

Kleine Anfrage

der Abg. Helmut Rau, Volker Schebesta, Willi Stächele CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Vorteile von Stuttgart 21 für den Ortenaukreis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Nah- und Fernverkehrsverbindungen bestehen derzeit zwischen dem Ortenaukreis und dem Stuttgarter Hauptbahnhof bzw. dem Stuttgarter Flughafen und zur Messe Stuttgart sowie in andere Regionen des Landes?
2. Welche Fahrzeiten haben die unter Frage 1 genannten Nah- und Fernverkehrsverbindungen vom Ortenaukreis zum Stuttgarter Hauptbahnhof bzw. zum Stuttgarter Flughafen und zur Messe Stuttgart sowie zu anderen Regionen des Landes derzeit?
3. Welche Verbesserungen der Verbindungen im Nah- und Fernverkehr des Ortenaukreises ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?
4. Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung des Ortenaukreises an die Landeshauptstadt Stuttgart und an andere Regionen des Landes haben in den vergangenen 20 Jahren stattgefunden und wie wurden die Investitionen jeweils finanziert?
5. Welche weiteren als die oben genannten Infrastrukturverbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm für den Ortenaukreis?
6. Welchen Zuwachs erwartet sie im Fahrgastaufkommen in Bezug auf den Ortenaukreis durch den Bau von Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

02. 11. 2011

Rau, Schebesta, Stächele CDU

Eingegangen: 03. 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

Die Verwirklichung von Stuttgart 21 bringt für das Land große Vorteile. Die Vorteile, gerade auch auf den Ortenaukreis, sind vor allem hinsichtlich der Information der Bevölkerung für die Volksabstimmung über das „S 21 Kündigungsgesetz“ von besonderem Interesse.

Antwort

Mit Schreiben vom 23. November 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/167 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 Ortenaukreis und dem Stuttgarter Hauptbahnhof bzw. dem Stuttgarter Flughafen und zur Messe Stuttgart sowie in andere Regionen des Landes?*
- 2. Welche Fahrzeiten haben die unter Frage 1 genannten Nah- und Fernverkehrsverbindungen vom Ortenaukreis zum Stuttgarter Hauptbahnhof bzw. zum Stuttgarter Flughafen und zur Messe Stuttgart sowie zu anderen Regionen des Landes derzeit?*

Der Ortenaukreis ist derzeit lediglich Montag bis Freitag im Berufsverkehr mit einem IC-Zugpaar ab/bis Offenburg ohne Umsteigen an Stuttgart angebunden. Die Fahrzeit beträgt 87 Min. Im Übrigen bestehen nur Verbindungen mit Umsteigen in Karlsruhe Hbf. Bei Benutzung von IC-/ICE-Zügen zwischen Offenburg

und Karlsruhe bestehen stündliche Verbindungen mit einer Fahrzeit ab Offenburg nach Stuttgart Hbf von 79 bis 93 Min. Außerdem besteht die Möglichkeit, bis Karlsruhe mit den RE-/IRE-Zügen der Schwarzwaldbahn ab Hornberg, Hausach, Haslach, Steinach, Biberach, Gengenbach, Offenburg, Appenweier, Renchen und Achern zu fahren, Fahrzeit Offenburg–Stuttgart 107 bis 121 Min., bei ausschließlicher Nutzung von Nahverkehrszügen 116 Min.

Nach Stuttgart Flughafen muss jeweils zusätzlich in Stuttgart Hbf umgestiegen werden, die Fahrzeit ab Offenburg beträgt dann insgesamt bei Benutzung von IC-/ICE-Zügen bis Karlsruhe 132 Min., bei Benutzung von RE-/IRE-Zügen bis Karlsruhe 160 Min. Der Ortenaukreis ist außerdem mit den IRE- und RE-Zügen der Schwarzwaldbahn in Richtung Süden nach Villingen–Singen–Konstanz, mit den RE-Zügen der Rheintalbahn in Richtung Süden nach Freiburg–Müllheim–Weil am Rhein und mit der Ortenau-S-Bahn nach Freudenstadt angebunden.

3. Welche Verbesserungen der Verbindungen im Nah- und Fernverkehr des Ortenaukreises ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

Die Fahrzeiten für reine Nahverkehrsverbindungen nach Stuttgart Hbf verändern sich nicht (Fahrzeit 112 Min.), nach Stuttgart Flughafen/Messe soll es alle 2 Stunden eine Verbindung mit einmaligem Umsteigen in Karlsruhe Hbf sowie stündlich eine Verbindung mit zweimaligem Umsteigen in Karlsruhe Hbf und Stuttgart Hbf geben. Die Fahrzeit nach Stuttgart Flughafen/Messe beträgt in allen Fällen ab Offenburg 140 Min. Der nach der Durchführung des Stresstests Stuttgart 21 veröffentlichte Fahrplan sieht vor, dass in Karlsruhe Hbf die heute stündlich aus Offenburg zur Min. 58 ankommenden Fernzüge vier Min. später zur Min. 02 ankommen würden. Dies hätte zur Folge, dass der Anschluss an den IRE Richtung Stuttgart (ab Min. 06) verlorenginge (für das Fahrplanjahr 2011 beträgt die von der DB angegebene Übergangszeit für den Bahnhof Karlsruhe 5 Min. bzw. 4 Min. bei bahnteiggleichem Umstieg). Dies würde bedeuten, dass die verbleibenden Fernverkehrsverbindungen von Offenburg jeweils alle 2 Stunden in Stuttgart Hbf im Abstand von 9 Min. eintreffen würden und eine Fahrzeit von 90 bzw. 104 Min. hätten, was gegenüber dem heutigen Fahrplan eine spürbare Verlängerung der Fahrzeit bedeuten würde. Da die von Karlsruhe kommenden Fernzüge den Bahnhof Stuttgart Flughafen/Messe nicht anfahren sollen, müsste jeweils in Stuttgart Hbf erneut umgestiegen werden. Somit bestünde von Offenburg nach Stuttgart Flughafen/Messe bei Benutzung von Fernzügen alle 2 Stunden eine Verbindung mit 108 Min. Fahrzeit gegenüber dem heute stündlichen Angebot mit 132 Min. Der von der DB für den Stresstest Stuttgart 21 erarbeitete Fahrplan sieht – auch im Berufsverkehr – keine durchgehenden Züge zwischen Baden-Baden und Stuttgart Hbf mehr vor. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Welche Investitionen in den Nah- und Fernverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung des Ortenaukreises an die Landeshauptstadt Stuttgart und an andere Regionen des Landes haben in den vergangenen 20 Jahren stattgefunden und 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 durch-

schnittlich 16 bis 18 Mio. Euro/Jahr. Das Land unterstützt die NE hierbei mit jährlich rd. 10 Mio. Euro.

5. Welche weiteren als die oben genannten Infrastrukturverbesserungen ergeben sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm für den Ortenaukreis?

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

Zu 5. und 6.:

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. 4 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 €

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>		