

Antrag

der Abg. Wolfgang Raufelder u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Komfortable menschen- und umweltfreundliche Lösungen für die Gäubahn

Antrag

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

1. ob ihr bekannt ist, dass die Deutsche Bahn AG den Fernverkehr zwischen Stuttgart und Zürich einschränken wollte und die Züge nicht mehr alle Tage verkehren sollten (mit Angabe der Gründe, die dafür vorlagen);
2. welche Fahrgastnachfrage – ausgedrückt in zurückgelegten Personenkilometern – auf den unterschiedlichen Abschnitten der Gäubahn, insbesondere im Raum Stuttgart, besteht und wie sich diese aufgrund von Prognosen bis zum Jahr 2025 entwickeln wird (mit Angabe der Art der Erhebung, des Basisjahres, der zugrunde gelegten Prämissen sowie des Gutachters);
3. wie hoch aktuell die Fahrgastzahlen zum Stuttgarter Flughafen sind und wie sich diese aufgrund verschiedener Szenarien und Prognosen bis zum Jahr 2025 entwickeln werden (mit Angabe der Art der Erhebung, des Basisjahres, der zugrunde gelegten Prämissen sowie des Gutachters);
4. auf welchem Stand die Planungen für die im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 geplante Stilllegung der Gäubahntrasse in Stuttgart sind;
5. ob es zutrifft, dass die Deutsche Bahn AG ungeachtet des Ergebnisses des Filderdialogs die Vermarktung dieser Flächen weiter betreibt und wie sie dieses bewertet;
6. welche Trassenvarianten Teil des Filderdialogs sein werden und auf welchen Notfallkonzepten diese basieren;

7. ob sie der Meinung ist, dass im Falle einer weiteren Kostensteigerung des Projektes Stuttgart 21 neben der derzeitigen Planung auch andere komfortable Lösungen für die Nutzerinnen und Nutzer denkbar sind und wie sie diese bewertet;
8. welche Möglichkeiten sie sieht, sich bei den Projektpartnern des Projektes Stuttgart 21 dafür einzusetzen, dass sie mit dem Ziel, den Kostendeckel zu halten, offen über neue Varianten diskutieren und menschen- und umweltfreundliche Lösungen für alle Anrainer der Trassen in den Vordergrund stellen.

27.04.2012

Raufelder, Schwarz, Renkonen, Marwein, Tschenk GRÜNE

Begründung

Die Bedeutung der Gäubahn (Stuttgart–Singen) ist von allen Fraktionen im Landtag akzeptiert. Allein über künftige Anbindungen an den Flughafen gab es in der Vergangenheit Differenzen.

Laut Bericht von Eurailpress (26. März 2012) habe die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den Fernverkehr zwischen Stuttgart und Zürich einzuschränken, die Züge sollten nicht mehr alle Tage verkehren. Das wurde auf der regionalen Fahrplankonferenz im Kreis Schwarzwald-Baar-Heuberg diskutiert.

Aufgrund der zeitlichen Verzögerungen des Projektes Stuttgart 21 müssen die dem Projekt zugrunde gelegten Fahrgastprognosen kritisch betrachtet werden, dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass bis zur Fertigstellung des Projektes Stuttgart 21 der demografische Wandel stärker einsetzen wird. Auch für Baden-Württemberg wird bis zum Jahr 2030 ein Rückgang der Bevölkerung um 2,1 Prozent angenommen (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2011).

Kurz vor Beginn des Filderdialogs stimmt es befremdlich, wenn die Deutsche Bahn AG ungeachtet des Ergebnisses des Filderdialogs die Vermarktung dieser Flächen weiter betreibt. Wir setzen uns für einen offenen Dialog ein, der auch neue Lösungen berücksichtigt. Zur kritischen Begleitung des Projektes Stuttgart 21 gehört das Thema Sicherheit, daher sind die Notfallkonzepte der Varianten von Bedeutung.

In Anbetracht der bereits weiter gestiegenen Kosten des Projekts Stuttgart 21, die nach dem Abschluss des Filderdialogs von den Partnern beschlossen werden sollen (Ergebnis der letzten Sitzung des Lenkungskreises) sollten auch Lösungen in Betracht gezogen werden, die bei kundenfreundlicher und anwohnerfreundlicher Leistung kostengünstiger sind.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 18. Juni 2012 Nr. 3-3824.1-0-01/215 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Staatsministerium und dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. ob ihr bekannt ist, dass die Deutsche Bahn AG den Fernverkehr zwischen Stuttgart und Zürich einschränken wollte und die Züge nicht mehr alle Tage verkehren sollten (mit Angabe der Gründe, die dafür vorlagen);*

Die Deutsche Bahn hat bei der vom Antragsteller genannten regionalen Fahrplankonferenz keine konkreten Angaben zu beabsichtigten oder geplanten Kürzungen im Fernverkehrsangebot auf der Gäubahn getätigt. Der Landesregierung liegen seitens der DB bisher auch keine Informationen zur Gestaltung des Fernverkehrsangebots auf der Gäubahn während der geplanten sechswöchigen Vollsperrung im Bereich Tuttlingen–Singen im Herbst diesen Jahres vor. Letzteres wurde auf dieser regionalen Fahrplankonferenz diskutiert und Besorgnis zum Ausdruck gebracht. Die Landesregierung wird sich auch weiterhin gegenüber dem Anbieter für ein attraktives Fernverkehrsangebot auf der Gäubahn und möglichst geringe Einschränkungen für die Fahrgäste während der geplanten Baumaßnahmen einsetzen.

- 2. welche Fahrgastnachfrage – ausgedrückt in zurückgelegten Personenkilometern – auf den unterschiedlichen Abschnitten der Gäubahn, insbesondere im Raum Stuttgart, besteht und wie sich diese aufgrund von Prognosen bis zum Jahr 2025 entwickeln wird (mit Angabe der Art der Erhebung, des Basisjahres, der zugrunde gelegten Prämissen sowie des Gutachters);*

Für die verschiedenen Abschnitte der Gäubahn ergeben sich die folgenden Ausgangszustände und Prognosen der Fahrgastzahlen, die sich primär auf die Grundlagenarbeiten im Zusammenhang mit dem Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 (GVP) beziehen. Die Angaben beinhalten – sofern nicht abweichend gekennzeichnet – nur Fahrgastzahlen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Abschnitt	Ausgangszustand			Prognose (2025)		
	Fahrgäste Querschnitt	Pkm.	Daten-grundlage	Fahrgäste Querschnitt	Pkm.	Daten-grundlage
Stuttgart Hbf – Stg.-Schwabstr. ⁽¹⁾	123.250	295.554	GVP 2007	111.647	267.730	GVP 2025
Stg.-Schwabstr. – Stuttgart-Vaihingen	85.542	657.455	GVP 2007	73.701	568.192	GVP 2025

¹ In den Daten GVP 2007 für die Teilabschnitte zwischen Stuttgart Hbf. und Stuttgart-Vaihingen sind neben der S-Bahn auch die Züge des Regionalverkehrs über die Gäubahnbestandsstrecke enthalten. Dieser vom Gutachter bestätigte methodische Erfassungsfehler, zusammen mit der neuen schnelleren Anbindung des Flughafens vom Hauptbahnhof über den Fildertunnel sind die wesentlichen Erklärungsfaktoren für die prognostizierte Reduktion der Streckenbelastung im Jahr 2025.

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

Abschnitt	Ausgangszustand			Prognose (2025)		
	Fahrgäste Querschnitt	Pkm.	Daten- grundlage	Fahrgäste Querschnitt	Pkm.	Daten- grundlage
Stuttgart-Vaihingen – Böblingen ⁽²⁾	50.598	374.724	GVP 2007	44.594	359.839	GVP 2025
Stuttgart-Hbf. – Böblingen ⁽³⁾	86.463 4.200	1.327.732 109.200	GVP 2007 RES 2011	76.647	1.195.760	GVP 2025
Stuttgart-Flughafen/ Messe – Böblingen ⁽⁴⁾	28.512	490.783	GVP 2007	30.565,5	522.458	GVP 2025
Stuttgart- Flughafen/Messe – Stuttgart-Vaihingen ⁽⁵⁾	42.669	70.039	GVP 2007	43.807	74.603	GVP 2025
Böblingen – Gärtringen	19.483	173.106	GVP 2007	20.867	185.403	GVP 2025
Gärtringen – Herrenberg	17.347	117.176	GVP 2007	18.501	125.015	GVP 2025
Böblingen – Herrenberg ⁽⁶⁾	4.600	73.600	RES 2011	6.400	102.400	GVP 2025
Herrenberg – Bondorf	4.890 5.000	44.939 45.000	GVP 2007 RES 2011	6.279	57.702	GVP 2025
Bondorf – Horb	2.769 2.600	49.687 41.600	GVP 2007 RES 2011	3.934	66.645	GVP 2025

² Umfasst in der Prognose 2025 den S-Bahn-Verkehr und zusätzlich ab S-Rohr den Regionalverkehr.

³ Ebenfalls Regionalverkehr und S-Bahn. Der Regionalverkehr wird bei der Prognose 2025 über den Flughafen geführt. Nicht enthalten ist die Streckenbelastung des Abschnitts zwischen Flughafen und Stuttgart Hbf., vgl. Erläuterung im Text sowie Fußnote (1).

⁴ Stellt eine Interpolation über die Relation Flughafen–Stuttgart-Rohr–Böblingen für den SPNV dar. Eine gesonderte Auswertung des Gutachters für den SPNV (ohne S-Bahn) gibt die Tagesbelastung in diesem Abschnitt für das Jahr 2025 mit ca. 8.600 Fahrten an. Für den Fernverkehr wird in dem kombinierten Abschnitt eine Tagesbelastung von 4.200 Fahrten prognostiziert.

⁵ Umfasst in der Prognose 2025 nur den SPNV (S-Bahn und Regionalverkehr).

⁶ GVP 2025: Gesonderte Auswertung der Streckenbelastung ohne S-Bahn.

Erläuterungen	GVP 2007	<p>Die Fahrgastzahlen und sonstigen Kenngrößen beziehen sich auf einen mittleren Werktag des Jahres 2007 und den Fahrplanstand 2007/2008. Die methodischen Grundlagen der Erhebung und Prognose sind im Schlussbericht „GVP Baden-Württemberg, Prognose der Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr und der Güterzugbelastung bis 2025“ dargelegt, der von der Fa. PTV Planung Transport Verkehr AG im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg erstellt wurde und dem Internetangebot des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur entnommen werden kann: http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/66267/Schienenverkehr.pdf.</p> <p>Angegeben sind die Streckenbelastung zwischen den ausgewählten Stationen sowie die resultierenden Personenkilometer. Weitergehende vom Gutachter getroffene Annahmen sind in den Fußnoten dargestellt.</p>
	RES 2011	<p>Ca.-Werte aus Fahrgastzählungen für den DB Regionalverkehr auf der Gäubahn aus dem ReisendenErfassungssystem (RES) der DB Regio AG, Mo–Fr an Schultagen, 1. Halbjahr 2011. Angegeben sind die Fahrgäste zwischen zwei Stationen = Streckenbelastung = Reisenden-km je km Streckenlänge, beide Richtungen zusammen (Fahrgäste Querschnitt) sowie die Reisenden in Personenkilometern (Pkm.). Nicht erfasst in diesen Zahlen in Bezug auf die Tabelle sind die Reisenden der S-Bahn.</p>

Grundsätzlich ist bei den Prognosewerten für das Jahr 2025 zu beachten, dass in diesen nicht die Fahrgäste der geplanten neuen direkten Verbindungen von Stuttgart Hbf. zum Flughafen enthalten sind. Diese Streckenbelastung über den Fildertunnel wurde im Bezug auf den SPNV vom Gutachter mit insgesamt ca. 25.400 prognostiziert, beinhaltet jedoch auch andere Regionalverkehrslinien als die Gäubahn. Die Ergebnisse in diesem Streckenabschnitt sind nur geringfügig von den zugrunde gelegten Prämissen für die zukünftige S-Bahn-Führung abhängig. Grundsätzlich liegt den obigen Prognosen das Szenario der Beibehaltung der bisherigen S-Bahnführung zugrunde. Die methodisch begründete Nichtberücksichtigung der Belastung dieses Streckenabschnitts zwischen Flughafen und Hauptbahnhof ist beispielsweise eine wesentliche Ursache für die gegenüber dem Jahr 2007 geringeren Fahrgastprognosen zwischen Stuttgart-Hbf. und Böblingen.

Für verschiedene Streckenabschnitte wurden entsprechend der Verfügbarkeit die Ausgangswerte aus dem Jahr 2007 mit aktuellen Fahrgasterhebungen aus dem Jahr 2011 ergänzt (RES 2011). Dabei ist jedoch zu beachten, dass in diesen Werten nicht das Fahrgastaufkommen des S-Bahnverkehrs enthalten ist.

3. wie hoch aktuell die Fahrgastzahlen zum Stuttgarter Flughafen sind und wie sich diese aufgrund verschiedener Szenarien und Prognosen bis zum Jahr 2025 entwickeln werden (mit Angabe der Art der Erhebung, des Basisjahres, der zugrunde gelegten Prämissen sowie des Gutachters);

In Ergänzung zu den unter 2. gemachten Angaben liegen der Landesregierung die folgenden Daten vor: Die Fahrgastzahlen für den Flughafen wurden für 2011 auf Basis der Auswertung des ReisendenErfassungssystems der DB (RES) für die beiden S-Bahn Linien S2 und S3 wie folgt ermittelt: Für das erste Halbjahr 2011 wurde ein durchschnittliches Reisendenaufkommen am Flughafen an den Werktagen von 11.352 Fahrgästen (Summe Ein- und Aussteiger) erfasst. Für das zweite Halbjahr 2011 betrug dieser Wert 10.864 Fahrgäste/Tag. Zur grundsätzlichen Ergebnismethodik und den Prämissen sei auf die Erläuterungen zur Tabelle in Frage 2 verwiesen.

Diese Zahlenangaben decken sich in etwa auch mit den vom Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) durchgeführten Erhebungen. Nach der Erhebung im Jahr 2008 stiegen an der S-Bahn-Station Flughafen insgesamt rund 5.000 Fahrgäste ein und rund 5.500 Fahrgäste aus. Darin sind neben den Fahrgästen mit Start und Ziel am Flughafen selbst auch Umsteiger von und zu weiterführenden Buslinien enthalten. Der VVS geht dabei von ca. 440 Direktein- und Aussteigern im Busverkehr aus (Normalwerktag Mo.–Fr.). Die im Jahr 2011 vom VVS durchgeführte aktuelle Erhebung im DB-Netz ist nach Angabe des Verband Region Stuttgart (VRS) noch in Arbeit und daher bisher nicht nutzbar.

Im Hinblick auf die Reisendenzahlen aus Richtung Böblingen zum Flughafen/zur Messe ist zunächst der Umsteigeverkehr zwischen der Linie S1 und den Linien S2/S3 zu betrachten, da zurzeit ein Umstieg in Stuttgart-Rohr notwendig ist. Im Abschnitt zwischen Böblingen und dem Endpunkt Flughafen/Messe werden 560 Fahrten am Tag registriert. Von diesen stammen jeweils 170 von den Bahnhöfen Böblingen und Herrenberg (Direktein- und -aussteiger sowie Umsteiger von/zu Zubringerverkehrsmitteln [Bus, Schönbuchbahn, Ammertalbahn]). Von weiter entfernten Ausgangspunkten auf der Gäubahn Richtung Singen ist aktuell ein Doppelumstieg vom Regionalverkehr auf die S-Bahn in Herrenberg oder Böblingen und erneut in Stuttgart-Rohr von der S1 auf die S2/3 erforderlich. Von den 110 Fahrten mit Doppelumstieg stammen ca. 20 Fahrten aus/nach Bondorf und Gäufelden (innerhalb VVS) und ca. 90 Fahrten von/nach außerhalb des Verbundraums.

Die Errechnung der Fahrgastzahlen weiterer Zielbeziehungen zum Flughafen auf der Basis der Daten 2007 zu 2025 liegen nicht vor, da sie gutachterlich ermittelt werden müssten. Weitere Prognosewerte für die zukünftigen Fahrgastzahlen zum Flughafen und zur Messe wurden auch im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die ÖPNV-Maßnahmen des Projekts Stuttgart 21 errechnet. Dieses vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart (VWI) und Intraplan Consult erstellte Gutachten geht vom Prognosehorizont 2015 aus und sieht für den Abschnitt Böblingen–Stuttgart Flughafen im Regionalverkehr 5.000 tägliche Fahrten vor (Querschnittsbelastung auf dieser Teilstrecke in Personenfahrten, Summe aus Richtung und Gegenrichtung). Fahrten, die in Böblingen beginnen und am Flughafen enden (bzw. in Gegenrichtung) stellen darin nur eine nicht bezifferte Teilmenge dar. Dem Gutachten liegt in dem betrachteten Fall die Führung von zwei Regionalverkehrslinien von Böblingen über die Rohrer Kurve und dem Flughafen weiter zum Hauptbahnhof als Prognoseprämissen zugrunde.

4. auf welchem Stand die Planungen für die im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 geplante Stilllegung der Gäubahntrasse in Stuttgart sind;

5. ob es zutrifft, dass die Deutsche Bahn AG ungeachtet des Ergebnisses des Filialdialogs die Vermarktung dieser Flächen weiter betreibt und wie sie dieses bewertet;

Zu 4. und 5.:

Die Flächen der Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart wurden im Jahre 2001 von der Landeshauptstadt erworben. Bis zu der ursprünglich geplanten späteren Stilllegung der Trasse wird diese weiter von der Deutschen Bahn betrieben. Entsprechend dieses Vertragsverhältnisses zwischen Landeshauptstadt und Deutscher Bahn ist eine Vermarktung der Flächen durch die DB ausgeschlossen. Darüber hinaus gilt es, den Regionalplan des Verbands Region Stuttgart aus dem Jahr 2009 zu beachten, der vorsieht, die Gäubahntrasse zwischen Stuttgart-Nord und Stuttgart-Vaihingen in betriebsfähigen Zustand zu erhalten. Nach dem Schlichterspruch von Dr. Heiner Geißler und dem Notfallkonzept der DB soll die Trasse weiter genutzt werden.

6. welche Trassenvarianten Teil des Filderdialogs sein werden und auf welchen Notfallkonzepten diese basieren;

Nach aktuellem Planungsstand hat sich die Spurgruppe zur Vorbereitung des Filder-Dialogs unter Beteiligung der betroffenen Kommunen, der Interessengruppen sowie der Projektpartner darauf verständigt, neben der Antragstrasse sechs Trassenvarianten vorzustellen und zu diskutieren. Das Dialogverfahren ist jedoch nicht auf eine Diskussion dieser insgesamt sieben Konzepte beschränkt. Welche Untervarianten im Rahmen des geplanten Informations- und Diskussionsprozess des Filder-Dialogs nochmals dargestellt und geprüft werden, ist im Rahmen des Verfahrens zu entscheiden. Dies betrifft ggf. auch die Frage der zugrunde gelegten Notfallkonzepte. Die Landesregierung möchte dem weiteren Ablauf des Filder-Dialogs nicht vorgreifen.

7. ob sie der Meinung ist, dass im Falle einer weiteren Kostensteigerung des Projektes Stuttgart 21 neben der derzeitigen Planung auch andere komfortable Lösungen für die Nutzerinnen und Nutzer denkbar sind und wie sie diese bewertet;

8. welche Möglichkeiten sie sieht, sich bei den Projektpartnern des Projektes Stuttgart 21 dafür einzusetzen, dass sie mit dem Ziel, den Kostendeckel zu halten, offen über neue Varianten diskutieren und menschen- und umweltfreundliche Lösungen für alle Anrainer der Trassen in den Vordergrund stellen.

Zu 7. und 8.:

Für die Landesregierung hat ihr Beschluss vom 13. September 2011, sich nicht an Mehrkosten über der in der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 vorgesehenen Grenze zu beteiligen, weiter Bestand.

Die Landesregierung begrüßt den Filder-Dialog, möchte den Beratungen in diesem Rahmen nicht vorgreifen und wird entsprechend dort zu diskutierender Varianten und deren Kosten und Realisierungsmöglichkeiten vorab nicht bewerten.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur