum dritten Gutachterentwurf, Akteurskonferenz vom 15. Juli 2020, S. 13)?
32. Welche „Modifikationen bei der S-Bahn Stuttgart“ sind gegenüber dem zweiten Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt vorgesehen (Präsentation BMVI zum dritten Gutachterentwurf, Akteurskonferenz vom 15. Juli 2020, Seite 150)?
33. Inwiefern wurde das Konzept im Filstal mit Herstellung von verbesserten Anschlüssen in Plochingen und Ulm geändert (Präsentation des BMVI zum dritten Gutachterentwurf, Akteurskonferenz vom 15. Juli 2020, S. 150)?
34. Lässt die Kapazität im künftigen Stuttgarter Tiefbahnhof bei Verwirklichung des Zielfahrplans ergänzend hierzu Sprinterverbindungen beispielsweise von bzw. nach Berlin und Hamburg zu?
Wie viele solcher Angebote sind in welchen Zeitfenstern möglich?
35. Kennt die Bundesregierung die Tatsache, dass es im Falle einer Planung des Gäubahntunnels an den Flughafen Stuttgart zu einer noch längeren Unterbrechung der Erreichbarkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs durch die Züge der Gäubahn kommen wird (https://www.hz.de/suedwest/stuttgart-21-gaeubahn-tunnel-verlaengert-sich-kappung-der-gaeubahn_-47457223.html)?
Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
36. Bewertet die Bundesregierung das Ergebnis einer Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart (VWI), wonach die Stadtbahnen völlig überlastet werden, wenn die Gäubahnzüge bereits in Stuttgart-Vaihingen enden müssen (Öffentliche Präsentation am 29. Juni 2020 und Antwort seitens der Stuttgarter Straßenbahn GmbH, SSB auf Nachfrage)?
Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
37. Kennt die Bundesregierung die Tatsache, dass sich für Fahrgäste, die mit der Gäubahn anreisen und in Stuttgart-Vaihingen (oder auch Nahe Nordbahnhof) aussteigen und umsteigen müssen, um zum Stuttgarter Hauptbahnhof zu gelangen, die Reisezeiten über Mannheim und Frankfurt um 15 bis 30 Minuten und nach Nürnberg um bis zu einer Stunde verlängern (erwähnte Studie des VWI Stuttgart)?
Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
38. Welche minimalen und welche maximalen Standzeiten der Züge im geplanten Tiefbahnhof sind im dritten Zielfahrplan für den Deutschlandtakt unterstellt?

39. Wie oft am Tag sind Doppelbelegungen (Halt von zwei Zügen hintereinander an einer Bahnsteigkante) unterstellt?
40. Weshalb wird angenommen, dass die Verbindung zwischen Stuttgart und Berlin zukünftig über Nürnberg geführt wird, bzw. weshalb wird der Vergleich Fahrzeit 2020/Fahrzeit D-Takt auf diese Relation über Nürnberg dargestellt (Präsentation sma zum dritten Gutachterentwurf, S. 20)?
41. Sind im dritten Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt Fahrten, die im zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof beginnen oder enden (ohne dass außerhalb des Hauptbahnhofs gewendet wird), oder sind dort Zugwenden vorgesehen?
42. Aus welchem Grund ist vorgesehen, die Linie FV 94 (Amsterdam) bis Tübingen zu führen, und ist vorgesehen, dass Tübingen ein regulärer Halt wird und Fahrgäste dort zusteigen und aussteigen können?
43. Aus welchem Grund ist vorgesehen, die Linie FV 45 (Hamburg) von Nürtingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof über den Flughafen, jedoch ohne Halt am Flughafen, zu führen (siehe dritten Gutachterentwurf für den Zielfahrplan)?
44. Aus welchem Grund ist vorgesehen, die Linie FV 6.a/47.a (Hamburg bzw. Berlin) über den Bahnhof Stuttgart Flughafen zu führen, ohne jedoch dort Fahrgäste zusteigen und aussteigen zu lassen?
45. Aus welchem Grund ist vorgesehen, die Linie FV 6.a/47.a (Hamburg bzw. Berlin) bis Nürtingen zu führen, ohne jedoch dort Fahrgäste zusteigen und aussteigen zu lassen?
46. Welche Anforderungen werden an Bahnhöfe gestellt, an denen Züge aus betrieblichen Gründen – ggf. ohne Fahrgäste – starten oder enden (z. B. Aufenthaltsräume für Personal, Anlagen für die Ver- und Entsorgung, Catering etc.)?
Welche Investitionen müssen in Nürtingen und Tübingen hierfür getätigt werden?
47. An wie vielen Tagen im Jahr 2019 und an wie vielen Tagen im bisherigen Jahresverlauf 2020 sind S-Bahnen der S-Bahn Stuttgart in Stuttgart Hauptbahnhof „oben“ eingefahren?
48. Wie hoch war die Anzahl der Störfälle, die dazu führten, dass in 2019 und 2020 S-Bahnen der S-Bahn Stuttgart in Stuttgart Hauptbahnhof „oben“ einführen (bitte für beide Jahre getrennt aufführen)?
49. Wie häufig sind S-Bahnen der S-Bahn Stuttgart im Jahr 2019 und wie häufig in den bisherigen Monaten des laufenden Jahres 2020 in Stuttgart Hauptbahnhof „oben“ eingefahren (bitte die Anzahl der entsprechenden Fahrten von S-Bahnen darstellen)?
50. Wie viele S-Bahnen konnten aufgrund der Störfälle im Jahr 2020 und in bisherigen Jahresverlauf 2020 gar nicht bis Stuttgart Hauptbahnhof fahren und wurden früher gestoppt, z. B. in Stuttgart-Bad Cannstatt, Stuttgart-Vaihingen oder Stuttgart-Feuerbach?
51. Welche Möglichkeiten für ein „Notfallkonzept S-Bahn Region Stuttgart“ sieht die Bundesregierung und sieht die Deutsche Bahn für den Fall einer Sperrung der Stammstrecke zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und der Station Österfeld insbesondere für den Raum im Süden von Stuttgart, wenn die „Panoramabahn-Trasse“ nicht mehr in den Hauptbahnhof mündet und der Gäubahn-Tunnel noch nicht fertiggestellt ist?

Welche Möglichkeiten bestehen dann, um die Stationen in Filderstadt, Echterdingen, Leinfelden, Oberaichen, Rohr, Vaihingen und Österfeld anzufahren?

52. Welche Möglichkeiten für ein „Notfallkonzept S-Bahn Region Stuttgart“ sieht die Bundesregierung und sieht die Deutsche Bahn für den Fall einer Sperrung der Stammstrecke zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und der Station Österfeld insbesondere für den Raum im Süden von Stuttgart, wenn die „Panoramabahn-Trasse“ nicht mehr in den Hauptbahnhof mündet und der Gäubahn-Tunnel an den Flughafen führt?

Welche Möglichkeiten bestehen dann, um die Stationen in Filderstadt, Echterdingen, Leinfelden, Oberaichen, Rohr, Vaihingen und Österfeld anzufahren?

Berlin, den 4. August 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

