

Kleine Anfrage

des Abg. Tobias Wald CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Vorteile von Stuttgart 21 für Baden-Baden/Bühl

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Nah- und Fernverkehrsverbindungen bestehen derzeit zwischen Baden-Baden/Bühl und Stuttgart Hauptbahnhof bzw. Stuttgart Flughafen/Messe sowie in andere Regionen des Landes?
2. Welche Fahrzeiten haben die unter Frage 1 genannten Nah- und Fernverkehrsverbindungen von Baden-Baden/Bühl nach Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart Flughafen/Messe sowie in andere Regionen des Landes derzeit?
3. Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei den Verbindungen im Regionalverkehr in Baden-Baden/Bühl?
4. Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei den Verbindungen im Fernverkehr in Baden-Baden?
5. Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung von Baden-Baden/Bühl an die Landeshauptstadt Stuttgart und an andere Regionen des Landes haben in den vergangenen 20 Jahren stattgefunden, wie viel Geld wurde dabei investiert, wie wurden die Investitionen jeweils finanziert?
6. Wie haben sich durch die unter Frage 5 genannten Verbesserungen die Fahrgastzahlen entwickelt?

7. Welchen Zuwachs erwartet sie im Fahrgastaufkommen in Bezug auf Baden-Baden durch den Bau von Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm?

28.10.2011

Wald CDU

Begründung

Die Verwirklichung von Stuttgart 21 bringt für das Land große Vorteile. Die Vorteile sind gerade im Hinblick auf die Information der Bevölkerung für die Volksabstimmung über das „S 21 Kündigungsgesetz“ von besonderem Interesse.

Antwort

Mit Schreiben vom 23. November 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/150 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Das Land Baden-Württemberg hat mit Unterstützung der Planungsfirma SMA die Angebotskonzeption 2020 für den Schienenpersonennahverkehr erarbeitet. Reisezeitveränderungen infolge dieser Angebotskonzeption entstehen einerseits durch die neue Infrastruktur der Projekte Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und weiterer Aus- und Neubauvorhaben im Land, den Einsatz von moderneren Fahrzeugen sowie andererseits durch geplante Verbesserungen des Verkehrsangebots (z. B. Taktverdichtungen). Die angestrebten Reisezeitveränderungen können daher nicht allein auf einzelne Infrastrukturverbesserungen zurückgeführt werden.

Die Realisierbarkeit der Angebotskonzeption 2020 hängt in finanzieller Hinsicht generell von den Ergebnissen der geplanten Ausschreibungen bei der Neuvergabe der Bestellungen im Schienenpersonennahverkehr durch das Land und davon ab, dass von Seiten des Bundes Regionalisierungsmittel in einem bedarfsgerechten Umfang zur Verfügung gestellt werden.

Die folgenden Angaben beschreiben den aktuellen Planungsstand des Angebotskonzepts 2020 (Grundtakt ohne ergänzende Züge der Spitzenstunde sowie sonstige ergänzende Einzelzüge). Dabei handelt es sich um ein Zielkonzept, bei dem neben den bereits genannten Projekten insbesondere auch der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn, der Bau der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim, die Elektrifizierung der Südbahn und der Ausbau der Gäubahn unterstellt wurde. Die Landesregierung setzt sich für eine zügige Umsetzung dieser weiteren ergänzenden Ausbaumaßnahmen ein. Die beiden erstgenannten Projekte werden mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht bis zum Jahr 2020 realisiert sein, anders als der Name der Konzeption möglicherweise suggeriert. Grundsätzlich ist aber der aktuelle Planungsstand des Angebotskonzepts 2020 nicht mit dem Fahrplan 2020 gleichzusetzen. Falls die derzeitigen Planungen zu Stuttgart 21 nicht umgesetzt werden, wird das Konzept angepasst werden; die Grundstrukturen und hier insbesondere auch die geplanten Taktverbesserungen sind jedoch nicht tangiert. Eine Verbesserung des Fahrplans und des Zugangebots ist bereits schrittweise ab dem Jahr 2016 im Rahmen neuer Verkehrsverträge vorgesehen.

1. *Welche Nah- und Fernverkehrsverbindungen bestehen derzeit zwischen Baden-Baden/Bühl und Stuttgart Hauptbahnhof bzw. Stuttgart Flughafen/Messe sowie in andere Regionen des Landes?*
2. *Welche Fahrzeiten haben die unter Frage 1 genannten Nah- und Fernverkehrsverbindungen von Baden-Baden/Bühl nach Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart Flughafen/Messe sowie in andere Regionen des Landes derzeit?*

Zu 1. und 2.:

Von Baden-Baden und Bühl gibt es – abgesehen von 2 IC-Zügen je Fahrtrichtung im Berufsverkehr ab/bis Baden-Baden – keine durchgehenden Zugverbindungen nach Stuttgart Hbf. Es muss jeweils in Karlsruhe Hbf umgestiegen werden. Ab Baden-Baden haben die stündlichen Verbindungen bei Benutzung von Fern- und Nahverkehrszügen eine Fahrzeit von 79 bis 90 Min., ab Bühl von 88 bis 102 Min. Verbindungen ohne die Nutzung von Fernverkehrszügen haben ab Baden-Baden eine Fahrzeit von 90 Min., ab Bühl von 97 Min.

Nach Stuttgart Flughafen/Messe muss jeweils noch zusätzlich in Stuttgart Hbf in die S-Bahn umgestiegen werden. Die Fahrzeit beträgt ab Baden-Baden 128 bis 134 Min., ab Bühl 141 Min. Für Baden-Baden und Bühl bestehen außerdem stündliche Anbindungen an andere Regionen mit den RE-Zügen der Linie Karlsruhe–Offenburg–Villingen–Konstanz sowie ab Baden-Baden auch mit Fernzügen nach Karlsruhe, Mannheim und Freiburg.

3. *Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei den Verbindungen im Regionalverkehr in Baden-Baden/Bühl?*

Die Fahrzeiten für reine Nahverkehrsverbindungen nach Stuttgart Hbf sollen unverändert bei 90 Min. ab Baden-Baden und 97 Min. ab Bühl liegen. Nach Stuttgart Flughafen/Messe soll es alle 2 Stunden eine Verbindung mit einmaligem Umsteigen in Karlsruhe Hbf (Fahrzeit 112 Min. ab Baden-Baden und 119 Min. ab Bühl) sowie stündlich mit zweimaligem Umsteigen in Karlsruhe Hbf und Stuttgart Hbf bei gleicher Fahrzeit geben. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. *Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei den Verbindungen im Fernverkehr in Baden-Baden?*

Es sind zweistündliche Verbindungen mit dem RE nach Karlsruhe und von dort weiter mit TGV nach Stuttgart–Ulm–Augsburg–München geplant, Fahrzeit nach Stuttgart Hbf ab Baden-Baden 64 Min., ab Bühl 71 Min. Die TGV-Züge sollen ab Stuttgart Hbf nach Ulm über die Neubaustrecke fahren, ein Halt in Stuttgart Flughafen/Messe ist im aktuellen Planungsstand nicht vorgesehen.

Außerdem sind zweistündliche Verbindungen mit dem RE nach Karlsruhe und von dort weiter mit dem IC nach Stuttgart–Ulm–Augsburg–München geplant. Die Fahrzeit nach Stuttgart Hbf beträgt ab Baden-Baden 85 Min. und ab Bühl 92 Min. Die IC-Züge sollen ab Stuttgart Hbf über die Neubaustrecke fahren, ein Halt in Stuttgart Flughafen/Messe ist nicht vorgesehen. Ungünstig ist, dass die beiden beschriebenen Fernverkehrslinien im 2-Stunden-Takt zwischen Karlsruhe und Stuttgart in Stuttgart Hbf in einem Abstand von lediglich 9 Min. ankommen sollen. Der von der DB für den Stresstest Stuttgart 21 erarbeitete Fahrplan sieht – auch im Berufsverkehr – keine durchgehenden Züge zwischen Baden-Baden und Stuttgart Hbf mehr vor.

Durch das Projekt Stuttgart 21 würde sich die Ein- und Ausfahrt nach Stuttgart Hauptbahnhof aus/in Richtung Karlsruhe i. d. R. um 2 Minuten verkürzen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

5. *Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung von Baden-Baden/Bühl an die Landeshauptstadt Stuttgart und an andere Regionen des Landes haben in den vergangenen 20 Jahren stattgefunden, wie viel Geld wurde dabei investiert, wie wurden die Investitionen jeweils finanziert?*

Die auf einzelne Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg entfallenden Zuwendungen aus Bundes- und Landesmitteln für ÖPNV-Investitionen in den vergangenen 20 Jahren können aus der als Anlage beigefügten Tabelle entnommen werden. Eine Aussage zur Wirkung von Investitionen im Hinblick auf die Anbindung an die Landeshauptstadt Stuttgart und an andere Regionen ist in der für die Antwort zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich. Darüber hinaus investiert die DB jährlich erhebliche Mittel in die Infrastruktur in Baden-Württemberg. Eine auf einzelne Regionen bezogene Auskunft war der DB in der für die Antwort zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Auch im Bereich der nichtbundeseigenen Bahnen (NE) werden z. B. zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, der Beseitigung von Langsamfahrstellen oder der allgemeinen Verbesserung der Infrastruktur und damit ihres Angebots kontinuierlich Investitionen erforderlich. Die NE im Land investieren in das Instandhaltungs- und Erneuerungsprogramm ihres Schienennetzes durchschnittlich 16 bis 18 Mio. Euro/Jahr. Das Land unterstützt die NE hierbei mit jährlich rd. 10 Mio. Euro.

6. *Wie haben sich durch die unter Frage 5 genannten Verbesserungen die Fahrgastzahlen entwickelt?*

7. *Welchen Zuwachs erwartet sie im Fahrgastaufkommen in Bezug auf Baden-Baden durch den Bau von Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?*

Zu 6. und 7.:

Aktuelle Daten zur Entwicklung der Fahrgastzahlen der DB Regio AG waren im Rahmen der für die Antwort zur Verfügung stehenden kurzen Bearbeitungszeit nicht verfügbar. Die in den LT-Drs. 14/1802 bzw. 14/4208 für den Zeitraum 2002 bis 2007 bzw. 2002 bis 2008 aufgezeigten Veränderungen zeigen jedoch eine teils deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf vielen wichtigen von der DB Regio AG betriebenen Strecken im Land. Auch in den Daten der letzten Jahre für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen wird der Trend einer kontinuierlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen im SPNV im Land deutlich.

Diese positive Entwicklung kann u. a. auf die in Ziff. 5 genannten Infrastrukturmaßnahmen zurückgeführt werden. Ein unmittelbarer kausaler Zusammenhang zwischen einzelnen Infrastrukturverbesserungen zu Erhöhungen des Fahrgastaufkommens kann jedoch bezogen auf einzelne Strecken oder Teilräume nicht hergestellt werden. Neben Infrastrukturverbesserungen stellen auch Fahrplanmaßnahmen und punktuelle Verbesserungen im Fuhrpark eine wichtige Erklärungsgröße für bisherige Fahrgaststeigerungen dar.

Für die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen–Ulm werden Verkehrsverlagerungen zum öffentlichen Verkehr erwartet, die eine Reduzierung im motorisierten Individualverkehr zur Folge haben. Die Verlagerungseffekte sind dabei Folge der neuen Infrastruktur (Reisezeitgewinne) wie auch der geplanten Aufstockung der Zugverbindungen, die nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Infrastruktur stehen. Im Gutachten des IWW/SRF/VWI im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg vom März 2009 werden diese Verkehrsverlagerungen wie folgt angegeben:

- Rd. 310 Mio. Pkw-km je Jahr im Fernverkehr Stuttgart 21
- Rd. 67 Mio. Pkw-km je Jahr im Regionalverkehr Stuttgart 21
- Rd. 630 Mio. Pkw-km je Jahr im Fernverkehr NBS Wendlingen–Ulm

Diese erwartete jährliche Reduktion von 1.007 Mio. Pkw-km entspricht einer Reduktion um 1,2 % der jährlichen Pkw-Jahresfahrleistung in Baden-Württemberg in Bezug auf das Jahr 2009. Davon entfallen 0,45 % auf Stuttgart 21. 0,75 % entfallen auf die Neubaustecke, die auch unabhängig von Stuttgart 21 realisiert werden kann.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur

Anlage:**Zuwendungen aus Bundes- und Landesmitteln von 1990 bis 2010 für ÖPNV-Investitionen***

Land-/Stadtkreis	Infrastruktur- maßnahmen	Fahrzeug- beschaffungen	Zuwendungen gesamt
Alb-Donau-Kreis	3.074.376 €	14.263.300 €	17.337.676 €
Baden-Baden	8.153.630 €	5.948.246 €	14.101.877 €
Biberach	13.220.418 €	14.449.726 €	27.670.144 €
Böblingen	55.959.182 €	44.998.276 €	100.957.459 €
Bodenseekreis	14.505.328 €	6.239.569 €	20.744.897 €
Breisgau- Hochschwarzwald	26.868.643 €	29.706.402 €	56.575.045 €
Calw	31.392.178 €	22.992.113 €	54.384.291 €
Emmendingen	8.732.049 €	16.225.274 €	24.957.323 €
Enz-Kreis	11.780.371 €	22.989.354 €	34.769.725 €
Esslingen	81.554.702 €	56.278.907 €	137.833.609 €
Freiburg	137.353.936 €	88.882.694 €	226.236.631 €
Freudenstadt	25.046.770 €	13.774.897 €	38.821.667 €
Göppingen	13.887.712 €	37.688.775 €	51.576.486 €
Heidelberg	90.106.721 €	40.237.576 €	130.344.298 €
Heidenheim	3.779.508 €	13.810.772 €	17.590.280 €
Heilbronn	95.254.693 €	42.280.130 €	137.534.823 €
Heilbronn (Stadt)	32.795.588 €	11.875.634 €	84.574.897 €
Hohenlohekreis	10.850.165 €	12.561.174 €	23.411.339 €
Karlsruhe	233.682.057 €	66.498.885 €	300.180.942 €
Karlsruhe (Stadt)	254.045.564 €	140.540.433 €	394.585.997 €
Konstanz	14.027.390 €	26.862.020 €	40.889.409 €
Lörrach	40.150.052 €	8.783.800 €	48.933.852 €
Ludwigsburg	97.221.522 €	47.869.256 €	145.090.778 €

Land-/Stadtkreis	Infrastruktur- maßnahmen	Fahrzeug- beschaffungen	Zuwendungen gesamt
Main-Tauber-Kreis	2.726.612 €	6.782.786 €	9.509.397 €
Mannheim (Stadt)	248.425.571 €	101.463.872 €	349.889.444 €
Neckar-Odenwald-Kreis	28.143.282 €	4.542.362 €	32.685.644 €
Ortenau-Kreis	20.441.199 €	66.763.455 €	87.204.655 €
Ostalbkreis	17.326.071 €	28.534.314 €	45.860.385 €
Pforzheim	8.638.249 €	18.058.257 €	26.696.506 €
Rastatt	85.035.084 €	26.890.965 €	111.926.049 €
Ravensburg	18.000.815 €	17.838.571 €	35.839.385 €
Rems-Murr-Kreis	55.146.521 €	53.245.357 €	108.391.878 €
Reutlingen	27.546.614 €	28.670.516 €	56.217.130 €
Rhein-Neckar-Kreis	48.936.264 €	37.812.713 €	86.748.977 €
Rottweil	7.228.662 €	21.707.594 €	28.936.255 €
Schwäbisch Hall	8.160.051 €	27.330.718 €	35.490.769 €
Schwarzwald-Baar-Kreis	19.124.740 €	22.285.125 €	41.409.865 €
Sigmaringen	11.066.879 €	12.954.406 €	24.021.285 €
Stuttgart	918.775.750 €	201.835.442 €	1.120.611.192 €
Tübingen	21.777.977 €	27.983.160 €	49.761.137 €
Tuttlingen	19.287.762 €	18.996.867 €	38.284.628 €
Ulm	66.928.050 €	64.302.579 €	131.230.629 €
Waldshut	9.871.577 €	12.930.937 €	22.802.514 €
Zollernalbkreis	16.157.704 €	22.793.047 €	38.950.751 €
Summen:	2.962.187.987 €	1.609.480.255 €	4.611.571.917 €
Anmerkung	<p>* Statistiken über das tatsächliche Investitionsvolumen werden nicht geführt. Das generierte Investitionsvolumen kann mit dem Faktor 1,5 – bezogen auf die bewilligten Zuwendungen – angenommen werden. Stand: Nov. 2011</p>		