

Kleine Anfrage

**der Abg. Elke Brunnemer, Karl Klein, Gerhard Stratthaus
und Georg Wacker CDU**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Vorteile von Stuttgart 21 für den Landkreis Rhein-Neckar sowie für die Stadtkreise Heidelberg und Mannheim

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Nah- und Fernverkehrsverbindungen bestehen derzeit zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis sowie den Stadtkreisen Mannheim und Heidelberg 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 vom Rhein-Neckar-Kreis sowie den Stadtkreisen Mannheim und Heidelberg 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 Landkreis Rhein-Neckar bzw. in den Stadtkreisen Heidelberg und Mannheim?
4. Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei den Verbindungen im Fernverkehr im Rhein-Neckar-Kreis bzw. in den Stadtkreisen Heidelberg und Mannheim?
5. Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung vom Landkreis Rhein-Neckar bzw. den Stadtkreisen Heidelberg und Mannheim 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 den Landkreis Rhein-Neckar bzw. die Stadtkreise Heidelberg und Mannheim durch den Bau von Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

28.10.2011

Brunnemer, Klein, Stratthaus, Wacker

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. 3-3824.1-0-01/158 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 dem Rhein-Neckar-Kreis sowie den Stadtkreisen Mannheim und Heidelberg 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 vom Rhein-Neckar-Kreis sowie den Stadtkreisen Mannheim und Heidelberg nach Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart Flughafen/Messe sowie in andere Regionen des Landes derzeit?*

Zu 1. und 2.:

Während der Tagesstunden außerhalb des Berufsverkehrs ist Mannheim Hbf derzeit stündlich durch 1 bis 3 IC- bzw. ICE-Züge mit Stuttgart Hbf verbunden. Die Fahrzeit liegt zwischen 36 und 50 Min. Von Heidelberg bestehen in Abständen von 22 bis 98 Min. (durchschnittlich 1 Mal pro Stunde) Verbindungen mit IC- oder EC-Zügen mit einer Fahrzeit von 40 bis 46 Min. sowie alle 2 Stunden eine RE-Verbindung mit einer Fahrzeit von 89 Min. Von Weinheim bestehen jeweils alle 2 Stunden Verbindungen mit IC-Zügen mit einer Fahrzeit von 54 Min. Ab Wiesloch-Walldorf bestehen in der Früh- und Nachmittagsspitze jeweils eine IC-Verbindung mit einer Fahrzeit von 35 bzw. 40 Min. sowie alle 2 Stunden eine RE-Verbindung mit einer Fahrzeit von 82 Min. Der Bahnhof Stuttgart Flughafen/Messe wird jeweils mit Umsteigen in Stuttgart Hbf erreicht und die Fahrzeiten verlängern sich gegenüber den genannten Fahrzeiten nach Stuttgart Hbf abhängig vom Anschluss jeweils um 36 bis 55 Min.

Von Mannheim Hbf aus bestehen regelmäßige weitere umsteigefreie Verbindungen mit Fernzügen nach Karlsruhe, Baden-Baden, Offenburg, Freiburg und Ulm. Von Heidelberg gibt es außerdem regelmäßig Fernzüge nach Weinheim, Bruchsal, Karlsruhe und Ulm. Von Eberbach, Meckesheim und Sinsheim bestehen im 2-Stunden-Takt Verbindungen mit RE-Zügen nach Heilbronn, von denen einzelne Züge an unterschiedlichen Tagen bis Stuttgart Hbf weitergeführt werden. Im Rahmen der Planungen für die Ausschreibungen des Regionalverkehrs ab 2016 ist vorgesehen, diese Züge grundsätzlich über Stuttgart Hbf bis nach Tübingen weiterzuführen.

3. *Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei den Verbindungen im Regionalverkehr in Landkreis Rhein-Neckar bzw. in den Stadtkreisen Heidelberg und Mannheim?*

Die bestehende im 2-Stunden-Takt fahrende RE-Linie Heidelberg–Wiesloch-Walldorf–Mühlacker–Bietigheim-Bissingen–Stuttgart würde über Stuttgart Flughafen weiter nach Tübingen Hbf geführt. Die geplante Fahrzeit zum Flughafen/zur Messe Stuttgart wäre bei dieser Direktverbindung ab Heidelberg bei 95 Min. und ab Wiesloch-Walldorf bei 86 Min. Die Fahrzeit mit dieser RE-Linie nach Stuttgart Hbf würde ab Heidelberg 84 Min. und ab Wiesloch-Walldorf 75 Min. betragen. Bei diesen Relationen würde das Projekt Stuttgart 21 bei der Ein- und Ausfahrt nach Stuttgart Hauptbahnhof i. d. R. einen Beitrag zur Fahrzeitverkürzung um 2 Minuten erwarten lassen. 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 im Rhein-Neckar-Kreis bzw. in den Stadtkreisen Heidelberg und Mannheim?*

Mannheim soll mit Stuttgart und München durch 3 ICE-Linien im 2-Stunden-Takt verbunden werden, welche zwischen Mannheim und Stuttgart im 30-30-60-Minuten-Takt verkehren sollen. In der 60-Minuten-Taktlücke soll nach den Planungen der DB Fernverkehr AG in Stuttgart eine ICE-Linie eintreffen, welche zwischen Frankfurt Flughafen und Stuttgart Hbf ohne Halt verkehren soll. Eine weitere ICE-Linie soll zwischen Frankfurt Flughafen und Karlsruhe Hbf ohne

Halt verkehren. Diese Planungen führen dazu, dass der Umfang des Fernverkehrsangebotes zwischen Mannheim und Stuttgart–München bzw. zwischen Mannheim und Karlsruhe–Basel gegenüber dem aktuellen Fahrplan zurückgehen würde. Gleichzeitig würden sich im ICE-Verkehr ab Mannheim nach Ulm Fahrzeitverkürzungen von ca. 27 Min. ergeben, davon entfallen 24 Min. auf die Neubaustrecke und 3 Min. auf Stuttgart 21, soweit eine alternative Einbindung der Neubaustrecke in den Knoten Stuttgart unterstellt wird. Ab Heidelberg und Weinheim beträgt die Fahrzeitverkürzung der EC-/IC-Züge nach Ulm 19 Min., davon entfallen 17 Min. auf die Neubaustrecke und 2 Min. auf Stuttgart 21.

Ab Mannheim Hbf sind keine direkten Verbindungen nach Stuttgart Flughafen/Messe vorgesehen. Ab Weinheim und Heidelberg Hbf bestünde hingegen eine Verbindung mit einer IC-Linie im 2-Stunden-Takt mit einer Fahrzeit ab Weinheim von 64 Min. und ab Heidelberg von 50 Min. In der Schlichtung hat die DB den Halt einer weiteren zweistündlichen Fernverkehrslinie am Flughafen in Aussicht gestellt, jedoch nicht zugesagt. Die der Landesregierung bekannten Planungen der DB Fernverkehr AG sehen keine Fernverkehrsverbindungen von Wiesloch-Walldorf nach Stuttgart und Ulm vor. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

5. Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung vom Landkreis Rhein-Neckar bzw. den Stadtkreisen Heidelberg und Mannheim 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 Instandhaltungshaltungs- 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 den Landkreis Rhein-Neckar bzw. die Stadtkreise Heidelberg und Mannheim 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 und 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 Neubaustrecke, 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>		