

Kleine Anfrage

des Abg. Jürgen Filius GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Zu erwartende Auswirkungen des Projekts „Stuttgart 21“
auf die Regio-S-Bahn Donau-Iller**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

Welche Auswirkungen hätte die Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ auf die Verwirklichung des geplanten S-Bahn-Systems für die Region Ulm?

28. 10. 2011

Filius GRÜNE

Begründung

Aus der Machbarkeitsstudie der Firma sma zum Ulmer S-Bahn-Konzept geht hervor, dass der integrale Taktverkehr eine Grundvoraussetzung für den hohen Nutzen des S-Bahn-Systems ist. Dem Fahrplankonzept für „S 21“ ist jedoch zu entnehmen, dass die verkehrlichen Engpässe in Stuttgart den Integralen-Taktfahrplan-Verkehr (ITF-Verkehr) auch in Ulm beeinträchtigen. Darüber hinaus soll das Projekt auch aus den Mitteln des Regionalverkehrs finanziert werden. Ich bitte die Landesregierung gerade im Hinblick auf die anstehende Volksabstimmung um eine detaillierte Darstellung der Sachlage.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. November 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/149 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Welche Auswirkungen hätte die Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ auf die Verwirklichung des geplanten S-Bahn-Systems für die Region Ulm?

Bislang liegt für das Stufenkonzept zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region Donau-Iller („Regio-S-Bahn Donau-Iller“) erst eine Vorstudie vor. Die darauf basierenden Untersuchungen für eine vertiefende Studie dauern gegenwärtig noch an, sodass derzeit auch keine abschließenden Ergebnisse zur Struktur und zum Umfang einer derartigen Verkehrskonzeption vorliegen. Auf Basis der vertiefenden Studie, die den Charakter einer Machbarkeitsstudie besitzt, ist durch die beteiligten Aufgabenträger und Gebietskörperschaften über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

Der Investitionsbedarf, der sich bei der Realisierung einer „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ ergibt, steht noch nicht fest und wird erst im Rahmen der Machbarkeitsstudie grob ermittelt. Ein Vorhaben wie die Regio-S-Bahn Donau-Iller steht bei der Realisierung in Konkurrenz zu weiteren Vorhaben im Land. Bereits derzeit reichen die vorhandenen Landesmittel zur Kofinanzierung von Vorhaben, die sich bereits im GVFG-Bundesprogramm befinden, nicht aus. Diese Situation verschärft sich im Fall der Realisierung von Stuttgart 21 zusätzlich, weil zur Finanzierung dieses Projekts auch Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm im Umfang von insgesamt 169 Mio. EUR – verteilt über die Jahre 2013 bis 2018 – vorgesehen sind. Für den Fall, dass die für die Regio-S-Bahn Donau-Iller erforderlichen Investitionen unterhalb der für eine Förderung nach dem GVFG-Bundesprogramm maßgeblichen Schwelle von 50 Millionen Euro bleiben und damit grundsätzlich eine Förderung über das GVFG-Landesprogramm in Frage kommt, ist die Situation nicht besser. Auch hier gibt es bereits eine Vielzahl von zur Förderung angemeldeten Vorhaben, während gleichzeitig noch unklar ist, in welcher Höhe der Bund ab dem Jahr 2014 noch Kompensationszahlungen an die Länder nach dem Entflechtungsgesetz tätigen wird, mit denen das GVFG-Landesprogramm finanziert wird.

Im Zusammenhang mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie ergab sich die Frage, inwieweit die zukünftig vorgesehene Infrastruktur im Bahnhof Ulm im Rahmen der Regio-S-Bahn zusätzliche Verkehre ermöglicht. Die von der DB AG zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen zum Abschnitt 2.5.a1 enthalten für den Bahnhof Ulm den – im Vergleich zu der bisherigen Situation – zusätzlichen Bahnsteig 5. Nach Aussage der DB Netz AG beabsichtigt diese allerdings, nach Erlass des in Kürze erwarteten Planfeststellungsbeschlusses zum Abschnitt 2.5.a1 ein Planänderungsverfahren für einen Umbau des Bahnhofes ohne Bahnsteig 5 zu beantragen. Nach Auffassung der DB Netz AG besteht für diesen Bahnsteig keine betriebliche Notwendigkeit.

Bislang wurde jedoch die Fahrbarkeit des Angebotskonzepts 2020 unter der infrastrukturellen Rahmenbedingung „vier Bahnsteige in Ulm“ durch die DB Netz AG nicht nachgewiesen.

Das Angebotskonzept 2020 wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unter Berücksichtigung verschiedener Infrastrukturausbaumaßnahmen als landesweites Konzept entwickelt. Das Angebotskonzept 2020 umfasst nicht nur die Angebotsstrukturen des Regional- und Nahverkehrs, sondern berücksichtigt auch entsprechende Planungen im Fernverkehrsbereich, da auch zukünftig Fern- und Regionalverkehr weitestgehend integral vernetzt sein sollen. Die Einbindung des Fernverkehrs im Sinne eines integralen Vollknotens in Ulm ist nach diesen Planungen von DB Fernverkehr nicht möglich, da sich die aktuell vorliegenden Fahrplanlagen der Fernverkehrszüge hierfür nicht eignen. Das heißt, nicht alle, sondern nur ein Teil der Züge hat untereinander Anschluss. Vor diesem Hintergrund ist die Herstellung möglichst optimaler Umsteigebeziehungen zwischen den Linien des Regional- und Nahverkehrs ein wesentliches Planungsziel für den Knoten Ulm.

Es besteht hierzu weiterer Planungs- und Abstimmungsbedarf, denn die aktuell von der DB Netz AG im Zusammenhang mit der Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Ulmer Hauptbahnhof vorgesehenen Infrastrukturanpassungen werden nach Einschätzung der NVBW und der Gutachter zur Regio-S-Bahn Donau-Iller den an diesen Knoten zu stellenden zukünftigen betrieblichen und verkehrlichen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit nicht gerecht. Es werden wirksamere Kapazitätserweiterungen notwendig, um diesen wichtigen Knotenbahnhof entsprechend zukunftsfähig zu gestalten. Die Fortführung der Planungstätigkeiten zum Bereich Ulm werden gegenwärtig durch die Unsicherheiten bezüglich der im Ulmer Hauptbahnhof zu unterstellenden Infrastruktur deutlich erschwert bzw. sind derzeit nicht möglich.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur