Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Kerstin Andreae,
Dr. Danyal Bayaz, Dr. Franziska Brantner, Dr. Anna Christmann, Harald Ebner,
Stefan Gelbhaar, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden),
Beate Müller-Gemmeke, Margit Stumpp, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Probleme bei der Umsetzung des Deutschland-Takts im zukünftigen Bahnknoten von Stuttgart 21

Im zukünftigen Stuttgarter Bahnknoten kann die Idee des Deutschland-Takts, für „optimale Verbindungen“ und „kürzere Aufenthalte an den Bahnhöfen“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html) zu sorgen, nach Auffassung der Fragesteller nicht umgesetzt werden, da der Stuttgarter Tiefbahnhof mit seinen nur acht Gleisen und einem unzureichend ausgebauten Nordzulauf nicht die dafür erforderliche Kapazität besitzen wird. Dies wird mit Blick auf die im zweiten Entwurf des Zielfahrplans des Deutschland-Takts zugrunde gelegten Umsteigezeiten im Stuttgarter Hauptbahnhof ersichtlich (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/netzgrafik-fernverkehr-bw-gutachten-2.pdf?__blob=publicationFile). Beispielhaft dafür ist die Relation Tübingen–Karlsruhe, auf der der Zielfahrplan eine Umsteigezeit von 27 Minuten vorsieht. Im Fall der Relation Singen–Heilbronn liegt die Umsteigezeit in Höhe von 33 Minuten sogar deutlich höher (siehe Zielfahrplan, aber auch: www.swr3.de/aktuell/nachrichten/Zu-wenige-Gleise-S21-kann-30-Minuten-Takt-nicht-einhalten/-/id=47428/did=5133598/hxe3y0/index.html). Damit wird aus Sicht der Fragesteller offenkundig, dass ein integraler Taktfahrplan im Stuttgarter Bahnknoten nicht eingehalten wird und die Ziele des Deutschland-Takts verfehlt werden. Fraglich bleibt damit auch, wie das selbst gesteckte Ziel der Bundesregierung, die Anzahl der Fahrgäste zu verdoppeln (siehe aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, S. 77), vor diesem Hintergrund realisiert werden kann.

Die Bundesregierung erachtet die geplanten Kapazitäten derweil als ausreichend für den Deutschland-Takt und sieht keinen weiteren Handlungsbedarf (www.swr3.de/aktuell/nachrichten/Zu-wenige-Gleise-S21-kann-30-Minuten-Takt-nicht-einhalten/-/id=47428/did=5133598/hxe3y0/index.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für welche von Stuttgart aus angefahrenen Großstädte sieht der zweite Entwurf eines Zielfahrplans 2030 einen Halbstundentakt des Fernverkehrs vor, und für welche Großstädte sieht er längere Taktabstände vor (als Maßstab bitte die 30 größten Städte berücksichtigen, gemessen an der Einwohnerzahl)?

2. Was sind die Gründe dafür, dass nicht zwischen allen von Stuttgart aus direkt erreichbaren Großstädten Halbstundentakte vorgesehen werden?

3. Wie viele Züge inkl. Verstärkerzüge sieht der zweite Entwurf des Zielfahrplans in der Spitzenstunde vor?

Zu wie vielen Doppelbelegungen (zwei Züge an einem Gleis) kommt es dadurch?

4. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die schnellste Verbindung zwischen Tübingen und Mannheim nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 zehn Minuten länger dauert als heute?

Falls nein,

a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,

b) was sind die Gründe hierfür, und

c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

5. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Fahrt von Tübingen nach Karlsruhe nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 in Stuttgart eine Wartezeit von 27 Minuten entsteht?

Falls nein,

a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,

b) was sind die Gründe hierfür, und

c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

6. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Fahrt von Singen nach Heilbronn nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 in Stuttgart eine Wartezeit von 33 Minuten entsteht?

Falls nein,

a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,

b) was sind die Gründe hierfür, und

c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

7. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Fahrt von Würzburg nach Zürich nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 in Stuttgart eine Wartezeit von 58 Minuten entsteht?

Falls nein,

a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,

b) was sind die Gründe hierfür, und

c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

8. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Fahrt von Mannheim nach Friedrichshafen nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 in Ulm der Anschluss verpasst wird und 26 Minuten auf den nächsten Zug gewartet werden muss?

Falls nein,

a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,

b) was sind die Gründe hierfür, und

c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

9. Für welche Relationen, auf denen ein Umstieg im zukünftigen Hauptbahnhof Stuttgart erforderlich ist, entstehen dort Wartezeiten von mehr als 10 Minuten (bitte unter Benennung der konkrete Wartezeiten aufführen)?

10. Wie viele Züge hat der bisherige Stuttgarter Kopfbahnhof (oben) in seiner stärksten Spitzenstunde in den letzten Jahrzehnten bereits bewältigt?
11. Lässt sich mit dem geplanten Tiefbahnhof, für den eine Leistungssteigerung um 30 Prozent ausgegeben wurde (siehe z. B.: www.faz.net/aktuell/politik/stuttgart-21/stuttgart-21-bahn-stresstest-bestanden-13340.html), das Ziel der Bundesregierung, die Anzahl der Fahrgäste verdoppeln zu wollen, von der Kapazität her umsetzen (bitte begründen)?
12. Hält die Bundesregierung den geplanten Bahnknoten Stuttgart für „deutschlandtaktauglich“?

Wie begründet die Bundesregierung diese Ansicht, und was gedenkt sie bzw. was gedenkt die bundeseigene Deutsche Bahn AG als Bauherrin zu unternehmen, um die Kapazität zu erhöhen?
13. Welche Ergänzungen zu Stuttgart 21 hält die Bundesregierung für erforderlich, um die Kapazität des Bahnknotens über den im Finanzierungsvertrag definierten Umfang hinaus zu erhöhen?
14. Welche laut eines Sprechers der Deutschen Bahn „jüngst durchgeführte eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung“ hat welche Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs bestätigt (Stuttgarter Zeitung v. 18. Juni 2019)?

Wie lautet der Wortlaut des Untersuchungsergebnisses, oder wo lässt sich dieses nachlesen?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage der Deutschen Bahn, wonach der geplante Tiefbahnhof nach dem Motto „Schnell rein, kurz halten, schnell raus“ funktionieren solle (Präsentation der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH v. 14. Juni 2018, Folie 9) vor dem Hintergrund, dass der Deutschland-Takt ausreichende Standzeiten der Züge in den Knotenbahnhöfen erfordert, um den Fahrgästen das Umsteigen zu ermöglichen?
16. Welche Standzeiten der Züge sind dem geplanten Tiefbahnhof in Spitzenstunden unterstellt?
17. Wie viele Fahrgäste nutzten in den einzelnen Jahren 1994 bis 2018 Züge des Fern- und Regionalverkehrs im Stuttgarter Hauptbahnhof (oben) (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben), und für wie viele Fahrgäste ist der zukünftige Hauptbahnhof pro Jahr ausgelegt?
18. Von welchen Kosten für die Realisierung von ETCS (European Train Control System) im Bahnknoten Stuttgart ist auszugehen (bitte nach strecken- und fahrzeugseitiger Ausstattung differenzieren), und welche Kosten wird der Bund davon übernehmen?

Welche Haushaltsmittel werden im Haushalt 2020 und in der mittelfristigen Finanzplanung hierfür vorgesehen sein?
19. Wie bewertet die Bundesregierung inzwischen die Notwendigkeit eines Ausbaus des Streckenabschnitts zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach, um die Kapazität durch ein fünftes und sechstes Gleis zu erhöhen und zugleich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Mannheim von derzeit ca. 37 Minuten, die sich für einen Deutschland-Takt als ungünstig darstellt, zu verkürzen?
20. Wie viele Fernverkehrshalte sind im zweiten Entwurf für den Zielfahrplan 2030 am Flughafen (ohne Züge der Gäubahn) vorgesehen, und wie viele Fernzüge fahren im Zielfahrplan auf der Neubaustrecke ohne Halt am Flughafen vorbei?

21. Wie begründet die Bundesregierung den Wegfall der im ersten Entwurf zum Zielfahrplan 2030 noch enthaltenen und von der Bundesregierung für 2029 angekündigten (siehe Antwort zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 19/6628) Fernverkehrslinie FR 8 zwischen Bregenz und Würzburg?
22. Von welchen Kriterien macht die Bundesregierung die Entscheidung abhängig, ob die im Zielfahrplan unter dem Arbeitstitel FV 45 ausgewiesene Fernverkehrslinie entweder nach Ulm oder nach Tübingen verlängert wird (siehe Antwort zu Frage 12 der Bundestagsdrucksache 19/6628)?

Berlin, den 25. Juni 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion