

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/21572 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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/swraktuell/bw/stuttgart21-chronologie-historie/-/id=1622/did=6730358/nid=1622/aabx4l/index.html#:~:text=Hintergrund%20Historie%20des%20Bahnprojekts%20Stuttgart%2021&text=Er%20und%20sein%20Team%20schlagen,wird%20als%20Variante%20H%20bekannt.> und <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.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“.

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 Halbknotten geplant?

Aufgrund der Vielzahl an verkehrenden Linien ist Stuttgart Hauptbahnhof wie z. B. München, Köln, Berlin ein Knoten, in dem Richtungsanschlüsse fortlaufend hergestellt werden.

2. Welche Bahnhöfe in Baden-Württemberg sind im Zielfahrplan als Knotenbahnhöfe bzw. Taktknoten enthalten, und zu welchen jeweiligen „Taktminuten“?

Die Knotenbahnhöfe mit ihren jeweiligen Taktminuten können in der Netzgrafik zum Zielfahrplan für Baden-Württemberg eingesehen werden (abrufbar unter: <https://www.deutschlandtakt.de/newsroom/berichte-und-planungsunterlagen/>).

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?

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

Nein. Nach Auffassung der Bundesregierung gibt es für eine Bewertung keine Notwendigkeit, da für den vom Gutachter vorgelegten Zielfahrplan keine Ergänzungsstation abgeleitet wurde.

5. Von welchem Realisierungshorizont des Nordzulaufs in Form zusätzlicher Gleise in Tunnellage geht die Bundesregierung gegenwärtig aus?

Der Realisierungshorizont kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, da die Bewertung des Deutschlandtakts noch nicht abgeschlossen ist.

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 1.3a und b) geht die Bundesregierung gegenwärtig aus?
16. Bis wann dürfte Klarheit darüber bestehen, ob die Linienverbesserungen einschließlich notwendiger Tunnelabschnitte an der Gäubahn in den Vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen werden?

Die Fragen 6, 7 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausbaustrecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) ist bereits im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Da das Projekt im Zuge des Deutschlandtakts weiterentwickelt wurde, ist eine erneute volkswirtschaftliche Bewertung erforderlich. Diese erfolgt jetzt zeitnah. Voraussetzung dafür ist eine klare Abgrenzung zwischen dem Bedarfsplanvorhaben Gäubahn und dem Projekt Stuttgart 21. Bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit können weitere Planungsschritte eingeleitet werden.

8. Welcher Fahrzeitgewinn ist aus Sicht der fahrplanbasierten Infrastrukturplanung für einen optimalen integralen Taktfahrplan auf der Gäubahn notwendig, und welche Infrastrukturmaßnahmen müssen daraus abgeleitet werden?

Die für die Gäubahn hinterlegten Fahrzeiten können in den veröffentlichten Netzgrafiken zum Zielfahrplan eingesehen werden. Eine Übersicht über die im Zielfahrplan Deutschlandtakt unterstellten Infrastrukturmaßnahmen auf der Relation Stuttgart – Singen – Grenze D/CH ist in der Präsentation zur Akteurskonferenz vom 15. Juli 2020 einsehbar. Beide Unterlagen sind im Internet unter

<https://www.deutschlandtakt.de/newsroom/berichte-und-planungsunterlagen/abrufbar>.

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)?
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)?

Die Fragen 9, 10 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem von der DB Netz AG vorgelegten Konzept kommen, abgesehen vom Tunnel zum Flughafen Stuttgart, für geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen insbesondere die Abschnitte Herrenberg – Eutingen, Neckarhausen – Sulz und Epfendorf – Rottweil in Frage. Eine erste Kostenschätzung geht von Mehrkosten von ca. 500 Mio. Euro aus. Konkrete Untersuchungen zu möglichen Linienverbesserungen können jedoch erst in Auftrag gegeben werden, wenn die volkswirtschaftliche Bewertung erfolgt ist.

11. Welches Geschwindigkeitswegebund („Fahrschaulinie“) ergibt sich für die Gäubahn im Abschnitt Stuttgart – Tuttingen – 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 – Tuttingen – Singen beim Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung („Neigetchnik“)?
13. Welcher Fahrzeitunterschied bzw. Fahrzeitvorteil ergibt sich auf der Strecke Stuttgart – Tuttingen – Singen beim Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung („Neigetchnik“) gegenüber konventionellen Fahrzeugen (bitte jeweilige Reisezeit angeben)?
14. Welche Fahrzeitverkürzung kann durch die im Verlauf der Gäubahn (Stuttgart – Tuttingen – Singen) geplanten Linienverbesserungen erzielt werden?

Die Fragen 11 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ergeben sich durch den Einsatz von Neigetchnik, der konventionellen Bedienung sowie den im

dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt unterstellten Angebotskonzept folgend dargestellte Fahrzeiten. Demnach verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Singen im Gutachterentwurf gegenüber dem Status quo in beiden Richtungen um jeweils elf Minuten.

Bezug	Fahrzeit Stuttgart Hbf–Singen	Fahrzeit Singen–Stuttgart Hbf
Neigetechnik	01:44 h	01:46 h
Konventionell 2020	01:56 h	01:55 h
3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt	01:45 h	01:44 h

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)?

Ja.

18. Wird die Bundesregierung die Linienverbesserungen mit notwendigen Tunnelabschnitten bei einer positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertung (NKV>1) auf jeden Fall in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes aufnehmen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6, 7 und 16 verwiesen.

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?

Das weitere Verfahren befindet sich in der Abstimmung.

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)?

Nein. Nach Auskunft der DB AG bestehen weder kapazitative Engpässe noch ein erhöhtes Verspätungsrisiko. Grund hierfür ist u. a., dass eine Entmischung des schnellen Fern- und Regionalverkehrs von den langsameren S-Bahnzügen erfolgt.

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?

Nach Auskunft der DB AG würde es eines Planänderungsverfahrens bedürfen. Auf die gerade begonnenen Baumaßnahmen im PFA 1.3a entstehen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Auswirkungen.

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?

Die Fragen 22 bis 27 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen hierzu haben noch nicht begonnen.

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?

Am Fernbahnhof des Stuttgarter Flughafens sind Doppelbelegungen an den Bahnsteiggleisen möglich. Der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt sieht solche Doppelbelegungen nicht vor. Im Hinblick auf eine etwaige Planänderung wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

29. Welche konkreten Maßnahmen sind – über den Ausbau des Nordzulaufs in Stuttgart hinaus – vorgesehen, um die Fahrzeiten zwischen Stuttgart und Mannheim zu verkürzen?

Im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt sind die Ertüchtigung der Strecke Mannheim – Stuttgart auf eine durchgehende Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 280 km/h sowie Weichen im Südkopf von Mannheim unterstellt.

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?

Für die Rems- und Murrbahn sind bauliche Maßnahmen zur Herstellung gleichzeitiger Einfahrten, der Erhöhung von Einfahrtsgeschwindigkeiten sowie neue Haltepunkte unterstellt, um das im dritten Gutachterentwurf hinterlegte Angebotskonzept umzusetzen. Die unterstellten Maßnahmen betreffen auch den Schienenpersonennahverkehr in der Verantwortung des Landes Baden-Württemberg. Mit den im Zielfahrplan unterstellten Maßnahmen sollen u. a. die Regionen entlang beider Strecke besser an die überregionalen Knoten angebunden und kurze Anschlüsse in Nürnberg realisiert werden.

Aussagen zum Realisierungszeitpunkt sind derzeit nicht möglich.

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)?

Der Hinweis in der betreffenden Präsentation bezieht sich nach Auskunft der Gutachter lediglich auf die Murrbahn. Die Regionen entlang der Murrbahn sollen besser an die überregionalen Knoten angebunden und gleichzeitig sollen kurze Umsteigezeiten in Nürnberg realisiert werden.

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)?

Gemäß Anmeldung des Landes Baden-Württemberg bzw. des zuständigen Aufgabenträgers sind für die S-Bahn Stuttgart folgende Modifikationen im aktuellen Gutachterentwurf unterstellt: Verlängerung der S 3 im 30-Minutentakt von Filderstadt nach Neuhausen sowie Anpassungen im Grund- und Verstärkertakt bei den S-Bahnlinien 4 bis 6 einschließlich besseren Anschlüssen in Backnang.

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)?

Das Angebotskonzept im Filstal wurde gemäß Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg bzw. dem entsprechenden Aufgabenträger neu strukturiert und weist im dritten Entwurf drei Leistungen im Schienenpersonennahverkehr pro Stunde und Richtung auf.

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?

Ja. Zu Anzahl und Zeitfenster liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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-gaebahn-tunnel-verlaengert-sich-kappung-der-gaebahn\\_-47457223.html](https://www.hz.de/suedwest/stuttgart-21-gaebahn-tunnel-verlaengert-sich-kappung-der-gaebahn_-47457223.html))?

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Bewertungsgrundlagen vor.

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?

Nach Auskunft der DB AG belegt die Studie die verkehrliche Eignung von Stuttgart-Vaihingen als zeitweisen Endpunkt für die Fern- und Regionalverkehrslinien der Gäubahn.



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?

Mit Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs wird der Verkehr im Knoten Stuttgart neu organisiert, wodurch sich bei der überwiegenden Anzahl der Relationen hohe Reisezeitgewinne für Reisende ergeben. Nur wenige Reisezeitverlängerungen sind auf den Umstand zurückzuführen, dass die Gäubahn zu diesem Zeitpunkt nicht über den Flughafen geführt werden kann.

38. Welche minimalen und welche maximalen Standzeiten der Züge im geplanten Tiefbahnhof sind im dritten Zielfahrplan für den Deutschlandtakt unterstellt?

Die Standzeiten bewegen sich für Stuttgart Hauptbahnhof zwischen zwei und zwölf Minuten.

39. Wie oft am Tag sind Doppelbelegungen (Halt von zwei Zügen hintereinander an einer Bahnsteigkante) unterstellt?

Da der Zielfahrplan keine 24 Stunden abbildet, kann die Zahl an Doppelbelegungen nur abgeschätzt werden. Nach Auskunft der Gutachter erfolgen über 24 Stunden schätzungsweise 150 bis 180 Doppelbelegungen je nach Ausgestaltung des Spätverkehrskonzepts, wodurch die langen Bahnsteige des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofs für den Nah- und Regionalverkehr optimal genutzt werden können.

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)?

Die in der Präsentation angegebenen Relationen sind beispielhaft. Die schnellste Wegekette von Stuttgart nach Berlin verläuft über Mannheim.

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?

Es sind keine Zugwenden in Stuttgart Hauptbahnhof 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?

Die systematische Bedienung von Tübingen mit Zügen des Fernverkehrs ist Ergebnis der Abstimmung mit allen Beteiligten und wird dementsprechend im dritten Entwurf unterstellt.

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?

Die Fragen 43 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Halt dieser Linie ist aus fahrplantechnischer Sicht nicht möglich, ohne an anderer Stelle Anschlüsse aufzugeben. Da der Zielfahrplan kein rechtlich verbindliches Bedienangebot festlegt, können Fernverkehrsanbieter aber von der im Zielfahrplan hinterlegten Haltepolitik abweichen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 43 verwiesen. Die Gutachter schlagen die Abstellung der Züge im Raum Nürtingen vor.

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?

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Bundesregierung hierzu noch keine eigenen Informationen vor.

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?

Die Fragen 47 bis 50 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG unterscheidet sie für die Nutzung des Stuttgarter Hauptbahnhofs (oben) und im Hinblick auf einen Störfall zwischen (1)

dispositiven Einzelfallentscheidungen, bei denen mit kleineren dispositiven Anpassungen möglichst schnell zum Regelbetrieb zurückgekehrt werden kann, und (2) normierten Störfallkonzepten netzweiter Auswirkungen. Im zweiten Fall enden beispielsweise einzelne Linien in den Vorortbahnhöfen, verkehren bis zum Kopfbahnhof oder werden umgeleitet. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 15 Störfallkonzepte umgesetzt, im Jahr 2020 (bis 31.07.2020) 11 Konzepte.

Ferner teilt die DB AG mit, dass im Jahr 2019 insgesamt 1.500 S-Bahnzüge in den Stuttgarter Hauptbahnhof (oben) geführt wurden, im Jahr 2020 (bis 31. Juli 2020) insgesamt 713 S-Bahnzüge.

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?

Die Fragen 51 und 52 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet

Nach Auskunft der DB AG liegt ein abschließend bewertetes Störfallkonzept noch nicht vor.

