

Antrag

der Abg. Johannes Stober u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

**Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des
Baden-Airports in Karlsruhe/Baden-Baden**

Antrag

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

1. welche Planungen ihr zur Anbindung des Baden-Airports an den Schienenverkehr bekannt sind, insbesondere
 - a) welche möglichen Trassenführungen vom Karlsruher Hauptbahnhof zum Baden-Airport der Landesregierung bekannt sind und für welche dieser Trassen bereits eine „Standardisierte Bewertung“ zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorliegen,
 - b) wie sich bislang die Gespräche mit den betroffenen Gemeinden und Landkreisen sowie dem Karlsruher Verkehrsverbund über eine Finanzierung dieser Maßnahmen gestaltet haben,
 - c) wie sie die Chancen einschätzt, eine Stadtbahnlinie zum Baden-Airport weiter nach Schwarzach zu verlängern und sie über die bestehende SWEG-Strecke Schwarzach–Bühl wieder mit der Rheintalstrecke zu verknüpfen,
 - d) ob für sie auch ein direkter Abzweig in Höhe der Gemeinde Sinzheim von der heutigen Rheintalstrecke zum Baden-Airpark, der westlich der A 5 parallel zu dem diskutierten Autobahnanschluss verlaufen könnte, als alternative oder ergänzende Lösung zu einer Stadtbahnanbindung in Frage kommt;

2. welche Planungen zur Verbesserung der Anbindung des Baden-Airports für den motorisierten Individualverkehr ihr bekannt sind, insbesondere
 - a) wie sie die Leistungsfähigkeit der heutigen Straßenführung von der Autobahnanschlussstelle Baden-Baden über die B 500 und die B 36 zum Baden-Airport im Hinblick auf das geplante Factory-Outlet-Center im französischen Roppenheim einschätzt,
 - b) welche Planungen ihr bekannt sind, um die Gemeinde Hügelsheim vom Lkw-Durchgangsverkehr zu entlasten,
 - c) welche Planungen zur besseren Anbindung des Baden-Airports für den Individualverkehr ihr neben dem Bau eines direkten Autobahnanschlusses bekannt sind,
 - d) ob sie die Befürchtung teilt, dass durch ein isoliertes Planfeststellungsverfahren für den Bau des Autobahnanschlusses ohne Entlastung für die Gemeinde Hügelsheim vom Lkw-Verkehr die Chance für die Realisierung einer Stadtbahnanbindung des Baden-Airports erheblich sinken könnten und welche Möglichkeiten sie sieht, die Planungsverfahren für den Bau des Autobahnanschlusses und der Stadtbahnanbindung miteinander zu verknüpfen;
3. ob sie in dem vom Flughafen Stuttgart am 22. November 2007 dem Landtag vorgelegten Verkehrsgutachten die Einschätzung teilt, dass der Baden-Airport zu den „konkurrierenden Flughäfen“ gehört (Kapitel 2.2) oder ob sie im Gegensatz dazu der Auffassung ist, dass der Flughafen Stuttgart und der Baden-Airport in Karlsruhe/Baden-Baden möglichst eng miteinander zusammenarbeiten sollten;
4. ob sie im Rahmen des von ihr angekündigten Zweitgutachtens auch untersuchen lassen will, in welcher Höhe der Baden-Airport von einem Nichtausbau des Flughafens Stuttgart über die im Gutachten des Flughafens Stuttgart genannten 500.000 Passagiere jährlich hinaus profitieren würde, wenn die unter Punkt 1. und 2. angesprochenen Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden würden.

29. 11. 2007

Stober, Drexler, Vogt, Haller,
Heiler, Schmiedel SPD

Begründung

Derzeit wird sehr intensiv über den Bau einer zweiten Start- und Landebahn am Flughafen Stuttgart diskutiert. Tatsächlich hat der Flughafen Stuttgart am Baden-Airport in Karlsruhe/Baden-Baden aber bereits heute eine „zweite Start- und Landebahn“ mit einer Kapazität für 120.000 Flugbewegungen jährlich und einem gültigen Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Terminals für eine Kapazität von 2,5 Mio. Passagieren jährlich. Zudem kann die Start- und Landebahn am Baden-Airport im Unterschied zu der zweiten Start- und Landebahn in Stuttgart ohne jegliche Abhängigkeiten zum bestehenden Flugbetrieb auf der vorhandenen Start- und Landebahn genutzt werden.

Es ist daher völlig unverständlich, dass derzeit in Stuttgart eine neue Start- und Landebahn geplant und ein Ausbau des Flugverkehrs am Baden-Airport durch eine bessere Verkehrserschließung überhaupt nicht im Fokus der Geschäftsführung des Flughafens Stuttgart steht. So existieren zum Beispiel bis

heute nur Zahlen, wie sich bei einem Nichtausbau in Stuttgart heute die Fluggäste auf die anderen Flughäfen im Jahr 2020 verteilen würden.

Der Baden-Airport in Karlsruhe/Baden-Baden wäre dabei schon jetzt mit 500.000 zusätzlichen Passagieren im Jahr einer der Hauptprofiteure eines Nichtausbaus des Stuttgarter Flughafens und könnte auch ohne bessere Verkehrserschließung seine Passagierzahlen von heute etwa 1 Mio. jährlich um etwa 50 % steigern.

Mit einer besseren Verkehrserschließung – insbesondere durch einen Stadtbahnanschluss, möglicherweise noch einer ergänzenden ICE-Anbindung mit einem direkten Abzweig von der Rheintalstrecke zum Flughafen und auch einer verbesserten Anbindung des Flughafens durch den motorisierten Individualverkehr – ließen sich diese sicherlich noch weiter steigern. Und das vermutlich deutlich kostengünstiger als durch eine neue Start- und Landebahn am Flughafen Stuttgart, deren Investitionskosten bei über 600 Millionen € liegen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2007 Nr. 7–3847.9–KB/63 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. welche Planungen ihr zur Anbindung des Baden-Airports an den Schienenverkehr bekannt sind, insbesondere

- a) welche möglichen Trassenführungen vom Karlsruher Hauptbahnhof zum Baden-Airport der Landesregierung bekannt sind und für welche dieser Trassen bereits eine „Standardisierte Bewertung“ zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorliegen,*
- b) wie sich bislang die Gespräche mit den betroffenen Gemeinden und Landkreisen sowie dem Karlsruher Verkehrsverbund über eine Finanzierung dieser Maßnahmen gestaltet haben,*
- c) wie sie die Chancen einschätzt, eine Stadtbahnlinie zum Baden-Airport weiter nach Schwarzach zu verlängern und sie über die bestehende SWEG-Strecke Schwarzach–Bühl wieder mit der Rheintalstrecke zu verknüpfen,*
- d) ob für sie auch ein direkter Abzweig in Höhe der Gemeinde Sinzheim von der heutigen Rheintalstrecke zum Baden-Airpark, der westlich der A 5 parallel zu dem diskutierten Autobahnanschluss verlaufen könnte, als alternative oder ergänzende Lösung zu einer Stadtbahnanbindung in Frage kommt;*

Zu 1.:

Die Möglichkeiten zur Anbindung des Baden-Airparks (Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden) an das Stadtbahnsystem von Karlsruhe wurden seit Mitte der 90er-Jahre unter Federführung des Landkreises Rastatt untersucht. 1995 wurde eine Arbeitsgruppe gebildet (unter Beteiligung der Kommunen und des Verkehrsverbunds Karlsruhe), die das Projekt koordiniert. Für die Schienenerschließung des Baden-Airparks aus Süden erfolgte dieser Schritt im Jahr 2001.

Zu 1. a):

Grundsätzlich bestehen für die Erschließung des Baden-Airparks durch den Schienenverkehr aus Richtung Karlsruhe zwei Möglichkeiten:

- über die DB-Rheintalbahn mit direkter Ausschleifung auf Höhe des Baden-Airparks oder
- über den Bahnhof Rastatt und von dort mit einer eigenen Trassenführung.

Die erste Möglichkeit, die direkte Ausschleifung über die Rheintalbahn, wurde bisher nicht näher untersucht. Lediglich im Regionalplan 2003 ist nach Kenntnis des Landes die Option enthalten, dass ein Schienenanschluss des Baden-Airparks an die DB-Rheintalbahntrasse insbesondere zur Abwicklung von Schienengüterverkehr geprüft werden soll. Dieser Variante wurde im Rahmen der bisherigen Planungen durch die Arbeitsgruppe jedoch keine Priorität beigemessen.

Für die zweite Möglichkeit, der Ausschleifung einer Trasse über den Bahnhof Rastatt, liegen bauliche und betriebliche Machbarkeitsstudien zu mehreren Varianten einschließlich standardisierter Bewertungen der sinnvollsten Varianten vor. Die Untersuchungen wurden zwischen 1997 und 1999 durchgeführt.

Die erste untersuchte Variante bezog sich auf den Anschluss des Baden-Airparks durch eine Stadtbahntrasse, die von Rastatt aus – zunächst die bestehende Bahnstrecke Rastatt–Wintersdorf nutzend – über Iffezheim und Hügelsheim zum Baden-Airpark gebaut werden sollte. Die zweite Variante schloss zusätzlich ein neu zu bauendes innerstädtisches Stadtbahnnetz in Rastatt ein. Für beide Varianten wurden im Zuge der Nutzen-Kosten-Untersuchungen in Form von standardisierten Bewertungsverfahren positive Nutzen-Kosten-Quotienten ermittelt (2,07 bzw. 1,08). Ihre Realisierung wurde jedoch aus verschiedenen Gründen zunächst nicht weiterverfolgt.

Im Jahr 2003 beauftragte die Stadt Rastatt auf eigene Kosten einen anderen Gutachter mit der Durchführung einer neuen, aktualisierten Bewertung eines Stadtbahnanschlusses des Baden-Airparks, die allerdings gegenüber der ersten Bewertung auch eine veränderte Innenstadterschließung Rastatts durch die Stadtbahn beinhaltete. Diese Bewertung unterstellte erheblich höhere Investitionskosten für ein innerstädtisches Stadtbahnnetz in Rastatt selbst, aber auch für das Gesamtprojekt. Aufgrund der höheren Investitionskosten, aber auch der inzwischen veränderten bestehenden Erschließung des Baden-Airparks durch den ÖPNV (ohne direkten Stadtbahnanschluss) ermittelte der Gutachter einen deutlich unter 1,0 liegenden – und damit für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz unzureichenden – Nutzen-Kosten-Faktor. Der Gemeinderat von Rastatt beschloss daraufhin im Februar 2005 die Einstellung der Arbeit der von ihr eigens dafür eingerichteten Arbeitsgruppe „Stadtbahn“.

Sollte das Projekt „SPNV-Erschließung des Baden-Airparks von Norden“ weiterverfolgt werden, kann nach Auffassung des Landes aufgrund dieses Sachverhalts und wegen der inzwischen geänderten Rahmenbedingungen kaum mehr auf die Bewertungen von Mitte/Ende der 90er-Jahre zurückgegriffen werden. Eine Neubewertung der geeigneten Projektvarianten erscheint zwingend.

Zu 1. b):

Nach Kenntnis des Landes wurde im Rahmen der unter Federführung des Landkreises Rastatt tätigen Arbeitsgruppe „Nordanbindung“ zunächst lediglich die Finanzierung der Planungskosten vereinbart. Die Beteiligten gingen

jedoch stets von einer Bezuschussung der Investitionskosten aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aus.

Überlegungen zur Aufteilung der Kosten für den Bau und Betrieb der Strecke wurden zwar im Entwurf entwickelt, allerdings – aufgrund der lückenhaften Rahmenbedingungen – nicht detailliert verhandelt. Nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie und der standardisierten Bewertung wurde zwar mit der Objektplanung begonnen, aufgrund fehlender kommunaler Beschlüsse und der Entscheidung der Stadt Rastatt gegen eine zentrale Stadtbahndurchführung Rastatts wurde jedoch Ende 2004 eine Planungspause beschlossen. Wegen der aktuellen positiven Entwicklung des Baden-Airparks wurde inzwischen vom Landkreis eine neue Sitzung der Arbeitsgruppe einberufen, in der das weitere Vorgehen diskutiert werden soll.

Zu 1. c):

Auch für die Anbindung des Baden-Airparks an das Schienennetz aus Süden wurde ebenfalls unter Federführung des Landkreises Rastatt im September 2001 eine Arbeitsgruppe gebildet. 2002 wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die sich mit den baulichen und betrieblichen Möglichkeiten befasste. Die Studie wurde im Oktober 2002 abgeschlossen. Ausgangspunkt war die Erkenntnis, dass die Nordanbindung des Baden-Airparks für Güterverkehre nicht geeignet ist. Daher wurden Überlegungen angestellt, die vorhandene Strecke der SWEG von Bühl über Schwarzach nach Stollhofen unter Einbeziehung eines ca. 4 km langen Neubauabschnittes für eine Südanbindung des Baden-Airparks zu nutzen. Diese sollte sowohl für Güter- als auch Personenverkehr genutzt werden können. In der Machbarkeitsstudie finden sich folgende Aussagen bzw. Empfehlungen:

- Die südliche Schienenanbindung des Baden-Airparks ist sowohl baulich als auch betrieblich machbar.
- Aus bautechnischer Sicht wird die Trassenvariante 2 empfohlen.
- Aus betriebswirtschaftlicher Sicht (Kostendeckungsgrad 8 bis 17 %) kann die Einrichtung einer südlichen SPNV-Anbindung des Baden-Airparks nicht empfohlen werden.
- Für den Güterverkehr sollte eine Verbindung eingerichtet werden, sobald dafür konkreter Bedarf erkennbar ist.
- Als Alternative zu einer Schienenverbindung für den Personennahverkehr aus Richtung Süden zum Baden-Airpark wird eine Überarbeitung des Busnetzes empfohlen.

Damit die Möglichkeit einer Trassierung offen bleibt, wird eine planungsrechtliche Absicherung der Neubaustrecke auf der Basis der Trassenvariante 2 empfohlen.

Diese Erkenntnisse und Empfehlungen führten dazu, dass die Planungen nicht mehr weitergeführt wurden und die Arbeitsgruppe aufgelöst wurde.

Unabhängig davon kann nach Auffassung des Landes der Nutzen einer möglichen Verlängerung der Stadtbahn von Norden in Richtung Schwarzach/Bühl über die vorhandene SWEG-Strecke erst schlüssig beurteilt werden, wenn auch die überarbeiteten Gutachten für die Nordanbindung vorliegen.

Zu 1. d):

Die Ausschleifung eines Schienenanschlusses des Baden-Airparks aus der heutigen DB-Rheinstalstrecke auf Höhe der Gemeinde Sinzheim ist zwar

denkbar, doch erscheint eine solche Querspange unter verkehrlichen, bautechnischen und wirtschaftlichen Aspekten wenig sinnvoll. So ist durch die beiden neuen Gleise der Neubaustrecke der DB AG eine Ausschleifung aus den (östlichen) Gleisen der Rheintalbahn bautechnisch nur mit hohem Kostenaufwand zu realisieren. Im Verlauf einer solchen Querspange werden zudem keine Verkehrspotenziale erschlossen, die eine Stadtbahnanbindung rechtfertigen könnten. Dies dürfte auch der Grund sein, weshalb diese Planungsvariante von den beteiligten Gebietskörperschaften und Planern bisher nicht aufgegriffen wurde.

2. welche Planungen zur Verbesserung der Anbindung des Baden-Airports für den motorisierten Individualverkehr ihr bekannt sind, insbesondere

- a) wie sie die Leistungsfähigkeit der heutigen Straßenführung von der Autobahnanschlussstelle Baden-Baden über die B 500 und die B 36 zum Baden-Airport im Hinblick auf das geplante Factory-Outlet-Center im französischen Roppenheim einschätzt,*
- b) welche Planungen ihr bekannt sind, um die Gemeinde Hügelsheim vom Lkw-Durchgangsverkehr zu entlasten,*
- c) welche Planungen zur besseren Anbindung des Baden-Airports für den Individualverkehr ihr neben dem Bau eines direkten Autobahnanschlusses bekannt sind,*
- d) ob sie die Befürchtung teilt, dass durch ein isoliertes Planfeststellungsverfahren für den Bau des Autobahnanschlusses ohne Entlastung für die Gemeinde Hügelsheim vom Lkw-Verkehr die Chance für die Realisierung einer Stadtbahnanbindung des Baden-Airports erheblich sinken könnten und welche Möglichkeiten sie sieht, die Planungsverfahren für den Bau des Autobahnanschlusses und der Stadtbahnanbindung miteinander zu verknüpfen;*

Zu 2. a):

Derzeit sind im Zuge der B 500 und B 36 zum Baden-Airpark keine signifikanten Leistungsfähigkeitsdefizite zu verzeichnen. Hinsichtlich des geplanten Factory-Outlet-Centers in Roppenheim ist daher zunächst die weitere verkehrliche Entwicklung diesseits des Rheins abzuwarten. Sollten sich hiervon ausgehend verkehrliche Defizite abzeichnen, wären zu gegebener Zeit entsprechende Verkehrsuntersuchungen durchzuführen.

Zu 2. b) und c):

Derzeit bestehen keine gesonderten Planungen zur Entlastung der Gemeinde Hügelsheim vom Lkw-Durchgangsverkehr. Vielmehr wird sich durch den vorgesehenen Ostanschluss des Baden-Airparks auch eine Verkehrsentslastung in der Ortsdurchfahrt von Hügelsheim einstellen. Über einen direkten Autobahnanschluss hinaus sind keine weiteren Planungen bekannt.

Zu 2. d):

Die beiden Maßnahmen Autobahnanschluss Baden-Airpark und Stadtbahnanbindung sind separate Infrastrukturvorhaben mit jeweils eigenen Verkehrswerten. Von daher ist es weder zielführend noch erforderlich, die beiden Planungsverfahren miteinander zu verknüpfen.

3. *ob sie in dem vom Flughafen Stuttgart am 22. November 2007 dem Landtag vorgelegten Verkehrsgutachten die Einschätzung teilt, dass der Baden-Airport zu den „konkurrierenden Flughäfen“ gehört (Kapitel 2.2) oder ob sie im Gegensatz dazu der Auffassung ist, dass der Flughafen Stuttgart und der Baden-Airport in Karlsruhe/Baden-Baden möglichst eng miteinander zusammenarbeiten sollten;*

Zu 3.:

Der Flughafen Stuttgart einerseits und der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden andererseits haben unterschiedliche Einzugsbereiche und unterschiedliche Funktionen. Während der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden als Regionalflughafen die Verkehrsbedürfnisse der Rhein-Region bedient, bedient der Landesflughafen Stuttgart insbesondere den Wirtschaftsraum Mittlerer Neckar. Darüber hinaus bietet er Ziele mit geringerer Nachfrage, die nur in einem größeren Einzugsbereich wirtschaftlich angeboten werden können, und interkontinentale Verbindungen an. Im Rahmen der sich überschneidenden Verkehrsangebote sind die Flughäfen durchaus als Konkurrenten zu betrachten. Dies schließt nicht aus, dass die Flughäfen im gebotenen Umfang zusammenarbeiten, wie sie dies aufgrund der Gesellschafterstruktur – die Flughafen Stuttgart GmbH ist zu 2/3 Gesellschafter der Baden-Airpark GmbH – bereits heute tun.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Thematik der Verkehrsverlagerung u. a. Gegenstand des vom Land vorgesehenen Gutachtens sein soll. Das Ergebnis dieses Gutachtens bleibt abzuwarten.

4. *ob sie im Rahmen des von ihr angekündigten Zweitgutachtens auch untersuchen lassen will, in welcher Höhe der Baden-Airport von einem Nichtausbau des Flughafens Stuttgart über die im Gutachten des Flughafens Stuttgart genannten 500.000 Passagiere jährlich hinaus profitieren würde, wenn die unter Punkt 1. und 2. angesprochenen Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden würden.*

Zu 4.:

Die vorliegende Verkehrsprognose hat untersucht, welche Auswirkungen es auf den Flughafen Stuttgart hat, wenn eine 2. Start- und Landebahn gebaut, bzw. nicht gebaut wird. Der Gutachter hat dabei die im Bundesverkehrswegeplan 2003 dem „Vordringlichen Bedarf“ zugeordneten Fernstraßen- und Schienenprojekte als realisiert unterstellt, darunter die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg mit Stuttgart 21 sowie den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe–Ulm–München einschließlich Neubau des Alaufstiegs. Ausgehend davon hat er prognostiziert, dass das Passagieraufkommen am Flughafen Stuttgart im Jahr 2020 ohne Ausbau um 3,2 Mio. niedriger sein würde als mit Ausbau. Von diesen 3,2 Mio. Passagieren würde der Baden-Airpark, so der Gutachter, mit 500.000 Passagieren profitieren. Mit anderen Worten: Unter Zugrundelegung der überregional wirkenden Maßnahmen BAB A 8 und NBS/S 21 würden nach dem Gutachtenergebnis von den 3,2 Mio. Passagieren 500.000 an den Baden-Airpark gehen.

Im Gegensatz zu den genannten überregional wirkenden Ausbaumaßnahmen wirken die in Ziff. 1. und 2. aufgezeigten Maßnahmen eher kleinräumig. Sie verbessern ohne Zweifel die Anbindung des Baden-Airpark und tragen dazu bei, dessen Erreichbarkeit zu optimieren. Dieses Optimierungspotenzial bezieht sich aber auf den engeren Einzugsbereich des Baden-Airpark und wirkt sich bei einer weiteren Anreise verhältnismäßig gering aus. Daher dürfte sich der Verlagerungseffekt vom Flughafen Stuttgart zum Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden bei Realisierung der unter Ziff. 1. und 2. genannten Maßnahmen

allenfalls unwesentlich ändern. Eine vertiefte Untersuchung dieser Verlagerungseffekte im Rahmen des vom Land jetzt zu vergebenden Gutachtens zum Ausbau des Flughafens Stuttgart wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Rech
Innenminister