

Antrag

des Abg. Boris Palmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Vergleich der Leistungsfähigkeit der Bahnhofskonzepte „Stuttgart 21“ und „Kopfbahnhof 21“

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. ob der Landesregierung das Gutachten von Prof. Martin (VWI Stuttgart GmbH) zum Leistungsfähigkeitsvergleich von „Kopfbahnhof 21“ (K21) und „Stuttgart 21“ (S21) bekannt ist und wie sie dessen Ergebnisse bewertet;
2. ob es zutrifft, dass das unter 1. genannte Gutachten von folgenden Prämissen ausgeht:
 - a) Gleichmäßige Verteilung der ein- und ausfahrenden Züge auf eine Stunde in der Spitzenlast,
 - b) Verteilung zusätzlicher Züge auf alle Richtungsgleise unabhängig von deren Nachfragestärke,
 - c) Haltezeiten von 1,0 Minuten für Züge des Nahverkehrs sowie 2,2 Minuten für Fernverkehrszüge im Bahnhof S21,
 - d) Haltezeiten von 4 Minuten für ICE-Züge und 6 Minuten für IC und Regional-/Nahverkehrszüge in K21,
 - e) Ende des Untersuchungsbereichs für S21 am ersten Einfahrtssignal des Fildertunnels zum geplanten Durchgangsbahnhof;

3. ob die unter 2. genannten Prämissen mit dem Land abgestimmt oder allein von der DB AG vorgegeben wurden;
4. ob die Landesregierung die unter 2. genannten Prämissen für realistisch hält;
5. wie die Landesregierung die folgenden Kritikpunkte am Gutachten der VWI GmbH bewertet:
 - a) Die Gleichverteilung der Züge über die ganze Stunde bei der Simulation des Betriebsprogrammes S21 ist keine realistische Annahme bzw. würde ein deutliches Absinken der Anschlussqualität (Aufenthaltszeiten beim Umsteigen, Sicherung der Anschlüsse durch Abwarten kleinerer Verspätungen) bedeuten, wird aber nicht untersucht, da hier der Durchgangsbahnhof eindeutig unterlegen wäre,
 - b) ein Vergleich zwischen K21 und S21 benachteiligt den Kopfbahnhof, wenn nur ein Betriebskonzept simuliert wird, dass mit der Verteilung der Züge auf die ganze Stunde die Vorteile des Kopfbahnhofs unbeachtet lässt, Umstiegszeiten nicht berücksichtigt und ein integralen Taktfahrplan ausschließt,
 - c) der Einsatz zusätzlicher Züge ohne Berücksichtigung der Nachfrage auf den Abfuhrstrecken verschleiert den Engpass von S21 im Zulauf von Zuffenhausen, weil hier schon das heutige Betriebsprogramm im Kopfbahnhof mit 14 Fahrten in der Spitzenstunde die Leistungsfähigkeitsgrenze des Tunnelbahnhofs erreicht und auf dieser Relation mit der Anbindung an die NBS Richtung Mannheim/Karlsruhe die größte zusätzliche Nachfrage generiert werden kann,
 - d) die angenommenen kurzen Haltezeiten für S21 sind in der Praxis wegen der großen Zahl von Ein- und Aussteigern nicht realistisch, weshalb in Durchgangsbahnhöfen mit vergleichbar hohem Fahrgastwechsel wie Hannover Hbf oder Köln Hbf alle Züge mindestens 3 Minuten Aufenthalt haben, wohingegen die Haltezeiten bei K21 deutlich über den technischen Möglichkeiten angesetzt sind, was belegbar ist, da in Stuttgart Hbf bereits heute bei IC-Zügen Haltezeiten von nur 4 Minuten eingeplant sind,
 - e) eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung von S21 muss den Filderbahnhof und die Strecke Stuttgart Flughafen–Stuttgart-Rohr umfassen, weil hier, verursacht durch eingleisige bzw. nicht kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelungen mit nur geringer Höchstgeschwindigkeit und die Mischbetriebsstrecke mit der S-Bahn, ein Kapazitätsengpass mit vielfältigen Zwangspunkten entsteht,
 - f) die Begrenzung der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs K21 in der Simulation der VWI GmbH entsteht primär durch zwei kurze überlastete Gleisabschnitte im Vorfeld des Hauptbahnhofs ohne dass der Versuch unternommen wird diese zu beheben;
6. wie die Landesregierung die Tatsache bewertet, dass die gesamte Planungsarbeit für K21 nicht von der DB, sondern von alternativen Verkehrsplanern geleistet und dennoch als das bisher beste Konzept zur Modernisierung des Kopfbahnhofs gilt;
7. ob die Landesregierung die Auffassung teilt, dass die beiden in der Simulation von Prof. Martin auftretenden kurzen Engpassabschnitte im Vorfeld des Hauptbahnhofs beseitigt werden könnten, wenn die DB mit ihrem Planungsapparat das Konzept K21 optimieren würde;

8. ob die Landesregierung es für angemessen hält, vor der endgültigen Entscheidung über S21 eine vertiefte Prüfung der Alternative K21 zu verlangen und ob sie bereit ist, hierfür auch die Simulation von Betriebsprogrammen, mit realistischen Prämissen zu veranlassen;

II.

von der DB AG eine erneute Simulation der Leistungsfähigkeit der Konzepte K21 und S21 unter folgenden Prämissen zu verlangen:

- a) Realistische Aufenthaltszeiten der Züge im Bahnhof,
- b) Gegenüberstellung von zwei Betriebsprogrammen, eines optimiert auf den Durchgangsbahnhof mit gleichmäßiger Verteilung der Züge auf die Stunde, eines optimiert auf den Kopfbahnhof mit einem integralen Taktfahrplan,
- c) Optimierung der Infrastruktur von K21 bei auftretenden Engpasserscheinungen durch den Planungsapparat der DB,
- d) Vergleich der Anschlussqualität (Aufenthaltszeiten beim Umsteigen, Möglichkeit zur Sicherung der Anschlüsse durch Abwarten kleinerer Verspätungen) bei beiden Modellen,
- e) Berücksichtigung der Anregungen in „5 Weiterer Handlungsbedarf“ des Gutachtens von Prof. Martin (VWI Stuttgart GmbH).

16. 01. 2007

Boris Palmer, Untersteller, Sckerl,
Wölfle, Rastätter, Walter, Dr. Splett GRÜNE

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 8. Februar 2007 Nr. 73-3824.1-0/53.318 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. 1.:

ob der Landesregierung das Gutachten von Prof. Martin (VWI Stuttgart GmbH) zum Leistungsvergleich von „Kopfbahnhof 21“ (K21) und „Stuttgart 21“ (S21) bekannt ist und wie sie dessen Ergebnisse bewertet;

I. 2.:

ob es zutrifft, dass das unter 1. genannte Gutachten von folgenden Prämissen ausgeht:

- a) *Gleichmäßige Verteilung der ein- und ausfahrenden Züge auf eine Stunde in der Spitzenlast,*
- b) *Verteilung zusätzlicher Züge auf alle Richtungsgleise unabhängig von deren Nachfragestärke,*
- c) *Haltezeiten von 1,0 Minuten für Züge des Nahverkehrs sowie 2,2 Minuten für Fernverkehrszüge im Bahnhof S21,*
- d) *Haltezeiten von 4 Minuten für ICE-Züge und 6 Minuten für IC und Regional-/Nahverkehrszüge in K21,*
- e) *Ende des Untersuchungsbereichs für S21 am ersten Einfahrtssignal des Fildertunnels zum geplanten Durchgangsbahnhof;*

- I. 3.:
ob die unter 2. genannten Prämissen mit dem Land abgestimmt oder allein von der DB AG vorgegeben wurden;
- I. 4.:
ob die Landesregierung die unter 2. genannten Prämissen für realistisch hält;
- I. 5.:
wie die Landesregierung die folgenden Kritikpunkte am Gutachten der VWI GmbH bewertet:
- a) Die Gleichverteilung der Züge über die ganze Stunde bei der Simulation des Betriebsprogrammes S21 ist keine realistische Annahme bzw. würde ein deutliches Absinken der Anschlussqualität (Aufenthaltszeiten beim Umsteigen, Sicherung der Anschlüsse durch Abwarten kleinerer Verspätungen) bedeuten, wird aber nicht untersucht, da hier der Durchgangsbahnhof eindeutig unterlegen wäre,*
 - b) ein Vergleich zwischen K21 und S21 benachteiligt den Kopfbahnhof, wenn nur ein Betriebskonzept simuliert wird, das mit der Verteilung der Züge auf die ganze Stunde die Vorteile des Kopfbahnhofs unbeachtet lässt, Umstiegszeiten nicht berücksichtigt und einen integralen Taktfahrplan ausschließt,*
 - c) der Einsatz zusätzlicher Züge ohne Berücksichtigung der Nachfrage auf den Abfuhrstrecken verschleiern den Engpass von S21 im Zulauf von Zufenhausen, weil hier schon das heutige Betriebsprogramm im Kopfbahnhof mit 14 Fahrten in der Spitzenstunde die Leistungsfähigkeitsgrenze des Tunnelbahnhofs erreicht und auf dieser Relation mit der Anbindung an die NBS Richtung Mannheim/Karlsruhe die größte zusätzliche Nachfrage generiert werden kann,*
 - d) die angenommenen kurzen Haltezeiten für S21 sind in der Praxis wegen der großen Zahl von Ein- und Aussteigern nicht realistisch, weshalb in Durchgangsbahnhöfen mit vergleichbar hohem Fahrgastwechsel wie Hannover Hbf oder Köln Hbf alle Züge mindestens 3 Minuten Aufenthalt haben, wohingegen die Haltezeiten bei K21 deutlich über den technischen Möglichkeiten angesetzt sind, was belegbar ist, da in Stuttgart Hbf bereits heute bei IC-Zügen Haltezeiten von nur 4 Minuten eingeplant sind,*
 - e) eine Leistungsuntersuchung von S21 muss den Filderbahnhof und die Strecke Stuttgart Flughafen–Stuttgart-Rohr umfassen, weil hier, verursacht durch eingleisige bzw. nicht kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelungen mit nur geringer Höchstgeschwindigkeit und die Mischbetriebsstrecke mit der S-Bahn, ein Kapazitätsengpass mit vielfältigen Zwangspunkten entsteht,*
 - f) die Begrenzung der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs K21 in der Simulation der VWI GmbH entsteht primär durch zwei kurze überlastete Gleisabschnitte im Vorfeld des Hauptbahnhofs ohne dass der Versuch unternommen wird, diese zu beheben;*

Zu I. 1. bis I. 5.:

Der Landesregierung ist bekannt, dass Herr Prof. Dr. Martin im Rahmen des Klageverfahrens gegen den ersten Planfeststellungsbeschluss für Stuttgart 21 das Gutachten „Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofs (S21) und einer Variante umgestalteter Kopfbahnhof (K21) im Rahmen der Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs“ erstellt hat. Auftraggeber des Gutachtens war die DB ProjektBau GmbH. Das der Untersuchung zugrunde liegende Betriebsprogramm entspricht dem Programm für die Planungen für Stuttgart 21 und die NBS Stuttgart–Ulm.

Die Landesregierung sah und sieht keine Veranlassung, sich mit den dem Gutachten zu Grunde liegenden Prämissen und den daran geäußerten Kritikpunkten im Detail zu befassen. Bereits frühere Untersuchungen in der Planungsphase haben die Überlegenheit des Konzepts Stuttgart 21 gegenüber einer Optimierung des Kopfbahnhofs belegt. Die Landesregierung geht davon aus, dass das Gutachten den allgemein anerkannten Regeln der Technik und dem aktuellen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Kenntnisstand entspricht. Dies wurde auch in der Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg bestätigt.

I. 6.:

wie die Landesregierung die Tatsache bewertet, dass die gesamte Planungsarbeit für K21 nicht von der DB, sondern von alternativen Verkehrsplanern geleistet und dennoch als das bisher beste Konzept zur Modernisierung des Kopfbahnhofs gilt;

Zu I. 6.:

Die Landesregierung erkennt an, dass sich Kritiker von Stuttgart 21 mit großem Engagement um eine Alternativplanung bemühen. Es ist weder Aufgabe der DB AG noch der Landesregierung, eine solche alternative Verkehrsplanung im Detail zu erarbeiten, wenn bereits im Vorfeld der zahlreichen Variantenuntersuchungen die vorgeschlagene Alternative den vom Vorhabensträger verfolgten betrieblichen und verkehrlichen Zielen nicht entspricht.

I. 7.:

ob die Landesregierung die Auffassung teilt, dass die beiden in der Simulation von Prof. Martin auftretenden kurzen Engpassabschnitte im Vorfeld des Hauptbahnhofs beseitigt werden könnten, wenn die DB mit ihrem Planungsapparat das Konzept K21 optimieren würde;

I. 8.:

ob die Landesregierung es für angemessen hält, vor der endgültigen Entscheidung über S21 eine vertiefte Prüfung der Alternative K21 zu verlangen und ob sie bereit ist, hierfür auch die Simulation von Betriebsprogrammen, mit realistischen Prämissen zu veranlassen;

II.:

von der DB AG eine erneute Simulation der Leistungsfähigkeit der Konzepte K21 und S21 unter folgenden Prämissen zu verlangen:

- a) Realistische Aufenthaltszeiten der Züge im Bahnhof,*
- b) Gegenüberstellung von zwei Betriebsprogrammen, eines optimiert auf den Durchgangsbahnhof mit gleichmäßiger Verteilung der Züge auf die Stunde, eines optimiert auf den Kopfbahnhof mit einem integralen Taktfahrplan,*
- c) Optimierung der Infrastruktur von K21 bei auftretenden Engpasserscheinungen durch den Planungsapparat der DB,*
- d) Vergleich der Anschlussqualität (Aufenthaltszeiten beim Umsteigen, Möglichkeit zur Sicherung der Anschlüsse durch Abwarten kleinerer Verspätungen) bei beiden Modellen,*
- e) Berücksichtigung der Anregungen in „5 Weiterer Handlungsbedarf“ des Gutachtens von Prof. Martin (VWI Stuttgart GmbH).*

Zu I. 7. und I. 8. und II.:

Die Landesregierung hält an der Realisierung von Stuttgart 21 fest. Mit dem Konzept K21 können die verkehrlichen Effekte von Stuttgart 21 nicht erreicht werden. Insbesondere ist keine direkte und schnelle Anbindung des

Flughafens und der Landesmesse an das Hochgeschwindigkeitsschienennetz möglich. Entsprechendes gilt auch für die Einschleifung der Gäubahn über den Flughafenbahnhof. Bei nahezu gleichen Kosten wie Stuttgart 21 würde mit K21 ein Konzept verwirklicht, das zwar den in 2015 zu erwartenden Verkehr abwickeln kann, bei weiteren Kapazitätssteigerungen jedoch nicht mehr leistungsfähig wäre. Vor diesem Hintergrund hält das Land weitere Untersuchungen zu K21 nicht für erforderlich.

Rech
Innenminister