



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR
DER AMTSCHIEF

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Herrn Abgeordneten

Jörg Fritz

GRÜNE im Landtag von

Baden-Württemberg

Konrad-Adenauer-Straße 12

70173 Stuttgart

Stuttgart 24. April 2015

Durchwahl. 0711 231-5735

Aktenzeichen 3-0224/1530

(Bitte bei Antwort angeben!)

SPNV im Landkreis Göppingen und Zielkonzept 2025

Ihre Anfrage nach einem Gespräch mit Minister Hermann

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22. April 2015. Gerne möchte ich vor weiteren Gesprächen mit dem Landkreis und dem Verband Region Stuttgart auf diesem Wege noch einmal die Situation und die Perspektiven für das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Landkreis Göppingen darlegen. Auch die Diskussionen im Ausschuss des Landkreises am 21. April 2015 zeigen, dass noch einiger Aufklärungsbedarf hinsichtlich der Planungs- und Finanzierungsgrundlagen des SPNV seitens des Landes besteht.

Wie Sie wissen arbeiten das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) mit Nachdruck an den Wettbewerbsverfahren für das künftige SPNV-Angebot im Land. Auf der Filstalbahn wird mit der Inbetriebnahme der laufenden Ausschreibung des Stuttgarter SPNV-Netzes eine erste Stufe des im ÖPNV-Pakt vereinbarten Metropol-Express-Systems (MEX) eingeführt. Geplant ist ein Halbstundentakt des MEX zwischen Stuttgart und Süssen montags bis freitags von ca. 5:00 bis 21:00 Uhr und samstags von ca. 9:00 bis 19:00 Uhr. Darüber hinaus ist abends, samstagsmorgens und sonntags ein Stundentakt zur

Verfügung. Stündlich wird eine der Linien über Süßen hinaus über Geislingen bis und ab Ulm geführt. Das Angebot wird damit künftig stärker auf die höheren Nachfragepotentiale im Zulauf auf Stuttgart ausgerichtet und transparenter strukturiert sein. Dabei wird auch künftig mindestens das gleiche Zugkilometervolumen wie heute bestellt werden. Das Fahrplankonzept für die Gesamtstrecke Stuttgart – Ulm wird im SPNV umgestellt auf einen schnellen Interregio-Express (IRE) und das langsamere Produkt MEX, beide im Stundentakt. Diese Verdichtung des von den Fahrgästen sehr stark nachgefragten IRE zum Stundentakt war nach unserer Einschätzung dringend notwendig. Der MEX wird in Geislingen vom IRE überholt, so dass Fahrgäste aus dem MEX in den IRE umsteigen können und umgekehrt. Dies gilt auch für Fahrgäste aus Amstetten, Beimerstetten, Lonsee und Westerstetten.

Die Fahrbarkeitsprüfung der DB Netz AG als Eigentümerin der Infrastruktur ergab allerdings, dass die in Süßen beginnenden und endenden Züge des MEX 30-Minuten-Taktes wegen des Mischbetriebes mit Fern- und Güterzügen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht durchgängig stündlich bis und ab Stuttgart geführt werden kann, sondern wie heute zwischen Stuttgart und Plochingen nur zweistündlich entsprechende Trassenkapazitäten zur Verfügung stehen und die betroffenen Züge daher nur zwischen Plochingen und Süßen verkehren können. Von den montags bis freitags vorgesehenen 15 Zugpaaren sind hiervon sechs Zugpaare betroffen. An Samstagen sind von den vorgesehenen neun Zugpaaren fünf Paare betroffen. Nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm werden diese kapazitätsbedingten Einschränkungen entfallen. Auch vorher wird sich das MVI bei der Deutschen Bahn dafür einsetzen, dass alles getan wird, diese Züge durchgängig fahren zu lassen das Land ist zur Bestellung bereit.

Der vorgesehene Angebotsumfang wird v.a. im Abschnitt Süßen – Ulm vom Landkreis kritisiert. Er entspricht aber der im Vergleich zum Abschnitt Stuttgart – Süßen deutlich geringeren heutigen und auch prognostizierten Nachfrage (die Zughalte in Kuchen und Gingen liegen jeweils bei unter 200 Ein- /Aussteigern je Tag und damit deutlich unter den Stationen zwischen Plochingen und Süßen). Aus dieser geringeren Nachfrage resultiert eine niedrigere Angebotsdichte gemäß dem Zielkonzept 2025. In diesem Zielkonzept 2025 hat das Land einen einheitlichen Landesstandard definiert, der es erlaubt, die knappen vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel zur Bestellung des SPNVs möglichst effizient einzusetzen. Die vereinfachte Grundregel im Zielkonzept lautet: Pro angefangene 5.000 Fahrgäste pro Tag und Abschnitt wird ein Zugpaar je Stunde vorgesehen. Aus dem Zielkonzept 2025 wird damit eine neue Ange-

botsstruktur abgeleitet. Die Umsetzung kann jedoch nur stufenweise erfolgen, da die dafür nötigen finanziellen Mittel erst nach neuer und erfolgreicher Vergabe der jeweiligen Verkehrsleistung zur Verfügung stehen. Eine Landesfinanzierung oberhalb des Standards in diesem Fall hätte eine Vielzahl vergleichbarer Forderungen im gesamten Land zur Folge, die das Land nicht finanzieren kann.

Zudem ist bislang völlig ungewiss, wie sich die Verteilung der Regionalisierungsmittel aus dem Bundeshaushalt weiter entwickeln wird, und inwieweit Baden-Württemberg hiervon profitiert. Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Mithin stellt die angemessene Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln zwar tatsächlich nicht das einzige, jedoch das bedeutendste Kriterium für das landesweite Angebot im SPNV dar.

Wie Sie wissen, liegt der Kern der Problematik im Finanzierungsrahmen des Landes für den SPNV, der durch die Höhe der Regionalisierungsmittel des Bundes bestimmt ist. Diese vom Bund für diese Aufgabe zugewiesenen Mittel reichen für den SPNV bereits heute nicht mehr aus, so dass das Land eigene Haushaltsmittel voraussichtlich in dreistelliger Millionenhöhe alleine im Jahr 2015 beisteuern muss, um ein Abbestellen bestehender SPNV-Leistungen zu verhindern. Alleine unter dieser Prämisse ist es dem Land derzeit nicht möglich, zusätzliche Leistungsausweitungen über den Landesstandard hinaus zu bestellen und zu finanzieren. Bereits die Umsetzung des Landesstandard setzt eine Einigung zwischen Ländern und Bund über eine akkömmliche Höhe der Regionalisierungsmittel voraus.

Die Länder haben gegenüber dem Bund eindeutig Stellung bezogen, was den künftigen Bedarf an Regionalisierungsmittel angeht. Auch der Landtag von Baden-Württemberg hat – wie Sie wissen – einen klaren Beschluss hierzu gefasst.

Sollten sich die Länder im Bundesrat im anstehenden Vermittlungsverfahren durchsetzen und den Bundesfinanzminister zum Einlenken bewegen, ergeben sich für Baden-Württemberg neue finanzielle Spielräume. Insofern könnte in diesem Fall der „Schäuble-Vorbehalt“ für weitere Leistungen im SPNV aufgehoben werden. Als erstes Ziel würden zusätzlich verfügbare Mittel dann zur vollständigen Umsetzung des Zielkonzeptes 2025 eingesetzt werden. Sofern darüber hinaus weitere finanzielle Spielräume bestehen, kann eine Neujustierung des landesweit gültigen Standards erfol-

gen. Das würde bedeuten, dass dann auch erneut eine halbstündige Bedienung der Halte bis Geislingen im MEX geprüft werden kann. Allerdings muss ich noch darauf hinweisen, dass uns die DB Netze AG in dieser Woche mitgeteilt hat, dass aus Gründen fehlender Infrastruktur im Bahnhof Geislingen eine Verlängerung der in Süßen endenden Züge bis Geislingen bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm mit einer Verlagerung der Fernzüge ohnehin nicht möglich ist bzw. für die kurze Zeit bis 2021 Infrastrukturinvestitionen erfordern würde. Daher wäre eine Verlängerung der Züge auch aus technischen Gründen erst nach 2021 möglich.

Das Land ist nach den bereits wiederholt mit den Vertretern des Landkreises geführten Gesprächen weiterhin gerne bereit, über eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis auch regionale Wünsche nach Verkehrsleistungen zu verwirklichen, die durch das Zielkonzept 2025 bisher nicht abgedeckt werden können.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Uwe Lahl
Ministerialdirektor