

Antrag

des Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zugangebot nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und des Flughafenbahnhofs

Antrag

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

1. welches Zugangebot im Fernverkehr aktuell zwischen Stuttgart und Ulm auf welcher Strecke und ggf. mit welchen Halten nach der vorzeitigen Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Jahr 2022 bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 geplant ist;
2. welches Zugangebot im Regionalverkehr aktuell zwischen Stuttgart und Ulm auf welcher Strecke und ggf. mit welchen Halten nach der vorzeitigen Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Jahr 2022 bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 geplant ist;
3. welches Zugangebot im Fernverkehr nach Fertigstellung von Stuttgart 21 mit einem Halt am Flughafenbahnhof geplant ist;
4. welches Zugangebot im Regionalverkehr nach Fertigstellung von Stuttgart 21 mit einem Halt am Flughafenbahnhof geplant ist;
5. inwiefern sichergestellt ist, dass alle Lokomotiven, Triebwagen und Wagen, die die Neubaustrecke nach ihrer vorzeitigen Inbetriebnahme im Jahr 2022 bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nutzen sollen, bereits heute über alle betrieblichen und technischen Voraussetzungen hierfür verfügen;
6. mit welchen Einschränkungen für die Verbindung Stuttgart–Plochingen–Tübingen beim Vorlaufbetrieb auf der Neubaustrecke zu rechnen ist;

7. wie sich der aktuelle Planungs- und Genehmigungsstand bei der sogenannten großen Wendlinger Kurve darstellt.

16.7.2021

Rivoir, Storz, Hoffmann, Röderer, Binder SPD

Begründung

Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm stellt einen zentralen Baustein für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg dar. Da mit einer früheren Inbetriebnahme eines Teils der Neubaustrecke vor der Fertigstellung von Stuttgart 21 zu rechnen ist, ist die Öffentlichkeit am dortigen künftigen Zugangebot sowie am endgültigen Zugangebot auf dieser Strecke interessiert.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. August 2021 Nr. VM3-0141.5-4/67/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welches Zugangebot im Fernverkehr aktuell zwischen Stuttgart und Ulm auf welcher Strecke und ggf. mit welchen Halten nach der vorzeitigen Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Jahr 2022 bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 geplant ist;

Laut Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB) möchte DB Fernverkehr ab Dezember 2022 mit möglichst vielen Linien die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm nutzen, da die neue Schieneninfrastruktur in einem ersten Schritt eine Fahrtzeitverkürzung von rund 15 Minuten im Fernverkehr zwischen Stuttgart und Ulm ermöglicht. Da im Übergangszeitraum bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nach derzeitigem Kenntnisstand wegen Trassenkonflikten zwischen Stuttgart und Wendlingen noch nicht alle Linien über die Neubaustrecke fahren können, kann DB Fernverkehr die genaue Anzahl an Fahrten erst nach Zuteilung der Fahrplantrassen im Sommer 2022 mitteilen.

2. welches Zugangebot im Regionalverkehr aktuell zwischen Stuttgart und Ulm auf welcher Strecke und ggf. mit welchen Halten nach der vorzeitigen Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Jahr 2022 bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 geplant ist;

Nach derzeitigem Planungsstand verkehren im Jahresfahrplan 2023 (ab Dezember 2022) zwischen Stuttgart Hbf und Ulm Hbf ein stündliches Regionalexpress (RE)-Zugpaar sowie ein stündliches Metropolexpress (MEX)-Zugpaar durch das Filstal. Im Abschnitt Stuttgart–Geislingen (Steige) verkehrt ein weiteres stündliches MEX-Zugpaar. Des Weiteren ist ein stündliches Interregioexpress (IRE)-Zugpaar von Wendlingen nach Ulm Hbf über die NBS mit Halt in Merklingen vorgesehen.

Detaillierte Aussagen zum Fahrplanangebot sind mit der Zuteilung der Fahrplanntrassen im Sommer 2022 möglich.

3. welches Zugangebot im Fernverkehr nach Fertigstellung von Stuttgart 21 mit einem Halt am Flughafenbahnhof geplant ist;

Laut Auskunft der DB kann DB Fernverkehr aktuell noch keine entsprechenden Informationen zum Fahrplanangebot am Stuttgarter Flughafenbahnhof geben. Das Konzept zum Fahrplan 2026 befindet sich noch in Arbeit und wird im Anschluss von DB Netz einer Eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) unterzogen, um qualitative Aussagen zur Kapazität zu erhalten und ggf. Anpassungen vornehmen zu können.

Im Mai 2021 hat die DB dem Verkehrsministerium jedoch auf Nachfrage erneut versichert, dass die Anzahl der Fernverkehrshalte am Flughafen Stuttgart mindestens dem Umfang entsprechen wird, wie es bei der Schlichtung Stuttgart 21, dem durchgeführten Stresstest und der Volksabstimmung angenommen wurde. Dies waren 30 Fernverkehrshalte je Tag, darunter 16 in/aus Richtung Ulm.

4. welches Zugangebot im Regionalverkehr nach Fertigstellung von Stuttgart 21 mit einem Halt am Flughafenbahnhof geplant ist;

Nach derzeitigem Planungsstand sind für den Jahresfahrplan 2026 (ab Dezember 2025) im Regionalverkehr drei stündlich verkehrende Zugpaare und ein zweistündlich verkehrendes Zugpaar zwischen Stuttgart Hbf und Stuttgart Flughafen vorgesehen. Sollte die Nachfrage wie prognostiziert ansteigen, sind in den Hauptverkehrszeiten zwei zusätzliche Leistungen pro Stunde vorgesehen.

Mit Inbetriebnahme der Anbindung der Gäubahn sind weitere Verbindungen von Stuttgart über den Flughafen zur Gäubahn geplant.

Weitere detaillierte Aussagen zum Fahrplanangebot (genaue Tageswerte) sind erst nach dem Abschluss der EBWU von DB Netz und ggf. erforderlichen Anpassungen möglich (vgl. Punkt 3).

5. inwiefern sichergestellt ist, dass alle Lokomotiven, Triebwagen und Wagen, die die Neubaustrecke nach ihrer vorzeitigen Inbetriebnahme im Jahr 2022 bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nutzen sollen, bereits heute über alle betrieblichen und technischen Voraussetzungen hierfür verfügen;

Ab dem Zeitpunkt der vorzeitigen Inbetriebnahme der NBS im Dezember 2022 bis zur vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Dezember 2025 verkehren IRE-Züge im Stundentakt zwischen Ulm und Wendlingen (vgl. Frage 2). Für diese Verkehrsleistungen läuft das Vergabeverfahren, welches weit fortgeschritten ist. Alle betrieblichen und technischen Voraussetzungen für die Nutzung der NBS wurden im Rahmen des Vergabeverfahrens vorgegeben und sind durch das bezuschlagte Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuhalten.

6. mit welchen Einschränkungen für die Verbindung Stuttgart–Plochingen–Tübingen beim Vorlaufbetrieb auf der Neubaustrecke zu rechnen ist;

Nach derzeitigem Planungsstand ist es gelungen, dass mit Inbetriebnahme der NBS Wendlingen–Ulm im Dezember 2022 keine grundlegenden Änderungen des Zugangebots auf der Strecke Stuttgart–Plochingen–Tübingen zu erwarten sind. Durch die Mitnutzung der Strecke zwischen Plochingen und Wendlingen durch den Fernverkehr sind Abweichungen im geringen Minutenbereich zu erwarten. Zweistündlich kommt es beim IRE zwischen Tübingen und Stuttgart Hbf zu Fahrzeitverlängerungen.

7. wie sich der aktuelle Planungs- und Genehmigungsstand bei der sogenannten großen Wendlinger Kurve darstellt.

Der 1. Abschnitt der Großen Wendlinger Kurve (GWK) wurde mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 16. April 2019 vom Eisenbahnbundesamt zugelassen (8. Planänderung zur NBS Wendlingen–Ulm Planfeststellungsabschnitt [PFA] 2.1.a/b). Dieser Abschnitt ist im Bau. Derzeit ist das Zulassungsverfahren für den abschließenden 2. Abschnitt der GWK (11. Planänderungsverfahren im PFA 2.1a/b) mit der Anhörung eröffnet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 21. Juni 2021 bis 20. Juli 2021 öffentlich ausgelegen. Die Frist für die Erhebung von Einwendungen läuft noch bis zum 3. September 2021.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor