

Stuttgart 21 ist wesentliche Voraussetzung für den geplanten Deutschland-Takt

Stuttgart, 16. Juli 2019

Zur Diskussion über die Zukunftsfähigkeit des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm nimmt die Deutsche Bahn wie folgt Stellung:

Fahrplan zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sieht vielfach kürzere Umsteigezeiten vor als der aktuelle Entwurf des Deutschland-Taktes

Für die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 entsteht derzeit in enger Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg der Zielfahrplan für 2025. Daran beteiligt sind verschiedene Aufgabenträger (u. a. die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart), die Deutsche Bahn und das Ingenieurbüro SMA und Partner. Grundlage für den Zielfahrplan 2025 sind die dann über den neuen Knoten hinaus zur Verfügung stehende Infrastruktur sowie das geplante Verkehrsangebot. Dabei sieht der derzeitige Arbeitsstand vielfach kürzere Umsteigezeiten vor als der aktuelle Zwischenentwurf des Deutschland-Taktes.

Der neue Knoten ist für den Deutschland-Takt bestens vorbereitet

Der Deutschland-Takt ist ein Vorschlag für die langfristige Konzeption des Fern- und Regionalverkehrs in Deutschland und reicht somit weit über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus. Das politische Ziel der Verdoppelung des Bahnverkehrs ist auf den Betrieb über einen ganzen Tag hinweg ausgerichtet, nicht explizit auf die Spitzenstunde und auch nicht auf die Zahl der Züge, sondern auf die Zahl der Reisenden.

Ein Halbstundentakt im Fernverkehr ist dabei ausdrücklich nicht auf allen, sondern nur auf ausgewählten Achsen geplant. In Baden-Württemberg sind dies die Achsen Mannheim-Karlsruhe-Basel sowie Mannheim-Stuttgart-Ulm. Zwischen Stuttgart und Mannheim bzw. Ulm sind dabei sogar mindestens dreieinhalb Fernzüge pro Stunde und Richtung vorgesehen.

Obwohl beispielsweise halbstündliche Fernverkehrsangebote zwischen Stuttgart und Darmstadt, Heidelberg, Mainz, Nürnberg bzw. Zürich – wie auch auf vergleichbaren Relationen in anderen Bundesländern – beim Deutschland-Takt nicht vorgesehen sind, könnte der künftige Bahnknoten Stuttgart bei Bedarf derartige Verkehre ohne Weiteres ebenso aufnehmen wie zusätzliche Regionalverkehre.

Digitaler Pilotknoten Stuttgart verstärkt Zukunftssicherheit weiter

Ohne Stuttgart 21 wäre der geplante Deutschland-Takt schlicht nicht möglich. Denn der vorliegende Entwurf für den D-Takt sieht für den künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof mehr Züge denn je vor: ein Grundangebot von 36,5 Fern- und Regionalzügen pro Stunde – das sind zwei Drittel mehr als heute; insgesamt mehr als 70 stündliche Ankünfte und Abfahrten sind auch mehr, als der heutige Kopfbahnhof – selbst in Spitzenstunden – je geleistet hat.

Der Pilotknoten der Digitalen Schiene Deutschland verbindet eine hochleistungsfähige Infrastruktur mit smarterer Technik: Auf jedem der acht Bahnsteiggleise kann ohne Weiteres alle fünf Minuten ein Zug fahren, auf jedem der acht daran anschließenden Streckengleise im Schnitt alle zwei Minuten. Im S-Bahn-ähnlichen Hochleistungsbetrieb ergeben sich somit nicht nur Kapazitätsreserven weit über den geplanten Deutschland-Takt hinaus, sondern auch kurze Übergangszeiten für umsteigende Reisende bei gleichzeitig kurzen Haltezeiten für durchfahrende Fahrgäste auf den zahlreichen durchgebundenen Linien. Somit schafft der neue Hauptbahnhof die notwendigen Voraussetzungen für eine verkehrspolitisch angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen.

Stuttgart 21 ermöglicht viele neue umsteigefreie Verbindungen und kurze Umsteigezeiten

Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist Grundvoraussetzung für vielfältige im Deutschland-Takt-Entwurf vorgesehene Reisezeitverkürzungen

und für ein dichtes, attraktives Angebot ohne Umstieg erreichbarer Ziele. 21 der 22 pro Stunde über den Stuttgarter Hauptbahnhof geführten Regionalzüge enden oder beginnen nicht im Stuttgarter Hauptbahnhof, sondern an einem anderen Start- oder Zielort in Südwestdeutschland. Die neue Infrastruktur ermöglicht so zahlreiche umsteigefreie Verbindungen und kürzere Reisezeiten (siehe Aufstellung anbei).

Bei diesem geplanten, sehr dichten – zumeist mindestens halbstündlichen – Angebot wäre ein idealtypischer Integraler Taktknoten von Nachteil, bei dem Züge in Stuttgart wie etwa in Zürich im Mittel ungefähr eine Viertelstunde stehen. Aus gutem Grund erfolgt die weitere Angebotsverdichtung auch im zentralen Knoten der Schweiz längst nur noch auf den acht unterirdischen Durchgangsgleisen, während die Zahl der Züge im oberirdischen Kopfbahnhof stagniert.

Stuttgart 21 eröffnet Optimierungspotenzial für Deutschland-Takt auf Zulaufstrecken

Die im derzeitigen Entwurfsstadium teilweise noch bestehenden längeren Übergangszeiten bei einigen wenigen Verbindungen sind den regionalen und überregionalen Rahmenbedingungen geschuldet, insbesondere festgelegten Ankunfts- und Abfahrtszeiten in anderen Taktknoten sowie den realisierbaren Fahrzeiten auf den Strecken von und nach Stuttgart.

Der künftige, digitalisierte Bahnknoten Stuttgart erbringt die für den Deutschland-Takt erforderliche Kapazität zwar auch ohne den Ausbau mit einem fünften und sechsten Gleis im Nordzulauf zwischen Feuerbach und Kornwestheim. Eine für den Deutschland-Takt wünschenswerte Fahrzeit zwischen Mannheim und Stuttgart von knapp unter 30 Minuten rückt durch den mit Stuttgart 21 verkürzten und beschleunigten Zulauf aus Feuerbach jedoch in Reichweite, wird allerdings noch knapp verfehlt. Gelingt es, mit weiteren Optimierungen die Fahrzeit auf unter 30 Minuten zu reduzieren, ließe sich ein System sauberer 0/30-Minuten-Knoten zwischen Mannheim, Stuttgart und München reali-

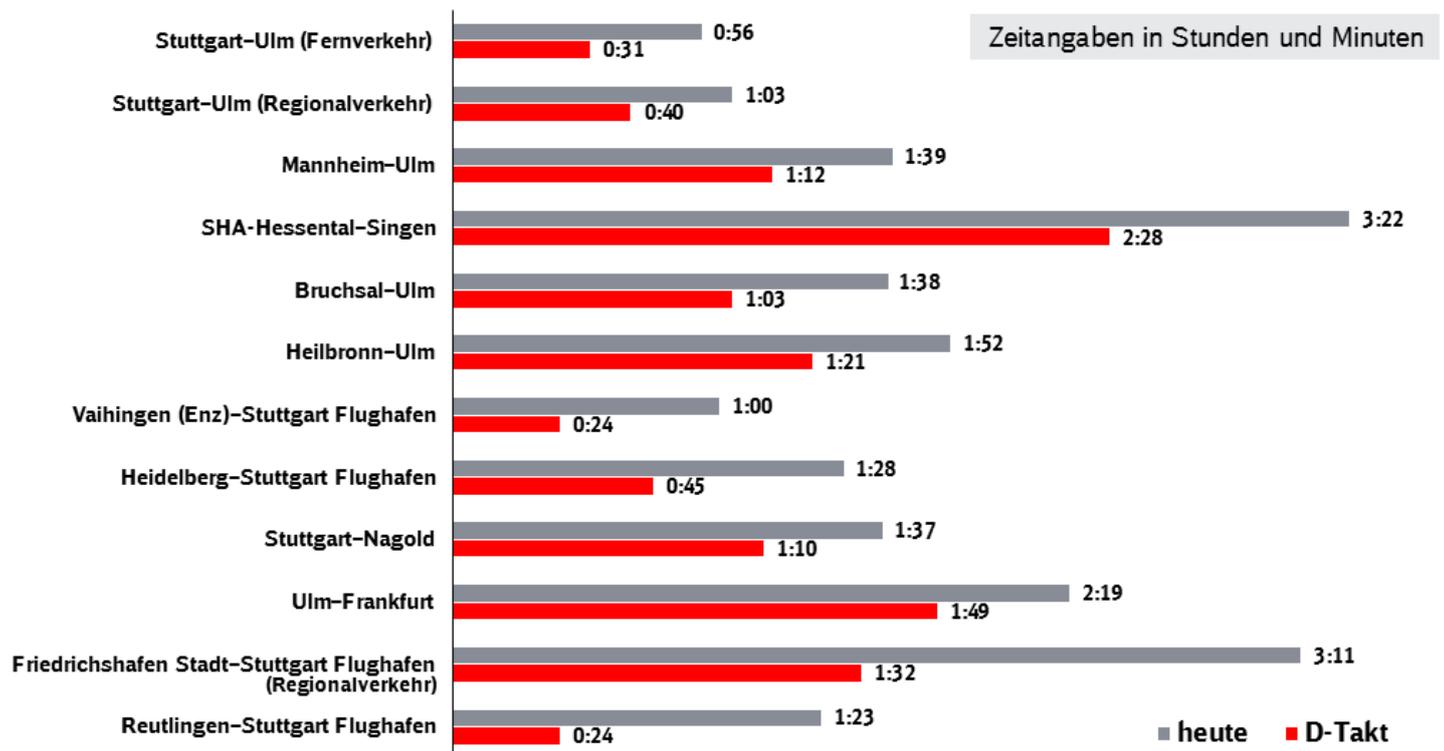
sieren. Ohne das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, das auch den Halbstundensprung zwischen Stuttgart und Ulm ermöglicht, wäre dies nicht denkbar.

Ergänzender Kopfbahnhof ist für absehbaren verkehrlichen Bedarf nicht notwendig

Fazit: Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm sind wesentliche Voraussetzungen für den geplanten Deutschland-Takt. Auch im Hinblick auf weitere Optimierungen der Zulaufstrecken außerhalb des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm im Sinne der Deutschland-Takt-Konzeption ist der neue Stuttgarter Bahnknoten zukunftsfähig. Der Pilotknoten für die Digitale Schiene Deutschland verfügt darüber hinaus noch über Kapazitätsreserven für zukünftige zusätzliche Verkehre. Eine Ergänzung mit einem Kopfbahnhof ist somit auch für den weiteren verkehrlichen Bedarf nicht notwendig.

Deutschland braucht eine starke Schiene. Mit dem Bahnprojekt Stuttgart-Ulm schaffen die Deutsche Bahn und ihre Partner in Südwestdeutschland dafür die zentrale Voraussetzung.

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ermöglicht kürzere Reisezeiten im Deutschland-Takt



Kürzeste regelmäßige Reisezeiten im Schienenverkehr (ohne Einzellagen/Verstärker zur Hauptverkehrszeit), 2. Gutachterentwurf des Deutschland-Taktes (Mai 2019) im Vergleich zum Jahresfahrplan 2019. Beispiele für Verbindungen, die künftig ohne Umstieg oder Richtungswechsel in Stuttgart Hbf möglich sein werden.