

Kleine Anfrage

des Abg. Winfried Mack CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Vorteile von Stuttgart 21 für den Ostalbkreis

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Nah- und Fernverkehrsverbindungen bestehen derzeit zwischen dem Ostalbkreis und dem S-Bahnhof Stuttgart Flughafen/Messe?
2. Welche Fahrzeiten haben die unter Frage 1 genannten Nah- und Fernverkehrsverbindungen von Ellwangen, Aalen und Schwäbisch Gmünd aus zum S-Bahnhof Stuttgart Flughafen?
3. Ergibt sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm eine Verbesserung der Verbindungen im Regional- und Fernverkehr auf der Basis des Fahrplans, wie er dem Stresstest S 21 zugrunde lag, für die unter Frage 2 genannten Städte im Ostalbkreis?
4. Welche Investitionen in den Nahverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung des Ostalbkreises 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?
5. Wie haben sich durch die unter Frage 4 genannten Verbesserungen die Fahrgastzahlen entwickelt?
6. Erwartet sie einen Zuwachs im Fahrgastaufkommen im Bezug auf den Ostalbkreis durch den Bau von Stuttgart 21, die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sowie die Schnellbahntrasse Nürnberg–Erfurt und wenn ja, wie hoch?

03. 11. 2011

Mack 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. 3-3824.1-0-01/166 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 Ostalbkreis und dem S-Bahnhof Stuttgart Flughafen/Messe?

Es bestehen im Berufsverkehr halbstündliche, ansonsten stündliche Verbindungen mit RE-Zügen ab Aalen mit weiteren Halten im Ostalbkreis in Mögglingen, Böbingen, Schwäbisch Gmünd, Lorch und Waldhausen. In Stuttgart-Bad Cannstatt muss jeweils in die S-Bahn umgestiegen werden. In Aalen haben diese RE-Züge stündlich Anschluss von den RB-Zügen aus Richtung Ellwangen, Nördlingen und Heidenheim.

Die IC-Linie Nürnberg–Stuttgart–Karlsruhe fährt im 2-Stunden-Takt und hält im Ostalbkreis in Ellwangen, Aalen und Schwäbisch Gmünd. In Stuttgart Hbf muss jeweils in die S-Bahn umgestiegen werden. Im Rahmen der Planungen für die Ausschreibungen des Regionalverkehrs ab 2016 ist vorgesehen, die RE-Züge

zwischen Aalen und Stuttgart ganztägig im Halbstundentakt fahren zu lassen, sodass auch zum Flughafen ganztägig eine Verbindung im 30-Min.-Takt besteht.

2. Welche Fahrzeiten haben die unter Frage 1 genannten Nah- und Fernverkehrsverbindungen von Ellwangen, Aalen und Schwäbisch Gmünd aus zum S-Bahnhof Stuttgart Flughafen?

Die Fahrzeit nach Stuttgart Flughafen/Messe beträgt bei Nutzung der RE-Züge Aalen–Stuttgart ab Ellwangen 120, ab Aalen 97 und ab Schwäbisch Gmünd 78 Min. sowie bei Nutzung der IC-Züge Nürnberg–Aalen–Stuttgart–Karlsruhe ab Ellwangen 111, ab Aalen 99 und ab Schwäbisch Gmünd 82 Min.

3. Ergibt sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm eine Verbesserung der Verbindungen im Regional- und Fernverkehr auf der Basis des Fahrplans, wie er dem Stresstest S 21 zugrunde lag, für die unter Frage 2 genannten Städte im Ostalbkreis?

Die zwischen Aalen und Stuttgart Hbf im 30-Min.-Takt fahrenden RE-Züge sollen ab Stuttgart Hbf alternierend jeweils alle 60 Min. nach Ulm über Göppingen bzw. nach Tübingen über Stuttgart Flughafen/Messe weiterfahren. Bei Benutzung der durchgehenden Züge Richtung Tübingen ergäben sich Fahrzeiten von 81 Min. ab Aalen und von 64 Min. ab Schwäbisch Gmünd. Da die stündlich fahrenden Züge von Ellwangen in Aalen jeweils nur Anschluss an die in Stuttgart nach Ulm weiterfahrenden Züge haben sollen, müsste zwischen Ellwangen und Stuttgart Flughafen zusätzlich auch in Stuttgart Hbf umgestiegen werden. Die Fahrzeit betrüge in diesem Fall ab Ellwangen 106 Min.

Für den Anschluss des Ostalbkreises über den Fernverkehr ist als Ersatz für die bisherige IC Linie Nürnberg–Aalen–Stuttgart–Karlsruhe die zweistündliche ICE-Linie Nürnberg–Aalen–Stuttgart Hbf–Stuttgart Flughafen/Messe–Zürich vorgesehen. Auf der Basis des dem Stresstest zugrundeliegenden Fahrplans würde sich als Direktverbindung eine Reisezeit nach Stuttgart Flughafen/Messe von 70 Min. ab Ellwangen und 62 Min. ab Aalen ergeben. Die bisherige vom Land mit der DB abgestimmte Planung dieser ICE-Linie beruhte auf den Voraussetzungen eines Ausbaus der Strecke zwischen Stuttgart und Nürnberg für die Nutzung der Neigeotechnik der ICE-Triebzüge der Baureihe 411 sowie einer Umsetzung des Linientauschs bei der S-Bahn-Stuttgart. Eine Entscheidung über den im Stresstest angenommenen Linientausch ist noch nicht getroffen. Dieser wird vom Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn abgelehnt. Zur Umsetzung dieser durchgehenden ICE-Linie sind weitere Abstimmungen u. a. mit der DB Netz AG und der DB Fernverkehr AG notwendig. Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Landesregierung keine Aussage zur Realisierbarkeit der Prämissen treffen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Welche Investitionen in den Nahverkehr mit positiven Auswirkungen für die Anbindung des Ostalbkreises 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.

5. *Wie haben sich durch die unter Frage 4 genannten Verbesserungen die Fahrgastzahlen entwickelt?*

6. *Erwartet sie einen Zuwachs im Fahrgastaufkommen im Bezug auf den Ostalbkreis durch den Bau von Stuttgart 21, die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sowie die Schnellbahntrasse Nürnberg–Erfurt und wenn ja, wie hoch?*

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.

Die Auswirkungen der Schnellbahntrasse Nürnberg–Erfurt auf das Fahrgastaufkommen im Ostalbkreis dürfte entscheidend von der genauen Anschlusssituation und damit von den unter Ziff.3 dargestellten Infrastrukturprämissen abhängen. Genaue Aussagen zum Einfluss dieser Schnellbahntrasse konnten zum jetzigen Zeitpunkt auch von der DB nicht getroffen werden.

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>		