

Antrag

der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Fahrplan 2020

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Veränderungen (Mehr- und Minderverkehre) bei den Personen-Kilometern insgesamt landesweit gegenüber dem heutigen Fahrplankonzept durch den Fahrplan 2020 geplant sind;
2. wie die Finanzierung des Fahrplans 2020 konzipiert war und wie sie heute diese Finanzierungskonzeption bewertet;
3. welche Annahmen und Fahrplankonzeptionen der Fahrplan 2020 und der sog. Stresstestfahrplan für Stuttgart 21 unterstellt;
4. wie sich aus heutiger Sicht die Realisierung des Fahrplans 2020 darstellt;
5. wie sie die Umsetzung des Fahrplans 2020 zu finanzieren beabsichtigt.

29. 10. 2012

Haller, Binder, Drexler, Maier, Rivoir SPD

Begründung

Der Fahrplan 2020 ist derzeit die noch von der vorherigen Landesregierung definierte Zielmenge für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg. Angesichts der steigenden Kosten und der nicht im gleichen Maße steigenden Regionalisierungsmittel ist es im Vorfeld der Ausschreibungen notwendig, die Realisierungschancen des Fahrplans 2020 zu überprüfen und ihn, wenn notwendig, anzupassen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 29. November 2012 Nr. 3–3822.5/1475 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Veränderungen (Mehr- und Minderverkehre) bei den Personen-Kilometern insgesamt landesweit gegenüber dem heutigen Fahrplankonzept durch den Fahrplan 2020 geplant sind;

Gegenüber dem heutigen Fahrplan war mit der im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 entwickelten Angebotskonzeption 2020 eine Ausweitung der gefahrenen Zugkilometer von 31 Prozent geplant. Heute werden im Land Schienenpersonennahverkehre im Umfang von rund 65,6 Millionen Zugkilometer bestellt. Vorgesehen war, den Leistungsumfang mit Fertigstellung von Stuttgart 21 auf bis zu 86 Millionen Zugkilometer auszuweiten.

2. wie die Finanzierung des Fahrplans 2020 konzipiert war und wie sie heute diese Finanzierungskonzeption bewertet;

Die von der Vorgängerregierung beschlossene „Angebotskonzeption 2020“ sah vor, das SPNV-Angebot von heute rund 65,5 Mio. Zug-km (ohne S-Bahn Stuttgart und eigenwirtschaftliche Verkehre) um rund 30 % zu erhöhen. Optional wurde erwogen, die Leistung gar um 40 % zu steigern.

Die Absicht der Angebotsausweitung deckt sich mit den Zielen der Landesregierung. Im Laufe dieses Jahres wurde jedoch sichtbar, dass die Finanzierung dieses Leistungszuwachses nicht gesichert ist. Die Annahme der alten Landesregierung, dies allein durch Wettbewerbsgewinne leisten zu können, war nicht durch konkrete netzspezifische Berechnungen abgesichert und hat sich nun nach genaueren Überprüfungen und unter heutigen Marktbedingungen als nicht haltbar herausgestellt. Dies liegt zum einen an dem bereits dargestellten starken Anstieg der Infrastrukturkosten, zum anderen an der veränderten Marktsituation im SPNV.

Ein Kassensturz in diesem Jahr ergab, dass diese Einsparungen bezogen auf die konkrete Situation in den baden-württembergischen Vergabernetzen sowie unter den heutigen Marktbedingungen nicht erzielbar sind.

3. welche Annahmen und Fahrplankonzeptionen der Fahrplan 2020 und der sog. Stresstestfahrplan für Stuttgart 21 unterstellt;

Bei den unter dem Namen „Angebotskonzeption 2020“ bekannten Planungen handelt es sich um ein langfristiges Zielkonzept („Zielkonzept ITF Baden-Württemberg“), das die Grundstrukturen im Schienenpersonennahverkehr enthält, die

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

dann zu gegebener Zeit zu konkreten tagesscharfen Fahrplänen weiterentwickelt werden. Die Realisierung dieses langfristigen Zielkonzeptes setzt neben Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm eine Vielzahl von weiteren Infrastrukturmaßnahmen voraus. Dies sind aufgrund der Vorgaben von DB Fernverkehr u. a. die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar, der vollständige viergleisige Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel, der im Rahmen des BVWP vorgesehene Ausbau der Gäubahn (3 Doppelspurinseln und Beschleunigungsmaßnahmen) sowie der NeiTech-Ausbau Stuttgart–Nürnberg. Darüber hinaus wurden verschiedene, für die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs wichtige Infrastrukturausbaumaßnahmen, wie z. B. die Elektrifizierung der Südbahn und des Hochrheins sowie die Breisgau S-Bahn, unterstellt.

Die Entwicklung des langfristigen Zielkonzeptes für Baden-Württemberg erfolgte unter folgenden wesentlichen Prämissen:

- Weiterentwicklung des bestehenden Integralen Taktfahrplanes,
- Entwicklung eines landesweiten IRE/RE-Netzes, das in den Verdichtungsräumen durch lokale Nahverkehrsnetze ergänzt wird,
- Liniendurchbindungen im Regionalverkehr im Bereich Stuttgart mit folgenden wesentlichen Eckpunkten:
 - möglichst viele Direktverbindungen zwischen den Regionen und insbesondere zum Filderbereich mit Flughafen/Messe,
 - Verbindung von Linienästen mit ähnlicher Nachfrage,
 - Differenzierung nach Reisegeschwindigkeit und Bedienungskonzeption,
 - Fahrzeugtechnik (Traktion, Kapazität, Fahrdynamik, Einstiegshöhe).

Der Stresstestfahrplan für Stuttgart 21 basierte auf diesem Taktfahrplan der Angebotskonzeption 2020 und wurde für die unterstellte Spitzenstunde durch zusätzliche Verstärkerzüge auf 49 Züge/Std. im Stuttgarter Hauptbahnhof ergänzt.

4. wie sich aus heutiger Sicht die Realisierung des Fahrplans 2020 darstellt;

5. wie sie die Umsetzung des Fahrplans 2020 zu finanzieren beabsichtigt.

Zu 4. und 5.:

Der durchgeführte Kassensturz ergab auf Basis eines bereits reduzierten Angebotsfahrplans von rund 80 Mio. Zugkilometer, dass sich das strukturelle Defizit gegenüber einer ausgeglichenen Budgetsituation auf rund 100 Mio. Euro erhöhen würde, die aus Landesmitteln zu finanzieren wären. Eine solche Entwicklung ist aufgrund des Konsolidierungszwangs des Landeshaushalts nicht darstellbar.

Planungsgrundlage der Landesregierung für die Fortentwicklung des integralen Taktfahrplans ist, dass sich die Leistungen des SPNV nach den erfolgten Neuvergaben wieder budgetneutral für den Landeshaushalt aus den vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmitteln finanzieren lassen.

Dies erfordert grundlegende konzeptionelle Anpassungen der Angebotskonzeption 2010. In quantitativer Hinsicht werden sich nicht sämtliche ursprünglichen Planungen umsetzen lassen. Ziel bleibt jedoch, die für die Fahrgäste zentralen Angebotsverbesserungen über Wettbewerbsrenditen umzusetzen. Die entsprechenden konzeptionellen Arbeiten werden aktuell durchgeführt.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur