



Deutsche Bahn AG • IL-BW • Presselstr. 17 • 70191 Stuttgart

Thorsten Krenz  
Konzernbevollmächtigter  
für das Land Baden-Württemberg

per E-Mail vorab

2. Juli 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den vergangenen Tagen wurde - ausgelöst durch Fernsehbeiträge des SWR - fälschlicherweise der Eindruck erweckt, das Gemeinschaftsprojekt Stuttgart 21 wäre für den vom Bundesverkehrsministerium angestrebten Deutschland-Takt im Bahnverkehr nicht geeignet und somit auch nicht zukunftsfähig. Der neue achtgleisige Stuttgarter Hauptbahnhof verfüge dafür nicht über ausreichende Kapazität, was angeblich negative Auswirkungen für die Reisezeiten zur Folge hätte.

Diesen Behauptungen hat die Deutsche Bahn AG bereits nach der ersten Berichterstattung des SWR, vor der die DB im Übrigen - entgegen üblicher journalistischer Praxis - nicht um Stellungnahme angefragt worden war, in der vorvergangenen Woche mit Nachdruck widersprochen. Die einseitigen, hochselektiven und teils schlicht falschen Behauptungen stehen in diametralen Widerspruch zu den mit dem am 7. Mai veröffentlichten 2. Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt längst bekannten Fakten ([der 2. Gutachterentwurf des Deutschland-Takts, vom 7. Mai 2019, ist unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html veröffentlicht](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html)). Das Fahrplankonzept (in Form von Netzgrafiken u. a. für den bundesweiten Fernverkehr sowie Baden-Württemberg) sowie ein begleitender Bericht bilden die Grundlage für die nachfolgenden Sachaussagen zum Deutschland-Takt.]

### **Der vorliegende Entwurf des Deutschland-Takts ist ein Arbeitsstand**

Der Deutschland-Takt ist ein Vorschlag für die langfristige Konzeption des Fern- und Regionalverkehrsnetzes in Deutschland. Sein Realisierungshorizont reicht weit über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus und setzt unter anderem die Realisierung sämtlicher Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie zahlreicher zusätzlicher, für den optimierten Taktfahrplan notwendiger Infrastrukturmaßnahmen voraus. Es ist dabei genau das Ziel der momentan noch laufenden bundesweiten Untersuchungen, Optimierungsbedarf zu identifizieren. Dafür kommen neben weiteren Fahrplanoptimierungen insbesondere auch Infrastrukturmaßnahmen in Betracht. Die Optimierungen münden in den Anfang 2020 vorgesehenen finalen Gutachterentwurf, anschließend folgt eine Bewertung.

Deutsche Bahn AG  
Presselstraße 17  
70191 Stuttgart

Tel.: 0711 2092-3300  
Fax: 0711 2092 3600  
thorsten.krenz@deutschebahn.com

**Unser Anspruch:** ...



**Profitabler Qualitätsführer  
Top-Arbeitgeber  
Umwelt-Vorreiter**



### **Der Deutschland-Takt sieht für Stuttgart mehr Züge denn je vor**

Während der vorliegende Entwurf des Deutschland-Takts für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof ein Grundangebot von 36,5 Fern- und Regionalzügen pro Stunde vorsieht - das sind zwei Drittel mehr als heute - ist ein Halbstundentakt im Fernverkehr ausdrücklich nicht auf allen, sondern nur auf ausgewählten Achsen vorgesehen. In Baden-Württemberg sind dies die Achsen Mannheim – Karlsruhe – Basel sowie Mannheim – Stuttgart – Ulm. Zwischen Mannheim, Stuttgart und Ulm sind dabei mindestens drei Fernzüge pro Stunde und Richtung vorgesehen, in Teilabschnitten noch mehr.

Beispielhaft für das Angebot im Regionalverkehr wird die wichtige Achse Stuttgart – Reutlingen – Tübingen - wie Sie der veröffentlichten Netzgrafik für Baden-Württemberg im Detail entnehmen können - von vier stündlichen Linien bedient:

- Aalen – Waiblingen – Stuttgart – Stuttgart Flughafen – Reutlingen – Tübingen
- Osterburken – Heilbronn – Stuttgart – Plochingen – Reutlingen – Tübingen
- Ellwangen – Aalen – Stuttgart – Stuttgart Flughafen – Reutlingen – Tübingen – Sigmaringen
- Mannheim – Heidelberg – Heilbronn – Ludwigsburg – Stuttgart – Plochingen – Reutlingen – Tübingen

Im Übrigen ist optional eine zweistündige Fernverkehrslinie Hamburg – Erfurt – Frankfurt (Main) – Mannheim – Stuttgart – Stuttgart Flughafen – Tübingen vorgesehen.

21 der 22 pro Stunde über den Stuttgarter Hauptbahnhof geführten Regionalzüge sind dabei im aktuellen Entwurf durchgebunden, enden oder beginnen also nicht im Stuttgarter Hauptbahnhof, sondern an einem anderen Start oder Zielort in Südwestdeutschland. Auf der Grundlage der neuen Infrastruktur entstehen dabei per se zahlreiche umsteigefreie Verbindungen und kürzere Reisezeiten, die in der Berichterstattung nicht erwähnt werden. Mit zwei Verbindungen je Stunde wird der Weg von Tübingen zum Flughafen beispielsweise auf eine halbe Stunde verkürzt, zum Stuttgarter Hauptbahnhof auf eine Dreiviertelstunde; die Reisezeiten ab Reutlingen sind nochmals jeweils zehn Minuten kürzer. Im aktuellen Entwurf sind für die Züge der Neckar-Alb-Bahn bei Weiterfahrt im Stuttgarter Hauptbahnhof noch 11- bis 19-minütige Haltezeiten geplant, die freilich noch einer weiteren fahrplantechnischen Optimierung bedürfen.

Die Umsetzung des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm ist Grundvoraussetzung, um sowohl dieses umfangreiche, attraktive Angebot umsteigefrei erreichbarer Ziele als auch vielfältige Reisezeitverkürzungen realisieren zu können. Während in der Berichterstattung die im Dreiklang von neuer Infrastruktur, Durchbindung durch Stuttgart und besserer Erschließung (z. B. Flughafen) entstehenden mannigfaltigen Vorteile ungenannt bleiben, fokussiert sie gezielt auf wenige ausgewählte, noch nicht optimierte Relationen. Auch die beiden auf Tübingen bezogenen Beispiele sind einseitig und sinnverzerrend dargestellt:

- Von Tübingen nach Mannheim („20 Minuten“ Übergangszeit, „zehn Minuten länger als heute“) wird künftig unter anderem auch eine umsteigefreie Regionalverkehrslinie angeboten, freilich mit längerer Fahr- bzw. Reisezeit als beim Umstieg auf den Fernverkehr. Die Übergangszeiten von den Regionalzügen zu den 3,5 Fernverkehrszügen pro Stunde



von Stuttgart nach Mannheim liegen im vorliegenden Entwurf zum Deutschland-Takt bei 20 bzw. 21 Minuten. Zwei weitere stündliche, im aktuellen Arbeitsstand mit lediglich 3 Minuten hinterlegte Übergänge lassen sich bahnsteiggleich mit einer geringfügigen Fahrplanoptimierung von einer Minute noch verlässlich herstellen. Von der optionalen Fernverkehrslinie aus Tübingen kann ferner ein siebenminütiger Übergang am gleichen Bahnsteig eingerichtet werden.

- Von Tübingen nach Karlsruhe bezieht sich der kritisierte Übergang von „27 Minuten“ auf die nur optional vorgesehenen Fernverkehrslinie aus Tübingen, die im Beispiel Tübingen – Mannheim wiederum nicht berücksichtigt wurde. Die kürzeste tatsächlich realisierbare Übergangszeit, vom schnellen Regionalverkehr aus Tübingen (über Flughafen) zu einem Fernzug (ohne Halt) nach Karlsruhe, beträgt 5 Minuten (zweistündlich bahnsteiggleich). Die übrigen Übergangszeiten der verkehrlich sinnvollen liegen im aktuellen Arbeitsstand bei 23 bis 26 Minuten.

Die noch bestehenden längeren Übergangszeiten sind dabei nicht der Leistungsfähigkeit des neuen Knotens, sondern den regionalen und überregionalen Rahmenbedingungen geschuldet – beispielsweise festgelegten Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Knoten Mannheim. Der neue Bahnknoten in Stuttgart ermöglicht dabei überhaupt erst, aus Tübingen kommend früher in Stuttgart anzukommen bzw. – bei gleicher Ankunftszeit am Ziel – später in Stuttgart abzufahren.

Vom Gutachterentwurf des Deutschland-Takts im Übrigen klar abzugrenzen ist der Zielfahrplan für Stuttgart 21, der auf Grundlage der im Jahr 2025 zur Verfügung stehenden Infrastruktur und dem geplanten Verkehrsangebot entwickelt wird. In enger Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und verschiedenen Fachbereichen der DB entsteht, unter Begleitung der Ingenieurbüros SMA, momentan das tatsächlich ab 2025 zu fahrende Fahrplankonzept. Dieser tatsächliche Inbetriebnahmefahrplan sieht im Übrigen vielfach bessere Übergangszeiten vor als der aktuelle Arbeitsstand des Deutschland-Taktes.

### **Der hochleistungsfähige neue Bahnknoten ermöglicht einen massiven Angebotsausbau**

Die Behauptung, der neue Knoten in Stuttgart könne das im Deutschland-Takt geplante Verkehrsangebot von 36,5 Zügen pro Stunde nicht bewältigen, bleibt in der Berichterstattung gänzlich unbelegt. Die kritisierten, ungünstig erscheinenden Übergangszeiten sind dabei nicht einer Überlastung des Knotens geschuldet, sondern den Rahmenbedingungen des Umfeldes, beispielsweise bedingt durch andere Taktknoten oder eingleisige Streckenabschnitte. Im Knoten Stuttgart sind kürzere Fahrzeiten auf allen Zuläufen und teils – trotz freier anschließender Strecken – langer Haltezeiten im Bahnhof zur Sicherstellung stabiler Anschlüsse vielmehr gerade ein deutliches Indiz für dessen moderate Auslastung. Zum Vergleich: Mehr als 70 Ankünfte und Abfahrten von mit Reisenden besetzten Fern- und Regionalverkehrszügen pro Stunde im Grundangebot sind weit mehr als der heutige Kopfbahnhof – selbst in Spitzenstunden – jemals geleistet hat, die im aktuellen Fahrplan erbrachte Spitzenstundenleistung liegt mit weniger als 60 deutlich darunter.

Die Leistungsfähigkeit des künftigen Bahnknotens Stuttgart war dabei seit 1994 Gegenstand zahlreicher Untersuchungen und wurde u. a. durch den „Stresstest“ bestätigt, dessen testiertes und umfassend öffentlich dokumentiertes Ergebnis alle Projektpartner anerkannt haben. Dabei wurde 2011 der detaillierte Nachweis erbracht, dass der neue Hauptbahnhof nicht nur 49 ankommende Fern- und Regionalzüge zur Spitzenstunde verarbeiten, sondern dabei sogar noch



deutlich Verspätungen abbauen kann. Weitere deutliche Leistungssteigerungen, wie sie nicht zuletzt im Zuge der laufenden Digitalisierung des Knotens möglich werden, wurden dabei noch nicht berücksichtigt.

Und 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 waren bzw. sind, könnte der im Rahmen von Stuttgart 21 neu konzipierte Bahnknoten Stuttgart bei Bedarf derartige Verkehre ohne Weiteres ebenso aufnehmen wie zusätzliche Regionalverkehre.

Die Kapazität des neuen Hauptbahnhofs selbst ist hierbei nicht der limitierende Faktor. Die auf der Basis der Finanzierungsvereinbarung von 2009 und der Schlichtung im Jahr 2011 nachgewiesene Leistungsfähigkeit des neuen Bahnknotens weist weitreichende Reserven auf, während Teile des umgebenden Netzes bereits weitestgehend ausgelastet sind.

### **Zürich ist für Stuttgart kein Vorbild**

Der als Vorbild genannte integrale Taktfahrplan ist in Stuttgart im Übrigen nicht sinnvoll, wenn in einem weiter optimierten Deutschland-Takt kurze Übergangszeiten durch aufeinander abgestimmte Ankunfts- und Abfahrtszeiten aufeinander folgender Züge gewährleistet werden können. Soweit angesichts des weit über das heutige Niveau hinausgehenden Angebots durchgebundener Linien überhaupt noch umgestiegen werden muss, ergeben sich kurze Übergangszeiten aufgrund des dichten Angebots vielfach von selbst.

Der Nutzen eines Fahrplankonzepts, bei dem je ein Zug jeder Linie und Richtung zu einer definierten Symmetrieminute in einem Knoten steht und sämtliche Züge dabei einander Anschluss vermitteln - ein idealtypischer Knoten des Integralen Taktfahrplans (ITF) nach Schweizer Vorbild - verliert dabei an Nutzen und Attraktivität, wenn zu vielen Zielen - beispielsweise Reutlingen und Tübingen - mehr als zwei Züge pro Stunde angeboten werden, wie dies im besonders dichten Stuttgarter S-Bahn- und Regionalverkehrsnetz der Fall ist. Mit weiterhin wachsendem Angebot gleicht der Betrieb dann zunehmend dem einer S-Bahn-Stammstrecke, auf der ein dichtes Verkehrsangebot kurze Übergangszeiten zwischen zwei aufeinander folgenden, nur kurz haltenden Zügen ermöglicht. Aus gutem Grund wird das weitere Verkehrswachstum im Hauptbahnhof Zürich ausschließlich mit den neuen Durchgangsbahnhöfen bewältigt, wo im dichten Takt verkehrende Züge keine Anschlüsse im Sinne des Taktknotens abwarten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof bei einer entsprechenden Optimierung der Zulaufstrecken auch außerhalb der Region Stuttgart für eine künftige Verdoppelung der Fahrgastzahlen und somit für einen angestrebten Deutschland-Takt bestens gerüstet ist.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Krenz