

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Kapazitätsengpass für den Regional- und S-Bahnverkehr im Bahnknoten Stuttgart beseitigen

Antrag

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

1. ob die Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart den Zielen des Bundes nach einer Verdopplung der Schienenverkehrsnachfrage gewachsen ist, insbesondere auch in den Spitzenstunden und ob entsprechende Untersuchungen angestellt wurden;
2. welche baulichen Maßnahmen sie für geeignet hält, den Bahnknoten rund um Stuttgart künftig zu entlasten und die Kapazitäten zu steigern;
3. inwieweit die Planungen für den Bau eines fünften und sechsten Gleises zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart-Zuffenhausen fortgeschritten sind und in welchem Zeitraum dieser Kapazitätsausbau erfolgen könnte;
4. wie sie die Planungen für einen Regionalbahnhof in Stuttgart-Feuerbach oder Stuttgart-Zuffenhausen beurteilt und ob hierzu bereits eine Machbarkeitsstudie vorliegt;
5. wann die Arbeiten für die Erneuerung der Bahnsteige des S-Bahnhalts in Stuttgart-Feuerbach abgeschlossen sein sollen;
6. ob sie eine vorzeitige Inbetriebnahme von Teilabschnitten des Projekts Stuttgart 21 (insbesondere den schon weit fortgeschrittenen Abschnitt der S-Bahn von Bad Cannstatt über Mitternachtstraße zum Hauptbahnhof) für möglich und sinnvoll erachtet um unmittelbar von Kapazitätssteigerungen zu profitieren;
7. in welchem Zeitraum die S-Bahnen in der Region Stuttgart mit dem europäischen Zugsicherungssystem (ETCS) nachgerüstet werden sollen;

8. ob sie Kenntnis davon hat, in welchem Zeitraum der Regionalverkehr im Land auf den ETCS-Betrieb umgestellt wird.

26. 09. 2018

Renkonen, Katzenstein, Hentschel, Lede Abal,
Marwein, Niemann, Zimmer GRÜNE

Begründung

Durch die dritte Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird es zu erheblichen Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr in der Region Stuttgart kommen. Zudem plant das Land ab nächstem Jahr den Einsatz von halbstündlichen Metro-polexpresszügen, um zusätzliche Kapazitäten in den Stoßzeiten zu schaffen. Auch der Verband Region Stuttgart will den 15-Minuten-Takt fast aller S-Bahn-Linien schrittweise ganztägig bis 20:30 Uhr ausbauen.

Die geplanten Maßnahmen stellen die Schieneninfrastruktur allerdings auf eine harte Belastungsprobe. Bereits heute sind viele Netze völlig überlastet und stör-anfällig. Experten sind sich einig, dass ohne die Einführung des digitalen ECTS-Zugssicherungssystems und einen Ausbau des Schienennetzes die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs dauerhaft nicht gewährleistet ist.

Als besonderes Nadelöhr gilt der Nordzulauf zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Hauptbahnhof. Nach Angaben der Deutschen Bahn gehen beispielsweise rund 40 Prozent der Verspätungen der Frankenbahn von Stuttgart über Heilbronn nach Würzburg auf das Konto des stör-anfälligen Nordzulaufs. Aus den genannten Gründen halten die Antragsteller den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hauptbahnhof und Zuffenhausens für dringend erforderlich.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode auf Bundesebene ist vereinbart, mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden zu gewinnen. Dem muss auch die Schieneninfrastruktur (insbesondere in den Bahnknoten) gewachsen sein.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 23. Oktober 2018 Nr. 3824.1-0/663 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. ob die Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart den Zielen des Bundes nach einer Verdopplung der Schienenverkehrsnachfrage gewachsen ist, insbesondere auch in den Spitzenstunden und ob entsprechende Untersuchungen angestellt wurden;*
- 2. welche baulichen Maßnahmen sie für geeignet hält, den Bahnknoten rund um Stuttgart künftig zu entlasten und die Kapazitäten zu steigern;*
- 3. inwieweit die Planungen für den Bau eines fünften und sechsten Gleises zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart-Zuffenhausen fortgeschritten sind und in welchem Zeitraum dieser Kapazitätsausbau erfolgen könnte;*

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

4. wie sie die Planungen für einen Regionalbahnhof in Stuttgart-Feuerbach oder Stuttgart-Zuffenhausen beurteilt und ob hierzu bereits eine Machbarkeitsstudie vorliegt;

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammenfassend beantwortet.

Das Ministerium für Verkehr begrüßt das vom Bund im Koalitionsvertrag geäußerte Ziel, mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden zu gewinnen und erwartet entsprechende Umsetzungsschritte.

Grundlage für Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege sind die vorliegenden Bewertungen des Bundes auf dem Zielnetz des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Dabei wird das Verkehrsangebot eines durchschnittlichen Werktags im Prognosejahr 2030 berücksichtigt. Auch bei den gegenwärtig noch laufenden Planrechtsverfahren zu Bestandteilen des Projekts Stuttgart 21 wird der absehbare verkehrliche Bedarf für die Dimensionierung dieser Anlagen durch die Anforderungen aus dem Bundesverkehrsplan 2030 abgeleitet. Diesen Anforderungen wird die Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart gerecht. Mit der Umsetzung des Deutschland-Taktes sind auch für den stark frequentierten Nordzulauf des Bahnknotens Stuttgart bis 2030 seitens des Bundes keine zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen geplant. Darüberhinausgehende verkehrliche Untersuchungen des Bundes jenseits dieses absehbaren verkehrlichen Bedarfs aus den Prognosen des BVWP 2030, die das Ziel einer Verdopplung der Schienenverkehrsnachfrage abbilden, sind dem Ministerium für Verkehr nicht bekannt.

Daher sieht das Ministerium für Verkehr angesichts der deutlich geänderten demografischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen den Bedarf einer umfassenden fortgeschriebenen Nachfrageuntersuchung für die Zukunft des Bahnknotens Stuttgart, die auch ein weiteres mögliches Wachstum des Schienenverkehrs betrachtet. Es beabsichtigt daher, in Abstimmung mit den anderen Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs in der Region Stuttgart die Erstellung eines entsprechenden Verkehrsmodells für die Region Stuttgart zu beauftragen. In diesem Rahmen sollen für den Prognosehorizont 2035 die Auslastung der dann vorliegenden Infrastruktur auch in den Spitzenstunden bestimmt sowie die ggf. erforderlichen Angebots- und/oder Infrastrukturergänzungen ermittelt werden, um den künftig prognostizierten verkehrlichen Potenzialen gerecht zu werden. Dabei sollen verschiedene Szenarien betrachtet werden (Trendszenario; Klimaschutzszenario; Szenario Verdopplung Schienenverkehrsnachfrage gem. Koalitionsvertrag; ggf. weitere).

Parallel zu diesem Prüfungsprozess wird bereits seit dem Jahr 2017 in enger Zusammenarbeit mit dem Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die grundsätzliche Realisierbarkeit von Infrastrukturergänzungen im Bahnknoten Stuttgart bewertet. Grundlegendes Ziel dieser Untersuchung ist die Prüfung, Bewertung und Sicherstellung von Zukunftsoptionen zur ergänzenden Kapazitäts- bzw. Infrastrukturerweiterung jenseits des absehbaren verkehrlichen Bedarfs, der den S21-Planfeststellungen zugrunde liegt.

Dies umfasst sowohl Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen und betrieblichen Leistungsfähigkeit im Kernnetz der S-Bahn Stuttgart (insbesondere den Ausbau des Gleises 130 im Bahnhof Stuttgart-Feuerbach sowie die Erweiterung der Station Mitternachtstraße um ein weiteres Gleis) als auch Infrastrukturmaßnahmen zur Erschließung neuer Potenziale (Interimshalte an den Enden der Panoramabahn, Regionalverkehrshalt in Stuttgart-Feuerbach oder Stuttgart-Zuffenhausen) und zur Realisierung neuer Verkehrsbeziehungen mit relevanter Gesamtnetzwirkung (P-Option, T-Spange, Nordkreuz). Vor allem werden hier auch die Möglichkeiten der Kapazitätserweiterung des Nordzulaufs von Stuttgart (insbesondere auch die Errichtung eines fünften und sechsten Gleises) geprüft.

Im Zusammenhang mit diesen Untersuchungen wird auch bewertet, welchen Beitrag eine Digitalisierung der Zugsicherung („ETCS“) zur qualitativen und kapazitiven Bewältigung der künftigen Verkehrsanforderungen leisten kann.

Mit beiden Untersuchungen bzw. Studien werden voraussichtlich bis zum Ende des Jahres 2019 wesentliche Grundlagen für weitere Entscheidungen zur strategischen und zielorientierten Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart vorliegen.

5. wann die Arbeiten für die Erneuerung der Bahnsteige des S-Bahnhalts in Stuttgart-Feuerbach abgeschlossen sein sollen;

Nach aktuellen Angaben der DB AG sind mit der für Ende November 2018 geplanten Gleisverschwenkung die S-Bahn-Gleise am Haltepunkt Feuerbach in der Lage, die sie im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 einnehmen sollen. Es werde ab diesem Zeitpunkt in diesem Zusammenhang nicht mehr im Bereich von Bahnsteigen und Gleisen gebaut. Zudem teilte die DB AG mit, dass bis Juni 2019 die Öffnung in der neuen Personenunterführung geschlossen und der Aufzug zu den Bahnsteigen installiert werden soll. Arbeiten für die Erneuerung der Bahnsteige des S-Bahnhalts in Stuttgart-Feuerbach seien im Anschluss daran möglich.

6. ob sie eine vorzeitige Inbetriebnahme von Teilabschnitten des Projekts Stuttgart 21 (insbesondere den schon weit fortgeschrittenen Abschnitt der S-Bahn von Bad Cannstatt über Mittnachtstraße zum Hauptbahnhof) für möglich und sinn-voll erachtet um unmittelbar von Kapazitätssteigerungen zu profitieren;

Die DB AG teilte zu einer vorzeitigen Inbetriebnahme des Abschnitts Bad Cannstatt über Mittnachtstraße nach Stuttgart Hbf für die S-Bahn im Regelverkehr mit, dass diese Restriktionen für den Regionalverkehr nach sich ziehen würde. Die notwendigen Anpassungen von Gleisen im westlichen Bereich des Bahnhofs Bad Cannstatt, die an dieser Stelle dem endgültigen Zustand ab der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 entsprechen, würden dazu führen, dass keine Regionalzugfahrten von Gleis 1 in Richtung Stuttgart Hbf mehr durchgeführt werden können. Die DB AG bewertet deshalb eine vorzeitige Nutzung des Abschnitts Bad Cannstatt über Mittnachtstraße nach Stuttgart Hbf durch den Regelverkehr als nicht sinnvoll.

Die DB AG teilte dem Ministerium für Verkehr zudem mit, dass dort aber erwogen wird, den Streckenabschnitt Bad Cannstatt–Mittnachtstraße–Hauptbahnhof (tief) für einen umfassenden, vom Regelverkehr unabhängigen Test des neuen Leit- und Sicherungssystems ETCS zu nutzen. Hierzu wäre eine vereinfachte Anbindung der Teststrecke in Bad Cannstatt ausreichend, die lediglich eine Verbindung aus dem Gleis 1 in Richtung Stuttgart ermöglicht. Während der Regelverkehr (sowohl S-Bahn als auch Regionalverkehr) dabei ab Bad Cannstatt weiterhin die bestehenden Gleisverbindungen in Richtung Stuttgart Hbf nutzen würde, könnten mit ETCS ausgerüstete Züge über die neue Neckarbrücke zur Station Mittnachtstraße geführt werden.

Die kommerzielle Inbetriebnahme der S-Bahn-Verlängerung über Mittnachtstraße ist nach Angaben der DB AG unter den oben geschilderten Rahmenbedingungen weiterhin für das Jahr 2025 gemeinsam mit der Gesamtinbetriebnahme von Stuttgart 21 vorgesehen.

Grundsätzlich wäre eine vorzeitige Inbetriebnahme von Teilabschnitten des Projekts Stuttgart 21 für die oben erwähnten Regelverkehre – sofern technisch und betrieblich möglich – aus Sicht des Ministeriums für Verkehr zu begrüßen.

Gleichwohl sind die von der DB AG dargelegten Gründe, die gegen eine vorzeitige Inbetriebnahme des Abschnitts Bad Cannstatt über Mittnachtstraße nach Stuttgart Hbf für die S-Bahn im Regelverkehr sprechen, nachvollziehbar. Es käme an dieser Stelle zu einer merkbaren Einschränkung der derzeit verfügbaren Kapazitäten, da die gegenwärtige häufige Nutzung des Gleises 1 durch Züge des Regionalverkehrs (überwiegend aus Richtung Tübingen–Plochingen) nicht mehr möglich wäre.

Die von der DB AG beabsichtigte Verwendung des Streckenabschnitts Bad Cannstatt–Mittnachtstraße als Teststrecke für die neue ETCS-Streckeninfrastruktur würde aus Sicht des Ministeriums für Verkehr aber dennoch eine sehr sinnvolle vorzeitige Nutzung dieses Teilabschnitts des Projekts Stuttgart 21 sicherstellen. Hiermit wäre eine gute Möglichkeit gegeben, die neue Technik im Knoten Stuttgart in dieser Form sehr umfassend testen und damit deren zeitgerechte Einführung maßgeblich unterstützen zu können.

7. *in welchem Zeitraum die S-Bahnen in der Region Stuttgart mit dem europäischen Zugsicherungssystem (ETCS) nachgerüstet werden sollen;*
8. *ob sie Kenntnis davon hat, in welchem Zeitraum der Regionalverkehr im Land auf den ETCS-Betrieb umgestellt wird.*

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammenfassend beantwortet.

Nach dem Ergebnis einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebenen Studie sollte das Schienennetz in Deutschland durch eine bundesweite Einführung von neuer Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) und digitalen Stellwerken (DSTW) digitalisiert werden. Die Studie empfiehlt für den Einstieg im Zeitraum von 2020 bis 2025 drei konkrete Maßnahmenpakete, die sich rasch auf die Aufnahmefähigkeit der Strecken und auf die Qualität auswirken werden. Darunter ist auch ein ETCS/DSTW-Pilotprojekt in der Region Stuttgart. Der weitere ETCS/DSTW-Rollout muss erst noch konkret festgelegt werden.

Das Ministerium für Verkehr ist bereit, die Umsetzung dieses ETCS/DSTW-Pilotprojekts im Knoten Stuttgart aktiv zu unterstützen. Um die strecken- und fahrzeugseitige Finanzierung abzusichern, ist das Ministerium für Verkehr gemeinsam mit der DB AG, dem Verband Region Stuttgart und dem BMVI in Gesprächen. Sofern diese Gespräche mit entsprechender Unterstützung aller Partner bis Ende 2018 zu einem erfolgreichen Ende geführt werden können, könnten bis Ende 2025 sämtliche S-Bahnen der S-Bahn Stuttgart und sämtliche Regionalverkehrsfahrzeuge, die den Stuttgarter Knoten befahren, mit ETCS-Fahrzeuggeräten ausgestattet werden. Um die höchste Leistungsfähigkeit der dann vorhandenen Infrastruktur zu erreichen, beabsichtigen das Ministerium für Verkehr und der Verband Region Stuttgart die Voraussetzungen für einen hochautomatisierten Bahnbetrieb (ATO GoA 2 – Automatic Train Operation; Grade of Automation Stufe 2) zu schaffen. Hierfür müssen alle betroffene S-Bahn- und Regionalverkehrsfahrzeuge, die den Knoten Stuttgart befahren, sowohl mit ETCS-Fahrzeuggeräten als auch mit ATO-Fahrzeuggeräten ausgestattet werden.

Die Ausstattung weiterer Regionalverkehrsfahrzeuge der übrigen Linien im Land ist vom weiteren ETCS/DSTW-Rollout und einer gesicherten Bundesfinanzierung abhängig.

Hermann
Minister für Verkehr