

Antrag

der Abg. Gerhard Stolz u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Verkehrsministeriums

Auswirkungen des Projekts Tiefbahnhof Stuttgart

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

zu berichten,

1. a) wie lange die ICE-Fahrzeit im Realisierungsfall des Projekts Stuttgart 21 wäre
 - Mannheim–Stuttgart Hbf neu
 - Stuttgart Hbf neu–Ulm (direkt)
 - Stuttgart Hbf neu–Flughafen (Halt)–Ulm,
- b) wie lange die ICE-Fahrzeit im Fall der Beibehaltung und Ausbau des Kopfbahnhofs und Bau der Neubaustrecke ab Mettingen wäre
 - Mannheim–Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof)
 - Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof)–Ulm,
- c) wie lange die Fahrzeit Stuttgart Hbf–Tübingen wäre
 - bei Realisierung von Stuttgart 21 ohne Halt am Flughafen
 - bei Realisierung von Stuttgart 21 mit Halt am Flughafen
 - im Fall einer Neubaustrecke über Mettingen;
2. ob es zutrifft, daß zukünftig nur noch Wende/Triebzüge im Fernverkehr eingesetzt werden sollen und von welchen Aufenthaltszeiten der Fernzüge (ICE, Interregio) dann im Stuttgarter Hauptbahnhof zukünftig auszugehen ist
 - bei einem Kopfbahnhof
 - bei einem Durchgangsbahnhof;
3. inwieweit durch technische (Signaltechnik) und bauliche Maßnahmen die Geschwindigkeiten der Züge im Bereich des Kopfbahnhofs bzw. seines Gleisvorfeldes erhöht werden können;

4. welche betrieblichen Probleme bei der Bergfahrt vom Stuttgarter Hbf zum Flughafen (Projekt Stuttgart 21) entstehen, wie lange die Fahrzeit auf diesem Abschnitt dauert, welche Höchstgeschwindigkeit der ICE dort erreichen kann und von welchen Zügen (Motorisierung) bei diesen Berechnungen ausgegangen wurde;
5. ob sie der Auffassung ist, daß eine Durchbindung der Regionallinien in Stuttgart bei Wende-/Triebzugbetrieb auch bei einem Kopfbahnhof möglich ist;
6. inwieweit die Planungen von Stuttgart 21 mit den Planungen des Integralen Taktfahrplans abgestimmt sind;
7. ob 8 Bahnhofsgleise bei Stuttgart 21 zur Abwicklung des Integralen Taktfahrplans ausreichen;
8. welchen Verkehrszuwachs die 8 Bahnhofsgleise von Stuttgart 21 verkraften können;
9. wie die Landesregierung die durch Stuttgart 21 prognostizierte Verlagerung von jährlich 4 Millionen Pkw-Fahrten im Nah- und Regionalverkehr vor dem Hintergrund des heutigen Verkehrsaufkommens im Raum des VVS und der VVS-Nutzerzahlen bewertet.

14. 03. 95

Gerhard Stolz, Kuhn, Birgitt Bender,
Walter, Jacobi GRÜNE

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. April 1995 Nr. 22-3824.5 Stgt-Ulm/121 nimmt das Verkehrsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die nachfolgend genannten Fahrzeiten wurden von der Deutschen Bahn AG für die in der Machbarkeitsstudie genannten Strecken (sog. A- und W-Fall, $v_{\max}$ 250 km/h) für einen ICE mit 8, 4 MW, 10 Mittelwagen, 736 t, berechnet. Die Leistung dieses Zuges entspricht dem im Bau befindlichen ICE 2. Für die Strecke Stuttgart – Tübingen wurde der Einsatz eines innovativen Regionalverkehrszuges ($v_{\max}$ 160 km/h, Beschleunigungs- und Bremsvermögen entsprechend den im Stuttgarter S-Bahn-Bereich eingesetzten Triebwagen der Baureihe 420) unterstellt.

a) Die ICE-Fahrzeit beträgt im Realisierungsfall des Projektes Stuttgart 21:

– Mannheim–Stuttgart Hbf neu	38 min
– Stuttgart Hbf neu–Ulm (direkt)	27 min
– Stuttgart Hbf neu–Flughafen (Halt)–Ulm	37 min

b) Die ICE-Fahrzeit beträgt im Fall der Beibehaltung und bei Ausbau des Kopfbahnhofes und Bau der Neubaustrecke ab Mettingen:

– Mannheim–Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof)	38 min
– Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof)–Ulm	30 min

c) Die Fahrzeit Stuttgart Hbf – Tübingen beträgt (einschließlich Haltezeiten in Nürtingen, Metzingen und Reutlingen):

– bei Realisierung von Stuttgart 21 ohne Halt am Flughafen	39 min
– bei Realisierung von Stuttgart 21 mit Halt am Flughafen	48 min
– im Fall einer Neubaustrecke über Mettingen	42 min.

Zu 2.:

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG strebt diese an, im Fernverkehr nur noch Wende-/Triebzüge einzusetzen. Es seien aber auch andere Züge in Zukunft möglich.

Die Mindestaufenthaltszeit der Fernzüge (ICE, IR) beträgt für alle Wende- bzw. Triebzüge:

- im Kopfbahnhof 4 min
- im Durchgangsbahnhof 2 min.

Zu 3.:

Die Untersuchungen zur Erhöhung der Geschwindigkeiten durch bauliche Maßnahmen und durch technische Sicherungen sind noch nicht abgeschlossen. Die Deutsche Bahn AG schätzt, daß durch diese Maßnahmen in Einzelfällen die Fahrzeiten um 0,5 bis 1 Minute verkürzt werden könnten.

Zu 4.:

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG sind unbeherrschbare betriebliche Probleme bei der Bergfahrt vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Flughafen bei Realisierung des Projektes Stuttgart 21 bisher nicht erkennbar. Die Deutsche Bahn AG geht davon aus, daß die neuen Fahrzeuggenerationen so gestaltet sind, daß keine Probleme bei der Bergfahrt auftreten. Sie weist darauf hin, daß die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main und S-Bahn-Strecken steiler trassiert seien, ohne daß deswegen unbeherrschbare Probleme bekannt wurden.

Die Fahrzeit Stuttgart Hbf (tief) zum Flughafen beträgt bei Realisierung des Projektes Stuttgart 21 sieben Minuten. Dabei wird eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h bei einem Halt am Flughafen, eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h ohne Halt am Flughafen im Abschnitt Stuttgart Hbf–Flughafen erreicht. Berechnungsgrundlage für diese Fahrzeit war ein ICE mit einer Leistung von 8,4 MW, 10 Mittelwagen und einem Gewicht von 736 t.

Zu 5.:

Eine Durchbindung der Regionallinien ist in Stuttgart bei Wende-/Triebzugbetrieb auch bei einem Kopfbahnhof möglich. Eine Durchbindung ist bei einem Tiefbahnhof jedoch freizügiger und mit allseitigen Verknüpfungen möglich.

Zu 6.:

Die Planungen zum Projekt Stuttgart 21 sind mit den Planungen zum Integralen Taktfahrplan abgestimmt. Das im Auftrag des Verkehrsministeriums von der Deutschen Bahn AG in Zusammenarbeit mit SMA und Partner AG, Zürich, für die Zwischenstufe entwickelte Angebotskonzept „Integraler Taktfahrplan Nördliches Baden-Württemberg“ war neben dem von der Deutschen Bahn AG für den Fernverkehr im Jahre 2010 vorgegebenen Angebotskonzept Ausgangsbasis für die Bemessung der Schieneninfrastruktur auch des neuen unterirdischen Hauptbahnhofes. Dabei ist, entsprechend den im Bericht zum Integralen Taktfahrplan gemachten Aussagen, unterstellt worden, daß das Angebotskonzept des Nahverkehrs im Zielzustand prinzipiell mit dem Zwischenzustand identisch sein wird.

Zu 7. und 8.:

Prof. Dr.-Ing. Schwanhäuser, der die Kapazität des geplanten Bahnhofes Stuttgart Hbf (tief) im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 untersucht hat, stellt in seinem eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Gutachten vom November 1994 fest, daß der Stuttgarter Hbf (tief) mit acht Bahnsteiggleisen wirtschaftlich optimal bemessen sei. Die Gleisgruppe 1 bis 4 ist bei dem unterstellten Betriebsprogramm voll ausgelastet, die Gleisgruppe 5 bis 8 weist dagegen noch Reserven von 20 % auf.

Um für nicht prognostizierte zukünftige Betriebsprogramme und gegenüber der Kapazität der Zulaufstrecken keinen Engpaß zu erzeugen, empfiehlt Prof. Dr.-Ing. Schwanhäuser jedoch, eine Erweiterungsmöglichkeit der Bahnsteiggleisanlage auf zehn Gleise nicht von vornherein auszuschließen und für eine endgültige Dimensionierung der Gleisanlagen eine exakte Kapazitätsermittlung durchzuführen.

Aufgrund dieser Empfehlungen hat das Verkehrsministerium die Deutsche Bahn AG gebeten, in den weiteren Untersuchungen eine Erweiterung der Gleisanlage auf zehn Gleise zu prüfen.

Zu 9.:

Die verkehrlichen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Stuttgart 21 haben gezeigt, daß bei Realisierung des Projektes Stuttgart 21 das Verkehrsaufkommen auf der Schiene im Regional- und Nahverkehr um 4,8 Millionen Fahrten/Jahr steigt. Dies entspricht 50,8 Millionen eingesparten Pkw-km/Jahr. Dieser Nachfragezuwachs resultiert hauptsächlich aus den Verbesserungen in der Relation Stuttgart-Tübingen (Fahrzeitverkürzungen, Angebotsverdichtungen), der neuen Station Filder/Flughafen, den Fahrzeitverkürzungen durch neue Linienführungen, den Durchbindungen, der Verbesserung der Verknüpfung zwischen dem Nah-/Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG und dem innerstädtischen Nahverkehr der Stuttgarter Straßenbahnen und aus der Verknüpfung der S-Bahn-Linien an der Station Mitternachtstraße. Damit leistet das Projekt Stuttgart 21 auch einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene im Bereich des Nah- und Regionalverkehrs.

Die Landesregierung verbindet deshalb mit diesem Vorhaben auch die Erwartung, daß durch das verbesserte Angebot im Nah- und Regionalverkehr eine Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennah-/regionalverkehrs erreicht werden kann.

In Vertretung

Finkenbeiner

Ministerialdirigent