
Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Amtsleiter	Ausschuss für Umwelt und Verkehr Öffentlich Kreistag	01.12.2015 TO Nr. 4 11.12.2015
--	--	--

Schienenpersonennahverkehr Filstal (MetropolExpress)

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

1. Der Landkreis Göppingen akzeptiert das Verhandlungsergebnis mit dem Ministerium für Umwelt und Verkehr zur Einführung des MetropolExpress im Halbstundentakt bis Geislingen ab dem Jahresfahrplan 2019/20.

Die Beteiligung am Gesamtkonzept erfolgt nach dem Schlüssel 70:30 Land/Landkreis und umfasst einen jährlichen Zuschuss in Höhe von 1,08 Mio. € (mit Gleitklausel für die Folgejahre).

2. Der Landkreis investiert in die erforderlichen Anpassungen der Infrastruktur im Bahnhof Geislingen. Die Verwaltung wird beauftragt, über eine finanzielle Beteiligung der Städte und Gemeinden zwischen Gingen und Geislingen Gespräche zu führen.
3. Zur Förderung der Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhof Geislingen über LGVFG stellt DB Netz als Vorhabensträger den Antrag. Die kommunale Beteiligung ist zwischen der Bahn und der kommunalen Seite zu verhandeln.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, auf diesen Grundlagen mit dem Land und der Bahn entsprechende Verträge abzuschließen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Planungsstand

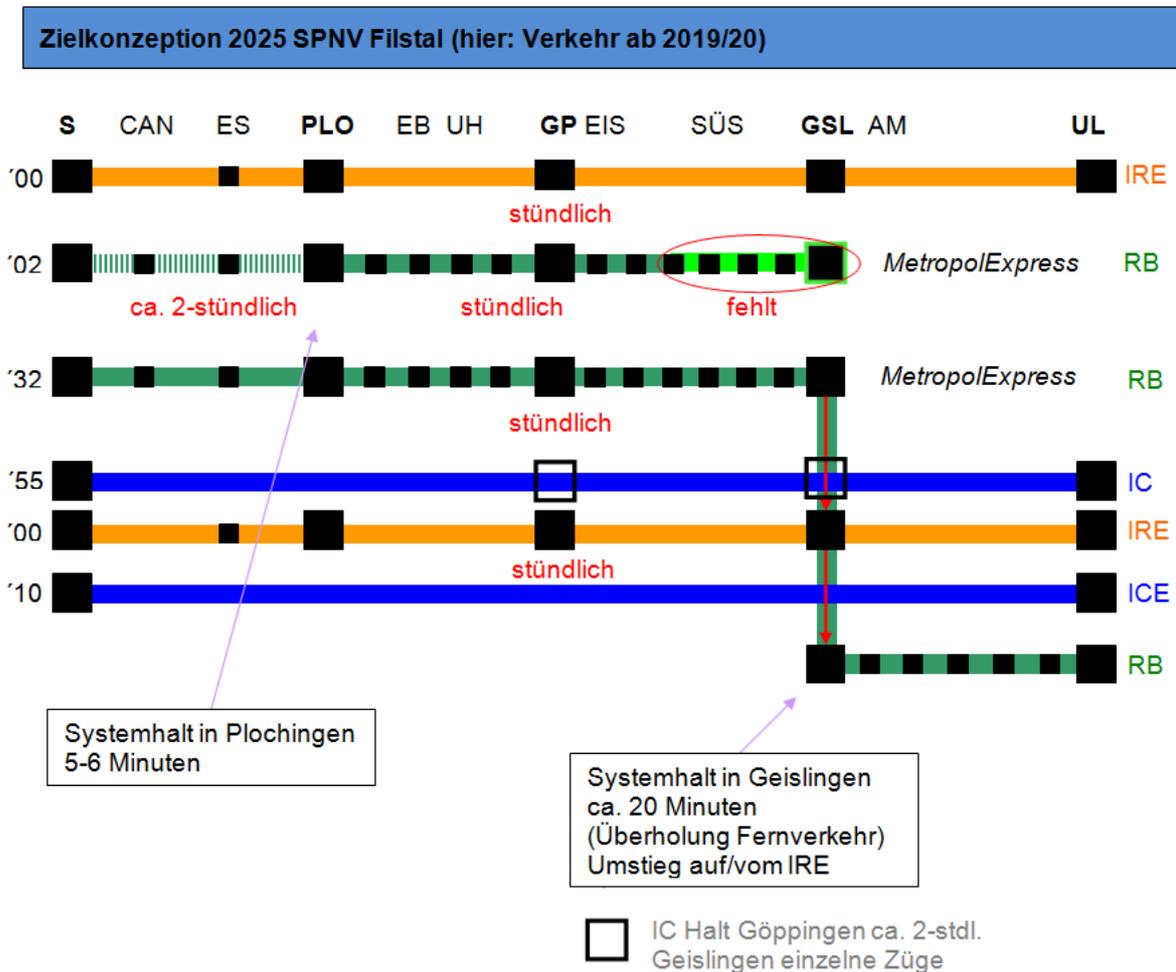
Der Landkreis Göppingen möchte den Schienenverkehr im Filstal auf ein neues, zeitgemäßes Angebotskonzept umstellen, das den Qualitätskriterien eines S-Bahn ähnlichen Verkehrs entspricht. Dadurch soll die Stellung des Landkreises als attrak-

tiver Wohn-, Wirtschafts-, Bildungs- und Freizeitstandort in der Region Stuttgart nachhaltig gestärkt werden.

Das SPNV-Zielkonzept 2025 des Landes Baden-Württemberg, das in einer ersten Stufe ab dem Jahresfahrplan 2016/17 (Einführung des IRE-Studentakts zwischen Stuttgart und Ulm) umgesetzt werden soll, bildet die Grundlage für die weitere Ausgestaltung des künftigen Schienenverkehrs im Filstal. Danach sollen die bisherigen Linien des RE (Stuttgart-Ulm) und der RB (Plochingen-Geislingen/Ulm mit einzelnen Durchbindungen bis Stuttgart bzw. Ulm) durch ein halbstündiges RB-Angebot ersetzt werden, deren Einführung als MetropolExpress (MEx) geplant ist.

Durch betriebliche Restriktionen zwischen Stuttgart und Plochingen und zwischen Geislingen und Ulm, die bis zur Herausnahme des schnellen Fernverkehrs (ICE/IC) im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm auch weiterhin bestehen, ist zunächst nur ein Stolpertakt mit Systemhalten im Bf. Plochingen bzw. Geislingen fahrbar.

Abb.1 Bisher vorgesehene Bedienungsschema im Filstal ab 2019/20 (Zielkonzeption 2025)



Mit Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs S21 und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm entfallen die Restriktionen im Filstal. Der Systemhalt in Plochingen ist dann entbehrlich und der Aufenthalt in Geislingen mit Umsteigemöglichkeit auf den schnelleren IRE in Richtung Ulm reduziert sich entscheidend.

Das Zielkonzept 2025 des Landes sieht eine Bedienung des MetropolExpress zwischen Süßen und Geislingen aufgrund der Landesstandards (Fahrgastzahlen) nur im Stundentakt vor. Dies ist aus Sicht des Landkreises Göppingen nicht akzeptabel und stößt auf entsprechende Ablehnung in der Raumschaft. Der Landkreis Göppin-

gen fordert im Juli 2014 mit einer entsprechenden Stellungnahme (vgl. KT 2014/18 vom 25.07.2014) die Durchbindung des MEX im Halbstundentakt bis Geislingen/Steige sowie die Erweiterung zu einem Gesamtkonzept mit S-Bahn ähnlichen Qualitätsstandards. Dieses wurde im Dezember 2014 mit dem Gremium abgestimmt und als Grundlage für die weiteren Verhandlungen mit dem Land eingebracht.

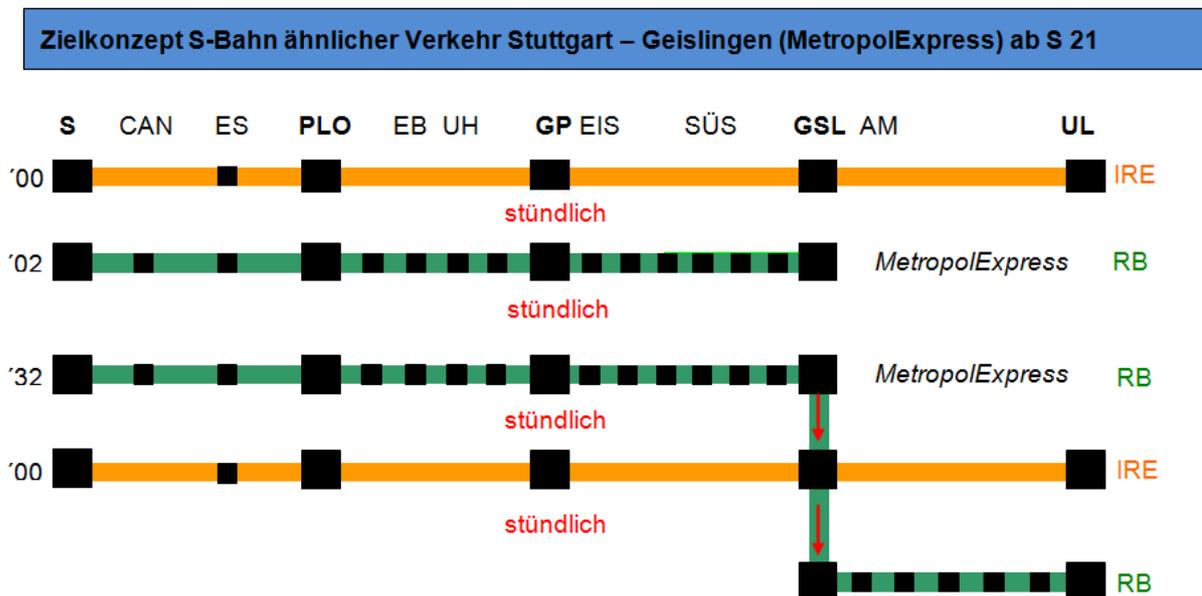
Im Frühjahr konkretisierte sich, dass für die Durchbindung des MEX bis Geislingen/Steige im Halbstundentakt bereits ab 2019, aber auch für eine stabile Betriebsqualität nach Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm Anpassungen der Infrastruktur (Abstellgleis, Weichenverbindung und Signaltechnik) im Bahnhof Geislingen erforderlich werden. Die detaillierten Untersuchungen hierzu konnten erst im Herbst 2015 abgeschlossen werden.

2. Angebot zur gemeinsamen Finanzierung des Gesamtkonzepts

a) Betrieb

Für den Landkreis ist ein durchgängiger Halbstundentakt des MeX bis Geislingen/Steige unverzichtbar. Es ist Grundlage für ein qualitativ hochstehendes Bedienungskonzept auf der Schiene, das eine optimierte Vernetzung im Busverkehr ermöglicht, die eine Leitlinie des Nahverkehrsplans 2015 umfasst.

Abb. 2 Zielkonzept S-Bahn ähnlicher Verkehr ab S 21 (2021/22+)



Der S-Bahn ähnliche Verkehr sieht ein Betriebsmodell vor, das über den Standard des Zielkonzepts 2025 des Landes und auch des ÖPNV-Pakts Region Stuttgart hinausreicht.

Die wesentlichen Mehrleistungen entstehen im Spätverkehr an allen Tagen, dem Halbstundentakt auch an Wochenenden und den zusätzlichen Leistungen im Nachtverkehr Fr/Sa und Sa/So. Diese entsprechen dem heutigen S-Bahn-Standard der Bedienung auf der S1 zwischen Plochingen und Kirchheim/Teck. Im Filstal wird der Halbstundentakt des MeX durch den Stundentakt des IRE zwischen Stuttgart

und Ulm ergänzt. Neu hinzu kommt der Halt Esslingen. Der IRE bedient im Landkreis die Halte Göppingen und Geislingen.

Abb.3 Bedienungszeiten im Modell S-Bahn ähnlicher Standard (Basis: S1 Plochingen-Kirchheim/T.)

Linie	Abschnitt	Angebot	Mo-Fr	Sa	So
IRE Lindau – Stuttgart	Stuttgart - Geislingen	Bedienzeit	6-0 Uhr	8-0 Uhr	8-0 Uhr
		Zugpaare	18	16	16
MEx A (Knoten Stuttgart Minute 30)	Stuttgart – Süßen	Bedienzeit	5-1 Uhr	0-24 Uhr	0-24 Uhr
		Zugpaare	20	24	24
	Süßen – Geislingen	Bedienzeit	5-1 Uhr	0-24 Uhr	0-24 Uhr
		Zugpaare	20	24	24
MEx B (Knoten Stuttgart Minute 00)	Stuttgart – Süßen	Bedienzeit	5-1 Uhr	5-1 Uhr	7-1 Uhr
		Zugpaare	20	20	18
	Süßen – Geislingen	Bedienzeit	5-1 Uhr	5-1 Uhr	7-1 Uhr
		Zugpaare	20	20	18

Für die Durchbindung des MEx bis Geislingen/Steige im Halbstundentakt (Mex A und MeX B) im S-Bahn ähnlichen Standard entsteht ein Mehraufwand für das Gesamtkonzept von jährlich 3,6 Mio. €. Zugrunde liegen Betriebskosten von rd. 6 €/km einschließlich der erforderlichen Fahrzeuginvestitionen. Für die Erweiterung des MeX A von Süßen nach Geislingen werden zwei zusätzliche Fahrzeuggarnituren benötigt. Für die Folgejahre kommt eine Gleitklausel entsprechend der Verträge des Landes mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Tragen. Der vom Landkreis zu erbringende Finanzierungsanteil wird entsprechend der Kostenentwicklung des Zugkilometerpreises inklusive der durchlaufenden Posten (Trassen- und Stationskosten) des Verkehrsvertrages dynamisiert. Das Land legt hierzu dem Landkreis nach Bestätigung der Jahresabschlussrechnung gegenüber dem EVU die sich ergebende Veränderung dar. Nach derzeitigen Informationen wird der Bereich des Filstals im Rahmen der Verträge über die Stuttgarter Netze an das britische Unternehmen Go-Ahead Group vergeben.

Mit dem Land konnte erfolgreich eine Beteiligung am Gesamtkonzept im Schlüssel 70:30 (Land/Landkreis) verhandelt werden, den die Verwaltung als günstig bewertet. Der Finanzierungsanteil des Landkreises Göppingen beläuft sich damit auf 1,08 Mio. €/Jahr (+Gleitklausel) ab 2019/20. Im Finanzkonzept des Landkreises sind hierfür 2 Mio. €/Jahr (ursprünglich 3 Mio. €) eingeplant. Das Gesamtkonzept berücksichtigt den zusätzlichen Aufwand für die Fahrzeuge und die Tatsache, dass der Halbstundentakt bis Geislingen/Steige bei der Realisierung des Gesamtkonzepts im Filstal bereits vorgezogen zum Jahresfahrplan 2019/20 umgesetzt werden kann. Das Zielkonzept des Landes stand schon bisher unter Finanzierungsvorbehalt und sieht außerdem eine sukzessive Umsetzung seiner Bedienungskonzepte bis 2025 vor.

b) Infrastruktur

Um die Wende für den MEx im Bahnhof Geislingen zu ermöglichen wird der Bau eines zusätzlichen Abstellgleises (im Zuge Gleis 1 in Richtung Geislingen/West) einschließlich der Weichenverbindung und der Anpassung der Signaltechnik benötigt.

Die Kosten wurden mit rd. 5 Mio. € berechnet. Das Land hat die Förderung über LGVFG in Aussicht gestellt. Der entsprechende Antrag ist durch DB Netz zu stellen. Der Fördersatz beträgt 50%. Der Aufwand für die Planungskosten verbleibt in üblicher Form zu 100% auf der kommunalen Seite, so dass ein tatsächlicher Gesamtzuschuss von rd. 40% über LGVFG zu erwarten ist. Dies entspricht einem Finanzierungsaufwand von einmalig rd. 3 Mio. €. Die Maßnahme wäre zeitnah zu planen um bis zur Inbetriebnahme des Gesamtkonzepts zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umgesetzt werden zu können. DB Netz hat klargestellt, dass die Infrastruktur auch nach Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm und der Herausnahme des schnellen Fernverkehrs für eine dauerhaft stabile Betriebsqualität benötigt wird. Anpassungen, die im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur (Tälesbahn-Radweg) erforderlich werden, stellen nach einer ersten Einschätzung der Verwaltung und der Stadt Geislingen kein Hindernis dar.

Die Verwaltung sieht ein hohes Interesse des Landkreises, ein durchgängiges Gesamtkonzept mit S-Bahn ähnlichem Standard auf der Filstalbahn einzurichten. Deshalb darf die Umsetzung des Metropolexpress-Konzepts nach Auffassung der Kreisverwaltung nicht an den Investitionskosten scheitern. Die Verwaltung schlägt daher vor, mit den betroffenen Städten und Gemeinden Gespräche über die anteilmäßige Finanzierung der Investitionskosten zu führen.

3. Gesamtbewertung

Mit dem vorliegenden Gesamtkonzept der MetropolExpress-Bedienung im Halbstundentakt bis Geislingen/Steige konnte die Verwaltung die zentralen Forderungen des Landkreises in seinen Verhandlungen mit dem Land durchsetzen. Der erzielte Finanzierungskompromiss zur Beteiligung des Landkreises am Gesamtpaket im Verhältnis 70:30 (Land/Landkreis) und entsprechenden jährlichen Kosten ab Jahresfahrplan 2019/20 in Höhe von 1,08 Mio. € (+Gleitklausel) werden als günstig bewertet.

Mit der Realisierung des Betriebsmodells im S-Bahn ähnlichen Standard könnte die seit Jahren anhaltenden Bemühungen um ein verbessertes Bedienungsangebot im Filmland auf hohem Niveau und damit ein zentrales Mobilitätsthema zum Umsetzungsbeschluss gebracht werden. Nachdem die vorliegende Machbarkeitsstudie zur S-Bahn einen wirtschaftlichen Betrieb bis Geislingen/Steige, aber auch in der Kurzführung bis Göppingen, ausgeschlossen hatte, sieht die Verwaltung im erweiterten Konzept des MetropolExpress das unter heutigen Gesichtspunkten und im Rahmen der Finanzierungsmöglichkeiten geeignete Modell, das den Interessen des Landkreises nach einer besseren Integration in das Gesamtverkehrssystem der Region Stuttgart in hohem Maße gerecht wird. Die vollumfängliche Bedienung im Halbstundentakt (alle Halte im Binnenverkehr des Landkreises) und die schnellen Durchbindungen nach Stuttgart (MeX und IRE) sowie nach Ulm (IRE neu im Stundentakt) kommen den Interessen der Fahrgäste nach kurzen Reisezeiten in besonderer Weise entgegen. Die vollumfängliche Einbindung der Stadt Geislingen in den Halbstundentakt muss auch als deutliches Signal gegen mögliche Nachteile gesehen werden, die durch den Aufbau eines Bahnhalts an der Neubaustrecke in Merkingen entstehen könnten. Das neue Betriebsmodell ist darüber hinaus als verlässliche Grundlage für die qualitativ anspruchsvolle Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans (Vertaktung, Vernetzung, Anschlusssicherung) zu sehen. Zu berücksichtigen ist auch, dass mit dem zu vereinbarenden Gesamtkonzept ein qualitativ hochstehendes Bedienungsmodell im Filstal deutlich früher umgesetzt werden kann.

In der Gesamtabwägung zwischen dem zu erwartenden Nutzen und dem als vertretbar eingestuften Finanzierungsaufwand, empfiehlt die Verwaltung, das Finanzierungsangebot des Landes anzunehmen und entsprechende Ausführungsverträge abzuschließen. Die offenen Fragen zur Finanzierung der Infrastruktur im Bahnhof Geislingen sind zeitnah mit DB Netz und den betroffenen Städten und Gemeinden zu verhandeln.

III. Handlungsalternativen

Keine Umsetzung und Finanzierung des vorgelegten Gesamtpakets. Das Land hat deutlich gemacht, dass keine weiteren Verhandlungsspielräume bestehen. Nachdem die Verwaltung die Forderungen des Landkreises gegenüber dem Land vollumfänglich umgesetzt sieht und das Verhandlungsergebnis als günstig bewertet, wird die Annahme der Finanzierungsmodalitäten dringend empfohlen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Der Landkreis finanziert das Gesamtpaket zur Umsetzung des Halbstundentakts des MetropolExpress bis Geislingen/Steige in S-Bahn ähnlicher Bedienungsqualität ab dem Jahresfahrplan 2019/20 zu 30%. Dadurch entstehen jährliche Kosten von 1,08 Mio. € (+ Gleitklausel für die Folgejahre). Im Finanzkonzept des Landkreises sind ab 2019 2 Mio. €/Jahr mit einer Indexanpassung von 3% für die Folgejahre eingeplant.

Zur Finanzierung des kommunalen Anteils bei der Anpassung der Infrastruktur im Bahnhof Geislingen, die mit rd. 3 Mio. € nach Abzug der LGVFG-Förderung veranschlagt wird, sind bisher keine Mittel in der Finanzplanung vorgesehen. Hierüber sind zunächst Verhandlungen mit den betroffenen Städten und Gemeinden zu führen.

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	X				
Zukunft der Wirtschaft	X				
Zukunft von Schule und Beruf	X				
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	X				
Zukunft der Klimasituation	X				

VI. Internetfreigabe

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.