

## **Antrag**

**der Abg. Hermann Katzenstein und  
Michael Joukov u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Bahnknoten Stuttgart 2040 – Störfallkonzept für die S-Bahn**

#### Antrag

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

1. welche Störfallkonzepte für die Tunnelstrecken im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 aktuell vorliegen;
2. wie insbesondere das Störfallkonzept für eine Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke (Unterbrechung zwischen Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen) aussieht;
3. wie dieses Störfallkonzept insbesondere im Zeitraum der ersten zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs ohne vollwertige Nutzungsmöglichkeit der Station Flughafen NBS (im Fall der Realisierung des Pfaffensteigtunnels) aussieht;
4. wie dieses Störfallkonzept insbesondere für das Jahr 2025 aussieht, indem nach aktueller Sachlage die Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen gekappt wird und eine wochenlange Sperrung zur Sanierung der S-Bahn-Stammstrecke geplant ist;
5. ob gewährleistet ist, dass zu allen Unterbrechungszeitpunkten Stadtbahnzüge auf den entsprechenden Relationen verkehren, um Redundanzen zu bieten und einen gleichzeitigen Ausfall von S- und U-Bahnen zu vermeiden;
6. von welchen Kapazitäten der Ersatzwege und Reisezeiten für die Fahrgäste dabei jeweils ausgegangen wird;
7. welche Rolle der sogenannten Panoramabahn im Rahmen der Störfallkonzepte zukommt;

Eingegangen: 2.6.2022 / Ausgegeben: 15.7.2022

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

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

8. wie die Pläne der zuständigen DB Netz AG zum Erhalt der Panoramabahn sind;
9. wie sich die Landesregierung zum Erhalt der Panoramabahn positioniert;
10. wie die Beschlusslagen bei der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart zum Erhalt der Panoramabahn sind;
11. an wie vielen Tagen der Jahre 2019, 2020 und 2021 die Panoramabahn für umgeleitete S-Bahn-Züge genutzt wurde (getrennt nach Nutzung bei ausgelöstem Störfallkonzept, planmäßiger Nutzung im Fall von Baustellen und dis-positiv durch Einzelfahrten);
12. wie viele umgeleitete Züge pro Jahr dies jeweils insgesamt waren.

2.6.2022

Katzenstein, Joukov, Gericke, Achterberg, Braun,  
Hentschel, Marwein, Nüssle GRÜNE

#### Begründung

Der Bahnknoten Stuttgart ist für die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes in Baden-Württemberg von zentraler Bedeutung. Leistungsfähigkeit und Resilienz des Bahnknotens Stuttgart müssen gewährleistet sein, damit die Ziele der Landes- und Bundesregierung, bis 2030 die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln, erreicht werden können.

Das gilt nicht nur für den Regelbetrieb, sondern insbesondere auch für den Betrieb in Stör- und Notfällen. Die große Zahl an Tunnelstrecken nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ergibt außergewöhnliche Anforderungen an eine Notfallkonzeption, da schon einzelne Tunnelsperrungen große Auswirkungen auf den Betrieb haben können.

Insbesondere aus dem Umstand, dass der PFA 1.3b am Flughafen erst Jahre nach dem Tiefbahnhof in Betrieb gehen wird und Fahrgäste, die aus Süden von der Gäubahn kommen, den im Zuge von Stuttgart 21 vorgesehenen Weg nicht nutzen können, ergibt sich die Notwendigkeit, einen Erhalt der Panoramabahn mit Anbindung in den Tiefbahnhof ernsthaft in Betracht zu ziehen. Die Umplanungen des Bundes auf den Fildern (Pfaffensteigtunnel) verschärfen diese Problematik noch im Vergleich zur Situation, die mit Drucksache 16/6741 abgefragt wurde.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 30. Juni 2022 Nr. VM3-0141.5-19/59/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

#### *1. welche Störfallkonzepte für die Tunnelstrecken im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 aktuell vorliegen;*

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind die Fahrplankonzepte aktuell noch in der Entwicklung. Nach Auffassung der Deutschen Bahn können die Störfallkonzepte erst nach Vorlage der exakten Fahrplankonzepte entwickelt werden.

#### *2. wie insbesondere das Störfallkonzept für eine Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke (Unterbrechung zwischen Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen) aussieht;*

Im Verlauf der Planungen zu Stuttgart 21 gab es verschiedene Überlegungen, wie das Störfallkonzept bei einer Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke gestaltet werden könnte. Zum Zeitpunkt der Schlichtung unter der Leitung von Heiner Geißler war geplant, S-Bahnen via Panoramabahn (zwischen Stuttgart-Vaihingen sowie Stuttgart-Feuerbach) und S-Bahnen via Fildertunnel (zwischen Stuttgart-Flughafen über Stuttgart Hbf [tief] nach Stuttgart-Zuffenhausen bzw. Stuttgart-Bad Cannstatt) zu führen. Beide Überlegungen werden heute von der Deutschen Bahn AG (DB AG) nicht mehr verfolgt. Ein neues Störfallkonzept liegt noch nicht vor.

Zu den aktuellen Überlegungen für das Störfallkonzept bei einer Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke gibt die DB AG folgende Auskunft:

„Der Begriff „Störfall“ wie folgt definiert:

Einzelereignis, das ungeplant und kurzfristig auftritt und den Zugverkehr/die Kapazität negativ beeinflusst. Störfälle sind beispielsweise Störungen an Fahrzeugen (Türstörung), der Infrastruktur (Leit- u. Sicherungstechnik) und externe Einflüsse (spielende Kinder am Gleis).

Bei der bisherigen Betrachtung wurde insbesondere der Worst Case (Totalspernung der Stammstrecke) untersucht. Mit der neuen Technik ETCS (European Train Control System) und der Erneuerung bzw. Erweiterung der Infrastruktur ergeben sich aber völlig neue Perspektiven.

Was verändert sich?

- Infrastruktur ist neu und nach Anlauf gibt es insgesamt weniger Störungen (Komponenten wie Signale sind z. B. nicht mehr vorhanden).
- ETCS Level 2 ohne Signale bietet wesentlich mehr Flexibilität bei betrieblichen Handlungen (z. B. Beginnen und Enden der Züge an allen Stellen möglich).
- Bei Einsatz von ETCS Level 2 als neues Zugsicherungssystem kann auf verschiedene Elemente (z. B. Signale) verzichtet werden. Dadurch treten die heute durch diese Elemente verursachten Störungen nicht mehr auf.

---

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

- Im Rahmen der Modernisierung der LST für den Digitalen Knoten Stuttgart werden digitale Stellwerke mit voll redundanten Achszählanlagen errichtet. Das bedeutet, dass der Regelbetrieb auch bei Teilausfällen ungehindert weitergeführt werden kann und die Störungsbeseitigung dann in den betriebsschwachen Zeiten erfolgt.
- Es wird eine Verfügbarkeitssteigerung durch den Einsatz mehrerer (redundanter) Rechnersysteme geben.
- Die Funkzellen sind alternierend und überlappend eingerichtet, damit eine kontinuierliche Übertragung der Fahraufträge je Zug sichergestellt wird.
- Mit der neuen Station Mitternachtstraße steht eine zusätzliche S-Bahn-Station Nähe Hauptbahnhof zur Verfügung.
- Mit der neuen Überleitstelle Birkenkopf auf der S-Bahn Stammstrecke ist die Nutzung der beiden Gleise wesentlich flexibler.
- Die Ertüchtigung des Gleises 130 in S-Feuerbach für S-Bahn-Langzüge bietet eine zusätzliche Möglichkeit im Bau- und Störfall S-Bahn-Linien mit gutem Übergang auf die Stadtbahn wenden zu lassen.

Es müssen nun die möglichen Störfallszenarien ausgearbeitet und die Eintrittswahrscheinlichkeit für die Störfallszenarien ermittelt werden. Das Worst Case-Szenario (Sperrung der gesamten Stammstrecke) wird aufgrund der vorgenannten Verbesserung nur noch in wenigen Fällen eintreten.“

Das Ministerium für Verkehr verfügt über keine Unterlagen, mit denen die vorgenannten Verbesserungen quantifiziert werden könnten. Mit aktuellem Kenntnisstand ist zu erwarten, dass nicht nur bei Störfällen, sondern auch bei geplanten Unterbrechungen der S-Bahn-Stammstrecke, beispielsweise aufgrund von Investitions- und Instandhaltungsarbeiten, dennoch Probleme für den Schienenknoten Stuttgart entstehen.

*3. wie dieses Störfallkonzept insbesondere im Zeitraum der ersten zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs ohne vollwertige Nutzungsmöglichkeit der Station Flughafen NBS (im Fall der Realisierung des Pfaffensteigtunnels) aussieht;*

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind Störfallkonzepte für das Worst Case-Szenario in Vorbereitung und Abstimmung mit allen Beteiligten.

Die Deutsche Bahn AG hat darüber hinaus mitgeteilt, dass sie einen Weiterbetrieb der Panoramabahn ablehne (vgl. Fragen 7 und 8). Das Ministerium für Verkehr geht davon aus, dass sich das Störfallkonzept der DB auf erstens Verbindungen der Stadtbahn zwischen Stuttgart-Vaihingen/dem Filderraum und Stuttgart-Hauptbahnhof sowie zweitens auf den geplanten Pendelbetrieb der Regionalzüge zwischen Stuttgart-Flughafen und Stuttgart-Hauptbahnhof stützen wird.

*4. wie dieses Störfallkonzept insbesondere für das Jahr 2025 aussieht, indem nach aktueller Sachlage die Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen gekappt wird und eine wochenlange Sperrung zur Sanierung der S-Bahn-Stammstrecke geplant ist;*

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind Störfallkonzepte für das Worst Case-Szenario in Vorbereitung und Abstimmung mit allen Beteiligten.

Das Ministerium für Verkehr kennt bislang noch keine abgeschlossenen Planungen der Deutschen Bahn für das Störfallkonzept im Jahr 2025 während der Sperrung der S-Bahn Stammstrecke und hat deshalb die Befürchtung, dass für eine Bewältigung von Störfällen im Jahr 2025 keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stehen werden.

*5. ob gewährleistet ist, dass zu allen Unterbrechungszeitpunkten Stadtbahnzüge auf den entsprechenden Relationen verkehren, um Redundanzen zu bieten und einen gleichzeitigen Ausfall von S- und U-Bahnen zu vermeiden;*

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) kann die Frage erst nach Erarbeitung der Störfallkonzepte in Zusammenarbeit mit den Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) bzw. der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart beantwortet werden.

*6. von welchen Kapazitäten der Ersatzwege und Reisezeiten für die Fahrgäste dabei jeweils ausgegangen wird;*

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden zu den unterschiedlichen Störfallkonzepten Untersuchungen bzgl. der Reisendenströme vorgenommen. Erste Ergebnisse zeigen nach Angaben der DB, dass die angebotene Kapazität ausreichend ist. Allerdings müsse zur optimalen Ausnutzung eine Steuerung der Reisendenströme erfolgen. Hierfür sei ein Konzept zu entwickeln und entsprechend auch zu kommunizieren. Als Basis der Untersuchungen würden die ermittelten Werte aus einer durch das Land/VRS beauftragten Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Uni Stuttgart (VWI) herangezogen. Selbst bei der Unterstellung einer Erhöhung der Reisendenzahlen in den nächsten Jahren stehen nach Aussagen der DB ausreichende Kapazitäten zur Verfügung.

Das Ministerium für Verkehr sieht weiteren Verbesserungsbedarf. So reichen die kumulierten angebotenen Kapazitäten im Regionalverkehr sowie bei der Stadtbahn möglicher Weise rein rechnerisch aus, um die zusätzlichen Fahrgäste im Störfall aufzunehmen. Allerdings stehen die allermeisten Kapazitäten allein zwischen Flughafen und Stadtzentrum zur Verfügung, während das Hauptverkehrspotenzial aus Richtung Gäubahn/S-Bahn-Linie 1 Herrenberg besteht. Viele Fahrgäste müssten daher zunächst von Stuttgart-Vaihingen zum Flughafen fahren, um dort in Züge des Regionalverkehrs bzw. der Stadtbahn in Richtung Stadtzentrum zu wechseln. Dies führt zu erheblichen Reisezeitverlängerungen, weshalb das Ministerium für Verkehr bezweifelt, dass eine entsprechende Reisendenlenkung in der Praxis funktionieren kann.

*7. welche Rolle der sogenannten Panoramabahn im Rahmen der Störfallkonzepte zukommt;*

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist die Panoramabahn in den Konzepten der DB Netz AG nicht enthalten.

Das Ministerium für Verkehr hält dies aus qualitativen Gründen für erforderlich. So hat ein Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart GmbH (VWI) im Auftrag der Stuttgarter Straßenbahnen AG 2020 verdeutlicht, dass die Stadtbahnlinien von Stuttgart-Vaihingen beginnend im Störfall deutlich überlastet sein werden. Neben unterschiedlichen Konzepten zur Anpassung der Linienverläufe der Stadtbahnen im Störfall spricht sich das VWI daher insbesondere auch für den Erhalt der Panoramabahn inkl. Realisierung des Nordhalts aus. Damit wird der Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen im Störfall enorm entlastet. Die Anzahl an Aussteigern in Stuttgart-Vaihingen in der Spitzenstunde aus den dann endenden Zügen der Gäubahn nimmt um ca. ein Drittel ab und die Anzahl der zusätzlichen Einsteiger/-innen in die Stadtbahn sinkt um ca. 40 %. Der Nordhalt trägt daher ganz wesentlich dazu bei, dass die Situation am Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen deutlich besser bewältigt werden kann und es im Störfall nicht zu einer Überlastung der Stadtbahnlinien ab Stuttgart-Vaihingen kommt.

*8. wie die Pläne der zuständigen DB Netz AG zum Erhalt der Panoramabahn sind;*

Die Panoramabahn befindet sich als Folge des Projekts Stuttgart 21 im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart, Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist jedoch die DB AG. Die DB Netz AG hat kein Interesse am Weiterbetrieb der Panoramabahn.

Nach Auffassung des Ministeriums für Verkehr ändert der Verkauf der Grundstücksflächen nichts an der öffentlich-rechtlichen Pflicht zum Betrieb der Panoramabahn. Wenn die DB Netz AG kein Interesse an einem Weiterbetrieb der Panoramabahn hat, müsste sie die Betriebspflicht durch ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG beseitigen.

*9. wie sich die Landesregierung zum Erhalt der Panoramabahn positioniert;*

Die Landesregierung bekennt sich in ihrem Koalitionsvertrag „Jetzt für Morgen“ vom Mai 2021 deutlich zum Erhalt der Panoramabahn: „Die von uns bereits eingeleiteten und unterstützten Projektverbesserungen wie [...] den Erhalt der Panoramabahn werden wir umsetzen.“

Kurzfristig ist ein Erhalt der Panoramabahn verkehrlich sinnvoll, um das Störfallkonzept im Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels zu optimieren. Langfristig kann die Panoramabahn als notwendige Redundanz- sowie Ergänzungsstrecke genutzt werden. Dass die Panoramabahn dazu ein hohes verkehrliches Potenzial besitzt, wird aktuell vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart (VWI) GmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr nachgewiesen.

Infrastrukturell bestehen verschiedene interessante Möglichkeiten zur langfristigen Nutzung der Panoramabahn:

- als Verbindung zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Feuerbach,
- als Verbindung von Stuttgart-Vaihingen mit einer Nahverkehrs-Ergänzungstation oder
- als Teil des Nordkreuzes zur Verbindung von Stuttgart-Vaihingen mit Stuttgart-Feuerbach sowie mit Stuttgart-Bad Cannstatt.

*10. wie die Beschlusslagen bei der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart zum Erhalt der Panoramabahn sind;*

Nach Auskunft der Landeshauptstadt Stuttgart liegen bei ihr folgende Gremienentscheidungen vor:

Im Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart wurde am 23. Januar 2018 folgender Beschluss getroffen:

„Überlegungen, die Gäubahn nicht über die neue Drehscheibe auf den Fildern und den anschließenden Fildertunnel an den Hauptbahnhof anzuschließen, sondern über die städtische Panoramastrecke und weitere neue Tunnel für die Gäubahn in der Stuttgarter Innenstadt, sind nicht im Interesse der Landeshauptstadt. Darüber hinaus sind Überlegungen, den Schienenverkehr über die Panoramastrecke weiterhin auch im Sinne von Tangentialverkehren führen zu können, sinnvoll. Daher ist letztere langfristig nach Fertigstellung von Stuttgart 21 zu erhalten (wobei die Kosten dafür von den Nutzern zu übernehmen sind). Ebenso befürworten wir eine neue Haltestelle am Nordbahnhof, da hier eine attraktive Umsteigesituation zum S-Bahn-Netz entstehen kann.“

Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart wurde am 1. Oktober 2019 folgender Beschluss gefasst:

„Der Planung eines Haltepunktes auf der Panoramastrecke im Bereich des Nordbahnhofs (HOAI Leistungsphasen 1–4) gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg (künftig: Land) und dem Verband Region Stuttgart (künftig: VRS) wird zugestimmt.“

Nach Auskunft des Verband Region Stuttgart liegen bei ihm folgende Gremienbeschlüsse vor:

Regionalplan in der Fassung vom 22. Juli 2009:

„Im Zuge der bzw. nach Realisierung des Projektes Stuttgart 21 sollen zugunsten des regionalen Schienenverkehrs zudem

- die Gäubahntrasse zwischen Stuttgart-Nord und Stuttgart-Vaihingen in betriebsfähigem Zustand erhalten,
- die Gäubahn im Bereich des heutigen Nordbahnhofs nach Bad Cannstatt angebunden sowie eine Verbindungsspanne zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt geschaffen („Nordkreuz“) werden.“

Regionalverkehrsplan in der Fassung vom 18. Juli 2018

Maßnahme „Erhalte/Nutzung der Gäubahnstrecke in Stuttgart für künftige Schienenverkehre“: Wegen der erkennbaren Potenziale, als Grundlage für weitere Schienenverkehrsoptionen im Kern des Ballungsraumes und ggf. zur Abwicklung von Verkehren im Störfall sollte die Trasse unbedingt erhalten und ein Nutzungskonzept mit höchster Dringlichkeit entwickelt werden.

Vor diesem Hintergrund fasste der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart am 15. November 2017 folgenden Beschluss zur Planung des Nordhalts:

„Die Geschäftsstelle wird beauftragt, eine mögliche zeitnahe Umsetzung eines Haltepunktes am Eckartshaldenweg bzw. an der Löwentorbrücke/Nordbahnhof gemeinsam mit Land, Stadt und Bahn zu prüfen und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen.“

Hierzu wurde dann vom Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart am 2. Oktober 2019 folgender Beschluss gefasst:

„Der Verkehrsausschuss ermächtigt die Regionaldirektorin, eine Finanzierungsvereinbarung zur Erarbeitung der Genehmigungsplanung zu unterzeichnen. Für die Planungen bis zur Genehmigungsplanung (HOAI Leistungsphasen 1 bis 4) werden vsl. Planungskosten von bis zu 750 Tausend Euro anfallen. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird die Planungen für den Haltepunkt zeitnah vergeben. Die auf dieser Grundlage anfallenden Planungskosten werden zu gleichen Teilen vom Land Baden-Württemberg, von der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart getragen. Für den vom Verband Region Stuttgart zu tragenden Anteil von bis zu 250 Tausend Euro werden die im Haushalt veranschlagten Mittel für den „Schienenknoten Stuttgart“ Finanzhaushalt Teilhaushalt 6 Proj. 7.300026) eingesetzt. Die mit einem Sperrvermerk versehenen Mittel werden in Höhe von 250 Tausend Euro hierfür entsperrt. Die Deckung erfolgt durch Entnahme aus der Rücklage für den Schienenknoten Stuttgart.“

Bezüglich einer etwaigen Ergänzungsstation fasste die Regionalversammlung am 23. September 2020 folgenden Beschluss: „Die Region lehnt die Überlegungen zur Umsetzung eines Ergänzungsbahnhofes zum im Bau befindlichen Durchgangsbahnhof ab, da derzeit kein erkennbarer verkehrlicher Bedarf für einen solchen Bahnhof besteht und ein solcher Ergänzungsbahnhof regionalplanerischen Zielen entgegensteht.“ Stattdessen verweist die dazugehörige Vorlage als Ersatzkonzept für den temporären Unterbruch der Panoramabahn auf die Realisierung des einschlägigen Nordhalts.

11. an wie vielen Tagen der Jahre 2019, 2020 und 2021 die Panoramabahn für umgeleitete S-Bahn-Züge genutzt wurde (getrennt nach Nutzung bei ausgelöstem Störfallkonzept, planmäßiger Nutzung im Fall von Baustellen und dispositiver durch Einzelfahrten);

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) haben Störfälle je nach Ursache und Umfang unterschiedlichen Einfluss auf den Regelbetrieb. Für den Großteil der von der DB AG nicht bezifferten Störungen ließe sich mithilfe der aufgestellten Dispositionsregeln die Situation in den Regelbetrieb zurückführen. Nur in wenigen Ausnahmefällen wäre das Störgeschehen so massiv, dass das Störfallkonzept (Sperrung der gesamten Stammstrecke) habe angewendet werden müssen.

Jahr	Anzahl <b>Störfallkonzepte</b> Stammstrecke
2013	19
2014	25
2015	18
2016	25
2017	9
2018	8
2019	11
2020	16
2021	15

Der Zeitraum, in dem ein Störfallkonzept aktiv ist, variiert von 30 Minuten bis zu mehreren Stunden. Im Durchschnitt sei jedoch nach 2 Stunden das Störfallkonzept beendet.

Baumaßnahmen größeren Umfangs seien in diesem Bereich die Sperrung der Stammstrecke in den Sommerferien 2021 bis 2024. Dieses seien die ersten großen Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke seit Inbetriebnahme.

Das Ministerium für Verkehr weist darauf hin, dass sich bei Einbeziehung geplanter Sperrungen sowie dispositiver Einzelfahrten eine sehr viel höhere Nutzung der Panoramabahn ergibt.

12. wie viele umgeleitete Züge pro Jahr dies jeweils insgesamt waren.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) lässt sich eine pauschale Zahl nicht nennen, da die Häufigkeit der Umleitungen schwanke. Aktuelle Zahlen hierzu liegen nach ihrer Auskunft nicht vor.

Das Ministerium für Verkehr bedauert, dass die DB AG hierzu keine aktuellen Zahlen vorliegen hat und hat die DB AG darum gebeten, die Zahlen zu erheben.

Hermann  
Minister für Verkehr