
| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Amtsleiter Jörg-Michael Wienecke Tel.: 301 | Kreistag Öffentlich | 08.05.2015 TO Nr. 6 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|

**SPNV-Konzeption Filstal
- Resolution (überarbeitete Fassung KT 8.5.2015) -**

Resolutionstext

Mit der Gründung des Filmland Mobilitätsverbundes, der 2014 erreichten Teilintegration in den VVS und einer umfangreichen Radverkehrsinitiative setzte der Landkreis Göppingen bereits in den zurückliegenden Jahren deutliche Akzente für die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen und unterstützt dadurch die ähnlich gelagerten Ziele des Landes. Der Schienenverkehr im Filstal bildet in diesem Kontext das entscheidende Rückgrat für ein in die Fläche zu vernetzendes ÖPNV-Angebot. Im Zuge eines neuen Nahverkehrsplans beabsichtigt der Landkreis auch in dieser Hinsicht in ein zukunftsorientiertes Verkehrsangebot zu investieren. Voraussetzung dafür ist ein attraktives Zugangebot zwischen Stuttgart und Ulm, das dauerhaft Planungssicherheit bietet und den Standort insgesamt langfristig sichert.

Die Schienenstrecke Stuttgart-Ulm zählt zu den großen Magistralen im Land und bündelt den öffentlichen Verkehr im Fils- und Neckartal. Durch die hohen Belastungen im Fern-, Regional- und Güterverkehr ließen sich fahrgastfreundliche Taktverkehre bisher nur lückenhaft umsetzen. Sie entsprechen bis heute nicht dem allgemeinen Bedienungsstandard in der Region Stuttgart und müssen dringend verstetigt werden. Die Bevölkerung im Filstal erwartet, dass dies mit der Inbetriebstellung der neuen Infrastruktur zwischen Stuttgart und Ulm möglich wird.

Der Landkreis Göppingen hat ein großes Interesse, in die dauerhafte Verbesserung des SPNV-Angebots zu investieren und sich auf diese Weise besser in das Gesamtverkehrsangebot der Region zu integrieren. Dies ist Voraussetzung, um den Standort und die wirtschaftliche Leistungskraft auch in Zukunft zu erhalten. Die negative demographische Entwicklung und der Verlust von Arbeitsplätzen würden andernfalls beschleunigt.

In der Vergangenheit wurden gemeinsam mit dem Verband Region Stuttgart mehrere Studien über die Machbarkeit einer Verlängerung der S 1 in das Filstal beauftragt. Ziel war stets, eine Bedienungsstruktur zu erreichen, die den besonderen Anforderungen des Raumes entspricht und die den verkehrlichen Verflechtungen mit beiden Oberzentren, Stuttgart als auch Ulm, Rechnung tragen. Die Nutzen- Kostenuntersuchung zur S-

Bahn-Verlängerung (2014) führte leider zu keinem positiven Ergebnis. Umso mehr ist es dem Landkreis ein zentrales Anliegen, innerhalb der Region Stuttgart einen S-Bahn ähnlichen Standard im Rahmen des Regionalverkehrs aufzubauen und bestehende schnelle Verbindungen nach Ulm erhalten.

Die SPNV-Zielkonzeption 2025 des Landes sieht einen Halbstundentakt für das Filstal vor, ergänzt durch stündlich verdichtete IRE-Züge zwischen Stuttgart und Ulm. Dies wird im Grundsatz nach wie vor begrüßt. Aufgrund der aktuell nicht ausreichenden Nutzerzahlen soll aufgrund der durch das Land festgelegten Kenngrößen eine der beiden Regionalbahnen (Linie B) jedoch bereits in Süßen enden. Das geplante MetropolExpress-Konzept definiert jedoch ausdrücklich die äußeren Mittelzentren, und somit Geislingen/Steige, als Zielbahnhöfe und wird in dieser Bedienungsform auch im ÖPNV-Pakt Region Stuttgart bestätigt. Die Regionalversammlung und der Landtag haben hierüber entsprechende Beschlüsse gefasst. Die Verkürzung bis Süßen ist für den Landkreis Göppingen und die Gemeinden an der Strecke nicht akzeptabel.

Mit der Verkürzung der Linie B bis Süßen wird das qualitativ hochwertige MetropolExpress-System, das auf einem Halbstundentakt basiert, somit nicht bis nach Geislingen geführt und ein einheitlich vertakteter Binnenverkehr zwischen Plochingen und Geislingen dadurch in Frage gestellt. Dies führt zu einer deutlichen Benachteiligung der östlichen Teile des Landkreises. Dieser Raum leidet schon heute und absehbar noch über viele Jahre in besonderem Maße unter seiner schlechten Verkehrsinfrastruktur. Dem gilt es durch ein hochwertiges und angebotsorientiertes öffentliches Verkehrsangebot entgegenzusteuern. Der Landkreis Göppingen lehnt die Kurzführung der Regionalbahn (Linie B) bis Süßen daher entschieden ab. Die kommunizierte Planung der Zielkonzeption 2025 widerspricht in der vorliegenden Form dem selbst definierten Anspruch des Landes, die „neue Mobilität“ flächenhaft zu stärken. Die angestrebten Effekte aus der Vernetzung im Binnenverkehr und die dadurch erwarteten Fahrgastzuwächse im ÖPNV lassen sich unter diesen erschwerten Bedingungen nicht fachgerecht umsetzen. Außerdem muss die Gesamtbewertung des Taktverkehrs in dieser reduzierten Form gegenüber dem heutigen Angebot negativ ausfallen. Die bloße Gegenüberstellung der Kilometerleistungen vorher/nachher ist daher nicht zielführend. Sie basiert im Wesentlichen auf der Verdichtung des IRE-Takts, der den Zwischenhalten nur mittelbar zugutekommt.

Auf dieser Grundlage wurden bereits im Frühherbst letzten Jahres Verhandlungen mit dem Land über ein Gesamtpaket zur Stärkung des Schienenverkehrs im Filstal aufgenommen. Sie zielen auf die umfassende Bedienung durch den MetropolExpress zwischen Stuttgart und Geislingen, die ergänzend auch in den Abendstunden und am Wochenende ganztägig zum Halbstundentakt auf S-Bahn ähnlichem Niveau erweitert und die Nachtverkehre mit einschließen soll. Nach jüngsten Erkenntnissen einer Expertise von DB Netz ließe sich dieses Konzept betrieblich nur mit zusätzlichen Investitionen in die Infrastruktur im Bahnhof Geislingen realisieren. Daher ist zunächst zeitnah zu klären, mit welchem Aufwand diese verbunden und inwieweit diese mit Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur zwischen Stuttgart und Ulm entbehrlich würden. Außerdem müssen betriebliche Alternativen geprüft werden. Bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke und S 21 können die ursprünglich vorgesehenen Leistungen zwischen Plochingen und Stuttgart aufgrund belegter Fahrplantrassen zunächst nicht bestellt werden. Dadurch wird betrieblicher Aufwand eingespart. Das Land wird daher aufgefordert, die Minderausgaben in die Finanzierung einer Gesamtkonzeption mit einzubringen.

Nachdem die bisherigen Gespräche mit dem Land aus Sicht des Landkreises zu keinem akzeptablen Ergebnis geführt haben, bestand am 7.5. Gelegenheit, die Gesamtproblematik unter Leitung von Minister Hermann erneut zu erörtern.

Wir erwarten eine Finanzierung gemäß den im Gesetz zur Fortentwicklung des ÖPNV in der Region Stuttgart definierten Leistungen durch das Land. Der Landkreis hat im Gespräch am 7.5.2015 nochmals seine grundsätzliche Bereitschaft deutlich gemacht, sich an den Kosten für ein gesamtheitliches Angebotskonzept bis Geislingen, das der gewünschten S-Bahn-Qualität entspricht, zu beteiligen. Dies betrifft ausdrücklich nicht die Verpflichtung des Landes, für den Abschnitt Süßen-Geislingen Sorge zu tragen. Insgesamt würde ein erheblicher Mehrwert für die Qualität des Binnenverkehrs im Landkreis und das Verkehrsangebot in der gesamten Region geschaffen und eine der zentralen Verkehrsachsen im Land deutlich gestärkt.

Der Minister hat zugesagt, nach Klärung der offenen technischen Fragen und möglicher betrieblicher Alternativen ergebnisoffen über die Finanzierung eines Gesamtpakets für das Filstal weiter zu verhandeln. Der Kreistag unterstützt das vorläufige Verhandlungsergebnis und erwartet vom Land, die Details hinsichtlich des Betriebskonzepts und der Finanzierung des Mehraufwands wie vereinbart innerhalb der nächsten 3 Monate über eine Arbeitsgruppe zu klären.



Edgar Wolff
Landrat



Jörg-Michael Wienecke
Verantwortlicher Bearbeiter