

Kleine Anfrage

des Abg. Andreas Deuschle CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Fahrzeitverkürzung bei Realisierung von Stuttgart 21
im Wahlkreis Esslingen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche mögliche Fahrzeitverkürzung ergibt sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 im Vergleich zu der heutigen Fahrzeit auf folgenden Strecken:
 - a) Esslingen-Zell nach Stuttgart Hauptbahnhof,
 - b) Esslingen-Oberesslingen nach Stuttgart Hauptbahnhof,
 - c) Esslingen Hauptbahnhof nach Stuttgart Hauptbahnhof,
 - d) Esslingen Hauptbahnhof zum Flughafen/Landesmesse,
 - e) Esslingen Hauptbahnhof nach Tübingen Hauptbahnhof,
 - f) Esslingen Hauptbahnhof nach Ludwigsburg Hauptbahnhof,
 - g) Esslingen Hauptbahnhof nach Heilbronn Hauptbahnhof,
 - h) Esslingen-Mettingen nach Stuttgart Hauptbahnhof?
2. Wie weit sind die Ausbaupläne zur Realisierung der S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen auf den Fildern vorangeschritten?
3. Welche mögliche Fahrzeitverkürzung ergibt sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm im Vergleich zu der heutigen Fahrzeit auf der Strecke Esslingen Hauptbahnhof nach Ulm Hauptbahnhof?

29.09.2011

Deuschle CDU

Begründung

Durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Stuttgart–Ulm soll ein neues Liniennetz entstehen, das dem Regionalverkehr zu neuer Qualität verhelfen soll. Hieraus ergeben sich erhebliche Fahrzeitverkürzungen für Berufspendler und Studenten. Diese Fahrzeitvorteile werden von der Landesregierung in ihrer Begründung zum sogenannten Kündigungsgesetz offensichtlich ignoriert.

Antwort

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/137 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 sowie andererseits durch geplante Verbesserungen des Verkehrsangebots (z. B. Taktverdichtungen). Die angestrebten Reisezeitveränderungen können daher nicht allein auf einzelne Infrastrukturverbesserungen zurückgeführt werden.

Daher werden neben den Reisezeiten der Angebotskonzeption 2020 mit Realisierung der Neubaustrecke und Stuttgart 21 zum Vergleich auch die Reisezeiten des Alternativkonzepts K 21 (Neubaustrecke ohne Stuttgart 21, stattdessen Anbindung Neubaustrecke an den Kopfbahnhof) dargestellt, wie es der Fachschlichtung zum Projekt Stuttgart 21 zugrunde lag.

Die Realisierbarkeit der Angebotskonzeption 2020 hängt generell von den Ergebnissen der geplanten Ausschreibungen und davon ab, dass vonseiten 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 die Elektrifizierung der Südbahn unterstellt wurde. Die Landesregierung setzt sich für eine zügige Umsetzung dieser weiteren ergänzenden Ausbaumaßnahmen ein. Grundsätzlich ist 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 sind jedoch nicht tangiert.

1. Welche mögliche Fahrzeitverkürzung ergibt sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 im Vergleich zu der heutigen Fahrzeit auf folgenden Strecken:

- a) Esslingen-Zell nach Stuttgart Hauptbahnhof,*
- b) Esslingen-Oberesslingen nach Stuttgart Hauptbahnhof,*
- c) Esslingen Hauptbahnhof nach Stuttgart Hauptbahnhof,*
- d) Esslingen Hauptbahnhof zum Flughafen/Landesmesse,*
- e) Esslingen Hauptbahnhof nach Tübingen Hauptbahnhof,*
- f) Esslingen Hauptbahnhof nach Ludwigsburg Hauptbahnhof,*
- g) Esslingen Hauptbahnhof nach Heilbronn Hauptbahnhof,*
- h) Esslingen-Mettingen nach Stuttgart Hauptbahnhof?*

Auf der Basis des aktuellen Planungsstandes ergeben sich folgende Fahrzeiten und die entsprechenden Fahrzeitveränderungen (angegeben ist jeweils die schnellste regelmäßige Verbindung):

	Fahrzeit heute	Angebotskonzept 2020		Betriebskonzept K 21 ^o	
		Fahrzeit	Fahrzeit-differenz zu heute	Fahrzeit	Fahrzeit-differenz zu heute
a) Esslingen-Zell-Stuttgart Hbf.	0:23 ^D	0:24 ^D	+ 1 Min.	0:23 ^D	0 Min.
b) Oberesslingen-Stuttgart Hbf.	0:20 ^D	0:21 ^D	+ 1 Min.	0:20 ^D	0 Min.
c) Esslingen (Neckar)-Stuttgart Hbf.	0:11 ^D	0:07 ^D	- 4 Min.	0:12 ^D	+ 1 Min.
d) Esslingen (Neckar)-Stuttgart Flughafen/Messe	0:47 ^C 0:35 ^{D(BUS)}	0:21 ^{S+} 0:35 ^{D(BUS)}	- 26 Min.	0:27 ^C	- 20 Min.
e) Esslingen (Neckar)-Tübingen Hbf.	0:48 ^D	0:44 ^D	- 4 Min.	0:53 ^D	+ 5 Min.
f) Esslingen (Neckar)-Ludwigsburg	0:30 ^S 0:40 ^D	0:16 ^D	- 14 Min.	0:30 ^D	0 Min.
g) Esslingen (Neckar)-Heilbronn Hbf.	1:07 ^S 1:17 ^D	0:50 ^D	- 17 Min.	1:01 ^L	- 6 Min.
h) Esslingen-Mettingen-Stuttgart Hbf.	0:14 ^D	0:15 ^D	+ 1 Min.	0:14 ^D	0 Min.
<p>Erklärung ^D = Direktverbindung ^S = Umstieg in Stuttgart Hbf. ^C = Umstieg in Stuttgart-Bad Cannstatt ^L = Umstieg in Ludwigsburg</p> <p>* = Grundlage sind die aktuellen Planungen für die Angebotskonzeption 2020 unter Berücksichtigung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und der Infrastruktur von Stuttgart 21 sowie weiterer Ausbaumaßnahmen.</p> <p>+ = Zugrundegelegt wird für diese Fahrzeit wie im Betriebsjahr 2011 eine Übergangszeit in Stuttgart Hbf. von 7 Minuten. Im Schlichtungsverfahren 2010 wurde eine Übergangszeit von 8 Minuten genannt, was zu einer Verbindung mit einer Fahrzeit von 36 Minuten (Fahrzeit-differenz zu heute: -11 Min.) führen würde. Die genauen Übergangszeiten ab dem Betriebsjahr 2020 ff. für die geplante umgebaute Station Stuttgart Hbf. sind mit der DB noch abzustimmen. Die Übergangszeit mit Bahnsteigwechsel in anderen Knotenbahnhöfen wie z.B. Mannheim Hbf. oder Karlsruhe Hbf. (größere Durchgangsbahnhöfe) beträgt aktuell 6 Minuten.</p> <p>^o = Grundlage ist das Betriebskonzept K 21 - Variante mit NBS Wendlingen-Ulm des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 wie es in der Faktenschlichtung S 21 vorgestellt und geprüft wurde. Es sieht eine Anbindung des Flughafens mit den bestehenden S-Bahnen über Stuttgart-Vaihingen, einer Express-S-Bahn von Stuttgart Hbf. über Bad Cannstatt und die Anbindung der NBS Wendlingen-Ulm zum Flughafen sowie durchgehende RE-Züge Mannheim-Heilbronn-Stuttgart Hbf.-Stuttgart-Vaihingen-Stuttgart Flughafen-Tübingen/Ulm-Lindau vor.</p>					

Die geringfügige Fahrzeitverlängerung im S-Bahn-Verkehr zwischen Esslingen und Stuttgart Hbf. ergibt sich durch den zusätzlichen Halt an der Station Mitternachtstraße, womit u. a. das geplante Rosensteinviertel erschlossen wird. Die Detailplanungen für die zukünftigen Verbindungen im S-Bahn-Verkehr in der Region Stuttgart für den Fall der Realisierung von Stuttgart 21 sind noch nicht abgeschlossen, sodass geringfügige Abweichungen von den angegebenen Fahrzeiten noch möglich sind.

Das Fahrplankonzept K 21 wurde im Rahmen der Faktenschlichtung von Land und den SMA-Gutachtern als grundsätzlich umsetzbar bestätigt. Zur Beurteilung der mit diesem Konzept verbundenen genauen Fahrzeiten bedarf es weiterer Detailplanungen in Abhängigkeit der genauen zugrundegelegten Infrastruktur.

2. Wie weit sind die Ausbaupläne zur Realisierung der S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen auf den Fildern vorangeschritten?

Neben Varianten zur Verlängerung der Stadtbahn aus Möhringen über den Flughafen/die Messe wurde auch für die Weiterführung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen bereits eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Aufgrund des Ergebnisses der letzten Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2009, mit einem ermittelten Nutzen-Kosten-Faktor von 1,1 ist die Förderfähigkeit der S-Bahn-Verlängerung durch Bundesmittel grundsätzlich gegeben. Allerdings ist dieses Ergebnis von der Realisierung des Bahnprojekts Stuttgart 21 abhängig, da diese bei der Bewertung zugrunde gelegt wurde. Ebenfalls ist vorausgesetzt, dass die Stadtbahnlinie U6 von Möhringen über Fasanenhof zum Flughafen/zur Messe verlängert ist. Für den Abschnitt Fasanenhof-Schelmenwasen zum Flughafen/zur Messe führt die SSB zurzeit eine Konkretisierung der Planung durch. Sollten die beiden genannten Projekte nicht realisiert werden, hätte dies Auswirkung auf das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die untersuchte S-Bahn-Verlängerung, sodass diese neu zu entwickeln und durchzuführen wäre. Der Gemeinderat von Neuhausen hat sich einstimmig für die Verlängerung der S-Bahn bis in seine Gemeinde ausgesprochen.

3. Welche mögliche Fahrzeitverkürzung ergibt sich durch die Realisierung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm im Vergleich zu der heutigen Fahrzeit auf der Strecke Esslingen Hauptbahnhof nach Ulm Hauptbahnhof?

Analog zu den bei der Beantwortung der Frage zu Ziff. 1 getroffenen Annahmen verkürzt sich die Fahrzeit von Esslingen (Neckar) nach Ulm Hbf. von heute 1:05 Std. um 19 Minuten auf 46 Minuten (bei Umstieg in Stuttgart Hbf.). Daneben werden auch zukünftig mindestens stündliche Direktverbindungen über Plochingen-Göppingen-Geislingen-Amstetten nach Ulm Hbf. mit einer Fahrzeit von 59 Minuten angeboten.

Im Vergleich dazu ergibt sich beim Konzept K 21 mit den in der Erläuterung zu Ziff. 1 genannten Annahmen zur Infrastruktur eine Fahrzeit von Esslingen (Neckar) nach Ulm Hbf. von 51 Minuten über die Neubaustrecke (bei Umstieg in Stuttgart Hbf.) und von 1:04 Std. auf der Bestandsstrecke über Plochingen-Geislingen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur