

Kleine Anfrage

des Abg. Werner Wölfle GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Betriebliche Probleme der Anbindung der Gäubahn an Stuttgart 21

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für den Halt der RE- und ICE-Züge von/nach Singen am Flughafen Stuttgart?
2. Wie bewertet sie den Vorschlag von Prof. Martin, den bestehenden zweigleisigen Flughafenbahnhof der S-Bahn so umzubauen, dass für die S-Bahn und den übrigen Verkehr jeweils nur noch eine Bahnsteigkante für beide Fahrtrichtungen zur Verfügung steht?
3. Wurde untersucht, ob der bestehende Flughafenbahnhof mit seinen Zu- und Abgängen, der bereits heute bei Großmessen überlastet ist, das zusätzliche Reisenden-Aufkommen verkraften kann, wenn gleichzeitig auf der einen Seite des Bahnsteigs eine vollbesetzte S-Bahn und auf der anderen Seite ein vollbesetzter RE-Zug ankommt?
4. Ist ihr bekannt, dass zukünftig an Tagen mit größeren Publikumsmessen am Flughafenbahnhof stündlich zwei durchgehende S-Bahn-Züge der Linie S 2 und 4 wendende S-Bahnen der Linie S 3 halten und deshalb bei nur noch einer vorhandenen Bahnsteigkante für den S-Bahn-Betrieb zwischen zwei haltenden S-Bahnen jeweils nur 4 bis 5 Minuten verbleiben, sodass bei Berücksichtigung der Räumzeiten bereits – häufiger vorkommende – Verspätungen von 3 bis 5 Minuten auch auf die Züge der Gegenrichtung und durch den Citytunnel auch auf alle anderen S-Bahn-Linien übertragen werden?

5. Trifft es zu, dass bei vergleichbaren Verzögerungen im Betriebsablauf der RE- und ICE-Züge der Strecke Stuttgart–Singen in den Fällen, in denen verspätete Züge in Richtung Stuttgart Hbf die Einfahrt der Züge der Gegenrichtung in den Flughafenbahnhof aufhalten, die wartenden Züge der Richtung Singen das Hauptgleis der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm blockieren?
6. Gibt es Untersuchungen über die Betriebsqualität im Filderraum, welche die zahlreichen betrieblichen Zwangspunkte in diesem Bereich (Höhengleiche Einfädelung der Rohrer Kurve in die Strecke Böblingen–Stuttgart–Vaihingen–Böblingen, Höhengleiche Ausfädelung der Rohrer Kurve aus der Strecke Filderstadt–Stuttgart–Rohr, Höhengleiche Ausfädelung der Verbindungskurve zur NBS Ulm–Stuttgart aus der Strecke Stuttgart–Rohr–Filderstadt, Eingleisigkeit der Verbindungskurve zwischen der NBS Ulm–Stuttgart und der Strecke Stuttgart–Vaihingen–Filderstadt) auch unter Berücksichtigung häufig vorkommender Verspätungen im Bereich von ca. fünf Minuten berücksichtigen?
7. Wird der Vorschlag des Gutachters Prof. Martin, zur Vermeidung eventueller derartiger Kapazitätsengpässe eine „kleine Wendeanlage“ zu bauen, weiterverfolgt und wenn ja, welche Kosten werden für diese Wendeanlage veranschlagt?
8. Hält sie es für angemessen, betriebliche Probleme durch gegenseitige Behinderung von Zugfahrten im bestehenden Kopfbahnhof als einen wichtigen Grund für den unterirdischen Neubau des Hauptbahnhofes zu benennen, gleichzeitig aber durch „zu billige“ Planungen im Filderbereich und bei der „Wendlinger Kurve“ an anderer Stelle neu zu schaffen?
9. Trifft es zu, dass aufgrund der baulichen Parameter der S-Bahn-Strecke Stuttgart–Vaihingen–Filderstadt und der Ein- und Ausfädelungen am Flughafen sowie an der Rohrer Kurve die ICE-Züge der Strecke Stuttgart–Zürich zukünftig auf einer Streckenlänge von ca. 8 km mit einer Geschwindigkeit von weniger als 100 km/h, teilweise nur mit 60 km/h, fahren müssen und wenn ja, hält sie solche Geschwindigkeiten für ICE-Züge im Rahmen der Planung eines Neubauprojektes für angemessen?
10. Wurden nach dem Entscheid des EBA gegen die geplante Absenkung der Bahnsteigkanten des Bahnhofes Stuttgart-Flughafen alternative Kostenuntersuchungen durchgeführt, die sowohl die von Prof. Martin vorgeschlagene „Sparlösung“ mit erheblichen betrieblichen Mängeln als auch aufwändigere Lösungen beinhalten?

21. 08. 2008

Wölfle GRÜNE

Antwort

Mit Schreiben vom 16. September 2008 Nr. 7-3824.5-01/61 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für den Halt der RE- und ICE-Züge von/nach Singen am Flughafen Stuttgart?

Zu 1.:

Es ist geplant, die S-Bahn-Station zur Station Terminal umzubauen, in der RE- und ICE-Züge an einer Bahnsteigkante mit 76 cm Bahnsteighöhe im Regelfall halten können.

2. Wie bewertet sie den Vorschlag von Prof. Martin, den bestehenden zweigleisigen Flughafenbahnhof der S-Bahn so umzubauen, dass für die S-Bahn und den übrigen Verkehr jeweils nur noch eine Bahnsteigkante für beide Fahrtrichtungen zur Verfügung steht?

Zu 2.:

Das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart unter Leitung von Prof. Martin (VWI) hat im Auftrag der DB Projektbau GmbH eine Leistungsuntersuchung der Station Terminal durchgeführt. Dabei ist vorgesehen, dass S-Bahnen planmäßig an einer Bahnsteigkante mit 96 cm Bahnsteighöhe und RE- und ICE-Züge planmäßig an einer Bahnsteigkante mit 76 cm Bahnsteighöhe halten können. Die Untersuchung des VWI zeigt, dass das bei Stuttgart 21 unterstellte Mengengerüst („Betriebsprogramm“) mit dieser Bahnsteigbelegung mit guter Betriebsqualität gefahren werden kann. Der Vorteil dieser Planung liegt darin, dass eine weitreichende Barrierefreiheit der Station Terminal sichergestellt ist.

3. Wurde untersucht, ob der bestehende Flughafenbahnhof mit seinen Zu- und Abgängen, der bereits heute bei Großmessen überlastet ist, das zusätzliche Reisenden-Aufkommen verkraften kann, wenn gleichzeitig auf der einen Seite des Bahnsteigs eine vollbesetzte S-Bahn und auf der anderen Seite ein vollbesetzter RE-Zug ankommt?

Zu 3.:

Die Frage der Abwicklung des Reisendenaufkommens wird durch die Überlegungen zur Bahnsteigbelegung grundsätzlich nicht verschärft, da RE-Züge im Vergleich zu S-Bahn-Zügen über geringere Fahrgastkapazitäten verfügen.

4. Ist ihr bekannt, dass zukünftig an Tagen mit größeren Publikumsmessen am Flughafenbahnhof stündlich zwei durchgehende S-Bahn-Züge der Linie S 2 und 4 wendende S-Bahnen der Linie S 3 halten und deshalb bei nur noch einer vorhandenen Bahnsteigkante für den S-Bahn-Betrieb zwischen zwei haltenden S-Bahnen jeweils nur 4 bis 5 Minuten verbleiben, sodass bei Berücksichtigung der Räumzeiten bereits – häufiger vorkommende – Verspätungen von 3 bis 5 Minuten auch auf die Züge der Gegenrichtung und durch den Citytunnel auch auf alle anderen S-Bahn-Linien übertragen werden?

Zu 4.:

Die Leistungsuntersuchung des VWI, dem die aktuellen Verkehrsverhältnisse bekannt sind, weist für das unterstellte Betriebsprogramm eine gute Betriebsqualität aus.

5. Trifft es zu, dass bei vergleichbaren Verzögerungen im Betriebsablauf der RE- und ICE-Züge der Strecke Stuttgart–Singen in den Fällen, in denen verspätete Züge in Richtung Stuttgart Hbf die Einfahrt der Züge der Gegenrichtung in den Flughafenbahnhof aufhalten, die wartenden Züge der Richtung Singen das Hauptgleis der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm blockieren?

Zu 5.:

Nein.

6. Gibt es Untersuchungen über die Betriebsqualität im Filderraum, welche die zahlreichen betrieblichen Zwangspunkte in diesem Bereich (Höhengleiche Einfädelung der Rohrer Kurve in die Strecke Böblingen–Stuttgart–Vaihingen–Böblingen, Höhengleiche Ausfädelung der Rohrer Kurve aus der Strecke Filderstadt–Stuttgart–Rohr, Höhengleiche Ausfädelung der Verbindungskurve zur NBS Ulm–Stuttgart aus der Strecke Stuttgart–Rohr–Filderstadt, Einleisigkeit der Verbindungskurve zwischen der NBS Ulm–Stuttgart und der Strecke Stuttgart–Vaihingen–Filderstadt) auch unter Berücksichtigung häufig vorkommender Verspätungen im Bereich von ca. fünf Minuten berücksichtigen?

Zu 6.:

Der der Leistungsuntersuchung Station Terminal des VWI zu Grunde liegende Untersuchungsraum schließt die in der Fragestellung genannte Infrastruktur von Stuttgart 21 im Filderraum ein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Wird der Vorschlag des Gutachters Prof. Martin, zur Vermeidung eventueller Kapazitätsengpässe eine „kleine Wendeanlage“ zu bauen, weiterverfolgt und wenn ja, welche Kosten werden für diese Wendeanlage veranschlagt?

Zu 7.:

Die Untersuchung des VWI stellt fest, dass im Bereich der Station Terminal über das Betriebsprogramm von Stuttgart 21 hinaus die Option für Taktverdichtungen der S-Bahn durch ein zusätzliches Wendegleis östlich der Station Terminal oder den zweigleisigen Ausbau des Abschnittes zwischen Flughafen und Filderstadt besteht. Die Untersuchung stellt weiter fest, dass für solche Taktverdichtungen unabhängig von den Planungen zu Stuttgart 21 Engpässe auf der S-Bahn-Stammstrecke im Tunnel bestehen. Kosten für die o. g. Optionen wurden nicht ermittelt. Die Untersuchung kommt auch zu dem Ergebnis, dass ohne zusätzliche Maßnahmen zwei unvertaktete Verstärkerzüge pro Stunde möglich sind.

8. Hält sie es für angemessen, betriebliche Probleme durch gegenseitige Behinderung von Zugfahrten im bestehenden Kopfbahnhof als einen wichtigen Grund für den unterirdischen Neubau des Hauptbahnhofes zu benennen, gleichzeitig aber durch „zu billige“ Planungen im Filderbereich und bei der „Wendlinger Kurve“ an anderer Stelle neu zu schaffen?

Zu 8.:

Die Bahn hat im Zuge der Planung von Stuttgart 21 diverse betriebliche Untersuchungen u. a. von Prof. Heimerl und Prof. Martin (VWI Stuttgart) sowie von Prof. Schwanhäuser (Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen) zur Dimensionierung der Anlagen für den Nachweis der betrieblichen Leistungsfähigkeit durchgeführt. Planfeststellungsbehörden und Gerichte haben die Planung von Stuttgart 21 bestätigt. Das Planfeststellungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt 1.3 (Flughafenbereich und Rohrer Kurve) wird im Lichte dieser Untersuchungen durchgeführt werden.

9. Trifft es zu, dass aufgrund der baulichen Parameter der S-Bahn-Strecke Stuttgart-Vaihingen-Filderstadt und der Ein- und Ausfädelungen am Flughafen sowie an der Rohrer Kurve die ICE-Züge der Strecke Stuttgart-Zürich zukünftig auf einer Streckenlänge von ca. 8 km mit einer Geschwindigkeit von weniger als 100 km/h, teilweise nur mit 60 km/h, fahren müssen und wenn ja, hält sie solche Geschwindigkeiten für ICE-Züge im Rahmen der Planung eines Neubauprojektes für angemessen?

Zu 9.:

Anstelle der alten Gäubahnführung vom Hauptbahnhof über die vergleichsweise langsame Strecke über Westbahnhof-Vaihingen nach Böblingen wird mit Stuttgart 21 die Gäubahn über die Neubaustrecke zum Flughafen und über die Bestandsstrecke und eine neue Rohrer Kurve nach Böblingen geführt. Der Nachteil einer langsamen Streckengeschwindigkeit auf der Bestandsstrecke wird durch die schnelle Anbindung von Flughafen und Messe mehr als ausgeglichen.

10. Wurden nach dem Entscheid des EBA gegen die geplante Absenkung der Bahnsteigkanten des Bahnhofes Stuttgart-Flughafen alternative Kostenuntersuchungen durchgeführt, die sowohl die von Prof. Martin vorgeschlagene „Sparlösung“ mit erheblichen betrieblichen Mängeln als auch aufwändigere Lösungen beinhalten?

Zu 10.:

Die Bahn hat verschiedene Planungsvarianten untersucht und bewertet. Die Untersuchung des VWI zeigt, dass auf Basis der in der Antwort zu Ziff. 2 dargestellten Planung das unterstellte Betriebsprogramm von Stuttgart 21 mit guter Betriebsqualität gefahren werden kann.

Rech

Innenminister