

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Engpässe im Bahnknoten Stuttgart

Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages beabsichtigt eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030. Weiter sei die Mobilitätspolitik dem Pariser Klimaschutzabkommen und dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verpflichtet.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 der vorherigen Bundesregierung hatte wiederum das Ziel der Treibhausgasminderung nicht im Fokus. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 sollten Engpässe aufgelöst und die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Deutschland-Takt geschaffen werden. Bei einer angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 dürften sich neue Engpässe auf den bundeseigenen Schienenwegen ergeben.

In der Region Stuttgart wurden Engpässe im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 insbesondere im Straßenverkehr identifiziert, nicht aber auf der Schiene. So wurde für die Strecke Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart Hauptbahnhof kein Engpass identifiziert. In drei Bundestagsanfragen wurde hierzu bereits im Detail nachgefragt. Neuere Untersuchungen (u. a. „Verkehrsprognose 2030 – ein Klimaschutzszenario“ des Landes Baden-Württemberg) zeigen auf diesem Abschnitt zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart Hauptbahnhof jedoch einen Engpass (vgl. Der Eisenbahn-Ingenieur 3/2018, S. 31 – 39) und erfordern auf die bisherigen Antworten der Bundesregierung weitere Nachfragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kommt die Bundesregierung zur Auffassung, dass für eine angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Schiene infrastrukturseitig die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 hinreichend sind?

Wenn nein, welche weiteren infrastrukturellen Maßnahmen sind erforderlich und wie bzw. bis wann sollen diese weiteren Maßnahmen realisiert werden?

2. Ist im Falle einer Erforderlichkeit weiterer infrastruktureller Maßnahmen für das Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Schiene bis 2030 eine Ergänzung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 notwendig?

3. Ist es zutreffend, dass das Bundesverkehrsministerium über die Erarbeitung und die Ergebnisse der „Verkehrsprognose 2030 – ein Klimaschutzszenario“ des Landes Baden-Württemberg laufend informiert war (z. B. durch Teilnahme eines Vertreters des Bundesverkehrsministeriums an der Vorstellung von Zwischenergebnissen am 29. Oktober 2015 und an der Vorstellung der Ergebnisse am 13. Oktober 2017)?

4. Ist es zutreffend, dass die Gutachter des Bundes für den Bundesverkehrswegeplan 2030 für den Zeitraum 6 bis 22 Uhr eine Überlastung auf der Strecke 4800 für den Abschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart Hbf (Auslastung 119 Prozent; vgl. Der Eisenbahn-Ingenieur 3/2018, S. 31-39) ausweisen, während in den Bundestagsdrucksachen 18/9963 und 18/10925 dies bestritten wird?

Wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung diesen Widerspruch?

5. In welcher Form berücksichtigt die Methodik der Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes die deutlich angestiegenen Fernpendlerströme auf der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart, bei der die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes die Morgenspitze auf die Nachtstunden verteilt (vgl. Der Eisenbahn-Ingenieur 3/2018, S. 31-39), und aus welchen Gründen spiegeln sich diese realen hohen Zugzahlen im morgendlichen Fernverkehr nach Stuttgart Hbf nicht in der Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wider?

6. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Schnellfahrstrecken Mannheim – Stuttgart, Nürnberg – München, Frankfurt am Main – Köln, Hannover – Würzburg sowie Berlin – Hannover die jeweilige Anzahl der Fernpendler (über 50 km Entfernung zwischen Start- und Zielbahnhof) seit der jeweiligen Inbetriebnahme entwickelt?

7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Fernpendlern auf den Schnellfahrstrecken Mannheim–Stuttgart, Nürnberg–München, Frankfurt am Main–Köln, Hannover–Würzburg sowie Berlin–Hannover der jeweilige Modal Split der Verkehrsmittelwahl verändert (vor Inbetriebnahme der jeweiligen Schnellfahrstrecke und zum Zeitpunkt der letztmalig erfolgten Erfassung)?

8. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angewandte Methodik der Engpassidentifikation auf der Schiene Engpässe nicht zuverlässig identifiziert und damit Nachfragepotentiale der Schiene im Zeithorizont bis 2030 nicht hinreichend gehoben werden können?

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, in Vorbereitung des nächsten Bundesverkehrswegeplanes Änderungen bei der Engpassidentifikation auf der Schiene vorzunehmen und wenn ja, welche?

10. Wurden die in der Antwort der Bundesregierung auf Frage 7 der Bundestagsdrucksache 18/11917 genannten Engpassanalysen neu durchgeführt, da die geplanten Mehrverkehre höher als die Prognose sind?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, aus welchen Gründen nicht, obwohl Gründe für eine Neuberechnung vorliegen?

11. Wurde die in der Antwort der Bundesregierung auf die Fragen 15 und 16 der Bundestagsdrucksache 18/10925 ausgeführte Betrachtung eines Ausbaus des Abschnitts Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach unter dem Aspekt einer Fahrzeitverkürzung und die zugehörige Untersuchung eines Ausbaus dieses Streckenabschnittes im Planfall M-001-V01 „Deutschland-Takt“ des Bundesverkehrswegeplanes 2030 bereits abgeschlossen und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, bis wann erwartet die Bundesregierung hierzu die Ergebnisse?

Berlin, den 24. April 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

