

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Sicherung von Perspektiven für die Schienenanbindung in Richtung Calw

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die langfristige Perspektive für die Option eines Metropolexpresszugs oder anderen vergleichbaren Schienenverkehrs oberhalb der S-Bahn in Richtung Weil der Stadt und evtl. Calw – auch vor dem Hintergrund weiterer Anbindungs- und Durchbindungsrelationen über Calw hinaus, etwa im Wochenendverkehr nach Bad Liebenzell – bewertet;
2. welche baulichen Ergänzungen im Bereich des Nordzulaufs zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof nach ihren Erkenntnissen erforderlich wären, um einen Anschluss der Bahnstrecke Stuttgart Hbf–Stuttgart-Zuffenhausen–Weil der Stadt (Nordschwarzwaldbahn) an diesen zu ermöglichen;
3. wie sie in diesem Zusammenhang die Überlegung zu einer regulär befahrbaren Gleisverbindung zwischen Ferngleisen und Nordschwarzwaldbahn, die nicht nur für eine Notfallverbindung für Störungen bei der S-Bahn besteht, die die „Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn“ (B.A.U.S.) Bahnverbindung Calw–Renningen(–Stuttgart) in die Diskussion eingebracht hat, bewertet;
4. ob eine Verbindung dieser Maßnahmen möglich und sinnvoll wäre, wenn der Nordzulauf ohnehin um weitere (unterirdische) Gleise im Zuge von Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt (P-Option) erweitert werden soll;

5. welche Kosten aus ihrer Sicht für die Sicherung der genannten Perspektiven für die Schienenanbindung in Richtung Calw entstehen würden;
6. ob und wie sie die Realisierung dieser Zielrichtung verfolgen und unterstützen wird, auch vor dem Hintergrund der bereits erreichten großen Erfolge in Gestalt der großen Wendlinger Kurve, des Bahnhofs in Merklingen oder auch des Ausbaus des Nordzulaufs.

03. 12. 2020

Haußmann, Keck, Dr. Timm Kern, Brauer,
Dr. Schweickert, Reich-Gutjahr FDP/DVP

Begründung

Die Realisierung der Hermann-Hesse-Bahn nach Calw ist ein großer Schritt hin zu einer attraktiven Schienenanbindung auch auf dieser Relation. Im Zuge der Baumaßnahmen stellen sich verschiedenen Fragen, wie Ausbauoptionen für die Zukunft gesichert werden können.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 25. Januar 2021 Nr. VM3-0141.5-4/10/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie sie die langfristige Perspektive für die Option eines Metropolexpresszugs oder anderen vergleichbaren Schienenverkehrs oberhalb der S-Bahn in Richtung Weil der Stadt und evtl. Calw – auch vor dem Hintergrund weiterer Anbindungs- und Durchbindungsrelationen über Calw hinaus, etwa im Wochenendverkehr nach Bad Liebenzell – bewertet;*

Es war im ursprünglichen Verkehrskonzept von Stuttgart 21 nicht vorgesehen, Angebotslinien aus dem Bereich der Württembergischen Schwarzwaldbahn in den neuen Durchgangsbahnhof zu führen. Vielmehr sieht das im Februar 2020 zwischen dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart, den Landkreisen Böblingen und Calw sowie der Stadt Renningen unterzeichnete Eckpunktepapier vor, in einer ersten Stufe die Reaktivierung der Württembergischen Schwarzwaldbahn mit dem Endpunkt Renningen so schnell wie möglich umzusetzen, parallel dazu eine Express-S-Bahn zwischen Weil der Stadt und Stuttgart-Feuerbach einzuführen und perspektivisch diese Strecke in das S-Bahn-Netz Stuttgart einzubinden.

Die Führung einer Metropolexpress- oder Express-S-Bahn-Linie über Calw hinaus müsste im Detail untersucht werden. Eine Verlängerung in Richtung Norden (Calw–Bad Liebenzell–Pforzheim) wäre mit einem hohen Zeitaufwand in Calw verbunden, da die Züge vom geplanten Haltepunkt Calw Mitte der Hermann-Hesse-Bahn zunächst weiter nach Calw Süd fahren müssten. Dort müsste dann die Fahrtrichtung gewechselt werden, um danach zurück zum Haltepunkt Calw Mitte der Nagoldtalbahn zu fahren. Hierfür müssten rund 10 Minuten angesetzt werden, während ein Umstieg in Calw Mitte nur 5 Minuten dauern würde. Daher ist es sehr unwahrscheinlich, dass für eine solche Maßnahme im Verfahren der Standardisierten Bewertung ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden könnte.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. *welche baulichen Ergänzungen im Bereich des Nordzulaufs zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof nach ihren Erkenntnissen erforderlich wären, um einen Anschluss der Bahnstrecke Stuttgart Hbf–Stuttgart-Zuffenhausen–Weil der Stadt (Nordschwarzwaldbahn) an diesen zu ermöglichen;*
3. *wie sie in diesem Zusammenhang die Überlegung zu einer regulär befahrbaren Gleisverbindung zwischen Ferngleisen und Nordschwarzwaldbahn, die nicht nur für eine Notfallverbindung für Störungen bei der S-Bahn besteht, die die „Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn“ (B.A.U.S.) Bahnverbindung Calw–Renningen(–Stuttgart) in die Diskussion eingebracht hat, bewertet;*
4. *ob eine Verbindung dieser Maßnahmen möglich und sinnvoll wäre, wenn der Nordzulauf ohnehin um weitere (unterirdische) Gleise im Zuge von Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt (P-Option) erweitert werden soll;*

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Mit Stuttgart 21 wird durch eine Weichenstraße zwischen den S-Bahn-Streckengleisen und den Streckengleisen des Fern- und Regionalverkehrs grundsätzlich eine Fahrbeziehung zwischen der Württembergischen Schwarzwaldbahn und dem neuen Durchgangsbahnhof Stuttgart hergestellt. Diese ist für mögliche Störfälle vorgesehen, aber nicht für die regelmäßige Führung eines zusätzlichen Zugsystems geeignet. Hintergrund hierfür ist, dass diese Verbindung nur eingleisig sein wird und in jeder Fahrtrichtung jeweils ein S-Bahn-Gleis und ein Ferngleis höhengleich gekreuzt werden muss, sowie die sehr hohe Belegung des Tunnels Feuerbach.

Der Ausbau des Nordzulaufs Stuttgart und die daraus resultierenden verkürzten Fahrzeiten zwischen Mannheim und Stuttgart sind in den dritten Entwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt aufgenommen worden. Dieser Ausbau umfasst den Bau eines neuen Fernbahntunnels zwischen der bestehenden Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart und dem nördlichen Tunnel Feuerbach sowie die P-Option (Verbindung der Gleise von Feuerbach mit der Zuführung von Bad Cannstatt). Der Bund unterzieht gegenwärtig diese Ausbaumaßnahmen einer volkswirtschaftlichen Bewertung.

Das Land wird sich im weiteren Planungsprozess dafür einsetzen, dass als Prämisse für die P-Option vorgegeben wird, dass im Bereich zwischen den Bahnhöfen Feuerbach und Zuffenhausen die Fahrmöglichkeiten von/zu den S-Bahn-Gleisen in den nördlichen Tunnel Feuerbach sowie die P-Option für beide Richtungen hergestellt bzw. wiederhergestellt werden sollen. Dies würde die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Führung weiterer Regionalverkehrslinien im Nordzulauf des Knotens Stuttgart insgesamt verbessern. Gleichwohl verbliebe aber auch dann für Züge aus/in Richtung Leonberg/Calw die oben geschilderte Kreuzungssituation, die letztlich nur mit einem als sehr aufwändig zu bewertenden Infrastrukturausbau (Überwerfungsbauwerk zwischen Feuerbach und Zuffenhausen) aufgelöst werden könnte.

5. *welche Kosten aus ihrer Sicht für die Sicherung der genannten Perspektiven für die Schienenanbindung in Richtung Calw entstehen würden;*

Da aktuell keine konkreten Vorplanungen vorliegen, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

6. ob und wie sie die Realisierung dieser Zielrichtung verfolgen und unterstützen wird, auch vor dem Hintergrund der bereits erreichten großen Erfolge in Gestalt der großen Wendlinger Kurve, des Bahnhofs in Merklingen oder auch des Ausbaus des Nordzulaufs.

Die Landesregierung anerkennt grundsätzlich das Bedürfnis einer beschleunigten Verbindung aus Richtung Calw/Weil der Stadt nach Stuttgart, zumindest zu den Hauptverkehrszeiten. Auf der Basis des aktuellen Kenntnisstandes ist es aus Sicht der Landesregierung noch verfrüht, sich auf eine konkrete Konzeption für eine Führung einer Metropolexpressverbindung in den neuen Durchgangsbahnhof vorzusehen. Denn es ist dabei zu bedenken, dass dies die in den Hauptverkehrszeiten ohnehin bereits hohe Auslastung des Bahnhofs noch weiter erhöhen würde. Zudem wäre aufgrund der ohnehin schon bestehenden Unpaarigkeit der Linienäste mit einem Überhang auf der Nordseite eine Durchbindung der Linie in Richtung Süden nicht sinnvoll möglich. Daher empfiehlt es sich, am Konzept der Express-S-Bahn festzuhalten und auch andere Optionen einer Führung bis zum Hauptbahnhof zu betrachten (bei Realisierung einer unterirdischen Ergänzungsstation die Führung der Linie in diesen Bahnhof oder die Weiterführung auf der bestehenden S-Bahn-Infrastruktur bis Stuttgart Schwabstraße und ggf. darüber hinaus).

Hermann

Minister für Verkehr