

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 7831-10.00

Stuttgart, 16.01.2020

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
Datum 01.08.2019
Betreff Deutschlandtakt und S21: Zielfahrplan im Ausschuss öffentlich diskutieren

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat die Deutsche Bahn (DB) um Stellungnahme gebeten. Die Antworten der DB sind im Folgenden in kursiver Schrift kenntlich gemacht.

Beantragung:

Sobald der Zielfahrplan des Deutschlandtaktes für Stuttgart vorliegt, insbesondere für die Hauptverkehrszeit, soll dieser öffentlich vorgestellt und von allen Projektpartnern und unabhängigen Experten diskutiert werden.

Die DB teilt hierzu Folgendes mit:

Für die Inbetriebnahme von Stuttgart 212 entsteht derzeit in enger Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg der Zielfahrplan 2025. Daran beteiligt sind verschiedene Aufgabenträger (u. a. die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart), die Deutsche Bahn und das Ingenieurbüro SMA und Partner. Grundlage für den Zielfahrplan 2025 sind die dann über den neuen Knoten hinaus zur Verfügung stehende Infrastruktur sowie das geplante Verkehrsangebot. Dabei sieht der derzeitige Arbeitsstand vielfach kürzere Umsteigezeiten vor als der aktuelle Zwischenentwurf des Deutschland-Taktes.

Sobald der Zielfahrplan final zwischen allen Beteiligten abgestimmt ist, kann er öffentlich im Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart vorgestellt werden.

Die im Rahmen der Fahrplangestaltung weit über die Grenzen der Landeshauptstadt Stuttgart hinausreichenden zu berücksichtigenden Parameter sind ausgesprochen komplex und abhängig von den zugrundeliegenden Prämissen der zuständigen Aufgabenträger sind. Diese Prämissen fußen auf intensiven Diskussionen unter Beteiligung der zuständigen politischen Gremien und Interessensverbänden; eine nochmalige Diskussion über diese Prämissen nach der Erstellung des Zielfahrplans in hierfür

nicht zuständigen Gremien der Landeshauptstadt Stuttgart ist weder geboten noch zielführend.

Beantragung: Beantwortung der folgenden Fragen:

- a) Wie will das Projekt S21 die vom Land angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Fernverkehr in der Spitzenstunde des Bahnhofs bewerkstelligen.
- b) Wie will das Projekt S21 die vom Land angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Regionalverkehr in der Spitzenstunde bewerkstelligen.
- c) Wie will das Projekt S21 die vom Land angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im S-Bahnverkehr in der Spitzenstunde bewerkstelligen.
- d) Wie kann die Schieneninfrastruktur des Projekts S21 in ein S-Bahn-Notfallkonzept in der Spitzenstunde der Hauptverkehrszeit eingebunden werden und wie lassen sich die gewünschten Kapazitätssteigerungen zwischen 30 und 100 Prozent mit S21 verbinden.
- e) Wie ist ein Zuwachs von 70 Prozent im schienengebundenen Güterverkehr im System Stuttgart 21 zu bewerkstelligen.

Die DB teilt zu den Fragen a) bis e) Folgendes mit:

a) bis c) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet: Das politische Ziel der Verdopplung des Bahnverkehrs ist auf den Betrieb über einen ganzen Tag hinweg ausgerichtet, nicht explizit auf die Spitzenstunde, nicht auf einzelne Schienenverkehrsangebote und auch nicht auf die Zahl der Züge, sondern auf die Zahl der Reisenden. Dieses politische Ziel lässt sich nur langfristig und über eine gesamthafte mindestens deutschlandweite Betrachtung und Bewertung des Schienennetzes und der Fahrpläne erreichen; Stuttgart 21 als Pilotknoten für die digitale Schiene ist dafür eine wesentliche Voraussetzung.

Denn der Pilotknoten der Digitalen Schiene Deutschland verbindet eine hochleistungsfähige Infrastruktur mit smarterer Technik: Auf jedem der acht Bahnsteiggleise kann ohne Weiteres alle fünf Minuten ein Zug fahren, auf jedem der acht daran anschließenden Streckengleise im Schnitt alle zwei Minuten. Im S-Bahn-ähnlichen Hochleistungsbetrieb ergeben sich somit nicht nur Kapazitätsreserven weit über den geplanten Deutschland-Takt hinaus, sondern auch kurze Übergangszeiten für umsteigende Reisende bei gleichzeitig kurzen Haltezeiten für durchfahrende Fahrgäste auf den zahlreichen durchgebundenen Linien. Die damit verbundene deutliche Ausweitung von attraktiven Angeboten im Regionalverkehr entlastet die S-Bahn und sorgt dort somit für neue Kapazitäten. Insgesamt schafft der künftige Hauptbahnhof somit die notwendigen Voraussetzungen für eine verkehrspolitisch angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen.

Auf dem Weg zu einer dank Stuttgart 21 künftig möglichen Verdopplung der Fahrgastzahlen entsteht derzeit für die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 in enger Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg der Zielfahrplan für 2025. Daran beteiligt sind verschiedene Aufgabenträger (u. a. die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart), die Deutsche Bahn und das Ingenieurbüro SMA und Partner. Grundlage für den Zielfahrplan 2025 sind die dann über den neuen Knoten hinaus zur Verfügung stehende Infrastruktur sowie das geplante Verkehrsangebot. Dabei sieht der derzeitige Arbeitsstand bereits vielfach kürzere Umsteigezeiten vor als der aktuelle Zwischenentwurf des Deutschland-Taktes, für den der neue Knoten bestens vorbereitet ist. Der Deutschland-Takt ist ein Vorschlag für die langfristige Konzeption des Fern- und Regionalverkehrs in Deutschland und

reicht somit ebenso wie die verkehrspolitisch angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen weit über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus.

Zu Frage d):

Grundsätzlich wird der Fildertunnel nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 über das geplante Angebot hinaus zusätzliche Fahrten aufnehmen können. Eine Auskunft darüber ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht möglich, da detaillierte Notfallkonzepte erst erarbeitet werden können, wenn der Fahrplan zur Inbetriebnahme final abgestimmt ist. Im Anschluss hieran wird sich die Bahn zum S-Bahn-Notfallkonzept zunächst mit dem VRS als Aufgabenträger für die S-Bahn abstimmen.

Zu Frage e):

Stuttgart 21 als wesentlicher Bestandteil des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm schafft die Voraussetzung dafür, den Fern- und Regionalverkehr auf der Relation Stuttgart–Ulm von der Filstaltrasse auf die neue Trasse zu verlagern. Die dadurch auf der Filstaltrasse freiwerdenden Kapazitäten können zukünftig verstärkt vom schienengebundenen Güterverkehr genutzt werden. Im Übrigen ist die im Rahmen von Stuttgart 21 geschaffene neue Eisenbahninfrastruktur weit überwiegend dem Personenverkehr vorbehalten.

Fritz Kuhn

Verteiler
<Verteiler>