

Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Verlängerung der S-Bahn zwischen Stuttgart und
Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Fahrgäste nutzen derzeit an einem Werktag die S-Bahn zwischen Bietigheim-Bissingen und Stuttgart (differenziert nach Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit)?
2. Wie viele Fahrgäste nutzen derzeit an einem Werktag die Regionalbahn zwischen Heilbronn und Stuttgart (differenziert nach Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit)?
3. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit eine Verlängerung der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar möglich wäre?
4. Welche Kosten verursacht eine Verlängerung der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar?
5. Mit welchen zusätzlichen Fahrgastzahlen werden gerechnet, wenn die S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar verlängert wird?
6. Wie steht sie zu einer möglichen Verlängerung der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar?

06. 11. 2018

Gramling CDU

Begründung

Rund 35 Prozent der Bewohner der Region Stuttgart fahren nach Angaben des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart im morgendlichen Berufsverkehr mit Bussen und Bahnen. Aufgrund der angespannten Verkehrssituation hat sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt, die Nutzerzahlen im ÖPNV zu erhöhen. Fast 50.000 Bürgerinnen und Bürger pendeln täglich aus dem Landkreis Ludwigsburg nach Stuttgart ein. Damit ist der Landkreis an der Spitze der Einpendlerzahlen in der Region Stuttgart. Neben der Attraktivität des ÖPNV muss vor allem die Erreichbarkeit verbessert werden. Dazu zählt auch die Optimierung landkreisübergreifender Mobilitätsangebote.

Antwort

Mit Schreiben vom 26. November 2018 Nr. 3-3892.02/1692 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Fahrgäste nutzen derzeit an einem Werktag die S-Bahn zwischen Bietigheim-Bissingen und Stuttgart (differenziert nach Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit)?

Nach Angaben des Verbandes Region Stuttgart (VRS) als zuständigem Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart wird die Linie S5 werktäglich von rund 49.000 Fahrgästen genutzt; etwa 60% des Fahrgastaufkommens entsteht in der Hauptverkehrszeit.

2. Wie viele Fahrgäste nutzen derzeit an einem Werktag die Regionalbahn zwischen Heilbronn und Stuttgart (differenziert nach Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit)?

Die Regionalverkehrslinien zwischen Stuttgart und Heilbronn werden an Schulwerktagen von ca. 19.000 Fahrgästen genutzt (Einsteiger in Stuttgart Hbf, Heilbronn Hbf in Richtung Stuttgart Hbf sowie an den Zwischenstationen); 50% steigen in den Hauptverkehrszeiten (morgens 6 bis 9 Uhr und nachmittags 16 bis 19 Uhr) ein.

3. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit eine Verlängerung der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar möglich wäre?

4. Welche Kosten verursacht eine Verlängerung der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar?

5. Mit welchen zusätzlichen Fahrgastzahlen werden gerechnet, wenn die S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar verlängert wird?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Das Verkehrsministerium hat hierzu den VRS als zuständigen Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart um eine Stellungnahme gebeten. Der VRS hat diesbezüglich folgendermaßen geantwortet:

„Im Sommer 2018 wurde der Regionalverkehrsplan (RVP) durch die Regionalversammlung beschlossen; dieser bildet die Grundlage für eine künftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart. Mit Blick auf eine Verlängerung der Linie S5 wurden drei alternative Endhaltestellen (Vaihingen/Enz, Vaihingen-Enzweihingen und Kirchheim/N.) betrachtet. Dabei hat eine Führung der S-Bahn über Bietigheim-Bissingen hinaus nach Vaihingen/Enz den umfang-

reichsten verkehrlichen Nutzen. Dieser Nutzen ist gleichzeitig abhängig vom Umfang der künftigen Metropolexpress-Linie zwischen Pforzheim und Stuttgart, die durch das Land verantwortet wird.

Eine Verlängerung der S5 nach Kirchheim/N. käme dann in Betracht, wenn eine Führung nach Vaihingen/Enz bzw. Enzweihingen endgültig verworfen würde. Für eine noch weitergehende Verlängerung, über die Regionsgrenze hinweg, nach Lauffen wären zusätzliche Untersuchungen erforderlich. In diesem Zusammenhang sollte dann auch eine Weiterführung der Zabergäubahn bis nach Lauffen betrachtet werden.

Bezogen auf die erforderlichen Investitionskosten für Fahrzeuge und Infrastruktur wurde für alle Varianten eine Abschätzung nach der gleichen Methodik getroffen. Diese Kosten lägen bei einer Verlängerung nach Kirchheim/N. um das Dreifache über denen einer Verlängerung nach Vaihingen/Enz. Eine Aussage zu den konkreten Kosten kann mit Blick auf die aktuelle Baukostenrealität derzeit dennoch nicht gegeben werden.

Mit dem im Februar 2014 geschlossenen ÖPNV-Pakt haben sich alle beteiligten Partner auf das Ziel verständigt, den ÖPNV in der Region deutlich zu verbessern und so eine Erhöhung der Fahrgastzahlen um mindestens 20 % bis 2025 zu erzielen. Mit den bereits umgesetzten sowie den zukünftigen Maßnahmen im Bereich der S-Bahn leistet die Region einen wesentlichen Beitrag, um dieses Vorhaben zu erreichen.

Bezogen auf die drei vorgenannten alternativen Endhaltestellen bei einer S-Bahnverlängerung und der dabei zu erwartenden ÖPNV-Nachfrage kann für die Variante nach Vaihingen/Enz bzw. Enzweihingen von 9.200 bzw. 9.000 zusätzlichen Wegen am Tag ausgegangen werden. Für eine Verlängerung nach Kirchheim/N. wurde im RVP eine zusätzliche ÖPNV-Nachfrage von 7.700 zusätzlichen Wegen am Tag ermittelt.“

6. Wie steht sie zu einer möglichen Verlängerung der S-Bahn-Strecke zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar?

Nach Auffassung der Landesregierung ist im Abschnitt zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2019 und der damit einhergehenden Inbetriebnahmestufe 2 des Stuttgarter Netzes der Landesstandard gemäß dem SPNV-Zielkonzept 2025 weitestgehend umgesetzt. Dieser sieht für diesen Abschnitt entsprechend der Querschnittsbelastung von derzeit ca. 13.000 Fahrgästen im Mittelwert aller Wochentage (im am stärksten nachgefragten Teilabschnitt Besigheim-Bietigheim-Bissingen) drei Züge pro Stunde vor (je ein Zug pro Stunde je angefangenen 5.000 Fahrgästen).

Ab Dezember 2019 verkehren der RE Stuttgart–Würzburg täglich stündlich und die RB/MEX Stuttgart–Heilbronn–(Osterburken/Mannheim) werktäglich halbstündlich. Die Landesregierung strebt dabei perspektivisch an, diesen Halbstundtakt auch auf die Sonn- und Feiertage auszudehnen.

Damit wird aus Sicht des Verkehrsministeriums im Zuge der Konzeption „Metropolexpress“ bereits eine S-Bahn-ähnliche Bedienungsqualität erreicht.

Hermann
Minister für Verkehr