

Antrag

der Abg. Claus Schmiedel u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Gestaltung des Angebotskonzeptes bei Stuttgart 21

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob es zutrifft, dass die Firma sma + Partner (Zürich) bei den von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Vorarbeiten für das Angebotskonzept 2020 konkrete Engpässe und Probleme für den Bahnknoten Stuttgart festgestellt hat;
2. welche Bedeutung sie diesen Feststellungen zuerkennt und in welcher Art und Weise sie auf die Ergebnisse der Untersuchung reagiert hat;
3. ob sie der Ansicht ist, dass auch im Falle besonderer Vorkommnisse wie sie in jedem Fahrplan auftreten können (z. B. Verspätungen) weiterhin ein stabiler Fahrplan auf der Infrastruktur gefahren werden kann.

14.07.2010

Schmiedel, Haller, Gall, Heiler, Zeller SPD

Begründung

Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bekommt Baden-Württemberg einen wesentlich verbesserten Regionalverkehr, einen leistungsfähigen Anschluss an die europäischen Fernverkehrsmagistralen und die Landeshauptstadt eine sehr große Fläche zur innerstädtischen Entwicklung.

Es ist aber wichtig und richtig, schon im Vorfeld die eigene Planung von externen Spezialisten gegenrechnen zu lassen. Dies hat die Landesregierung getan. Zwei Jahre nach dem Erhalt der Untersuchung sollten die aufgezeigten Problemfelder abgearbeitet, zumindest aber Lösungen gefunden worden sein.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. August 2010 Nr. 7-3824.1-0-01/32 nimmt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. ob es zutrifft, dass die Firma sma + Partner (Zürich) bei den von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Vorarbeiten für das Angebotskonzept 2020 konkrete Engpässe und Probleme für den Bahnknoten Stuttgart festgestellt hat;*
- 2. welche Bedeutung sie diesen Feststellungen zuerkennt und in welcher Art und Weise sie auf die Ergebnisse der Untersuchung reagiert hat;*

Die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) wird bei der Konzeptionierung des Regionalverkehrs in Baden-Württemberg für die Jahre ab 2020 sowie bei den anstehenden Neuvergaben von Verkehrsleistungen von der Züricher Firma sma + partner unterstützt. Bei den Arbeiten wird die neue Infrastruktur des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm ebenso berücksichtigt wie zahlreiche weitere Aus- und Neubauvorhaben. Es entsprach den Aufgaben von sma + partner, am Anfang des Prozesses zunächst potenzielle Engpässe und mögliche Probleme bei der Fahrplangestaltung zu identifizieren. Dies ist in derartigen Fällen allgemein üblich und gängige Praxis. Hierbei wurden vor allem die eingleisigen Abschnitte im Bereich der Rohrer Kurve, des Flughafens und der Wendlinger Kurve als potenzielle Engpässe identifiziert. Als besondere Herausforderung stellten sich die wechselseitigen Abhängigkeiten in diesem Bereich dar. Aus diesem frühen Projektstadium stammt eine zwei Jahre alte Präsentationsunterlage einer Arbeitssitzung, die nach den Erkenntnissen der Firma sma + partner der Presse zugespielt und von Gegnern des Projektes Stuttgart 21 im Internet verbreitet wurde. Eine Stellungnahme von sma + partner vom 28. Juli 2010 ist im Internetangebot des UVM abrufbar.

Die Landesregierung hat die Erkenntnisse der sma + partner von Beginn an sehr ernst genommen. Der Planungsprozess hat sich inzwischen über verschiedene Iterationsschritte weiterentwickelt und es haben zahlreiche weitere Arbeitssitzungen stattgefunden. Die Unterlage, die der Presse zugespielt wurde, ist seit langem überholt. Außerdem hat die Landesregierung Professor Dr.-Ing. Ulrich Martin (Universität Stuttgart) beauftragt, gemeinsam mit der NVBW die betrieblichen Möglichkeiten des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm bei der Umsetzung der geplanten Regionalverkehrskonzeption zu überprüfen. Dazu wurde eine Fahrplanstudie durchgeführt, bei der ein besonderes Augenmerk auf die wechselseitigen Abhängigkeiten der eingleisigen Abschnitte im Filderbereich gelegt wurde. Diese Überprüfungen haben im Februar 2009 bestätigt, dass die vorgesehene Angebotskonzeption im Großknoten Stuttgart auf der geplanten Infrastruktur fahrplantechnisch realisiert werden kann. Im Internetangebot des damals zuständigen Innenministeriums waren seit April 2009 detailliertere Informationen darüber abrufbar. Seit dem Zuständigkeitsübergang auf das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr sind diese Informationen auf dessen Homepage abrufbar.

Die Angebotsvorstellung des Landes wurde ebenso wie die jeweils vorliegenden vorläufigen Ergebnisse der Untersuchungen ab Anfang 2009 von der NVBW in die betriebswissenschaftlichen Simulationen eingespeist, die von der DB Netz

AG durchgeführt werden. DB Netz AG verfügt als Infrastrukturbetreiberin über genauere Werkzeuge und Datengrundlagen als sie dem Land oder privaten Beratungsfirmen zur Verfügung stehen. Zusammenführende Untersuchungsergebnisse kommen ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Infrastruktur die Umsetzung des Betriebsprogramms von Fernverkehr und Nahverkehr ermöglicht. DB Netz AG hat dabei mitgeteilt, dass fahrplantechnische Verbesserungsmöglichkeiten und Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität identifiziert wurden. Bei den Infrastrukturmaßnahmen handelt es sich um die zweigleisige westliche Zuführung von der Neubaustrecke zur Station NBS am Flughafen sowie um zusätzliche Maßnahmen im Bereich der Signalisierung. Der Lenkungskreis für das Projekt Stuttgart 21 hat diese Vorschläge positiv aufgenommen. Die Bahn wird in den kommenden Wochen die Umsetzung vertieft prüfen.

3. ob sie der Ansicht ist, dass auch im Falle besonderer Vorkommnisse wie sie in jedem Fahrplan auftreten können (z. B. Verspätungen) weiterhin ein stabiler Fahrplan auf der Infrastruktur gefahren werden kann.

Der künftige Fahrplan mit dem unterstellten Betriebsprogramm wird zwar anspruchsvoll sein, das unterstellte Betriebsprogramm wird nach den Ergebnissen der durchgeführten Untersuchungen aber zweifelsohne zuverlässig fahrbar sein. Dies schließt selbstverständlich ein, dass eventuelle Verspätungen in zufriedenstellender Weise ohne Verspätungsübertragungen aufgefangen werden können. Im Vergleich zum heutigen Fahrplan ist zu bemerken, dass einerseits die heutige Infrastruktur das für Stuttgart 21 unterstellte Betriebsprogramm nicht einmal ansatzweise bewältigen könnte und dass andererseits bereits der heutige Fahrplan deutlich an der Grenze der heutigen Infrastrukturkapazität liegt.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr