

Kleine Anfrage

des Abg. Thaddäus Kunzmann CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Kosten-Nutzen-Berechnung einer Schienenpersonennahverkehrs-Verbindung Bernhausen–Neuhausen auf den Fildern

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Fördert sie schienengebundene Nahverkehrsverbindungen, die einen Kosten-Nutzen-Indikator von deutlich unter 1,0 erwarten lassen?
2. Hat sie Kenntnis von der „standardisierten Bewertung einer Stadtbahnverlängerung nach Neuhausen“ aus dem Jahr 2003, in der für die damals untersuchte Stadtbahnverlängerung von Möhringen nach Neuhausen auf den Fildern ein Kosten-Nutzen-Indikator unter Zugrundelegung von Stuttgart 21 von 1,1 und ohne Stuttgart 21 von 0,64 errechnet wurde?
3. Welche Schlussfolgerungen zieht sie aus diesem Ergebnis?

22.09.2011

Kunzmann CDU

Begründung

In der Antwort auf meine Kleine Anfrage Drucksache 15/377 schreibt die Landesregierung auf meine Frage: „Besitzt sie Erkenntnisse darüber, unter welchen Bedingungen eine Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern wirtschaftlich ist?“ Folgendes:

Im Jahr 2003 wurde auf Initiative des Landkreises Esslingen, der Kommunen Neuhausen und Filderstadt sowie der Stuttgarter Straßenbahnen AG die Netzerweiterung der Stuttgarter Stadtbahn von Möhringen bis Flughafen/Neue Messe

bzw. bis nach Neuhausen untersucht. Dabei ergab sich für diese Netzerweiterung (Stadtbahnverlängerung) bei Realisierung mit Stuttgart 21 ein gesamtwirtschaftlich ausreichendes Ergebnis von 1,10.

Vergessen wurde in der Antwort, dass im Jahr 2003 auch ein Szenario ohne die Realisierung von Stuttgart 21 untersucht wurde, das jedoch lediglich einen Kosten-Nutzen-Indikator von 0,64 ergab, worauf daraufhin in allen weiteren Berechnungen nur noch mit Stuttgart 21 gerechnet wurde.

Antwort

Mit Schreiben vom 13. Oktober 2011 Nr. 3-3822.0-00/685 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Fördert sie schienengebundene Nahverkehrsverbindungen, die einen Kosten-Nutzen-Indikator von deutlich unter 1,0 erwarten lassen?

Nein.

2. Hat sie Kenntnis von der „standardisierten Bewertung einer Stadtbahnverlängerung nach Neuhausen“ aus dem Jahr 2003, in der für die damals untersuchte Stadtbahnverlängerung von Möhringen nach Neuhausen auf den Fildern ein Kosten-Nutzen-Indikator unter Zugrundelegung von Stuttgart 21 von 1,1 und ohne Stuttgart 21 von 0,64 errechnet wurde?

Im Jahr 2003 wurde auf Initiative des Landkreises Esslingen, der Kommunen Neuhausen und Filderstadt sowie der Stuttgarter Straßenbahnen AG die Netzerweiterung der Stuttgarter Stadtbahn von Möhringen bis Flughafen/Neue Messe bzw. bis nach Neuhausen untersucht. Diese Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgte sowohl in den Varianten mit als auch ohne Realisierung von S 21. Dabei ergab sich für diese Netzerweiterung (Stadtbahnverlängerung) ohne S 21 ein Nutzen-Kosten-Indikator von 0,64, bei Realisierung von S 21 ein gesamtwirtschaftlich ausreichendes Ergebnis von 1,10.

In den Jahren 2008 und 2009 wurden die Nutzen-Kosten-Untersuchungen aus dem Jahr 2003 aktualisiert und konkretisiert. Hierbei wurde alternativ anstelle des Baus und Betriebs einer Stadtbahnlinie von Möhringen über die Messe/den Flughafen nach Neuhausen auch die Wirkung der Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen mit untersucht. Grundlage für Letzteres war: S 21 ist realisiert und die Stadtbahn U6 wird von Möhringen über Fasanenhof zum Flughafen verlängert. Ein Szenario ohne S 21 wurde nicht mehr unterstellt. Insofern fehlt in der Aktualisierung der Untersuchungen in 2008/09 der 2003 noch gezogene Vergleich ohne und mit S 21.

Für die Verlängerung der Stadtbahn von Möhringen nach Neuhausen ergab sich 2009 ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,11, für die alternativ berechnete S-Bahn-Verlängerung von Bernhausen nach Neuhausen nur ein unwesentlich geringerer, aber ebenfalls positiver Faktor von 1,1.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht sie aus diesem Ergebnis?

Ob die Verlängerung der Stadtbahn oder eine S-Bahnverbindung nach Neuhausen zur Verwirklichung kommen kann, ist derzeit nicht entschieden. Voraussetzungen für Zuschüsse des Landes zur Realisierung einer der untersuchten Varianten ist auf jeden Fall der Nachweis der ausreichenden Wirtschaftlichkeit des geplanten Vorhabens und damit eines Nutzen-Kosten-Faktors von mindestens 1,0.

Für den Fall, dass Stuttgart 21 in der bislang geplanten Form nicht realisiert würde und andere Maßnahmen für eine verbesserte und beschleunigte Anbindung des Flughafens ergriffen würden, wäre die Nutzen-Kosten-Untersuchung entsprechend

anzupassen und zu aktualisieren. Eine unmittelbare Schlussfolgerung, dass aufgrund des Ergebnisses aus dem Jahr 2003 eine Förderung ohne Realisierung von Stuttgart 21 grundsätzlich ausgeschlossen wäre, ist daher nicht zulässig.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur