

Kleine Anfrage

der Abg. Nicole Razavi und Dr. Dietrich Birk CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Vorteile von Stuttgart 21 für den Landkreis Göppingen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Nah- und Fernverkehrsverbindungen bestehen derzeit zwischen dem Landkreis Göppingen 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 Landkreis Göppingen 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 Regional- und Fernverkehr im Landkreis Göppingen?
4. Welche Auswirkungen hat die Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm auf die Kapazität auf der Filstalstrecke in Richtung Ulm und Stuttgart?
5. Wie wirkt sich dies auf die Möglichkeit einer Weiterführung der S-Bahn in den Landkreis Göppingen aus?
6. Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung des Landkreises Göppingen 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?
7. Wie haben sich durch die unter Frage 6 genannten Verbesserungen die Fahrgastzahlen entwickelt?
8. Welchen Zuwachs erwartet sie im Fahrgastaufkommen in Bezug auf den Landkreis Göppingen durch den Bau von Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

28. 10. 2011

Razavi, Dr. Birk CDU

Eingegangen: 02. 11. 2011 / Ausgegeben: 06. 12. 2011

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Verbesserungen im Schienennah- und Fernverkehr sind für die Verkehrsanbindung des Landkreises Göppingen von großer Bedeutung. Chancen, die sich aus Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ergeben, sind deshalb zu befürworten und zu unterstützen. Gerade im Vorfeld der Volksabstimmung über das „S 21 Kündigungsgesetz“ muss die Bevölkerung hierüber informiert werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 23. November 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/159 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 Landkreis Göppingen 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 Landkreis Göppingen nach Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart Flughafen/Messe sowie in andere Regionen des Landes derzeit?*

Zu 1. und 2.:

Während der Tagesstunden außerhalb des Berufsverkehrs sind die Bahnhöfe Ebersbach, Uhingen, Faurndau, Göppingen, Eisligen, Süßen und Geisligen stündlich durch RE-Züge der Linie Ulm – Stuttgart – Heilbronn – Mosbach-

Neckarelz mit Stuttgart Hbf verbunden, Fahrzeit ab Göppingen 36 Min. Weitere Angebote nach Stuttgart Hbf bestehen mit dem IRE der Linie Lindau – Friedrichshafen – Ulm – Stuttgart im 2-Stunden-Takt ab Göppingen und Geislingen (Fahrzeit ab Göppingen 27 Min.) sowie alle 2 Stunden mit RB-Zügen der Linie Geislingen – Stuttgart, welche alle Bahnhöfe im Landkreis Göppingen anfahren (Fahrzeit ab Göppingen 42 Min.). Bis Plochingen fährt diese RB-Linie im Stundentakt, sodass zwischen Göppingen und Plochingen ganztägig an allen Bahnhöfen zwei Abfahrten je Stunde und Richtung bestehen. Im Rahmen der Planungen für die Ausschreibungen des Regionalverkehrs ab 2016 ist vorgesehen, diese RB-Linie stündlich bis Stuttgart Hbf weiterzuführen.

Göppingen wird im 2-Stunden-Takt durch IC-Züge der Linie München – Ulm – Stuttgart – Karlsruhe bedient. Die Fahrzeit beträgt ab Göppingen nach Stuttgart Hbf 28 Min. In Geislingen halten nur einzelne IC-Züge. Der Stuttgarter Flughafen und die Messe werden stündlich mit den RE-Zügen bis Esslingen und von dort weiter mit der Buslinie 122 erreicht. Die Fahrzeit ab Göppingen beträgt 73 Min.

3. Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei den Verbindungen im Regional- und Fernverkehr im Landkreis Göppingen?

Göppingen und Geislingen würden nicht mehr von Linien des Fernverkehrs bedient. Die heute ab Göppingen bestehende umsteigefreie Verbindung nach Augsburg und München würde wegfallen. Die IRE-Züge der Linie Lindau – Stuttgart sollen als Ersatz für die wegfallende IC-Linie stündlich fahren, was für Geislingen neu eine stündliche schnelle Verbindung nach Stuttgart Hbf bedeuten würde. Die Fahrzeit der IRE-Linie nach Stuttgart Hbf würde ab Geislingen 35 Min. und ab Göppingen 24 Min. betragen. Die Linie würde neu von Stuttgart Hbf stündlich weiter über Vaihingen – Mühlacker – Pforzheim nach Karlsruhe Hbf fahren und neue Direktverbindungen im Regionalverkehr aus dem Filstal schaffen.

Die stündliche RE-Linie Ulm – Stuttgart würde durch schnellere und kürzere Zulaufwege im geplanten neuen Bahnknoten Stuttgart sowie dem Wegfall ihrer Halte in Faurndau, Reichenbach und Bad Cannstatt beschleunigt. Für Fahrgäste nach Bad Cannstatt würde sich die Fahrzeit um 9 Min. auf 40 Min. verlängern, für Fahrgäste nach Stuttgart Hbf hingegen um 9 Min. auf 27 Min. verkürzen (jeweils ab Göppingen). Diese Regionalverkehrslinie würde von Stuttgart Hbf nicht mehr über Ludwigsburg – Heilbronn nach Mosbach-Neckarelz, sondern über Bad Cannstatt – Schorndorf nach Aalen weitergeführt.

Die RB-Linie Ulm – Stuttgart würde Bad Cannstatt nur noch in einer Fahrtrichtung anfahren, nachfrageorientiert am Morgen in Richtung Stuttgart Hbf und am Abend in Richtung Ulm. In Bad Cannstatt würde sie jeweils einen Aufenthalt von 7 bis 10 Min. einlegen. Deutliche Veränderungen ergäben sich vor allem für Fahrgäste ab Faurndau und Reichenbach. Diese Bahnhöfe würden je Richtung nur noch ein Mal pro Stunde statt heute zwei Mal angefahren und die Fahrzeit nach Stuttgart Hbf würde sich bei Führung der Linie über Bad Cannstatt (morgens in Richtung Stuttgart, nachmittags in Richtung Ulm) um 6 Min. verlängern.

Die schnellsten Verbindungen nach Stuttgart Flughafen/Messe bestünden neu über Stuttgart Hbf (dort umsteigen) mit einer Fahrzeit von 44 Min. ab Göppingen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Welche Auswirkungen hat die Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm auf die Kapazität auf der Filstalstrecke in Richtung Ulm und Stuttgart?

5. Wie wirkt sich dies auf die Möglichkeit einer Weiterführung der S-Bahn in den Landkreis Göppingen aus?

Zu 4. und 5.:

Der Wegfall der Fernverkehrszüge wirkt sich auf die Kapazität für den Güterverkehr – aber auch für den Nahverkehr – zwischen Plochingen und Ulm grundsätzlich positiv aus, da neue Trassen frei werden und sich die Unterschiede zwischen den gefahrenen Geschwindigkeiten verringern. Dies erweitert außerdem die pla-

nerischen Gestaltungsmöglichkeiten für den Nahverkehr im Hinblick auf eine Weiterführung der S-Bahn Stuttgart in den Landkreis Göppingen beziehungsweise zusätzliche Regionalbahnverkehre. Um eine verbindliche Aussage zur Machbarkeit treffen zu können, sind aber noch detailliertere Untersuchungen anhand des konkret geplanten Fahrplans für die S-Bahn-Verlängerung notwendig.

Allerdings kann das Potential nur genutzt werden, wenn zusätzliche S-Bahnen noch bestellt werden können. Ob mehr zusätzliche Güterzüge die freiwerdenden Kapazitäten nutzen hängt davon ab, ob diese Strecke wirtschaftlich attraktiv ist. Die abnehmende Nachfrage der letzten Jahre lässt daran erhebliche Zweifel aufkommen.

6. Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung des Landkreises Göppingen 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.

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

8. Welchen Zuwachs erwartet sie im Fahrgastaufkommen in Bezug auf den Landkreis Göppingen durch den Bau von Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

Zu 7. und 8.:

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 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 €
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 €

Land-/Stadtkreis	Infrastruktur- maßnahmen	Fahrzeug- beschaffungen	Zuwendungen gesamt
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	* 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		