

Kleine Anfrage

der Abg. Friedlinde Gurr-Hirsch CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Vorteile von Stuttgart 21 für Eppingen und
Lauffen am Neckar**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Nah- und Fernverkehrsverbindungen bestehen derzeit zwischen Eppingen und Lauffen am Neckar 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 Eppingen und Lauffen am Neckar 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 Eppingen und Lauffen am Neckar?
4. Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bei den Verbindungen im Fernverkehr in Eppingen und Lauffen am Neckar?
5. Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung von Eppingen und Lauffen am Neckar 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 Eppingen und Lauffen am Neckar durch den Bau von Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

28.10.2011

Gurr-Hirsch 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. 3-3824.1-0-01/157 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 Eppingen und Lauffen am Neckar 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 Eppingen und Lauffen am Neckar nach Stuttgart Hauptbahnhof und Stuttgart Flughafen/Messe sowie in andere Regionen des Landes derzeit?*

Zwischen Eppingen und Stuttgart Hbf bestehen keine direkten Verbindungen. Es muss jeweils in Heilbronn Hbf umgestiegen werden. Die Fahrzeit beträgt 72 bis 86 Min. Lauffen am Neckar wird während der Tagesstunden außerhalb des Berufsverkehrs jeweils im Stundentakt von RB-Zügen der Linien Mosbach-Neckarelz-Heilbronn-Stuttgart-Göppingen-Ulm und der Linie Heilbronn-Stuttgart bedient. Beide Linien ergänzen sich zu einem ungefähren Halbstundentakt. Dabei beträgt die Fahrzeit nach Stuttgart 38 Min. Nach Stuttgart Flughafen/Messe muss jeweils in Stuttgart Hbf in die S-Bahn umgestiegen werden. Hierdurch verlängern sich die Fahrzeiten um ca. 38 Min. Im Rahmen der Planungen für die Ausschreibungen des Regionalverkehrs ab 2016 ist, u. a. in Zusammenhang mit dem Projekt Stadtbahn Heilbronn Nord, vorgesehen, die RB-Linie Mosbach-Neckarelz-Ulm neu auf dem Laufweg Osterburken-Heilbronn-Stuttgart-Plochingen-Tübingen zu führen. Die RB-Linie Heilbronn-Stuttgart soll dann auf dem Laufweg Mannheim-Heidelberg-Heilbronn-Stuttgart-Plochingen-Tübingen geführt werden.

Eppingen und Lauffen am Neckar sind nicht in das Fernverkehrsnetz der DB eingebunden.

3. *Welche Verbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bei den Verbindungen im Regionalverkehr in Eppingen und Lauffen am Neckar?*

Zwischen Eppingen und Stuttgart Flughafen/Messe müsste nur noch einmal in Heilbronn Hbf umgestiegen werden, da es von Würzburg über Heilbronn Hbf nach Ulm Hbf durchgehende RE-Züge geben soll, die auch in Stuttgart Flughafen/Messe halten sollen. Da diese Züge zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen nicht halten sollen, müsste zwischen Lauffen am Neckar und Stuttgart Flughafen/Messe weiterhin umgestiegen werden. Die Fahrzeit nach Stuttgart Flughafen/Messe würde sich ab Eppingen um 19 Min. und ab Lauffen am Neckar um 7 Min. verringern.

Die RB-Züge von Mannheim bzw. Osterburken über Lauffen am Neckar nach Tübingen würden nicht mehr in Bad Cannstatt halten, was zusammen mit dem geplanten kürzeren und schnelleren Ausfahrtsweg aus den Stuttgarter Hauptbahnhof in Richtung Obertürkheim zu einer Verkürzung der Fahrzeit nach Esslingen und weiter südlich führen würde. Nach Bad Cannstatt würde es wegen des notwendigen Umsteigens hingegen zu einer Verlängerung der Fahrzeit auf dieser Linie kommen. 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 Eppingen und Lauffen am Neckar?*

Eppingen und Lauffen am Neckar sind nicht in das Fernverkehrsnetz der DB eingebunden.

5. *Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung von Eppingen und Lauffen am Neckar 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 Eppingen und Lauffen am Neckar 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>		