
Amt für Mobilität und
Verkehrsinfrastruktur

Ausschuss für Umwelt und Verkehr

21.04.2015

Öffentlich

TO Nr. 3

SPNV-Konzeption 2025

Ergebnis der Gespräche mit dem Land

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr beauftragt die Verwaltung nach Vorliegen des offiziellen Antwortschreibens des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur eine Kreistagsresolution für die Sitzung am 8.5.2015 vorzubereiten. Das Land ist darin aufzufordern, seine Position zu überdenken und eine langfristig belastbare Perspektive für die Weiterentwicklung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs im Filstal zu eröffnen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg hat im Juni 2014 seine neue Zielkonzeption für den Ausbau des SPNV-Angebots vorgestellt. Die neu definierten Teilnetze sollen mittels Ausschreibung ab dem Jahresfahrplan 2018/19 im Wettbewerb vergeben werden. Bis dahin ist mit einer Übergangsregelung nach Auslaufen des bestehenden Verkehrsvertrags mit DB Regio zu rechnen.

Mit der Ausschreibung will man Kosteneinsparungen erreichen, die eine Ausweitung der Fahrleistungen um bis zu 20% gegenüber dem gegenwärtigen Fahrplanaangebot ermöglichen sollen. Die Filstalbahn wird im Netz Stuttgart als eine der ersten Strecken ausgeschrieben. Mit dem neuen Betreiber soll eine grundlegende Erneuerung des Wagenmaterials mit neuen Qualitätsstandards im Landesdesign einhergehen. Die Kernelemente der Zielkonzeption 2025 wurden dem (alten) Kreistag in der Sitzung am 25.7.2014 erstmals vorgestellt. Sie werden hier nochmals wie folgt zusammengefasst:

Die finanzielle Grundlage bilden optimistische Annahmen für die Entwicklung der Regionalisierungsmittel des Bundes (Dynamisierung und höhere Quotenzuweisung für Baden-Württemberg) sowie die genannten Effizienzrenditen durch die inzwischen bereits laufende Ausschreibung.

Die ebenfalls im Juli 2014 vorgestellte Nutzen-Kosten-Untersuchung des Landkreises und der Region Stuttgart über die Möglichkeiten eines halbstündig gefahrenen Kombi-Modells aus originärer S-Bahn (Studenttakt) und einer beschleunigten Regionalbahn (RB) kam zu dem Ergebnis, dass ein viertes Betriebsangebot im Filstal

wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Grundsätzlich waren sich die Auftraggeber der Studie einig in der Bewertung, dass die aktuellen Änderungen der neuen Zielkonzeption 2025 gegenüber der in der Untersuchung zugrunde liegenden Angebotskonzeption 2020+ keinen entscheidenden Einfluss auf die Kernergebnisse der NKU haben. Die NKU weist für alle Betriebsmodelle bis Göppingen, Süßen/Donzdorf oder Geislingen negative Kennzahlen deutlich unter 1,0 aus.

Deshalb ist das weitere Vorgehen aus Sicht der Verwaltung an insgesamt drei Zugangeboten im Filstal auf Basis der Zielkonzeption 2025 des Landes zu orientieren. Auch in diesem Fall ist in einen *Vorlaufbetrieb* bis zur Inbetriebnahme des Stuttgarter Tiefbahnhofs und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und einen *verstetigten Betrieb nach Herausnahme des Fernverkehrs (2022+)* auf der Filstalbahn zu unterscheiden.

Aktuell verkehren insgesamt drei Zuggattungen des Regionalverkehrs im Filstal:

- IRE 2-stündig Stuttgart-Ulm-Bodensee (zum Studentakt verdichtet in der Hauptverkehrszeit am frühen Abend)
- RE 1-stündig Stuttgart-Ulm mit Halt an allen Bahnhöfen zwischen Plochingen und Süßen
- RB 2-stündig im Abschnitt Geislingen-Stuttgart, stündlich zwischen Geislingen und Plochingen. Annähernder Studentakt zwischen Ulm und Geislingen

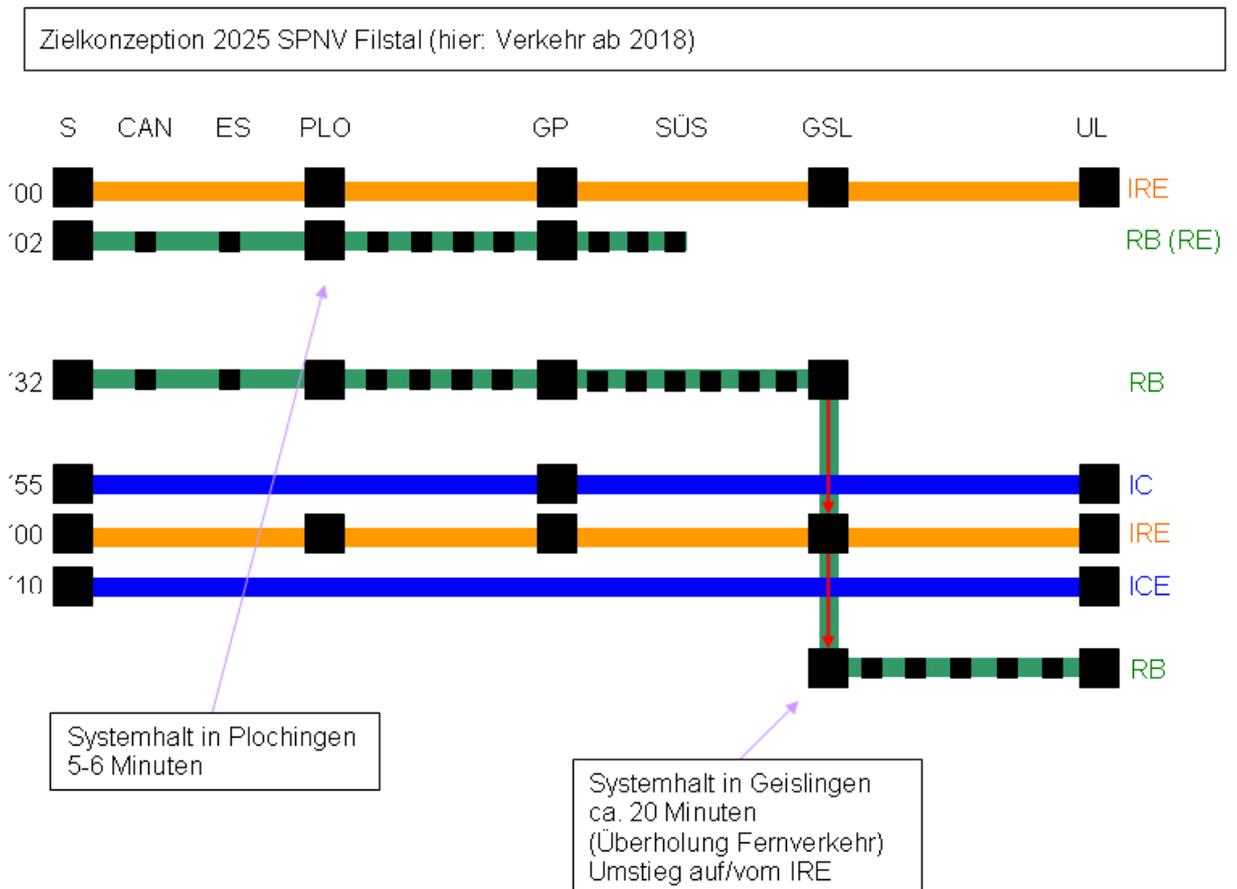
An Wochenenden wird ein auf den Studentakt verkürztes Angebot in der Kombination zwischen RE und RB gefahren.

Die *bisherige Angebotskonzeption 2020+* des Landes, zugleich Grundlage für die NKU 2012 und die vorausgegangene S-Bahn-Studie von DB Netz, sah folgende Verkehrsangebote vor:

- IRE 1-stündig Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Bodensee
- RE 1-stündig (Aalen-)Stuttgart-Ulm mit wieder eingeschränkten Halten im Filstal
- RB 1-stündig Stuttgart-Ulm mit allen Halten zwischen Plochingen und Ulm

Das neue *SPNV-Zielkonzept 2025* verzichtet dagegen auf die Durchbindung des dritten Angebots bis Ulm. Diese Züge, als RB mit wenigen Halten von Stuttgart bis Plochingen geführt, bedienen anschließend alle Halte im Filstal, sollen aber bereits in Süßen enden. Dies wird mit der generellen Klassifizierung der Angebote nach Nutzerzahlen begründet. Diese ändert sich ab Süßen talaufwärts. Insgesamt umfasst das Zielkonzept damit folgende Angebote:

- IRE 1-stündig Stuttgart-Ulm-Bodensee
- RB 1-stündig Stuttgart-Ulm mit Halt an allen Bahnhöfen zwischen Plochingen und Ulm. Systemhalt in *Geislingen* bis zur Inbetriebnahme S21: rd. 20 Minuten
- RB (RE) 1-stündig Stuttgart-Süßen mit Halt an allen Bahnhöfen zwischen Plochingen und *Süßen*. Systemhalt in Plochingen bis zur Inbetriebnahme S21: rd. 5 Minuten



Aus Sicht der Verwaltung ist das neue Zielkonzept wie folgt zu bewerten:

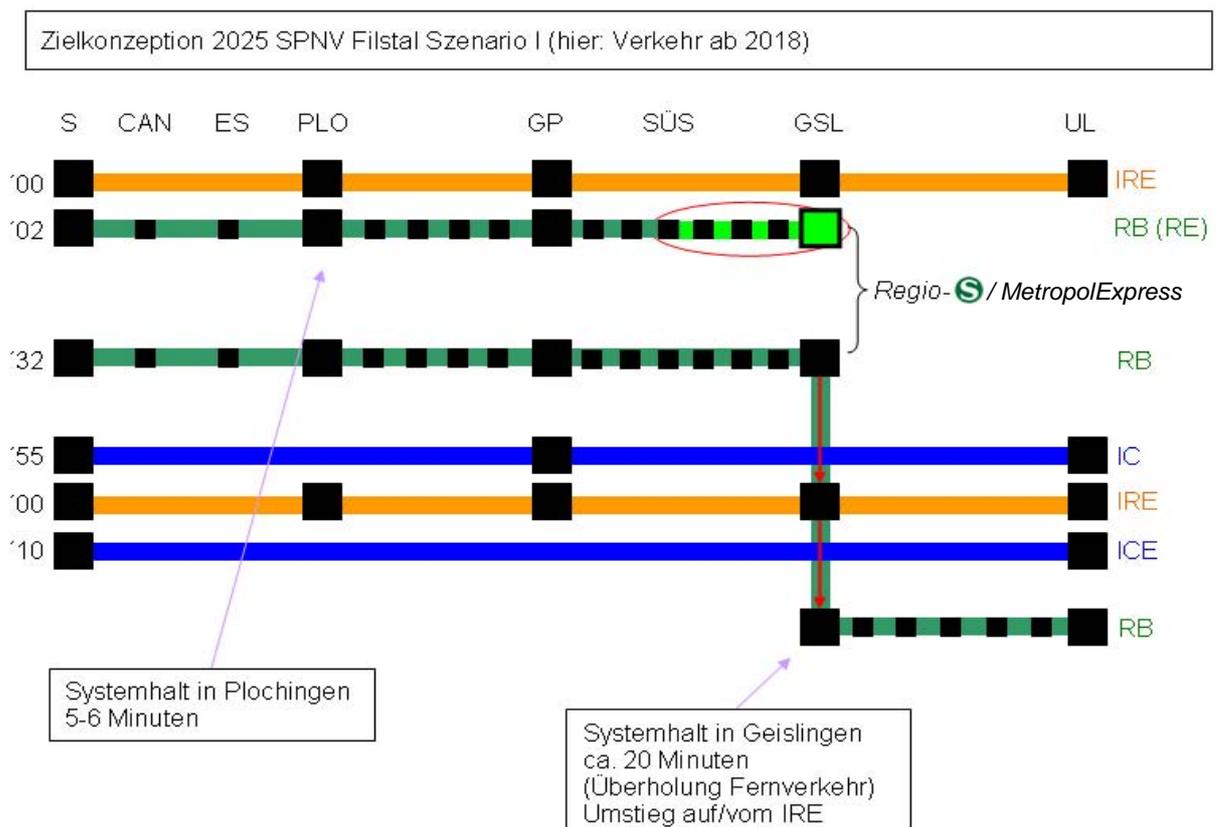
- Die vorgesehene Ausweitung des SPNV-Angebots um landesweit bis zu 20% wird begrüßt.
- Es bestehen jedoch *erhebliche Risiken* hinsichtlich der Finanzierung des angestrebten Angebots durch den offenen Ausgang der Verhandlungen über die Regionalisierungsmittel des Bundes in 2015. Unklar ist auch, in welchem Umfang die kalkulierten Ausschreibungserfolge tatsächlich am Markt zu erzielen sind.
- Die Verstetigung des IRE Stuttgart-Ulm-Bodensee zu einem stündlichen Angebot verbessert die Erreichbarkeiten beider Oberzentren von den Halten *Göppingen und Geislingen*. In Geislingen wirkt der Stundentakt wegen der fehlenden IC-Halte im Tagesgang besonders nachhaltig. Der Verzicht auf die Durchbindung von Karlsruhe verschlechtert jedoch die direkten Anschlüsse zur Rheinschiene in Karlsruhe.
- Mit diesem veränderten Angebot ergeben sich *massive Nachteile für den Halt Amstetten*, auf den zahlreiche Busverkehre im Alb-Donau-Kreis, die auch die Stadt Geislingen als Schulstandort berühren, abgestimmt sind.
- Die neue RB Stuttgart-Ulm mit allen Halten zwischen Plochingen und Ulm ist durch einen längeren *Systemhalt in Geislingen von zunächst rd. 20 Minuten* gekennzeichnet. Dadurch entstehen längere Reisezeiten zwischen den Halten des mittleren Filstals nach Amstetten (Entfall des RE-Halts) und zu Zielen zwischen Amstetten und Ulm. Erst mit S21 ist ein kürzerer Aufenthalt in Geislingen zu erwarten.

- Die Verkürzung des RE zu einer RB Stuttgart-Süßen mit allen Halten ab Plochingen ist aus Sicht des Landkreises nicht akzeptabel. Um den durch das Land vorgesehenen Halbstundentakt zu Zielen in der Region außerhalb des heutigen S-Bahn-Bereichs zu erreichen, muss diese bis Geislingen durchgebunden werden. Erst dann kann im Landkreis ein attraktiver Binnenverkehr mit einem Halbstundentakt zwischen allen Halten verwirklicht werden. Entsprechend ist mit dem Land zu verhandeln.

Im Vergleich zu dem heute gefahrenen Taktangebot im Filstal und den Annahmen im Falle der Angebotskonzeption 2020+ des Landes beinhaltet das Zielkonzept 2025 Einschränkungen, insbesondere für die Bedienung des Geislinger Raumes und der Erreichbarkeit der Halte auf der Albhochfläche. Eindeutig positiv ist der IRE-Stundentakt zu bewerten, welcher jedoch schon in der alten Angebotskonzeption 2020+ des Landes enthalten war.

Für das weitere Vorgehen war aus Sicht der Verwaltung entscheidend, die neue Zielkonzeption 2025 des Landes derart zu verstetigen, dass ein ganzheitliches Betriebsangebot für das Filstal erreicht wird und die im Entwurf enthaltenen Mängel für die Raumschaft ausgeglichen werden können. Auf dieser Basis hat der Kreistag die Anlage beigefügte Stellungnahme beschlossen, welche auch die Grundlage für die im September 2015 begonnenen Gespräche mit dem MVI, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der Region Stuttgart bildete.

Das angestrebte halbstündige Angebot bis Geislingen, bestehend aus zwei Regionalbahnen mit den Halten Bad Cannstatt, Esslingen und Plochingen und an allen Bahnhöfen im Filstal soll bei entsprechender qualitativ hochwertiger Vertaktung (Halbstundentakt bis Mitternacht und an Wochenenden sowie Zusatzleistungen in den Nächten Fr/Sa und Sa/So) zu einem *Regio-S-Bahn-Angebot* verstetigt werden. Zusammen mit dem Schnellverkehr des IRE entstände auf diese Weise ein Gesamtangebot, dass auch dem Geislinger Raum adäquate schnelle Verbindungen in die Region Stuttgart eröffnet. Dieses Konzept wurde als „Szenario I“ eingeführt.



Die langfristige Etablierung eines stabilen SPNV-Angebots, das die Verlässlichkeit und die Bedienungsqualität einer S-Bahn erreicht und zugleich für die Reisenden optimierte Fahrzeiten vorsieht, stand bei den Verhandlungen mit dem Land und der Region im Vordergrund. Gleichzeitig war zu prüfen, ob die Vorteile eines originären S-Bahn-Betriebs (mit Einfahrt in den Tunnel bis Schwabstraße) damit kombiniert werden können. Hierbei könnten S-Bahn-Züge des Zwischentakts der S1 in der Hauptverkehrszeit (15'-Takt bis Plochingen) zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen bis Göppingen rückverlängert werden können. Ein Vorschlag der Städte und Gemeinden im Unteren Filstal geht darüber deutlich hinaus: Auf Vorschlag der Städte Göppingen, Uhingen und Ebersbach soll ergänzend untersucht werden, ob sich der Zwischentakt der S1 von Plochingen bis Göppingen verlängern lässt und die Regionalbahnen des Landes entsprechend auf einen Knotenpunkt Göppingen ausgerichtet werden können. Hierfür ist allerdings eine erneute Expertise über die Fahrbarkeit eines solchen Angebots und dafür ggf. erforderliche Investitionen in die Infrastruktur (Stichwort: Ostkopf Bahnhof Plochingen mit erforderlichem Wechsel auf die Ferngleise in das Filstal) einzuholen. Unklar ist, ob diese zeitlich im Ausschreibungsprozess des Landes noch berücksichtigt werden können.

In einem „Szenario II“ sollte gleichzeitig weiter verfolgt werden, ob mit S21 ein Kombi-Modell aus beschleunigter RB (Stuttgart-Ulm) und einer originären S-Bahn (sich zu einem Halbstunden-Stolpertakt ergänzend) eine Alternative darstellen könnte. Um diese Möglichkeit bewerten zu können, bedürfte es genauer Fahrplandaten seitens des Landes. Derzeit werden diese mit Blick auf 2022+ nicht zur Verfügung gestellt. Als Ergebnis der NKU steht fest, dass auch dieses Szenario aus wirtschaftlichen Gründen nur mit einem Gesamtangebot bestehend aus 3 Zugsystemen (IRE, RB und S-Bahn) gefahren werden könnte. Allerdings wären damit insgesamt längere Reisezeiten zugunsten der Einfahrt in den S-Bahn-Tunnel bis Schwabstraße (umsteigefreie Verbindungen) verbunden. Diese wirken sich insbesondere östlich von Göppingen nachteilig aus und würden aufgrund der abweichenden Reisegeschwindigkeiten einen einheitlichen Takt im Binnenverkehr des Filstals ausschließen. Der Stolpertakt wäre nur durch erhebliche und für die Reisenden damit unattraktive Wartezeiten im Bahnhof Plochingen zu umgehen.

Beim Auftakt der Gespräche mit dem Land am 26.9.2014 wurden diese Varianten eingebracht und aufgrund der Wirkungen auf den Binnenverkehr im Landkreis der Konzeption eines Halbstunden-Takts beschleunigter Regionalbahnen mit S-Bahn-Bedienungsstandard (Abendzeiten, beständiger 30'-Takt auch am Wochenende und stdl. Nachtverkehre Fr/Sa, Sa/so und vor Feiertagen) daher klar der Vorzug gegeben. Die NVBW wurde durch das Ministerium beauftragt, den dadurch entstehenden Mehraufwand zu berechnen. Das Land hatte im Vorfeld klargestellt, die „zweite“ Regionalbahn aus Gleichbehandlungsgrundsätzen nur bis Süßen bestellen zu können, sich jedoch grundsätzlich bereit erklärt, über Gesamtpakete, an denen sich der Landkreis beteiligt, zu verhandeln.

Im Ergebnis des zweiten Gesprächs am 1.4.2015 im MVI ist festzuhalten:

- Die Ausweitung der kurz geführten RB von Süßen bis Geislingen sowie die Verstetigung des Halbstudentakts in den Abendstunden und am Wochenende sowie die Einführung des Nachtverkehrs an Fr/Sa und Sa/So sowie vor Feiertagen erfordert einen Mehraufwand an Betriebsleistungen von rd. 206.000 km/Jahr.

- Um den bis Geislingen verlängerten Umlauf fahren zu können, müssen zwei zusätzlich Fahrzeuge (Kosten: je rd. 4-5 Mio. €) beschafft werden. Diese könnten grundsätzlich über den km-Satz für zusätzliche Betriebsleitungen auf 24 Jahre abgeschrieben werden.
- Der Preis je Betriebskilometer ist abhängig vom Ausschreibungsergebnis und zwischen rd. 5 und 10 €/km anzusetzen.
- Nach einem Zertifikat von DB Netz sind bis zur Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur lt. Den Berechnungen der NVBW nur ca. 120.000 km der genannten Mehrleistungen für ein Halb-Stunden-Takt-Angebot technisch fahrbar. Die kurz geführte Regionalbahn Stuttgart-Plochingen-Süßen- (Geislingen) lässt sich, ähnlich wie beim gegenwärtigen Angebot, damit voraussichtlich nur jede zweite Stunde zwischen Plochingen und Stuttgart durchbinden. Damit ist der Halbstundentakt zwischen Stuttgart und Süßen (- Geislingen) im Vorlaufbetrieb bis 2022+ aus betriebstechnischen Gründen leider nicht möglich.
- Bezüglich der Zubestellung von Mehrleistungen (Süßen-Geislingen, Abend- und Nachtverkehr, Wochenende) erwartet das Land eine Aussage bis Ende Mai 2015, um diese in den Ausschreibungsverhandlungen noch berücksichtigen zu können.
- Das Land lehnt die Finanzierung des Abschnitts Süßen-Geislingen unter Verweis auf die allgemein gültigen Standards (anhand bestehender Nutzerzahlen) ab. Hierfür wird erst dann eine Option gesehen, wenn der Bund entsprechend dem zwischen den Ländern ausgehandelten „Kieler Schlüssel“ Baden-Württemberg einen erhöhten Anteil an den Regionalisierungsmitteln zuweist. Dieser kommt nur dann zum Tragen, wenn das Volumen der Ausgleichsleistungen erhöht wird. Das Ergebnis der Verhandlungen zwischen Bund und Ländern ist derzeit jedoch völlig offen. Damit haben sich die Befürchtungen der Verwaltung, die bereits im Juli auf diesen Umstand hingewiesen hat, leider bestätigt.
- In der Konsequenz scheiden weitere Verhandlungen über ein Gesamtpaket mit Beteiligung des Landkreises an der Finanzierung des SPNV-Angebots im Filstal zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus.

Das Land hat in der Besprechung zugesagt, die Ergebnisse zeitnah auch in schriftlicher Form mitteilen. Das Schreiben wird in der Sitzung des UVA vorgelegt. Ein Vertreter des Landes wird in der Sitzung Rede und Antwort stehen.

Erste Bewertung

Aus Sicht der Landkreisverwaltung beinhaltet das SPNV-Zielkonzept 2025 - wie in der Stellungnahme vom Juli 2014 dargelegt - für das Filstal und insbesondere für die Verbindungen nach Ulm auch deutliche betriebliche Nachteile. Dies betrifft vor allem die Verkehrsbeziehungen aus dem Mittleren Filstal, die sich künftig mit deutlich verlängerten Reisezeiten und/oder Umsteigeverbindungen in Richtung Ulm konfrontiert sehen.

Entsprechend dem ÖPNV-Pakt zwischen Land und Region ist vorgesehen, einen Halbstundentakt in die am Rande gelegenen Mittelzentren der Metropolregion Stuttgart anzubieten. Darin wird auch Geislingen als Endpunkt einer MetropolExpress-

Linie genannt. Erst durch ein *Gesamtkonzept* mit S-Bahn-Qualitätsstandards, wie es den Berechnungen der NVBW auf Vorschlag des Landkreises Göppingen zugrunde liegt, können bestehende Nachteile des SPNV-Zielkonzepts in der Summe ausgeglichen werden.

Der Landkreis erwartet daher auch weiterhin die Bereitschaft des Landes, bei einem zu vereinbarenden Gesamtkonzept über die gemeinschaftliche Finanzierung der betrieblichen erforderlichen Mehrleistungen im Filstal zu verhandeln, die erst ein allgemein akzeptables Betriebsmodell ermöglichen. Dies gilt ausdrücklich auch für den Abschnitt Süßen-Geislingen, für den das Land gegenwärtig jedoch erst dann Spielräume sieht, wenn der Bund erhöhte Regionalisierungsmittel entsprechend dem zwischen den Ländern vereinbarten Kieler Schlüssel bereitstellt.

Insofern muss das Ergebnis des Gesprächs vom 1.4.2015 sowohl hinsichtlich der betriebstechnischen Einschränkungen im Abschnitt Stuttgart-Plochingen als auch mit Blick auf die fehlende Finanzierungsbereitschaft als enttäuschend und für das weitere Vorgehen nicht akzeptabel bezeichnet werden. Der Landkreis Göppingen erwartet unverändert die Beteiligung des Landes an einem gemeinsam getragenen Betriebsmodell im Filstal, das *langfristige Perspektiven* für ein dauerhaft stabiles Schienenverkehrsangebot eröffnet und dadurch die Einbindung in das Gesamtverkehrssystem der Region Stuttgart untermauert. Eine kurzfristige Entscheidung des Landkreises über die Zubestellung von Betriebsleistungen auf eigene Kosten kann vor dem Hintergrund dieser unklaren Perspektiven nicht erwartet werden.

In einem neuerlichen Schreiben des Landrats an Herrn Ministerialdirektor Prof. Lahl (siehe Anlage) wurde diese Position nochmals deutlich gemacht. Soweit sich die grundsätzliche Haltung des Landes in dem angekündigten Schreiben des MVI in der dargestellten Form bestätigt, bereitet die Verwaltung für die Sitzung am 8.5.2015 eine entsprechende Kreistagsresolution vor, in der die Erwartungen des Landkreises nochmals klar formuliert werden. Dabei müssen auch die Verschlechterungen, die sich in den Fahrbeziehungen nach Ulm ergeben im Besonderen herausgearbeitet werden.

III. Handlungsalternativen

Vom Landeskonzept abweichende Betriebsmodelle (wie den S-Bahn-Knoten Göppingen) weiter verfolgen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Derzeit nicht absehbar. Bei zugrunde gelegten Kosten von fünf bis acht € je Betriebskilometer ist von Zusatzkosten einschl. der Abschreibung von zwei zusätzlichen Fahrzeugen von 1,5 bis 2,0 Mio. € p.a. für ein S-Bahn-ähnliches Betriebsmodell im Filstal auszugehen. Der anteilige Aufwand für den Landkreis bliebe den weiteren Verhandlungen mit dem Land vorbehalten.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft von Freizeit und Sport	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VI. Internetfreigabe

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.

DER LANDRAT

LANDKREIS
GÖPPINGEN

Landratsamt Göppingen • Postfach 809 • 73008 Göppingen

Herrn Ministerialdirektor
Prof. Dr. Uwe Lahl
Ministerium für Verkehr
und Infrastruktur
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

Göppingen, 09.04.2015

SPNV-Zielkonzept 2025

Ergebnis des Termins vom 1. April 2015

Sehr geehrter Herr Ministerialdirektor,

für das offen geführte Gespräch in der vergangenen Woche möchte ich Ihnen danken. Danke auch für die Zusage, dass ein Vertreter Ihres Hauses in unserer Ausschusssitzung am 21.4.2015 zur Sachlage Rede und Antwort steht. Gleichzeitig bitte ich um Ihr Verständnis, wenn wir zu einer abweichenden Bewertung der für den Landkreis Göppingen enttäuschenden Ergebnisse kommen. Die Perspektiven, die jetzt für die Weiterentwicklung des SPNV-Angebots im Filstal auf dem Tisch liegen, können nicht zufrieden stellen und sind für uns in dieser Form auch nicht zu akzeptieren.

Im Geist des Auftaktgesprächs vom 26. September letzten Jahres durften wir bislang auf die Bereitschaft des Landes hoffen, nach Vorliegen der Berechnungen der NVBW über ein *Gesamtpaket* für einen Halbstundentakt bis Geislingen in der Qualität eines S-Bahn-ähnlichen Verkehrs verhandeln zu können. Diese Perspektive ist jetzt nicht mehr gegeben, was in der Kreispolitik auf wenig Zustimmung stoßen und zu kontroversen Diskussionen führen wird.

Die vorgetragenen Risiken hinsichtlich der Zuweisung der Regionalisierungsmittel an die Länder (Stichwort: Kieler Schlüssel) sind uns sehr wohl bewusst, sollten aber nicht alleiniges Kriterium für ein adäquates Schienenverkehrsangebot in der Region Stuttgart sein, für die das Land über den ÖPNV-Pakt Weichen stellende Ziele vereinbart hat. Der Landkreis Göppingen hat vergangenen Sommer schnell deutlich gemacht, gemeinsam mit dem Land an einem wegweisenden Betriebsmodell für das Filstal arbeiten zu wollen. Nur so wird es nach unserem Dafürhalten gelingen, den Anspruch auf 20% Mehrleistungen auf der Schiene auch einzulösen. Bedenken gegen das Zielkonzept wurden dafür unsererseits ein Stück weit zurückgestellt.

Bei einer nüchternen Bewertung des im vergangenen Frühjahr vorgestellten Zielkonzepts 2025 ergeben sich für das Filstal zum Teil deutliche Nachteile

gegenüber dem Status quo. Der heutige RegionalExpress, der alle Halte zwischen Plochingen und Süßen bedient, eröffnet stündlich ein attraktives Fahrangebot mit kurzen Reisezeiten in beide Oberzentren, Stuttgart und Ulm. Dieses geht mit dem Zielkonzept, das in den Grundzügen bereits mit dem Jahresfahrplan 2018/19 zum Tragen kommen soll, in dieser Qualität verloren. Künftig verlängern sich die Fahrzeiten z.T. deutlich. Alternativ muss auf Umsteigeverbindungen (RB/IRE) ausgewichen werden. Außerdem werden die für den Schulstandort Geislingen wichtigen Verbindungen nach Amstetten (heutiger RE-Halt) deutlich reduziert. Insbesondere mit Blick auf den herausgenommenen Abschnitt Süßen-Geislingen müssen wir zum Ergebnis kommen, dass sich die Bedingungen für das Filstal gegenüber der alten Angebotskonzeption 2020+ verschlechtert haben und durch die jetzt bestätigten Probleme zwischen Stuttgart und Plochingen in der Vorlaufphase bis 2022+ nochmals weitere Einschränkungen hinzunehmen sind. Statt die intensiven Bemühungen des Landkreises, in den ÖPNV zu investieren und die Verkehre in das Filstal nachhaltig zu verbessern, läuft sie diesen entgegen.

Erst die für uns schlüssige Perspektive, über beide zum Halbstundentakt harmonisierten RB-Linien eine S-Bahn-ähnliche Verbindung zwischen Stuttgart und Geislingen aufzubauen, die den Landkreis mit kurzen Reisezeiten in das Gesamtverkehrssystem der Region Stuttgart besser integriert, würde die SPNV-Zielkonzeption zusammen mit dem IRE-Stundentakt, der insbesondere Geislingen zu Gute kommt, attraktiv gestalten. Mit dem erweiterten Konzept könnte auch dem Anspruch des Landes, die Mittelzentren der Metropolregion mit Metropol-Express-Leistungen im Halbstundentakt zu erschließen, Rechnung getragen werden. Umso mehr hat uns die Verkürzung der zweiten RegionalBahn bis Süßen irritiert. Die allgemeinen Hinweise auf die Parameter des Landes hinsichtlich der Nutzerzahl können wir mit Blick auf die Gesamtbetrachtung der Verkehre in der Metropolregion Stuttgart in dieser Form auch weiterhin nicht akzeptieren. Sie wird den selbst formulierten Zielen des Landes, umweltgerechte Mobilitätsformen nachhaltig zu fördern, nicht gerecht. Außerdem trifft die Angebotsverkürzung einen durch die unzureichende Infrastruktur (B 10) wirtschaftlich benachteiligten Teilraum der Region Stuttgart besonders hart.

Wenn sich der Landkreis Göppingen grundsätzlich bereit erklärt, zusätzliche Betriebsleistungen zugunsten der S-Bahn-Qualität bis Geislingen mitzufinanzieren, dann muss dem ein entsprechendes Entgegenkommen des Landes gegenüberstehen. Dies betrifft in erster Linie die Bereitschaft, über die Verlängerung und Finanzierung des Abschnitts Süßen-Geislingen weiter zu verhandeln. Wir bitten auch zu berücksichtigen, dass das Land bis zur Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur durch die Fahrplanrestriktionen zwischen Stuttgart und Plochingen zunächst Betriebsmittel einspart. Diese sollten konsequenter Weise auch für weitere Verbesserungen im Filstal eingesetzt werden.

Der Landkreis Göppingen braucht eine langfristig belastbare Perspektive für das Schienenverkehrsangebot im Filstal, wenn er sich seinerseits zu einer dauerhaften finanziellen Bindung bereit erklärt. Für eine kurzfristige Entscheidung des Kreistags über Zubestellungen bis Ende Mai sehe ich vor dem Hintergrund des aktuellen Standes der Gespräche bei realistischer Betrachtung keine Möglichkeit.

Sehr geehrter Herr Professor Lahl, ich möchte Sie bitten, trotz abweichender Positionen die Tür für ein gemeinsames Weiterkommen in der Sache offen zu halten. Die Menschen im Landkreis Göppingen hätten kein Verständnis dafür, wenn pragmatische Lösungen und die erhofften Qualitätsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr, die ich gleichwohl noch für möglich halte, auf der Zielgerade scheitern.

Es grüßt Sie freundlich

gez.

Edgar Wolff