

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Geplantes Zugangebot am neuen Flughafenbahnhof

Antrag

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

1. wann der Landesregierung die neuen Planungen der Deutschen Bahn zum Zugangebot am Flughafenbahnhof bekannt geworden sind;
2. welche Maßnahmen die Landesregierung ergriffen hat, um die Bahn von ihren neuen Planungen abzubringen;
3. wie sie jüngste Äußerungen der Deutschen Bahn bewertet, dass sie zu den Zusagen für die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Fernverkehrsnetz steht;
4. welche Gründe die Bahn dafür angegeben hat, statt des ursprünglichen Zwei-Stunden-Takts nun nur drei Zugpaare des Fernverkehrs pro Tag am neuen Flughafenbahnhof halten zu lassen;
5. wie sie die Auswirkungen dieser Planungen auf die neue Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern beurteilt;
6. wie sie die Auswirkungen dieser neuen Planungen auf die Perspektiven der Messe Stuttgart beurteilt;
7. wie sie die Auswirkungen dieser neuen Planungen auf die Perspektiven des Stuttgarter Flughafens beurteilt;
8. welche baulichen Veränderungen an den Planungen für den jetzigen Flughafenbahnhof aus ihrer Sicht die benötigten Fahrzeitgewinne für einen Fernverkehrshalt im Zwei-Stunden-Takt erbringen könnten;

Eingegangen: 10.01.2018/Ausgegeben: 13.02.2018

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. wie sich aus ihrer Sicht die Perspektiven für den Fernverkehrshalt am Flughafenbahnhof darstellen, wenn die für den Fernverkehrstakt 202X notwendigen Neubaustrecken, wie z. B. Rhein-Main–Rhein-Neckar, fertiggestellt sind.

10. 01. 2018

Rivoir, Selcuk, Binder,
Drexler, Hofelich SPD

Begründung

Die neuen Planungen der Deutschen Bahn für das Zugangebot am künftigen Flughafenbahnhof bedeuten einen inakzeptablen Rückschritt für diese neue Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern.

Es ist für die Öffentlichkeit von Interesse zu erfahren, wann die Landesregierung von diesen neuen Planungen der Deutschen Bahn erfahren hat und was sie konkret gedenkt dagegen zu tun. Daneben sind die Folgen dieser Planungen auf die neue Verkehrsdrehscheibe, den Flughafen und die Messe Stuttgart zu bewerten.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 6. Februar 2018 Nr. 3-3824.1-0-01/379 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wann der Landesregierung die neuen Planungen der Deutschen Bahn zum Zugangebot am Flughafenbahnhof bekannt geworden sind;*

Der Fahrplan nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist in der Abstimmung einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern/-innen der DB Netz als Infrastrukturverantwortliche sowie der DB Fernverkehr, des Verbandes Region Stuttgart und des Verkehrsministeriums für das Land als Aufgabenträger für den Fern- bzw. Regionalverkehr bzw. der S-Bahn Stuttgart. In diesen bereits 2016 angestoßenen Prüfungsprozess wurden von DB Fernverkehr verschiedene Planungsstände zu dem von ihm zu verantworteten Zugangebot eingebracht. In einem iterativen Planungsprozess ist es nicht ungewöhnlich, dass es zu Konflikten zwischen den verschiedenen Planungsvorstellungen kommt. In der Arbeitsgruppe wurde vereinbart, bei Konflikten bzw. abweichenden Zielvorstellungen zunächst Lösungen im iterativen Abstimmungsprozess der Arbeitsgruppe zu suchen. Kenntnis von der konkreten Anzahl der von DB Fernverkehr geplanten Zughalte am Flughafenbahnhof erhielt die Arbeitsgruppe im August des Jahres 2017, aber bereits frühere Planungsstände ließen erkennen, dass DB Fernverkehr auf eine systematische Bedienung des Flughafenbahnhofs verzichten wollte. Das Verkehrsministerium hat die DB Fernverkehr hinsichtlich der nicht ausreichenden Fernverkehrsanbindung des Flughafenbahnhofs in Richtung Ulm/München frühzeitig kritisiert, siehe Antwort zu Frage 2.

In der Beantwortung des Antrags der Abgeordneten Martin Rivoir u. a. SPD – Geplantes Zugangebot auf der Strecke Stuttgart–Ulm (Drucksache 16/3058) – teilte das Ministerium für Verkehr den von DB Fernverkehr dafür zur Verfügung gestellten Planungsstand mit. Soweit in der Fragestellung von „Planungen der Deutschen Bahn“ die Rede ist, ist darauf hinzuweisen, dass sich die Deutsche Bahn von den

Planungen von DB Fernverkehr distanziert und darauf hingewiesen hat, dass Aussagen zur konkreten Ausgestaltung des Zugangebots erfahrungsgemäß frühestens zwei Jahre vor Inbetriebnahme getroffen werden können.

2. welche Maßnahmen die Landesregierung ergriffen hat, um die Bahn von ihren neuen Planungen abzubringen;

Die Vertreterinnen und Vertreter des Ministeriums für Verkehr haben gegenüber der DB Fernverkehr nach Bekanntwerden dieser Planungen mehrfach kritisiert, dass diese hinter dem Betriebsszenario als Grundlage des Finanzierungsvertrags und den Ankündigungen in der Schlichtung zurückbleiben und nicht akzeptiert werden können. Ferner wurde DB Fernverkehr daran erinnert, dass der seit der Schlichtung 2010 öffentlich bekannte und im Stresstestfahrplan 2011 enthaltene Planungsstand den Halt eines ganztägigen 2-Stunden-Takts einer IC-Linie vorsieht. Den Vertreterinnen und Vertretern von DB Fernverkehr wurde mehrfach und unmissverständlich deutlich gemacht, dass diese Frage von wesentlicher Bedeutung für das Projekt 21 ist.

3. wie sie jüngste Äußerungen der Deutschen Bahn bewertet, dass sie zu den Zusagen für die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Fernverkehrsnetz steht;

Die Landesregierung wird bei den weiteren Planungsprozessen zur Entwicklung eines Fahrplans nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm auf die Einhaltung dieser Zusagen der Deutschen Bahn drängen. Dazu sind Abstimmungen auf Entscheidungsebene vorgesehen. So hat am 1. Februar ein Gespräch mit Frau Bohle, Vorsitzende des Vorstands der DB Fernverkehr AG, hierzu stattgefunden, die dabei die bereits öffentlich gewordenen Zusagen von Herrn Pofalla, DB-Vorstandsmitglied, bestätigt hat.

4. welche Gründe die Bahn dafür angegeben hat, statt des ursprünglichen Zwei-Stunden-Takts nun nur drei Zugpaare des Fernverkehrs pro Tag am neuen Flughafenbahnhof halten zu lassen;

Als Begründung führte DB Fernverkehr Fahrzeitprobleme aufgrund fehlender anderer wichtiger Streckenausbauten (bspw. der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar) an, die in den Fahrplänen für den Zielzustand unterstellt waren.

5. wie sie die Auswirkungen dieser Planungen auf die neue Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern beurteilt;

6. wie sie die Auswirkungen dieser neuen Planungen auf die Perspektiven der Messe Stuttgart beurteilt;

7. wie sie die Auswirkungen dieser neuen Planungen auf die Perspektiven des Stuttgarter Flughafens beurteilt;

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Landesregierung teilt die in den Fragestellungen anklingende Auffassung, dass die Bedeutung des Haltes am Flughafenbahnhof weit über den Fluggastverkehr hinausgeht und neben dem Messeverkehr den Ziel- und Quellverkehr aus dem wirtschaftsstarken Standort der Filderregion einschließt. Die Landesregierung schätzt ein, dass ein Teil der Fahrgäste, der durch die direkte Anbindung des Flughafens und der Messe mit Fernverkehrsverbindungen für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden könnte, bei der Umsetzung dieser Planungen verloren ginge.

8. welche baulichen Veränderungen an den Planungen für den jetzigen Flughafenbahnhof aus ihrer Sicht die benötigten Fahrzeitgewinne für einen Fernverkehrshalt im Zwei-Stunden-Takt erbringen könnten;

9. wie sich aus ihrer Sicht die Perspektiven für den Fernverkehrshalt am Flughafenbahnhof darstellen, wenn die für den Fernverkehrstakt 202X notwendigen Neubaustrecken, wie z. B. Rhein-Main–Rhein-Neckar, fertiggestellt sind.

Die Fragen 8. und 9. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Nach den Angaben von DB Fernverkehr sind die Fahrzeitprobleme, die zur Reduzierung der Anzahl der Fernverkehrshalte führen, auf das Fehlen anderer wichtiger Streckenausbauten (bspw. der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar) und somit nicht auf den aktuellen Planungsstand des Flughafenbahnhofs zurückzuführen. Denn bei einem Fernverkehrshalt entstehen ganz unabhängig von der baulichen Ausführung Fahrzeitverluste durch das Abbremsen, die Haltezeit und das Beschleunigen in der Größenordnung von etwa vier Minuten.

Gleichwohl wird die Landesregierung die Zusagen der Deutschen Bahn, sich an die vereinbarte Anbindung des Flughafens an das Fernverkehrsnetz zu halten, auch für den Zustand ohne weiterer Streckenausbauten und damit für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm einfordern. Dies gilt auch mit Blick auf die weit über die Fluggäste hinausgehende Bedeutung des Halts am Flughafenbahnhof.

Hermann
Minister für Verkehr