

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/10729 –**

### Engpass zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Zuffenhausen

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge der Neuordnung des Großknotens Stuttgart durch das Projekt „Stuttgart 21“ und der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm ergeben sich neue Verkehrsrelationen auf überregionaler Ebene. In der Folge resultieren hieraus neue Kapazitätseinschränkungen im Bestandsnetz im Zulauf auf den und vom Knoten Stuttgart. Die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart mündet zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Zuffenhausen in den nördlichen Schienenstreckenzulauf Richtung Stuttgart. Die Neubaumaßnahmen im Zuge des Projekts NBS Stuttgart – Ulm setzen erst in Stuttgart-Feuerbach im Bestandsnetz an. Ein Ausbau der Bestandsstrecke zwischen den o. g. Neubauabschnitten ist im Rahmen des Projekts bislang nicht vorgesehen.

Der Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Zuffenhausen wird sowohl vom Nah- als auch vom Fernverkehr und vom internationalen Verkehr genutzt. Er ist aktuell bereits sehr stark befahren, so dass eine Verdichtung der Verkehre nahezu unmöglich ist. Außerdem plant die Landesregierung, den Nahverkehr zusätzlich weiter auszubauen. Dazu sollen beispielsweise ab Dezember 2017 verschiedene Metropolexpresszüge eingeführt werden. Auch für den Deutschland-Takt wird mehr Kapazität benötigt.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist für den Verkehrsträger Schiene auf der Strecke zwischen Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach kein Engpass ausgewiesen, weil der Mittelwert der Anzahl der Züge auf dieser Strecke keine Überlastung darstellt. Betrachtet man jedoch einzelne Zeitabschnitte pro Tag, dann weist diese Strecke in der Hauptverkehrszeit jedoch eine Überlastung aus. In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage: „Temporäre Engpässe im Bundesverkehrswegeplan 2030“ (Bundestagsdrucksache 18/9963) gibt die Bundesregierung an, dass für den Verkehrsträger Schiene „tagesspezifisch differenzierte Auswertungen der Überlastung von Einzelstrecken nicht vor[liegen]“.

Sowohl von der Landesregierung als auch vom Verband Region Stuttgart gibt es bereits die Forderung, dass der Abschnitt zwischen Stuttgart-Feuerbach und

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. Januar 2017 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Stuttgart-Zuffenhausen umgebaut und um ein fünftes und sechstes Gleis erweitert werden sollte, um zukünftig ausreichend Kapazitäten für einen zuverlässigen und der Nachfrage gerecht werdenden Bahnverkehr gewährleisten zu können. Aktuell gibt es auf dem Abschnitt nur vier Gleise, wobei zwei Gleise vom S-Bahn-Verkehr genutzt werden.

Die Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat im Zuge der Ausschussberatungen zum Bundesverkehrswegeplan beantragt, das Projekt „Knoten Stuttgart (u. a. 5. u. 6. Gleis Stuttgart Feuerbach – Zuffenhausen und große Wendlinger Kurve)“ neu in den Bundesverkehrswegeplan einzustufen und dort im „vordringlichen Bedarf“ festzuschreiben (siehe Bundestagsdrucksache 18/10513(neu), ab Seite 89). Der Änderungsantrag wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD ohne Begründung abgelehnt.

1. Welche konkreten Verkehrsannahmen liegen der aktuellen Engpassanalyse sowie der Engpassanalyse für den BVWP 2030 auf der Strecke zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach zu Grunde (bitte Auflistung der einzelnen Zuglinien und der Anzahl der Verbindungen an Werktagen und an Wochenenden)?

Zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Zuffenhausen verlaufen die jeweils zweigleisigen Strecken 4800 und 4801. Auf beiden Strecken findet nur Personenverkehr statt. Über die Strecke 4801 verkehrt ausschließlich der S-Bahn-Verkehr, der sonstige Nahverkehr und der Fernverkehr wird über die Strecke 4800 abgewickelt. Beide Strecken sind sehr gut ausgebaut und sind mit einer hohen Signaldichte (kurze Blockstände) zur Maximierung der Leistungsfähigkeit versehen. Ausgehend von den Streckenattributen und den Geschwindigkeiten der Züge können Mindestzugfolgezeiten von rd. 3 Minuten je Zug realisiert werden, sodass ca. zwölf Züge je Stunde und Richtungsgleis i. d. R. ohne größere Schwierigkeiten verkehren können.

Güterverkehre nutzen den in Rede stehenden Streckenabschnitt im Regelbetrieb nicht, da sie ab Kornwestheim in südwestlicher Richtung über die Strecken 4810 („Württembergische Schwarzwaldbahn“) und 4870 („Rankbachbahn“) mit dem Routing Korntal – Renningen – Böblingen bzw. in südöstlicher Richtung über die Strecke 4720 („Schusterbahn“) mit dem Routing Stuttgart-Zazenhausen – Stuttgart-Untertürkheim um den Innenbereich des Stuttgarter Eisenbahnknotens herumgeführt werden.

Im makroskopischen Umlegungsprozess für den Verkehrsträger Schiene werden tagesspezifische Schwankungen durch Abfahrtsverteilungen berücksichtigt. Dabei orientiert man sich im Personenverkehr an gewünschten Fahrplanlagen, die je nach Tageszeit unterschiedlich sein können.

Dabei wird das Verkehrsangebot eines durchschnittlichen Werktags im Prognosejahr 2030 bei den Untersuchungen berücksichtigt.

Ausgehend von diesen Fahrplanlagen und Abfahrtsverteilungen wird die Auslastungs- und Engpasssituation für das gesamte Streckennetz aus methodischen Gründen nicht stündlich, jedoch für Zeitscheiben differenziert betrachtet.

Grundlage für die Engpassanalyse ist das mit den Ländern abgestimmte Bedienungsangebot für den Bezugsfall und das Zielnetz des BVWP 2030.

Dies ist im Einzelnen:

Bezugsfall BVWP 2030

Zugzahlen Stg.-Nord - Stg. Zuffenhausen												
planmäßige Verkehre, ohne Leer-, Bedarfs- und Sonderzüge sowie Wochenendverstärker, Bezugsfall 2030												
VzG-Strecke	Ferngleise		Beide Richtungen									Gesamtsumme
4800			SPFV			SPNV (ohne S-Bahn)			SGV			alle Verkehrsarten
Verkehrstage	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	0-24 Uhr
Mo-Fr 2030	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	114	18	132	184	12	196	0	0	0	328
VzG-Strecke	S-Bahn-Gleise		Beide Richtungen									Gesamtsumme
4801			SPFV			SPNV (nur S-Bahn)			SGV			alle Verkehrsarten
Verkehrstage	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	0-24 Uhr
Mo-Fr	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	0	0	0	286	70	356	0	0	0	356
Gesamtsumme beide Strecken			SPFV			SPNV			SGV			Gesamtsumme alle Verkehrsarten beide Strecken
Verkehrstage	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	0-24 Uhr
Mo-Fr	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	114	18	132	470	82	552	0	0	0	684
Quelle:	Verkehrsprognose 2030											
<b>SPFV-Linien:</b>												
	<b>1.1/1.2</b>	Kiel/Hamburg-Köln-Mannheim-Stuttgart(-Innsbruck)									8	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>8</b>	Hamburg-Hannover-Frankfurt-Stuttgart									8	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>11.1</b>	Berlin-Frankfurt-Stuttgart-München									8	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>22</b>	Paris-Karlsruhe-Stuttgart(-München)									8	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>27</b>	Dortmund-FF Flughafen-Stuttgart-München									8	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>31</b>	Hamburg-Köln-Mannheim-Stuttgart									8	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>40</b>	Frankfurt-Stuttgart-München-Salzburg(-Klagenfurt)									8	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>41</b>	Karlsruhe-Stuttgart-München									8	Zugpaare/Referenzwerktag
<b>SPNV-Linien:</b>												
	<b>FR 8</b>	Ulm-SFS-S-Flughafen-Stuttgart-Heilbronn-Würzburg									18	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>FR 9</b>	Ulm-Göppingen-Stuttgart-SFS-Mühlacker-Karlsruhe									18	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>E 5</b>	Tübingen-Reutlingen-Stuttgart-Bietigheim-Mühlacker-Karlsruhe									9	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>E 8</b>	Tübingen-Reutlingen-Stuttgart-Heilbronn-Osterburken									18	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>E 11</b>	Tübingen-Reutlingen-Stuttgart-Heilbronn-Sinsheim-Mannheim									9	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>E 12</b>	Tübingen-Reutlingen-Stuttgart-Heilbronn-Eberbach-Mannheim									9	Zugpaare/Referenzwerktag
	<b>E70</b>	Tübingen-Reutlingen-Stuttgart-Bietigheim-Mühlacker-Heidelberg sowie Einzelzüge in der HVZ, Saisonverkehr									9	Zugpaare/Referenzwerktag

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

S-Bahn-Linien:												
	S4	Schwabstraße-Hauptbahnhof-Marbach(N)(-Backnang)										52 Zugpaare/Referenzwerktag
	S5	Schwabstraße-Hauptbahnhof-Bietigheim										58 Zugpaare/Referenzwerktag
	S6	Schwabstraße-Hauptbahnhof-Weil der Stadt										68 Zugpaare/Referenzwerktag

## Zielnetz BVWP 2030

Zugzahlen Stg.-Nord - Stg. Zuffenhausen												
planmäßige Verkehre, ohne Leer-, Bedarfs- und Sonderzüge sowie Wochenendverstärker												

VzG-Strecke	Ferngleise		Beide Richtungen									Gesamtsumme
			SPFV			SPNV (ohne S-Bahn)			SGV			
			6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	0-24 Uhr
Verkehrstage	von	nach										
Mo-Fr 2030	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	144	20	164	156	40	196	0	0	0	360

VzG-Strecke	S-Bahn-Gleise		Beide Richtungen									Gesamtsumme
			SPFV			SPNV (nur S-Bahn)			SGV			
			6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	0-24 Uhr
Verkehrstage	von	nach										
Mo-Fr	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	0	0	0	286	70	356	0	0	0	356

Gesamtsumme beide Strecken			SPFV			SPNV			SGV			Gesamtsumme alle Verkehrsarten beide Strecken
			6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	
Verkehrstage	von	nach										
Mo-Fr	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	144	20	164	442	110	552	0	0	0	716

Quelle: BVWP August 2016

SPFV-Linien:												
	1.1/1.2	Kiel/Hamburg-Köln-Mannheim-Stuttgart(-Innsbruck)										8 Zugpaare/Referenzwerktag
	8	Hamburg-Hannover-Frankfurt-Stuttgart										16 Zugpaare/Referenzwerktag
	11.1	Berlin-Frankfurt-Stuttgart-München										8 Zugpaare/Referenzwerktag
	22	Paris-Karlsruhe-Stuttgart(-München)										8 Zugpaare/Referenzwerktag
	27	Dortmund-FF Flughafen-Stuttgart-München										16 Zugpaare/Referenzwerktag
	31	Hamburg-Köln-Mannheim-Stuttgart										8 Zugpaare/Referenzwerktag
	40	Frankfurt-Stuttgart-München-Salzburg(-Klagenfurt)										8 Zugpaare/Referenzwerktag
	41	Karlsruhe-Stuttgart-München										8 Zugpaare/Referenzwerktag



Zugzahlen Stg.-Nord - Stg. Zuffenhausen												
planmäßige Verkehre, ohne Leer-, Bedarfs- und Sonderzüge, Stand 29.12.2016												
VzG-Strecke	Ferngleise	Beide Richtungen									Gesamtsumme alle Verkehrsarten	
		SPFV			SPNV (ohne S-Bahn)			SGV				
Verkehrstage	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	0-24 Uhr
4800												
Mo-Fr			138	14	152	144	15	159	0	0	0	311
Sa	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	113	10	123	108	14	122	0	0	0	245
So			119	12	131	110	14	124	0	0	0	255
VzG-Strecke	S-Bahn-Gleise	Beide Richtungen									Gesamtsumme alle Verkehrsarten	
4801		SPFV			SPNV (nur S-Bahn)			SGV				
Verkehrstage	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	0-24 Uhr
Mo-Fr			0	0	0	295	53	348	0	0	0	348
Sa	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	0	0	0	223	62	285	0	0	0	285
So			0	0	0	185	58	243	0	0	0	243
Gesamtsumme beide Strecken			SPFV			SPNV			SGV			Gesamtsumme alle Verkehrsarten beide Strecken
Verkehrstage	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Summe	
Mo-Fr			138	14	152	439	68	507	0	0	0	659
Sa	Stg.-Feuerbach	Stg. Zuffenhausen	113	10	123	331	76	407	0	0	0	530
So			119	12	131	295	72	367	0	0	0	498
Quelle:	RUT-K, Netzfahrplan 2017											
SPFV-Linien:	ICE-Linien:											
	11 Berlin-Frankfurt-Stuttgart-München											
	22 Hamburg-Hannover-Frankfurt-Stuttgart											
	42 Dortmund-FF Flughafen-Stuttgart-München											
	47 Dortmund-FF Flughafen-Stuttgart											
	83 Paris-Karlsruhe-Stuttgart(-München)											
	IC-Linien:											
	30 Hamburg-Köln-Mannheim-Stuttgart											
	32 Dortmund-Köln-Mannheim-Ulm											
	60 Karlsruhe-Stuttgart-München											
	61 Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg											
	62 Frankfurt-Stuttgart-München-Klagenfurt											
sonstiger SPFV:	Einzelzüge in der HVZ, Locomore, Nachtverkehr											

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.



Strecke 4801 S-Bahn	Bezugsfall Züge je h und Gleis			Zielnetz (August 2016) Züge je h und Gleis			Auslastung in %	
	SPFV	S-Bahn	Bezugsfall	Bezugsfall	S-Bahn	Summe	Bezugsfall	Zielnetz
ZS 1 (06-09 Uhr)	0	12	12	0	12	12	113 %	113 %
ZS 2 (09-16 Uhr)	0	7	7	0	7	7	76 %	76 %
ZS 3 (16-19 Uhr)	0	12	12	0	12	12	114 %	114 %
ZS 4 (19-22 Uhr)	0	8	8	0	8	8	82 %	82 %
ZS 5 (22-06 Uhr)	0	4	4	0	4	4	43 %	43 %
Zugbelastung insgesamt je Gleis und Tag	0	178	178	0	178	178	76 %	76 %

Eine Strecke gilt bei einer Auslastung zwischen 85 Prozent und 115 Prozent als wirtschaftlich optimal ausgelastet, darüber hinaus als überlastet. Bei Auslastungen von unter 85 Prozent ist die Strecke nicht wirtschaftlich optimal ausgelastet.

- Wie hoch ist der tatsächliche Auslastungsgrad derzeit für den viergleisigen Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte tabellarische Auflistung nach Uhrzeit und Wochentag)?

Der nachgefragte Streckenabschnitt gehört zum Großknotenbereich Stuttgart und besteht aus zwei relativ kurzen separaten zweigleisigen Teilstrecken (Streckennummern 4800 und 4801, ca. 2,5 km Länge).

Die Strecken bzw. Teilstrecken sind mit in ihrer Charakteristik sehr unterschiedlichen Betriebsprogrammen belegt und sind daher getrennt zu betrachten (siehe Antwort zu Frage 1).

Für die fraglichen Streckenabschnitte liegen bisher keine Kapazitätsberechnungen auf aktueller Fahrplanbasis vor. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat daher eine überschlägliche Betrachtung der Auslastung auf der Basis des Fahrplans 2016 (Stand KW) durchgeführt – mit folgendem Ergebnis:

- Die Teilstrecke 4800 ist im Tageszeitraum (6-22 Uhr) optimal ausgelastet, im Nachtzeitraum sind aufgrund des schwächer werdenden Personenverkehrs naturgemäß Reserven vorhanden. In der Hauptverkehrszeit (14-19 Uhr) wird die Grenze des optimalen Leistungsbereiches nahezu erreicht.
- Die S-Bahn-Strecke 4801 ist über den gesamten Tageszeitraum hoch ausgelastet, wobei in Spitzenzeiten der optimale Leistungsbereich nahezu ausgeschöpft wird. Im Nachtzeitraum liegt ebenfalls naturgemäß aufgrund des geringen Verkehrs eine geringe Auslastung vor.

Darüber hinaus zeigt sich, dass bedingt durch die dichte Blockteilung auf den beiden Teilstrecken nicht die betrachteten Abschnitte selbst, sondern eher die angrenzende Abschnitte, besonders Stuttgart Hbf, maßgebend für die Zugfolgezeiten und damit für die Kapazität im Zu- und Ablauf sind.

6. Wie viele Überlastungssituationen je Tag werden für den Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach im Rahmen der Engpassanalyse zum BVWP für den Bezugs- und Planfall jeweils angegeben, und wie verteilen sie sich über den Tag (bitte tabellarische Angabe über die einzelnen Stunden der verschiedenen Wochentage)?

Aus der in der Antwort zu Frage 4 dargestellten Tabelle wird deutlich, dass die streckenspezifische Kapazitätsauslastung auf der Fernverkehrsstrecke 4800 über den Tagesdurchschnitt ausreichend ist. Diese Aussage kann auch bei maximal zehn bis zwölf Zügen pro Stunde und Gleis auch zeit- scheibenspezifisch aufrechterhalten werden.

Die streckenspezifische Kapazität des optimalen Leistungsbereiches von zwölf Zügen pro Stunde und Gleis wird in keiner Zeitscheibe überschritten. Damit liegt auf beiden parallelen Strecken keine Überlastung vor.

7. Wie viele fahrplantechnische Konflikte gab es im Zuge der Fahrplanerstellung für die Verkehrsmodellierung im Rahmen des BVWP 2030 den Abschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach betreffend, so dass die Zugfahrten nicht örtlich und/oder zeitlich so wie ursprünglich nachgefragt realisiert werden können?

Weder bei der Erstellung der Fahrpläne für die Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt noch bei der Erstellung des mit dem Zielnetz BVWP 2030 korrespondierenden Zielfahrplans 2030 sind bislang im Abschnitt Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach fahrplantechnische Konflikte deutlich geworden, wonach die Zugfahrten nicht örtlich und/oder zeitlich so wie ursprünglich nachgefragt realisiert werden könnten.

8. Wie hoch ist der Auslastungsgrad für den viergleisigen Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach zu Beginn des Umlegungsprozesses der Verkehrssimulation (vor der ersten Iteration) im Rahmen der Engpassanalyse zum BVWP für den Bezugs- und Planfall (bitte tabellarische Auflistung entsprechend der in PRINS für andere Projekte verfügbare Zeitscheiben: 06-09 Uhr; 09-16 Uhr; 16-19 Uhr; 19-22 Uhr; 22-06 Uhr; gesamter Tag für die einzelnen Wochentage)?
9. Wie hoch ist der Auslastungsgrad für den viergleisigen Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach nach Abschluss des Umlegungsprozesses der Verkehrssimulation (nach der letzten Iteration) im Rahmen der Engpassanalyse zum BVWP für den Bezugs- und Planfall (bitte tabellarische Auflistung der in PRINS für andere Projekte verfügbare Zeitscheiben: 06-09 Uhr; 09-16 Uhr; 16-19 Uhr; 19-22 Uhr; 22-06 Uhr; gesamter Tag für die einzelnen Wochentage)?
10. Wie viele Züge welcher Verkehrsart (S-Bahn/Nahverkehr, Regionalverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr) sollen auf dem viergleisigen Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach zu Beginn des Umlegungsprozesses der Verkehrssimulation (vor der ersten Iteration) im Rahmen der Verkehrssimulation für den Planfall 2030 verkehren (bitte jeweils tabellarische Auflistung der in PRINS für andere Projekte verfügbare Zeitscheiben: 06-09 Uhr; 09-16 Uhr; 16-19 Uhr; 19-22 Uhr; 22-06 Uhr; gesamter Tag für die einzelnen Wochentage)?

11. Wie viele Züge welcher Verkehrsart (S-Bahn/Nahverkehr, Regionalverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr) sollen auf dem viergleisigen Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach nach Abschluss des Umlegungsprozesses der Verkehrssimulation (nach der letzten Iteration) im Rahmen der Verkehrssimulation für den Planfall 2030 verkehren (bitte jeweils tabellarische Auflistung der in PRINS für andere Projekte verfügbare Zeitscheiben: 06-09 Uhr; 09-16 Uhr; 16-19 Uhr; 19-22 Uhr; 22-06 Uhr; gesamter Tag für die einzelnen Wochentage)?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Verkehrsumlegung für den BVWP 2030 finden im Personenverkehr keine Iterationen statt, da er gemäß den Regeln der Fahrplankonstruktion konfliktfrei eingelegt wird und immer Priorität vor dem (im fraglichen Streckenabschnitt ohnehin nicht vorhandenen) Güterverkehr hat. Es wird daher auf die Tabelle in der Antwort zu Frage 4 verwiesen.

12. Wurden temporär auftretende Engpässe zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach durch das angewandte Umlegungsverfahren identifiziert (falls ja, bitte tabellarische Auflistung nach Uhrzeit, Wochentag und Anzahl der Engpasssituationen angeben)?
13. Durch welche geeigneten Infrastrukturmaßnahmen können nach Kenntnis der Bundesregierung die temporär auftretenden Engpässe zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach beseitigt werden, und wie ist jeweils der Stand bei der Planung, Definition und Bewertung dieser Infrastrukturmaßnahmen?
14. Zu welchen Zeitpunkten wird es nach der aktuellen Planung im Zielnetz 2030 Engpässe zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach geben (bitte tabellarische Auflistung nach Uhrzeit, Wochentag und Anzahl der Engpasssituationen)?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie in der Antwort zu Frage 6 dargestellt, sind aus der durchgeführten Engpassanalyse beim angenommenen Bedienungsangebot keine Engpässe ersichtlich, durch die ein weiterer Ausbau gerechtfertigt ist.

15. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die geplanten Aus- bzw. Umbaumaßnahmen u. a. durch ein fünftes und sechstes Gleis auf dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach für die Realisierung des Deutschland-Taktes benötigt?
16. Welche Zeitvorteile können mit den geplanten Aus- bzw. Umbaumaßnahmen u. a. durch ein fünftes und sechstes Gleis auf dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach auf welchen Linien erzielt werden?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 7 dargestellt, sind auf dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach bei den angenommenen Bedienungsangeboten im Nah- und Fernverkehr keine fahrplantechnischen Konflikte zu erwarten. Daher erscheint ein Ausbau dieses Bereichs keine zwingende Voraussetzung für einen Deutschland-Takt zu sein.

Gleichwohl wird das BMVI einen Ausbau dieses Streckenabschnitts mit dem Ziel einer Fahrzeitverkürzung bei der gegenwärtig in Vorbereitung befindlichen Erstellung eines Zielfahrplans 2030+ betrachten. Nur im Kontext der Reisezeitverkürzung für einen Integralen Taktfahrplan besitzt diese Ausbaumaßnahme die Chance auf eine gesamtwirtschaftliche Rentabilität.

Aus diesem Grund wird diese Maßnahme zusammen mit weiteren, durch die Optimierung des Fahrplans ermittelten ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen in einem bereits im Potentiellen Bedarf des BVWP 2030 vorgesehenen Planfall M-001-V01 untersucht, um das BVWP-Zielnetz und einen Deutschland-Takt aufeinander abzustimmen. Dazu werden ggf. weitere fahrplanfeine bzw. mikroskopische Untersuchungen der Schieneninfrastruktur durchgeführt. Anschließend wird dieser Planfall unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit der viergleisigen Strecke zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach im Zusammenhang mit der Realisierung von Stuttgart 21 und einer zukünftigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 12 bis 14 verwiesen.

Die Realisierung von Stuttgart 21 und die künftige Verkehrsverlagerung sind in den Verkehrsprognosen und den zugehörigen Bedienungsangeboten des Schienenpersonenverkehrs abgebildet.

18. Ist es nach wie vor das Ziel der Bundesregierung, eine leistungsfähige Schnellverkehrsverbindung Mannheim – München zu errichten, und wenn ja, wie passt die „Projektücke“ mit dem fehlenden Ausbau zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach zu diesen Plänen?

Es ist nach wie vor das Ziel der Bundesregierung, eine leistungsfähige Schnellverkehrsverbindung Mannheim – München zu errichten. Zu diesem Zweck ist auch die ABS/NBS Ulm – Augsburg in den Vordringlichen Bedarf des neuen Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen worden.

Bei der Erstellung des Zielfahrplans 2030 zeigte sich, dass auch ohne einen Ausbau zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach eine deutliche Fahrzeitverkürzung und Attraktivitätssteigerung im Korridor Mannheim – München möglich sind. Gleichwohl ließe sich durch eine weitere Fahrzeitverkürzung aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens in diesem Korridor zusätzlicher Nutzen generieren, der im Zuge der anstehenden Bewertungen den Kosten eines Ausbaus zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach gegenübergestellt wird. Dabei wird der Reisezeitnutzen einer möglichen weitergehenden Optimierung der Taktknoten in Stuttgart, Ulm und Augsburg berücksichtigt.

19. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagekraft der Engpassanalyse im Schienenverkehr für den BVWP 2030 vor dem Hintergrund, dass anders als bei der Straße, wo jeder unabhängig von anderen Verkehrsteilnehmern zu der von ihm gewünschten Zeit auf der von ihm gewünschten Route losfahren kann, während bei der Schiene Stausituationen infolge einer solchen freien Fahrtwahl nicht vorkommen sollten, weil für jede Zugfahrt ein Fahrplan mit einer entsprechend freien Trasse zugrunde liegt?

Nach den Erkenntnissen der Bundesregierung führen optimierte Taktfahrpläne grundsätzlich zu attraktiven Angeboten im Nah- und Fernverkehr, deren Reisezeitnutzen im Bewertungsverfahren berücksichtigt wird. Diese Personenverkehrsangebote bilden die Grundlast des Netzes, auf das anschließend die Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr umgelegt wird. Engpässe werden dabei in Form von sog. planmäßigen und außerplanmäßigen Wartezeiten deutlich, die im Bewertungsverfahren monetarisiert werden und damit modellhaft den Gütertransport verteuern. Damit bildet das Bewertungsverfahren den in der Frage angesprochenen Aspekt einer gegenüber der Straße möglicherweise eingeschränkten zeitlichen Flexibilität eines Gütertransports auf der Schiene exakt ab.