

Viertes Schlichtungsgespräch am 12.11.2010

Offene Fragen des Aktionsbündnisses

Stand 10.11.2010, 13.00 Uhr GH

Folgende in den bisherigen Schlichtungsterminen (22.10., 29.10., 4.11.2010) aufgeworfenen Fragen wurden noch nicht oder noch nicht abschließend beantwortet:

Fragen zur Infrastruktur/technischen Ausrüstung des Bahnknotens Stuttgart 21

- o Ist der Tiefbahnhof Stuttgart um ein 9. und 10. Gleis erweiterbar?
Auf welcher Seite kämen diese Gleise zum Liegen?
Mit welche Kosten wäre dies verbunden?
- o Welche Tunnelstrecken des Bahnknotens Stuttgart 21 erhalten neben der Sicherungstechnik nach ETCS-Standard eine Ausrüstung mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik?

Insbesondere:

- Filderaufstiegstunnel Hauptbahnhof – Flughafen
- Streckenabschnitt Flughafen – Wendlingen /Wendlinger Kurve?

Welche Mehrkosten entstehen dadurch gegenüber den bisherigen Kostenberechnungen?



Müssen zur Nachrüstung mit optischen Lichtsignalen die Tunnelprofile erweitert werden, z.B. in Kurvenstrecken zur Einhaltung der Sichtwinkel?

- Was bedeutet die Aussage „alle Strecken des Knotens Stuttgart 21 können von allen Zügen befahren werden“: bedeutet dies die Ausrüstung aller Strecken auch mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik? Oder bedeutet es, dass dort alle (konventionellen) Züge fahren können, sofern sie mit ECTS nachgerüstet sind?
- Führt die Ausführung der stromführenden Oberleitung in den Tunnelabschnitten von Stuttgart 21 aufgrund der reduzierten Tunnelprofile dazu, dass die zulässige Geschwindigkeit auf 100 km/h oder eine andere Geschwindigkeit abgesenkt werden muss?
Welche Abschnitte auf welche Länge sind davon betroffen?
Wie wirkt sich dies auf die Fahrzeit der betroffenen Abschnitt aus?
Werden die ursprünglich angenommenen Fahrzeiten dadurch verlängert (z.B. Hauptbahnhof – Flughafen).
- Wird die bislang nicht vorgesehene Zweigleisigkeit der westlichen Anbindung des Flughafen-Fernbahnhofs an den Filderaufstiegstunnel definitiv vorgesehen? Ist DB Projektbau mit den entsprechenden Planungen beauftragt?

Fragen zur Leistungsfähigkeit S21

- Notfallkonzept S-Bahn für Sperrung S-Bahn-Innenstadttunnel:
Mit wie vielen planmäßigen Zügen je Stunde ist der Filderaufstiegstunnel je Stunde belegt?
Wie viele zusätzliche S-Bahn-Züge je Stunde kann dieser Tunnel verkraften?
Kann zum S-Bahn-Notfallkonzept „Sperrung S-Bahn-Tunnel“ eine nachvollziehbare Fahrplan- oder Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Fildertunnel incl. Flughafen Terminalbahnhof vorgelegt werden?
(eine fahrplanscharfe Konzeption des S-Bahn-Notfahrplans wurde am 29.10. zugesagt)

Betriebs-/Fahrplankonzept S21

- Welchen Umfang hat die Leistungsmehrung (Zugkilometer p.a.) der vom Land bestellten Nahverkehrsleistungen auf den Stuttgart berührenden Linien (IRE,

RE) auf Basis des vorgelegten Betriebskonzepts (absolute Zahl p.a., relative Zunahme gegenüber Fahrplan 2010).

- o Wie können diese Zusatzleistungen, auch vor dem Hintergrund höherer Trassen- und Stationspreise durch die Infrastruktur S21, finanziert werden. Kann ein qualifiziertes und nachvollziehbares Finanzierungskonzept vorgelegt werden?

Bedeutung der Neubaustrecke (Stuttgart -) Wendlingen – Ulm

- Wie ist zu erklären, das bei einer Realisierung von S21 und der Neubaustrecke die Hauptverbindungen zwischen Köln-Frankfurt und München wieder über Stuttgart verlaufen soll?
Wie stellen sich die Reisezeiten im Realisierungsfall S21/NBS über Stuttgart dar?
Wie stellen sich die Reisezeiten aktuell über Nürnberg dar?
Welche Auswirkungen haben künftige Ausbauten zwischen Hanau und Würzburg (z.B. Mottgers-Spange) sowie Würzburg und Nürnberg? Führen sie dazu, dass die Fahrzeit von Köln nach München über Nürnberg wieder eindeutig kürzer wird als über Stuttgart?

Übriger Infrastrukturausbau

- In welchem Zusammenhang steht die Finanzierung der Elektrifizierung der Südbahn und Gäubahn zum Projekt S21 und Neubaustrecke?
Bestehen Finanzierungsvereinbarungen für diese Strecken im Zusammenhang mit S21/Neubaustrecke?

Planung, Verschiedenes

- Warum ist ein Baubeginn für S 21 möglich, obwohl noch nicht alle – für die Funktion des Bahnknotens zwingend erforderlichen – Bestandteile (Planfeststellungsabschnitte) planfestgestellt sind.