

Antrag

des Abg. Miguel Klauß u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Autonomer Pendelbus („Shuttlebus“) bzw. Alternativen am Hauptbahnhof Stuttgart

Antrag

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

1. ob sie die derzeitige Situation der langen Umwege für Bahnreisende am Hauptbahnhof Stuttgart als zufriedenstellend erachtet (insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Gehbehinderung, Rollator, Krücken, Rollstuhl, Kinderwagen oder schwerem Gepäck), erst recht vor dem Hintergrund der mehrjährigen Dauer dieses Zustandes (mindestens bis 2025);
2. ob sie zur – zumindest teilweisen – Abhilfe die Einrichtung eines autonomen Pendelbusses („Shuttlebus“) am Hauptbahnhof Stuttgart plant;
3. falls ja, in welchem Zeitrahmen und in welcher Form (etwa Streckenführung, Verkehrszeiten, Busgröße, Geschwindigkeit, Kosten/Kostenfreiheit, Personenkreis der Passagiere) dies der Fall sein soll;
4. falls nein, welche Alternativen zum autonomen Pendelverkehr sie sieht (insbesondere für den sehr breiten Hauptzugang auf südöstlicher Seite);
5. warum es ein Forschungsprojekt zum autonomen Fahren wie in Heilbronn und Bad Wimpfen bisher nicht für den Hauptbahnhof Stuttgart gibt, zumal die Umwegssituation infolge der Sperrung des alten Bahnhofsgebäudes über Jahre bekannt ist;
6. für welchen Zeitraum und in welcher Höhe Fördergelder des Bundes oder Landes in die Forschungsprojekte in Heilbronn und Bad Wimpfen fließen (tabellarisch nach Jahren aufgeschlüsselt);
7. für welchen Zeitraum und in welcher Höhe Fördergelder für ein solches Projekt am Hauptbahnhof Stuttgart grundsätzlich erlangt werden könnten;

8. ob es nach ihrer Kenntnis weitere solche Projekte im Land gibt;
9. falls nein, wo sie dafür konkret weiteren Bedarf sieht.

30.9.2022

Klauß, Klos, Goßner, Hörner, Rupp AfD

Begründung

Im Rahmen eines Forschungsprojekts verkehrt in Heilbronn seit 8. August 2022 ein autonomer (selbstfahrender) Elektro-Kleinbus mit sechs Plätzen. Er pendelt montags bis freitags mit 20 km pro Stunde auf der rund 500 m langen Strecke zwischen Hauptbahnhof Heilbronn und Experimenta-Platz. Der Betrieb wird vor Ort von einer Sicherheitsperson (als Sicherheitsfahrer) beaufsichtigt. Laut Medienberichten fuhr der Pendelbus in der ersten Woche täglich etwa 10 Runden und beförderte – kostenlos – rund 20 Menschen pro Tag.

Ein ebenfalls autonom fahrender Elektro-Kleinbus befindet sich seit 15. August 2022 in Bad Wimpfen im Regelbetrieb. Auch dieser Minibus ist ein Sechssitzer. Er pendelt montags bis freitags zwischen Bahnhof Bad Wimpfen und Hauptverwaltung der Firma L., um deren Mitarbeiter zu transportieren. Dabei erreicht er auf der rund 1,6 km langen Strecke bis zu 20 km pro Stunde.

Vor diesem Hintergrund soll der Antrag klären, ob am Hauptbahnhof Stuttgart ein vergleichbares Angebot vorgesehen ist, nachdem dort infolge der Sperrung des alten Bahnhofsgebäudes („Bonatz-Bau“) seit 1. April 2022 die Bahnreisenden lange Umwege in Kauf nehmen müssen. Der Zugang von der Innenstadt erfolgt seither entlang der Seiten des Bahnhofs und dabei wiederum vornehmlich über den neuen, überdachten Steg südöstlich des Bahnhof-Turms. Damit verlängert sich die Strecke bis zum Kopfbahnsteig von etwa 240 m auf etwa 380 m. Je nach Bahnsteignummer (1 bis 16) und Wagenreihung am Bahnsteig ergeben sich immense Wegstrecken von der Innenstadt/Arnulf-Klett-Passage zum Bahnhof bzw. umgekehrt. Diese Situation betrifft ebenso Bus-, S-Bahn- und U-Bahn-Nutzer, die dort umsteigen, und wird sich über mehrere Jahre bis zur Fertigstellung (frühestens 2025) hinziehen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. November 2022 Nr. VM5-0141.5-27/25/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus und dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. ob sie die derzeitige Situation der langen Umwege für Bahnreisende am Hauptbahnhof Stuttgart als zufriedenstellend erachtet (insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Gehbehinderung, Rollator, Krücken, Rollstuhl, Kinderwagen oder schwerem Gepäck), erst recht vor dem Hintergrund der mehrjährigen Dauer dieses Zustandes (mindestens bis 2025);*

Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr stellen die baubedingten langen Wege am Hauptbahnhof Stuttgart für die Fahrgäste eine erhebliche Beeinträchtigung dar und verringern die Attraktivität des Bahnsystems. Nach übereinstimmender Bewertung

der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt Stuttgart ist jedoch eine sichere Wegeführung durch den Bonatzbau während der Zeit der Entkernung und Sanierung nicht möglich. Die Deutsche Bahn hat die neue Wegeführung auch mit dem „Steuerkreis barrierefreies Stuttgart 21“ abgestimmt. Die Deutsche Bahn hat dem Ministerium für Verkehr zugesichert, regelmäßig zu überprüfen, ob Optimierungen der Wegeführung möglich sind.

2. ob sie zur – zumindest teilweisen – Abhilfe die Einrichtung eines autonomen Pendelbusses („Shuttlebus“) am Hauptbahnhof Stuttgart plant;

3. falls ja, in welchem Zeitrahmen und in welcher Form (etwa Streckenführung, Verkehrszeiten, Busgröße, Geschwindigkeit, Kosten/Kostenfreiheit, Personenkreis der Passagiere) dies der Fall sein soll;

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Ein solches Vorhaben ist derzeit nicht geplant.

4. falls nein, welche Alternativen zum autonomen Pendelverkehr sie sieht (insbesondere für den sehr breiten Hauptzugang auf südöstlicher Seite);

Die Deutsche Bahn setzt zur Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Personen Shuttlewagen ein. Anregungen zu Verbesserungen wären an die Deutsche Bahn zu richten.

5. warum es ein Forschungsprojekt zum autonomen Fahren wie in Heilbronn und Bad Wimpfen bisher nicht für den Hauptbahnhof Stuttgart gibt, zumal die Umwegssituation infolge der Sperrung des alten Bahnhofsgebäudes über Jahre bekannt ist;

Das Forschungsprojekt in Bad Wimpfen ist kein Projekt des Landes. Nach vorliegendem Kenntnisstand wird es maßgeblich durch die Schwarz Mobility GmbH und die Stadt Bad Wimpfen finanziert und vom Mobilitätspakt der Region Heilbronn unterstützt. Auch in Heilbronn wird durch das Land kein autonomer Busforschungsbetrieb gefördert. Unabhängig davon ist es im Rahmen von Forschungsprojekten schwierig, einen Regelpersonenbetrieb durchzuführen, insbesondere am Hauptbahnhof Stuttgart als einem komplexen Hochleistungsknoten.

6. für welchen Zeitraum und in welcher Höhe Fördergelder des Bundes oder Landes in die Forschungsprojekte in Heilbronn und Bad Wimpfen fließen (tabellarisch nach Jahren aufgeschlüsselt);

Die Forschungsprojekte in Heilbronn und Bad Wimpfen bezüglich eines automatisierten Bussystems werden nicht vom Land Baden-Württemberg gefördert. Darüber hinaus liegen dem Ministerium für Verkehr keine Informationen zu einer möglichen Förderung des Bundes vor.

7. für welchen Zeitraum und in welcher Höhe Fördergelder für ein solches Projekt am Hauptbahnhof Stuttgart grundsätzlich erlangt werden könnten;

Da derzeit kein entsprechender Förderaufruf des Landes veröffentlicht ist, kann die Frage nicht beantwortet werden.

8. ob es nach ihrer Kenntnis weitere solche Projekte im Land gibt;

9. falls nein, wo sie dafür konkret weiteren Bedarf sieht.

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Innerhalb des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg laufen derzeit die Projekte RABus, AMEISE und InKoMo 4.0, die sich mit ähnlichen Anwendungsfällen beschäftigen. Im Projekt AMEISE in Waiblingen werden der Betrieb des Ausbildungsverkehrs von mobilitätseingeschränkten Schüler/-innen vom Bahnhof zum Berufsbildungszentrum in Waiblingen sowie Wirtschaftlichkeitsfragen untersucht. Das Projekt RABus betrachtet den Betrieb von automatisierten Shuttles in Reallaboren in Mannheim und in Friedrichshafen, um daraus landesweit gültige Empfehlungen für eine flächendeckende Anwendung

zu geben. Im Rahmen von InKoMo 4.0 soll in Breisach am Rhein das innerstädtische Mobilitätsangebot durch einen automatisiert fahrenden Bürgerbus ergänzt und damit der öffentliche Nahverkehr verbessert werden. Zudem wird auf dem Campus Vaihingen der Universität Stuttgart im Rahmen des Projektes MobiLab ein autonomes Shuttle getestet, um Erfahrungen mit dieser neuen Mobilitätsform zu sammeln und ein Mobilitätsangebot zu entwickeln, das zum Ziel eines emissionsarmen Campus beiträgt.

Hermann

Minister für Verkehr