

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Alexander Salomon und Beate Böhlen GRÜNE**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Auswirkungen von Stuttgart 21 auf den Verdichtungsraum  
Karlsruhe/Pforzheim sowie den Landkreis Rastatt und  
Baden-Baden**

**Kleine Anfrage**

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen und die Zugangebote (Zugkilometer) auf den Strecken in den o. g. Regionen seit 2002 entwickelt?
2. Welche Schieneninfrastrukturmaßnahmen betrachtet sie in der genannten Region als besonders vordringlich?
3. Sind nach ihrer Ansicht in der genannten Region Maßnahmen im Nah- als auch im Fernverkehr (aufgeschlüsselt nach Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen) durch die Mittelbindung beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm/Stuttgart 21 gefährdet oder werden sich durch den Mitteleinsatz für Stuttgart–Ulm/Stuttgart 21 verzögern und wenn ja, welche Projekte verzögern sich um welchen Zeitraum?
4. Mit welchen Kostensteigerungen muss bei den sich verzögernden Schieneninfrastrukturprojekten erfahrungsgemäß pro Jahr Verzögerung gerechnet werden?
5. Wie beurteilt sie den Fernverkehrsfahrplan, insbesondere die Pendlerverbindungen zwischen Karlsruhe und Stuttgart in der Spitzenstunde, der dem Stress-test zu Stuttgart 21 zugrunde gelegt wurde?
6. Wird durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm bzw. Stuttgart 21 die Anzahl der zur Verfügung stehenden Verbindungen (aufgeschlüsselt in Nah- und Fernverkehr sowie in Spitzenstunde und Grundtakt und differenziert nach Verbindungen mit Halt in Bruchsal bzw. Halt in Pforzheim) aus der genannten Region nach Stuttgart beeinflusst und falls ja, in welcher Form?

7. Wie entwickeln sich die Umsteigebeziehungen und -zeiten von Fahrgästen aus der genannten Region in Stuttgart zu den Zielen Würzburg, Nürnberg und Ulm?
8. Inwieweit wird sich der Anschluss der Region Rastatt/Baden-Baden über Karlsruhe nach Stuttgart Hauptbahnhof unter Angabe der Umsteigebeziehungen und -zeiten in Karlsruhe vornehmlich zu Pendlerzeiten durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 verändern?

27.07.2011

Salomon, Böhlen GRÜNE

#### Begründung

Die Bahnstrecke Karlsruhe–Stuttgart ist eine stark frequentierte Pendlerstrecke. Viele Personen aus dem Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim und der Region Rastatt/Baden-Baden nutzen den Zug und helfen auf diese Art mit, die stark frequentierten Autobahnen A 5 und A 8 zu entlasten. Die Fahrgastzahlen sind in den letzten Jahren stark gestiegen, mit zusätzlichen Doppelstockwagen (Strecke Karlsruhe–Stuttgart) bzw. einer Verdichtung des Zugangebotes (Karlsruhe–Offenburg) wurde dem teilweise schon Rechnung getragen. Allerdings hat es den Anschein, als ob die Nachfrage weiter zunimmt und weitere Maßnahmen notwendig sind.

Sowohl über Bruchsal als auch über Pforzheim sind die Züge stark ausgelastet, die Region Nordschwarzwald fordert einen Halbstundentakt zwischen Karlsruhe und Stuttgart über Pforzheim mit schnellen Zügen. Mit der Einführung der TGV-Verbindungen wurde die Zahl der in Bruchsal haltenden IC-Verbindungen nach Stuttgart reduziert.

In einem Presseartikel in den Badischen Neuesten Nachrichten (BNN) vom 8. Juli 2011 machte der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) auf eine Angebotsverschlechterung bei den Zugverbindungen von Karlsruhe nach Stuttgart zur Hauptpendlerzeit im Zusammenhang mit dem Stresstest zu Stuttgart 21 aufmerksam.

Ziel dieser Anfrage ist es, die Auswirkungen von Stuttgart 21 auf die genannte Region in Erfahrung zu bringen.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 25. August 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/120 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie haben sich die Fahrgastzahlen und die Zugangebote (Zugkilometer) auf den Strecken in den o. g. Regionen seit 2002 entwickelt?*

Dem Land liegen keine Fahrgastzahlen für den Fernverkehr vor. Die folgenden Ausführungen beschränken sich daher auf die Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Die Fahrgastzahlen im SPNV sind an Schultagen auf der Kursbuchstrecke (KBS) 702 im Zeitraum von 2002 bis 2010 zwischen Karlsruhe und Baden-Baden von

---

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

ca. 6.800 Personen pro Tag auf ca. 11.300 Personen pro Tag und damit um ca. 65 % gestiegen. Auf dem Teilabschnitt zwischen Baden-Baden und Bühl betrug die Steigerung sogar ca. 90 %, von ca. 4.700 Personen pro Tag im Jahr 2002 auf ca. 9.000 Personen pro Tag im Jahr 2010.

Die Zahl der Fernverkehrshalte in Baden-Baden hat gegenüber 2002 deutlich zugenommen. Im Regionalverkehr wurden zwischen Offenburg und Karlsruhe in der jeweiligen Lastrichtung morgens ein und nachmittags vier Züge zusätzlich eingeführt. Der Verkehr ins Murgtal wurde durch die Umstellung auf den Stadtbahnbetrieb von einem überwiegenden Stundentakt auf mindestens zwei, teilweise drei Züge je Stunde und Richtung ausgeweitet. Die 2002 noch in Baden-Baden endende AVG-Stadtbahnlinie wurde seitdem stündlich über Bühl hinaus nach Achern verlängert.

Auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe–Pforzheim der KBS 770 sind die Fahrgastzahlen im SPNV an Schultagen im Zeitraum von 2002 bis 2010 insgesamt ebenfalls um ca. 60 % gestiegen, von ca. 7.600 Personen pro Tag auf ca. 12.600 Personen pro Tag. Dieser Zuwachs verteilt sich jedoch ungleich auf die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) betragen die Zuwächse je nach Streckenabschnitt 10 bis 20 %, bei der DB Regio AG haben sich die Zahlen annähernd verdreifacht. Ohne den vom Land nach der Einstellung der zum Fernverkehr gehörenden Interregio-Linie neu eingeführten Interregio-Express (IRE) betrüge der Zuwachs dort ca. 65 %.

Gravierendste Veränderung im Angebot zwischen Karlsruhe und Pforzheim war die Einstellung der Interregio-Linie durch die Deutsche Bahn AG zum Ende des Jahres 2002. Die Leistungen wurden durch vom Land bestellte IRE übernommen. Da dem Land keine Fahrgastzahlen für den Fernverkehr vorliegen, sind die Zahlen des Interregio in den Werten für 2002 nicht enthalten. Im Stadtbahn- und im Regionalexpress(RE)-Bereich sind die Angebotsstrukturen weitgehend gleich geblieben.

## *2. Welche Schieneninfrastrukturmaßnahmen betrachtet sie in der genannten Region als besonders vordringlich?*

In der genannten Region betrachtet die Landesregierung die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (Rheintalbahn) als ein besonders vordringliches Vorhaben. Bei dieser Strecke handelt es sich um einen Bundesschienenweg. Der Aus- und Neubau von Bundesschienenwegen erfolgt auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Die Aufnahme der Projekte erfolgt unter Berücksichtigung der Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 2003 hat einen Planungshorizont bis 2015 und weist den viergleisigen Neu- und Ausbau der Strecke Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (Rheintalbahn) als vordringliches Vorhaben aus. Davon umfasst ist auch der Bau eines neuen Eisenbahntunnels bei Rastatt, für den seit 1998 Baurecht besteht. Der Bau dieses Tunnels an der ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel ist dringend erforderlich, um die derzeit bestehende Engstelle in der betrieblichen Abwicklung des Eisenbahnverkehrs zu beheben. Leider hat der Bund diesen Teilabschnitt bis heute nicht finanziell abgesichert. Nach dem Verkehrsinvestitionsbericht 2010 der Bundesregierung kostet die gesamte Ausbaustrecke 5,8 Mrd. Euro. Seit 1993 bis 2009 wurden lediglich 1,9 Mrd. Euro investiert. Somit besteht ein weiterer Finanzbedarf von 3,9 Mrd. Euro. Nach den abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen (Stand: 17. September 2010) werden bis 2020 lediglich 9 bis 52 Mio. Euro pro Jahr investiert.

Für besonders vordringlich hält die Landesregierung auch die vollständige Herstellung behindertengerechter Zugänge an den Bahnhöfen Karlsruhe Hbf. und Pforzheim Hbf., die nach langer Planungsphase derzeit aus Mitteln des Bahnhofsmodernisierungsprogramms durchgeführt wird.

Im Bahnhof Rastatt sollten die Bahnsteige modernisiert und behindertengerecht ausgebaut werden. Außerdem ist bei der Signaltechnik im Stellwerk in Rastatt die Einrichtung zusätzlicher Fahrstraßen dringend erforderlich, damit die Züge aus und in Richtung Karlsruhe gleichzeitig ein- bzw. ausfahren können. Dadurch wäre

die Bedienung der AVG-Haltepunkte in Muggensturm und Malsch möglich, die während der Sanierung der Strecke im Jahr 2009 neu gebaut wurden und derzeit aus Gründen der fehlenden Fahrzeit nicht bedient werden können.

*3. Sind nach ihrer Ansicht in der genannten Region Maßnahmen im Nah- als auch im Fernverkehr (aufgeschlüsselt nach Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen) durch die Mittelbindung beim Bahnprojekt Stuttgart–Ulm/Stuttgart 21 gefährdet oder werden sich durch den Mitteleinsatz für Stuttgart–Ulm/Stuttgart 21 verzögern und wenn ja, welche Projekte verzögern sich um welchen Zeitraum?*

Sowohl der Ausbau der Rheinstalstrecke wie auch die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm sind im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. Die Entscheidung darüber, in welcher Reihenfolge die Vorhaben oder Teilabschnitte davon geplant und gebaut werden, liegt allein bei der Bundesregierung. Der Zuschuss des Landes i. H. von 950 Mio. Euro aus Landeshaushaltsmitteln für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ermöglicht es dem Bund, das Projekt früher als geplant zu beginnen.

Eigentümer des Fahrwegs (Trasse) und der Stationen sind in den allermeisten Fällen die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG, nämlich die DB Netz AG und die DB Station und Service AG. Welche Projekte von diesen geplant, ggf. zur Förderung beantragt und dann mehr oder weniger schnell realisiert werden, hängt nicht allein von den ggf. zur Verfügung stehenden Fördermitteln des Landes ab. Genauso verhält es sich bei den Vorhaben von kommunalen Verkehrsbetrieben.

Es können daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Schieneninfrastrukturprojekte konkret genannt werden, die sich durch den Mitteleinsatz für Stuttgart 21 verzögern werden.

Die im Land gewünschten Schieneninfrastrukturprojekte konkurrieren um diverse begrenzte Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Regionalisierungsgesetz (RegG) und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG).

*4. Mit welchen Kostensteigerungen muss bei den sich verzögernden Schieneninfrastrukturprojekten erfahrungsgemäß pro Jahr Verzögerung gerechnet werden?*

Der Landesregierung ist hierzu die Bundestagsdrucksache 16/4783 bekannt, wonach sich die Kosten aus unterschiedlichen Gründen von der Planung bis zur Fertigstellung teilweise sogar mehr als verdoppelten (z. B. bei der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt).

Im speziellen Fall Stuttgart 21 ergab eine Auswertung von Unterlagen der DBAG, die dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zur Verfügung gestellt wurden, dass sich für den Fall einer Verschiebung des Projektes um drei Jahre aus der Sicht der DB trotz der in Summe nominal höheren Gesamtbaukosten im Barwert keine zusätzliche wirtschaftliche Belastung entsteht. Insbesondere führt die Projektverschiebung durch den späteren Einsatz der Investitionsmittel bei der DB AG zu einer erheblichen wirtschaftlichen Entlastung aufgrund von Zinsersparnissen.

Zu den Gesamtkosten des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm hat bereits der Bundesrechnungshof 2008 mit seinem Bericht an den Bundestag ausgeführt, mit welchen Kostensteigerungen er rechnet: Bei Stuttgart 21 rechnet er mit 5,3 Mrd. Euro und bei der Neubaustrecke mit 3,2 Mrd. Euro. Eine aktualisierte Kostenrechnung des MVI kommt für Stuttgart 21 mit 5,6 Mrd. Euro zu einem ähnlichen Ergebnis.

*5. Wie beurteilt sie den Fernverkehrsfahrplan, insbesondere die Pendlerverbindungen zwischen Karlsruhe und Stuttgart in der Spitzenstunde, der dem Stresstest zu Stuttgart 21 zugrunde gelegt wurde?*

Aktuell treffen zwischen 7:00 und 9:00 Uhr in Stuttgart Hbf. folgende Fernverkehrszüge aus Richtung Karlsruhe ein:

- a) 7:25 Uhr von Offenburg mit Halten in Baden-Baden, Rastatt, Karlsruhe Hbf., Karlsruhe-Durlach und Bruchsal
- b) 7:50 Uhr von Karlsruhe Hbf. mit Halten in Karlsruhe-Durlach und Bruchsal
- c) 8:03 Uhr von Karlsruhe Hbf. mit Halten in Pforzheim Hbf., Mühlacker und Vaihingen (Enz)
- d) 8:29 Uhr von Karlsruhe Hbf. mit Halten in Karlsruhe-Durlach und Bruchsal
- e) 8:49 Uhr von Strasbourg mit Halten in Kehl, Baden-Baden, Karlsruhe Hbf. und Bruchsal

Der dem Stresstest zugrunde liegende Fahrplan sieht in diesem Zeitraum lediglich eine Ankunft eines Fernzuges von Karlsruhe Hbf. um 7:31 Uhr mit Halten in Bruchsal und Vaihingen (Enz) vor. Da das derzeitige Angebot im Berufsverkehr mit einer Besetzung von ca. 100 % sehr stark nachgefragt wird, ist das dem Stresstest zugrunde gelegte Fernverkehrsangebot zwischen Karlsruhe und Stuttgart aus Sicht der Landesregierung nicht ausreichend.

6. Wird durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm bzw. Stuttgart 21 die Anzahl der zur Verfügung stehenden Verbindungen (aufgeschlüsselt in Nah- und Fernverkehr sowie in Spitzenstunde und Grundtakt und differenziert nach Verbindungen mit Halt in Bruchsal bzw. Halt in Pforzheim) aus der genannten Region nach Stuttgart beeinflusst und falls ja, in welcher Form?

Nach aktuellem Planungsstand wird das Grundangebot während der Tagesstunden weitgehend unverändert fortgeführt, lediglich von Karlsruhe nach Stuttgart ist alle 2 Stunden eine zusätzliche Verbindung eingeplant. Während der Spitzenstunden (Ankünfte in Stuttgart Hbf. zwischen 7:00 und 9:00 Uhr) sieht der im Rahmen des Stresstestes vorgelegte Fahrplan aufgrund des reduzierten Angebotes des Fernverkehrs eine spürbare Verringerung des Angebotes vor. Besonders auffällig ist die Reduzierung der IC-Verbindungen von Bruchsal nach Stuttgart von vier Zügen auf einen Zug. Details können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

	Anzahl Züge Fahrplan 2011			Anzahl Züge Stuttgart 21*		
	Karlsruhe Hbf.	Bruchsal	Pforzheim Hbf.	Karlsruhe Hbf.	Bruchsal	Pforzheim Hbf.
Nach Stuttgart Hbf. ab:						
Fernverkehr (Grundangebot in 2 Stunden)	2	1	1	2	1	0
Regionalverkehr (Grundangebot in 2 Stunden)	2	1	2	3	1	3
Summe	4	2	3	5	2	3
Fernverkehr (Ankunft 7:00 bis 9:00 Uhr in Stuttgart Hbf.)	5	4	1	1	1	0
Regionalverkehr (Ankunft 7:00 bis 9:00 Uhr in Stuttgart Hbf.)	3	1	5	5	1	5
Summe	8	5	6	6	2	5

\* = Grundlage für die Zeit von 7:00 bis 9:00 Uhr ist der Fahrplan für den Stresstest, für das Grundangebot die aktuellen Planungen für die Angebotskonzeption 2020.

7. Wie entwickeln sich die Umsteigebeziehungen und -zeiten von Fahrgästen aus der genannten Region in Stuttgart zu den Zielen Würzburg, Nürnberg und Ulm?

Nach den aktuellen Planungen des Landes ist vorgesehen, eine stündlich verkehrende IRE-Linie Karlsruhe Hbf.–Pforzheim–Mühlacker–Vaihingen (Enz)–Stuttgart Hbf.–Plochingen–Göppingen–Geislingen (Steige)–Ulm Hbf. und weiter nach Lindau einzurichten. Da nach den Planungen der DB Fernverkehr AG das Angebot des Fernverkehrs auf den Strecken Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart und Stuttgart–Göppingen–Ulm wegfallen soll, würde die bestehende umsteigefreie Verbindung von Karlsruhe und Pforzheim in Richtung Nürnberg künftig wegfallen. Wie sich die Fahrzeiten entwickeln, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

	Fahrzeiten im Fahrplan 2011			Fahrzeiten im Fahrplan Stuttgart 21*		
	Karlsruhe Hbf.	Bruchsal	Pforzheim Hbf.	Karlsruhe Hbf.	Bruchsal	Pforzheim Hbf.
von nach						
Würzburg Hbf.	3:17 <sup>S</sup>	2:49 <sup>B</sup>	2:56 <sup>S</sup>	2:53 <sup>B</sup>	2:46 <sup>B</sup>	2:31 <sup>B</sup>
Nürnberg Hbf.	3:12 <sup>D</sup>	3:40 <sup>M</sup>	2:51 <sup>D</sup>	2:59 <sup>S</sup>	3:03 <sup>S</sup>	3:12 <sup>MS</sup>
Ulm Hbf.	1:47 <sup>D</sup>	1:34 <sup>D</sup>	1:39 <sup>S</sup>	1:06 <sup>D</sup>	1:10 <sup>S</sup>	1:10 <sup>S</sup>

\* = Grundlage sind die aktuellen Planungen für die Angebotskonzeption 2020 für den Nahverkehr und die derzeitigen Planungen für das Fernverkehrsangebot durch die DB Fernverkehr AG.

<sup>D</sup> = Direktverbindung ohne Umsteigen

<sup>B</sup> = Umsteigen in Bruchsal

<sup>M</sup> = Umsteigen in Mühlacker

<sup>S</sup> = Umsteigen in Stuttgart Hbf.

Ursächlich für die dargestellten Fahrzeitverkürzungen zwischen Karlsruhe bzw. Pforzheim und Würzburg ist die bereits ab 2016 vorgesehene Verdichtung des Zugangebotes zwischen Stuttgart und Würzburg auf einen Stundentakt, die ein Umsteigen in Bietigheim-Bissingen statt wie heute in Stuttgart Hbf. ermöglicht. Ein Zusammenhang mit Stuttgart 21 ist daher bei dieser Verbesserung nicht gegeben.

8. Inwieweit wird sich der Anschluss der Region Rastatt/Baden-Baden über Karlsruhe nach Stuttgart Hauptbahnhof unter Angabe der Umsteigebeziehungen und -zeiten in Karlsruhe vornehmlich zu Pendlerzeiten durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 verändern?

Den im Rahmen des Stresstests zu Stuttgart 21 vorgelegten Fahrplänen ist Folgendes zu entnehmen:

Nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 gäbe es für den Ankunftszeitraum 7:00 bis 9:00 Uhr in Stuttgart Hbf. ab Baden-Baden und Rastatt zwei Verbindungen, und zwar mit RE-Zügen bis Karlsruhe und von dort weiter mit IRE-Zügen nach Stuttgart. Die Gesamtfahrzeit bis Stuttgart beträgt dabei jeweils 1 Stunde 30 Minuten ab Baden-Baden und 1 Stunde 23 Minuten ab Rastatt. Im aktuellen Fahrplan bestehen dagegen im gleichen Zeitraum ab Baden-Baden zwei umsteigefreie IC-Verbindungen mit Fahrzeiten von 1 Stunde 8 Minuten und 1 Stunde 15 Minuten sowie zwei weitere Verbindungen mit Fahrzeiten von 1 Stunde 21 Minuten

und 1 Stunde 15 Minuten, bei denen in Karlsruhe Hbf. von ICE-Zügen in IC-Züge umgestiegen werden muss. Ab Rastatt bestehen im gleichen Zeitraum aktuell eine umsteigefreie IC-Verbindung mit einer Fahrzeit von 1 Stunde 1 Minute sowie drei weitere Verbindungen mit Fahrzeiten von 1 Stunde 18 Minuten, 1 Stunde 23 Minuten, und 1 Stunde 24 Minuten, bei denen in Karlsruhe Hbf. von Zügen des Nahverkehrs in IC-Züge umgestiegen werden muss.

Dr. Splett

Staatssekretärin