



**Bericht zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Jahr 2006 und zur
Mittelverwendung 2007
Mitteilungsvorlage**

Beschlussvorschlag:

Kein Beschluss vorgesehen.

Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten: -	Kostenanteil Landkreis: 700.000 EUR
Haushaltsstelle: 1.7920.7150.000	zur Verfügung stehende HH-Mittel: 700.000 EUR

Die für den ÖPNV im Landkreis Reutlingen eingerichteten Angebote werden im bisherigen Umfang fortgeführt. Bei evtl. neuen Maßnahmen bzw. Maßnahmen von grundsätzlicher Bedeutung (z. B. Ermstalbahn, Kooperationen mit Nachbarverbänden) wird im Einzelfall eine Entscheidung der Gremien herbeigeführt.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Für den ÖPNV stehen dem Landkreis Reutlingen im Jahr 2007 Mittel von insgesamt 700.000 EUR zur Verfügung. Sie sollen entsprechend Ziffer 11 dieser KT-Drucksache verwendet werden.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Schnellbuslinie „eXpresso“

1.1 Wie haben sich Nachfrage und Defizit entwickelt?

89.581 Fahrgäste nutzten im Jahr 2006 den eXpresso zwischen der Wabe Reutlingen und Bernhausen bzw. dem Flughafen Stuttgart (2005: 94.180 Fahrgäste). Dieser Rückgang um 4,9 % erklärt sich nach Einschätzung von RSV und Verwaltung wesentlich durch die Einführung des Zuschlags für Einzelfahrscheine und Tagestickets und die deutliche Netto-Tariferhöhung zum 01.01.2006.

Die Fahrgeldeinnahmen konnten einschließlich Zuschlag um 23,7 % auf 285.279 EUR (davon 50.175 EUR Zuschläge) gesteigert werden (Vorjahr 230.692 EUR). Erstmals konnte auf Grund des Zuschlags ermittelt werden, dass 7.149 Fahrgäste von Verkehrsunternehmen außerhalb des RSV-Gebietes auf den „eXpresso“ umgestiegen sind.

Da die Abrechnung des Ausgleichs von naldo für die Beförderung der Fahrgäste innerhalb der Wabe Reutlingen noch aussteht, kann das Defizit für 2006 derzeit noch nicht genau beziffert werden. Nach Einschätzung der Verwaltung dürfte sich der Anteil des Landkreises jedoch unter dem vom Kreistag in seiner Sitzung am 03.04.2006 (KT-Drucksachen Nr. VII-239 bis VII-239/2) für 2006 festgelegten Zuschussbetrag von 160.000 EUR bewegen.

1.2 Wie verändert sich der Tarif 2007?

Im Jahr 2007 erhöhen sich die naldo-Tarife durchschnittlich um 4,6 %. Nur der Preis für das Tagesticket Gruppe bleibt unverändert (siehe KT-Drucksache Nr. VII-0348). Die Verwaltung wird die Entwicklung der Fahrgastzahlen und Einnahmen aufmerksam beobachten und prüfen, ob eine Erhöhung des Zuschlags zum 01.01.2008 erforderlich und marktverträglich einsetzbar ist; der Ausschuss wird hierüber informiert.

1.3 Was hat sich beim Fahrplan verändert?

Bereits mit geringfügigen Änderungen im Minutenbereich konnte bei der Schnellbuslinie „eXpresso“ zum Fahrplanwechsel am 10.12.2006 erreicht werden, dass bisher verspätungsanfällige Kurse pünktlich sind und die Anschlüsse erreicht werden. Durch die Verschiebung der letzten Abfahrt am Flughafen um 3 bzw. 4 Minuten (Abfahrt Richtung Reutlingen 19.44 Uhr) hat nun auch die S-Bahn aus Richtung Stuttgart (Ankunft 19.42 Uhr) Anschluss am Flughafen Richtung Reutlingen. Bei den übrigen RSV-Linien wurden ebenfalls Änderungen vorgenommen, die zu einer Verbesserung der Anschlüsse vom und zum „eXpresso“ führen. So wurde der Busknoten in Reutlingen „Stadtmitte“ auf die Minute .30 gelegt, damit vom „eXpresso“, der dort zur Minute .27 ankommt, in alle Richtungen gute Anschlüsse bestehen.

Mit der Neuordnung der Buslinie 3 ist es der RSV gelungen, mehr und vor allem meist günstigere Umsteigeverbindungen zwischen der Linie 3 und dem „eXpresso“ von und nach Walddorfhäslach anbieten zu können. Die Umsteigezeiten haben sich zum Teil deutlich verringert. Die RSV hat die Anschlüsse morgens in Richtung Flughafen und nachmittags bzw. abends zurück nach Walddorfhäslach optimiert. Dadurch sind die Direktanschlüsse von Walddorf bis auf die Direktverbindung sonn- und feiertags um 7.11 Uhr entbehrlich geworden. Die Anzahl der Anschlüsse wird jedoch erhöht. Außerdem ist der Ortsteil Häslach durch die Bedienung mit der Buslinie 3 jetzt noch häufiger an den „eXpresso“ angebunden. Die Verbesserungen sind mit der Gemeinde Walddorfhäslach abgestimmt und werden von ihr begrüßt. Insgesamt ergibt sich damit für Walddorfhäslach folgende Anschlusssituation:

- In Fahrtrichtung Flughafen werden Montag – Freitag gleich viele Verbindungen angeboten.
- In der Gegenrichtung gibt es jetzt neun und damit zwei zusätzliche Verbindungen.
- Samstags konnte die Zahl der Verbindungen vom Flughafen von einer auf fünf erhöht werden.
- An Sonn- und Feiertagen gibt es vom Flughafen zwei Anschlussverbindungen statt bisher einer Direktverbindung.

2. Neuordnung des ÖPNV im Raum St. Johann

2.1 Ziele der Planung

Bis zum Start der Neuordnung des ÖPNV im Raum Reutlingen – Engstingen – Münsingen – St. Johann – Bad Urach war es nicht möglich, von bestimmten St. Johanner Ortsteilen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu anderen Ortsteilen zu kommen. Auch die Verbindungen von St. Johann nach Bad Urach, Münsingen, Pfullingen und Reutlingen waren verbesserungsbedürftig. Deshalb wurde gemeinsam mit den betroffenen Städten und Gemeinden, dem Verkehrsunternehmen RAB und der Nahverkehrsberatung Südwest das gesamte Busliniennetz in diesem Raum völlig neu geplant und zusammengestellt.

Mit dieser Neuordnung werden folgende Ziele erreicht:

- Alle Ortsteile von St. Johann werden miteinander verbunden.
- Verbindung aller St. Johanner Ortsteile mit den Städten Münsingen, Bad Urach, Pfullingen und Reutlingen.
- Vertaktung des Angebots auf den neuen Linien von Montag bis Freitag.
- Abstimmung der neuen Linien auf die Ermstalbahn in Bad Urach.
- Neue direkte Buslinie von Münsingen (zum Teil von Auingen) nach Bad Urach im Stundentakt (mit Anschluss an die Ermstalbahn).
- Verbindungen von Münsingen nach Reutlingen im Halbstundentakt abwechselnd über St. Johann und Bad Urach.

Um diese Ziele zu erreichen mussten an einigen Schulen die Schulzeiten verändert werden. Der Startschuss für die Neukonzeption erfolgte deshalb zum Beginn des neuen Schuljahres im September 2006. Zunächst wurden überwiegend die Wochentage Montag bis Freitag geändert. Insgesamt wurden rund 1,1 Mio. Buskilometer pro Jahr neu sortiert. Die Gemeinde St. Johann wurde im Zuge der Neuordnung auf die Wabengrenze zu Lichtenstein gelegt, da die Taktbusse aus St. Johann nach Reutlingen nun regelmäßig über Lichtenstein fahren. Durch die Verlegung auf die Wabengrenze konnte erreicht werden, dass der Fahrpreis nicht für drei, sondern weiterhin für zwei naldo-Waben gilt. Fahrgäste aus Ohnastetten, die bisher normalerweise über Lichtenstein nach Reutlingen gefahren sind, profitieren von der Verlegung, da sich ihr Fahrpreis nun auf zwei Waben reduziert. Durch Verhandlungen mit naldo konnte erreicht werden, dass die dadurch entstehenden Fahrgeldausfälle vom Landkreis nicht ersetzt werden müssen. Insgesamt wurde das Ziel, die Neuordnung kostenneutral umzusetzen, erreicht. Die Wochenendverbindungen werden zum Start der Saison des Schwäbischen Alb Freizeitnetzes am 1. Mai 2007 angepasst.

2.2 Die neuen Buslinien

Die Buslinie **Bad Urach – St. Johann – Münsingen** (Linie 7643) fährt stündlich in beiden Richtungen. Sie verbindet alle Ortsteile von St. Johann (außer Ohnastetten) miteinander. Außerdem schafft sie Verbindungen mit Münsingen und Bad Urach. Die Busse treffen sich kurz vor jeder vollen Stunde (außer 9.54 Uhr und 14.54 Uhr) in Würtingen.

Auch die Buslinie **Würtingen – Ohnastetten – Holzelfingen – Unterhausen – Pfullingen – Reutlingen** (Linie 7644) fährt stündlich. Durch die zeitgleiche Ankunft der Busse aus Münsingen, Bad Urach und aus Reutlingen in Würtingen besteht dort die Möglichkeit umzusteigen. Fahrgäste aus Münsingen und Bad Urach können in Würtingen den Bus nach Reutlingen und umgekehrt nehmen. Ohnastetten ist über diese Linie an die übrigen St. Johanner Ortsteile und nach Münsingen und

Bad Urach angebunden. Zu den Schüler- und Berufsverkehrszeiten fahren zusätzlich zu den Taktbussen über Ohnastetten Busse von Würtingen über Eningen nach Reutlingen.

Die Buslinie **Münsingen – Bad Urach** (Linie 7645) fährt ebenfalls stündlich und hat in Bad Urach Anschluss an die Ermstalbahn. Teilweise wird die Linie über Münsingen hinaus bis nach Auingen verlängert. In den Hauptverkehrszeiten fahren Busse teilweise über Trailfingen.

Zur Erschließung von Münsingen und Auingen wurde die neue Buslinie **Münsingen – Badstuhl – Trailfingen – Münsingen** (Linie 7650) eingerichtet. Diese Linie hat in Münsingen Anschluss in Richtung Bad Urach.

Auf der Buslinie **Münsingen – Engstingen – Reutlingen** (Linie 7606) gab es zahlreiche Änderungen. Durch die Neuordnung der Umläufe entfielen auf dieser Strecke zum Teil betriebsbedingte (veröffentlichte) Zubringerfahrten. Damit ein effektiverer Fahrzeugeinsatz erfolgen konnte, wurde für Schüler aus Engstingen und Offenhausen, die weiterführende Schulen in Münsingen besuchen, bei Fahrten zur ersten und zweiten Unterrichtsstunde ein Umstieg in Gomadingen auf den Zug der Schwäbischen Albbahn eingerichtet. Der Bus kann so ab Gomadingen andere Aufgaben wahrnehmen und fährt nicht mehr zur selben Zeit wie die Bahn nach Münsingen. Kurz vor Start der Neuordnung hat die DB AG den Fahrplan für die Schülerzüge geändert. Der Zug kommt nun morgens von Gammertingen. Damit können Fahrgäste, die zwischen Gammertingen und Gomadingen zusteigen, direkt mit dem Zug (ohne Umstieg in Gomadingen) nach Münsingen fahren.

2.3 Die Startphase

Es ist normal, dass der Schülerverkehr in den ersten beiden Wochen nach Schuljahresbeginn mit einigen Problemen konfrontiert ist. Dies liegt daran, dass Schüler erstmals mit dem Bus oder auf einer anderen Strecke zur Schule fahren müssen, die Stundenpläne noch nicht 100%ig stehen und sich die Fahrzeugkapazitäten neu auf die Nachfrage einstellen müssen. Im Neuordnungsbereich verschärfte sich dies zu Beginn des letzten Schuljahres noch dadurch, dass die Unterrichtszeiten an einigen Schulen geändert wurden, Busse völlig andere Linien fuhren, neue Anschlüsse und geänderte Fahrzeiten beachtet werden mussten. Dies führte zu einigen Anlaufschwierigkeiten bei den Busunternehmen, den Fahrern und den Fahrgästen.

Um das bestmögliche Angebot bieten zu können, mussten die Fahrzeiten auf den Linien knapp, aber nicht zu knapp bemessen sein. Durch die Vernetzung der verschiedenen Buslinien in Münsingen und St. Johann sowie in Bad Urach mit der Ermstalbahn war es wichtig, die Fahrzeiten einzuhalten, damit das Gesamtsystem funktionieren kann. Leider hat es sich in der Praxis herausgestellt, dass manche Busse von außerhalb des Neuordnungsbereiches nicht so pünktlich waren, wie ursprünglich angenommen. Dies führte in der Startphase dazu, dass sich diese Verspätungen in die Neukonzeption übertrugen und es dort dann ebenfalls zu Verspätungen kam. Betroffen waren hiervon insbesondere Schulkinder aus Trailfingen und Riethem zur Grundschule nach Dottingen. Durch Einsatz eines anderen Busses, der pünktlich in Münsingen starten kann, ist nun gewährleistet, dass die Kinder pünktlich zur Schule kommen.

Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee, Münsingen –RAB- hat sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten um eine rasche Abhilfe bemüht. Soweit keine kurzfristige Änderung möglich war, wurden die Kurse zum Fahrplanwechsel am 10.12.2006 entsprechend angepasst. Seither sind keine Klagen über Verspätungen oder verlorene Anschlüsse mehr bekannt. Unvorhersehbare Kapazitätsengpässe zwischen Engstingen und Reutlingen, die nicht mit der Neuordnung im Zusammenhang stehen, konnten durch den Einsatz eines weiteren Fahrzeugs ebenso kurzfristig behoben werden wie eine Spätverbindung von Reutlingen nach Münsingen für Beschäftigte im Dienstleistungsgewerbe.

Derzeit sind noch folgende Projekte in Arbeit:

- Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt unter der Woche zwischen Gomadingen und Kohlstetten nach Reutlingen und Münsingen am Vormittag. Hier wird demnächst eine Fahrgastzählung auf dem Kurs, der ggf. früher gelegt werden soll, stattfinden.
- Zur Bedienung von Grafeneck wird die Einrichtung einer Bahnhaltestelle geprüft.
- Einrichtung einer neuen Bushaltestelle zwischen Trailfingen und der B465 im Bereich Seetal. Dadurch wäre es möglich, die Buslinie 7650 mit der Buslinie 7645 zu verknüpfen, so dass es mehr Verbindungen von Trailfingen nach Bad Urach mit kürzeren Fahrzeiten geben würde.

2.4 Zusammenfassung

Nach anfänglichen Startschwierigkeiten hat sich die ÖPNV-Neuordnung bewährt. Angesichts der Dimensionen des Projekts sind solche Anlaufschwierigkeiten normal. Die meisten Probleme konnten jedoch inzwischen zur Zufriedenheit der meisten Fahrgäste gelöst werden. Insgesamt laufen die Fahrpläne stabil, so dass die Anschlüsse erreicht werden können.

Für die Gemeinden Engstingen, Gomadingen und die Stadt Münsingen wurde eine ausführliche Analyse der Verbindungen nach dem Muster „vorher und nachher“ erstellt (**Anlage 1**). Sie zeigt, dass in vielen Gemeinden und Ortsteilen die Anzahl der Verbindungen unter der Woche deutlich erhöht wurde. Zum Teil ist aber auch zu beobachten, dass bei einigen Fahrgästen noch eine „Hemmschwelle“ besteht, von einer langjährigen Verbindung auf eine nach der Neukonzeption günstigere Verbindung umzusteigen. Damit werden die neuen Möglichkeiten auch nicht gleich als Verbesserung wahrgenommen. Inzwischen hat sich das Gesamtsystem jedoch so gut eingespielt, dass die anfänglich geäußerten Befürchtungen, die Anschlüsse würden nicht funktionieren, unbegründet sind. Insgesamt kann festgestellt werden, dass mit der Neuordnung die meisten Städte, Gemeinden und Ortsteile eine deutlich bessere ÖPNV-Anbindung als bisher erhalten haben.

3. Anmelde-Linienverkehre

Die fast flächendeckend vorhandenen Anmelde-Linienverkehre erfreuen sich nach wie vor großer Nachfrage, wie die nachfolgende Übersicht über die Entwicklung des Fahrgastaufkommens zeigt. Die Anmeldefahrten werden in den naldo-Fahrplänen bei den jeweiligen Buslinien veröffentlicht und jährlich bei Bedarf den Busfahrplänen angepasst.

Anmelde-Linienverkehr	Fahrgäste		Zuschussbedarf Landkreis in EUR	
	2005	2006	2005	2006
Raum Engstingen	652	788	8.322,18	9.103,95
Wannweil – Kirchentellinsfurt	479	280	2.087,61	1.275,35
Sonnenbühl – Reutlingen	1.901	2.541	9.943,16	11.122,80
Raum Metzingen	764	942	1.117,49	374,47
Nachtverkehr Reutlingen – Ermstal	876	1.077	6.240,31	6.584,93
Raum Bad Urach	471	264	2.241,19	1.561,39
Raum Münsingen	193	136	1.778,71	1.429,64
St. Johann – Eningen	920	Jan – Nov. 823	3.773,88	Jan – Nov. 3.213,51
Gesamt	6.256	6.851	35.504,53	34.666,04

Damit liegen die Fahrgastzahlen wiederum über denen des Vorjahres. Der Zuschussanteil des Landkreises liegt etwas unter dem des Vorjahres.

Für 2007 ist angedacht, die Anbindung der Gemeinde St. Johann von und nach Reutlingen am Wochenende für „Nachtschwärmer“ zu verbessern.

4. Zuschussfahrten Hayingen/Zwiefalten – Reutlingen

Um größere Bedienungslücken zu vermeiden, bezuschusst der Landkreis teilweise Fahrten aus dem Raum Hayingen/Zwiefalten nach Engstingen bzw. Reutlingen. Um die Kosten zu senken, werden in Tagesrandlagen und an Samstagen die Fahrten mit Kleinbussen zum Teil nur nach vorheriger Anmeldung gefahren.

Nach aktuellen Fahrgastzählungen der RAB nutzen derzeit täglich an Schultagen montags bis freitags 132 Schüler und 7 Berufstätige das Angebot. Samstags sind 24 Personen pro Tag mit den bezuschussten Kursen unterwegs. Somit konnten die Vorjahreszahlen (110 Schüler und 20 Berufstätige bzw. an Samstagen 18 Personen) leicht gesteigert werden. Die Zählung für die Ferientage unter der Woche findet Ende Februar statt.

5. Schwäbische Albahn

Zusammen mit anderen Akteuren konnte der Landkreis erreichen, dass die Schwäbische Albahn nicht von der Kürzung der Regionalisierungsmittel betroffen wurde. Damit bleibt das Herzstück des Freizeitnetzes auf der Schwäbischen Alb weiter erhalten. So steht auch für das künftige Biosphärengebiet ein besonders attraktives und umweltschonendes Verkehrsmittel bereit. Ferner spielt die Schwäbische Albahn mittlerweile auch im Regelbetrieb der Schülerverkehre eine wichtige Rolle.

Zum 18.09.2006 konnten weitere Schülerverkehre auf die Bahn verlagert werden. Im Zusammenhang mit der Neuordnung des ÖPNV im Raum St. Johann wurden die bisherigen Parallelfahrten von Bus und Bahn zwischen Gomadingen und Münsingen eingestellt. Schüler aus dem Bereich Engstingen, Kohlsetten und Offenhausen steigen nun in Gomadingen auf den Zug um oder fahren gleich mit der Schwäbischen Albahn nach Münsingen in die Schule.

Seit dem Fahrplanwechsel am 10.12.2006 beginnt der erste Kursumlauf in Gammertingen. Die Umstellung des Fahrplankonzepts der Schwäbischen Albbahn war auf Grund der zu hohen Verspätungsanfälligkeit im Winter 2005/2006 zwischen Münsingen und Gomadingen erforderlich geworden. Da der Zug in Münsingen über Nacht im Freien abgestellt war, konnte er witterungsbedingt teilweise morgens nicht pünktlich starten, so dass Schüler aus Gomadingen nicht mehr rechtzeitig zum Unterricht kamen. Inzwischen wird der Zug über Nacht in Gammertingen in einer Fahrzeughalle abgestellt und fährt morgens um 6.00 Uhr ab Gammertingen über Engstingen und Gomadingen nach Münsingen zur ersten Schulstunde. Tagsüber pendelt er zwischen Gomadingen und Münsingen und fährt um 16.00 Uhr ab Münsingen zurück nach Gammertingen.

Der Wegfall der parallel zum Zug erfolgten Busbedienung zwischen Gomadingen und Münsingen hat für die Anbindung von Grafeneck besonders negative Auswirkungen, denn Grafeneck verfügt über keine eigene Zughaltestelle. Im Hinblick auf die ÖPNV-Erschließung für Bewohner und Arbeitnehmer von Grafeneck und angesichts der touristischen Bedeutung der dortigen Gedenkstätte werden derzeit die Möglichkeiten für die Einrichtung einer Bahnhaltstelle geprüft. Dabei wird auch eine Interimslösung z. B. in Form eines Anmelde-Linienverkehrs untersucht.

6. Schwäbische Alb Freizeit-Netz

6.1 Allgemeine Entwicklung

Nach der Saison 2005, die von vielen baubedingten Streckensperrungen gekennzeichnet war, konnte 2006 wieder im Normalbetrieb auf den Bus- und Bahnstrecken gefahren werden. Dies hat sich – trotz längerer Schlechtwetterperioden - positiv auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt. Insgesamt wurden mit den Verkehrsmitteln des Freizeit-Netzes 23.204 Fahrgäste befördert, rund 4.000 mehr als im Vorjahr. Besonders erfreulich ist die Entwicklung bei der Fahrradmitnahme. Die Zahl der beförderten Fahrräder hat 2006 mit rund 4.100 ein Rekordniveau erreicht. In den vergangenen beiden Jahren lag diese Zahl bei knapp 1.800 Fahrrädern pro Saison. Der neue Haltepunkt bei „ALB-GOLD“ auf Trochtelfinger Markung wurde am 25.03.2006 seiner Bestimmung übergeben. Dieser Haltepunkt wird vom Rad-Wander-Shuttle der Hohenzollerischen Landesbahn sowie Sonderzügen („roter Brummer“) im Rahmen von besonderen Aktionen bedient. Bereits im ersten Betriebsjahr konnten die Fahrgastzahlen des Rad-Wander-Shuttle deutlich von 5.000 im Vorjahr auf rund 6.800 Fahrgäste in der Saison 2006 gesteigert werden.

6.2 Lautertal-Freizeit-Bus

Beim Lautertal-Freizeit-Bus, der von Münsingen über das Lautertal und Hayingen nach Zwiefalten fährt, konnte im Vergleich zur Saison 2005 eine deutliche Steigerung von 1.466 auf 1.829 Fahrgäste (+ 24,8 %) verzeichnet werden. Die Zahl der beförderten Fahrräder stieg um 16,2 % auf 508. Zusammen mit den anderen Buslinien, die in Münsingen mit der Schwäbischen Albbahn verknüpft sind, ist er ein wichtiger Baustein des Schwäbischen Alb Freizeit-Netzes. Der Zuschussbedarf lag für die Saison 2006, die 3 Tage länger war als 2005, bei 9.614,40 EUR (Vorjahr 8.755,75 EUR). Er wird zu 60 % vom Landkreis Reutlingen getragen. Die Stadt Münsingen trägt 20 %, die Stadt Hayingen und die Gemeinde Zwiefalten jeweils 10 % des Zuschussbedarfs. An diesem Finanzierungskonzept soll auch 2007 festgehalten werden.

7. Ermstalbahn

Die Finanzierungsvereinbarung für die Unterhaltungsinvestitionen läuft am 31.07.2007 aus. Derzeit finden Verhandlungen mit den drei beteiligten Kommunen Metzingen, Dettingen/Erms und Bad Urach, der ENAG und der RAB über die weitere Finanzierung statt. Die Verwaltung wird den Ausschuss voraussichtlich in der nächsten Sitzungsrunde über das Ergebnis der Verhandlungen informieren.

8. Regional-Stadtbahn-Konzept

Eine Projektgruppe, bestehend aus Vertretern der drei beteiligten Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalbkreis, der Städte Reutlingen und Tübingen, des Regionalverbands, des Verkehrsverbunds naldo sowie der großen Beförderungsunternehmen, hat – in Absprache mit dem damals zuständigen Ministerium für Umwelt und Verkehr – bereits ein sogenanntes „Kernliniennetz“ für die Regional-Stadtbahn erarbeitet, das die wichtigsten und aufkommensstärksten Strecken im Untersuchungsgebiet enthält. Aus diesem Kernliniennetz wurden insgesamt vier Teilnetze gebildet:

- Teilnetz Neubau Tübingen (Innenstadtstrecke)
- Teilnetz Neubau Reutlingen/Echaztal bis Engstingen
- Teilnetz Neubau Querspange Gomaringen (Reutlingen – Gomaringen mit Anschluss an die Zollernbahn) sowie
- Teilnetz Ausbau Zollernbahn.

Durch die Definition dieser vier Teilprojekte wurden bereits klare Priorisierungen vorgenommen. Alle vier Teilnetze können unabhängig voneinander realisiert werden, sie entfalten jedoch erst in ihrem Zusammenspiel eine optimale Netzwirkung.

Der nächste wichtige Verfahrensschritt wäre die Ausschreibung einer Standardisierten Bewertung für die Regional-Stadtbahn. Zur Klärung der Frage, ob es zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll ist, eine solche Standardisierte Bewertung in Auftrag zu geben, wurden im vergangenen Jahr – zuletzt mit Herrn Staatssekretär Köberle im August - mehrere Gespräche mit dem Innenministerium Baden-Württemberg geführt. Das Innenministerium hat dabei mehrfach in Frage gestellt, ob es angesichts der finanziellen Dimension des Regional-Stadtbahn-Projektes sowie vor dem Hintergrund der aktuellen Fördermittelsituation im Bereich des ÖPNV für die nächsten Jahre realistische Chancen zur Verwirklichung des Gesamtprojektes gibt.

Zwar ist die Gültigkeit einer Standardisierten Bewertung grundsätzlich zeitlich nicht begrenzt. Sie kann jedoch nur so lange herangezogen werden, wie sich die darin zugrunde gelegten Annahmen und Daten nicht wesentlich verändert haben. Vor dem Hintergrund, dass sich eine Fördermöglichkeit derzeit nicht abzeichnet, hat das Innenministerium auf die Gefahr hingewiesen, dass eine zum jetzigen Zeitpunkt für die Regional-Stadtbahn erstellte Standardisierte Bewertung zu einem späteren Zeitpunkt angepasst, überarbeitet, oder im ungünstigsten Fall gar neu erstellt werden muss. Das Innenministerium hat deshalb die Möglichkeit angesprochen, derzeit noch keine Standardisierte Bewertung in Auftrag zu geben und diese aus Gründen der Aktualität möglichst zeitnah zum geplanten Zeitpunkt der Umsetzung zu fertigen. Da der richtige Zeitpunkt für eine Beauftragung einer Standardisierten Bewertung sich derzeit nicht vorhersagen lässt, schlägt das Innenministerium vor, in dieser Angelegenheit in engem Kontakt mit dem Ministerium zu bleiben (vergleiche dazu auch **Anlage 2**).

Da das Schreiben vom 08.12.2006 einige für die Entscheidung, zu welchem Zeitpunkt die Standardisierte Bewertung in Auftrag zu geben ist, wesentliche Fragestellungen nicht mit der erforderlichen Eindeutigkeit beantwortet, haben sich die Partner des Projekts darauf verständigt, erneut schriftlich auf eine entsprechende Klarstellung zu drängen.

Um nun keine Zeit zu verlieren, wird unabhängig hiervon eine kleine Arbeitsgruppe auf Fachebene beauftragt, die inhaltlichen Vorfragen einer Ausschreibung der Standardisierten Bewertung aufzuarbeiten, damit für den Fall, dass die Antwort des Innenministeriums dies erforderlich macht, im Zusammenhang mit den Beratungen zum Haushalt 2008 über die weitere Vorgehensweise beraten werden kann.

9. Kürzung der Regionalisierungsmittel

9.1 Wie verteilt sich die Kürzung im Einzelnen?

Nach dem im Bundesrat erzielten Kompromiss werden die Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder im Zeitraum von 2006 bis 2009 um insgesamt 1,8 Mrd. EUR gekürzt. Für Baden-Württemberg bedeutet dies, dass sich die Mittel, mit denen das Land Zugverkehre bei der DB Regio AG und den anderen Verkehrsunternehmen bestellt, von 2007 bis 2010 jährlich im Schnitt um jeweils rund 70 Mio. EUR reduzieren.

Die Landesregierung hat ein umfangreiches Maßnahmenpaket beschlossen mit dem Ziel, die Belastungen auf möglichst viele Schultern zu verteilen. Dies betrifft insbesondere folgende Bereiche:

- Rückumschichtung von Fördermitteln für den kommunalen Straßenbau in Höhe von 10 Mio. EUR
- Entnahme von 20 Mio. EUR pro Jahr aus der kommunalen Finanzausgleichsmasse nach dem Finanzausgleichsgesetz für die Förderung kommunaler Infrastrukturvorhaben, für die bisher Regionalisierungsmittel eingesetzt worden sind
- Kürzung der Busförderung von 35 Mio. EUR auf 10 Mio. EUR pro Jahr
- Kürzung der Zuweisungen an den Verband Region Stuttgart für seine Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn um 2,5 Mio. EUR pro Jahr
- Kürzung der Zuschüsse für die Erbringung von Nahverkehrsleistungen auf der Schiene durch die DB Regio AG und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von 14 Mio. EUR pro Jahr, davon 13 Mio. EUR bei der DB Regio AG.

9.2 Welche konkreten Auswirkungen ergeben sich dadurch für die Bahnstrecken im Landkreis Reutlingen?

Die Fahrten der **Ermstalbahn** zwischen Bad Urach und Metzingen werden nicht aus Regionalisierungsmitteln bezuschusst. Sie sind deshalb nicht betroffen. Auch bei den Durchbindungen von Metzingen bis Reutlingen/Tübingen, die über den Verkehrsvertrag des Landes laufen und damit aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden, sind keine Änderungen geplant. Das Fahrtenangebot der Ermstalbahn bleibt somit unverändert.

Die **Schwäbische Albahn**, die von Schelklingen über Münsingen nach Engstingen fährt, ist von den Kürzungen ebenfalls nicht betroffen. Die Fahrten des „Ulmer Spatz“ und des „Rad-Wander-Shuttle“ werden nach den derzeitigen Erkenntnissen auch 2007 wieder vom Land bestellt, so dass diese beiden sehr wichtigen Bausteine des Schwäbischen Alb Freizeit-Netztes erhalten bleiben.

Die **Neckartalbahn** von Stuttgart nach Tübingen ist nach dem bisherigen Planungsstand von zahlreichen Streichungen bei den schnellen Interregio-Express-Zügen („Neitec“), den Regionalexpress-Zügen und den Regionalbahnen betroffen.

In **Anlage 3** sind die wichtigsten Änderungen für den Landkreis Reutlingen dargestellt. Da die Zugstrecke Stuttgart – Tübingen eine der ertragreichsten Nahverkehrsstrecken in Deutschland ist, sind diese Streichungen zum Großteil nicht nachvollziehbar, zumal auf dieser Strecke auch noch überproportional gestrichen werden soll. Die Kürzungsrate liegt laut Medienberichten im Landesdurchschnitt unter 3 %, auf der Neckartalbahn sollen jedoch 8,2 % der Zugleistungen gestrichen werden.

Als besonders kritisch ist insbesondere die Streichung von 3 Neitec-Zugpaaren unter der Woche und eines Zugpaares an Sonn- und Feiertagen anzusehen, da diese schnellen Zugverbindungen von den Fahrgästen sehr gut angenommen werden. Auch die Umstrukturierungen und Kürzungen beim Regionalbahnverkehr werden am Samstagmorgen im Berufsverkehr für zahlreiche Pendler äußerst problematisch sein. Die Landräte der Landkreise Esslingen, Reutlingen, Tübingen und des Zollernalbkreises haben daher in mehreren Schreiben das Innenministerium zur Rücknahme dieser völlig unverständlichen Streichungen aufgefordert (**Anlagen 4 und 5**).

10. Nahverkehrsplan

Im Verlauf dieses Jahres soll der Nahverkehrsplan des Landkreises Reutlingen fortgeschrieben werden. Dieser wird – entsprechend den gesetzlichen Vorgaben – eine Bestandsaufnahme, eine Verkehrsanalyse und eine Prognose beinhalten sowie Ziele und Rahmenbedingungen für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Reutlingen definieren. An der Aufstellung sind zahlreiche Institutionen (u. a. Gemeinden, Verkehrsunternehmen, benachbarte Aufgabenträger usw.) zu beteiligen.

Die Verwaltung beabsichtigt, die Beteiligten frühzeitig einzubinden. Wie bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans soll der Arbeitsauftrag im Rahmen eines rund 80 Beteiligte umfassenden „Nahverkehrsforums“ erfolgen. Dabei soll insbesondere das weitere Vorgehen abgestimmt werden. Nach Vorstellung der Verwaltung sollen im Sinne der Arbeitseffizienz aus dem Nahverkehrsforum Vertreter in eine „Arbeitsgemeinschaft Nahverkehrsforum“ berufen werden, die die Fortschreibung des Nahverkehrsplans intensiv begleitet. Der entstehende Maßnahmenkatalog ist dann als „Arbeitsauftrag“ an die Verwaltung für die kommenden Jahre zu verstehen.

Die erste Sitzung des Nahverkehrsforums ist für März dieses Jahres geplant. Auf Grund des hohen Abstimmungsbedarfs mit vielen Beteiligten rechnet die Verwaltung damit, dass der Entwurf des Nahverkehrsplans Anfang 2008 vorliegen wird.

11. Übersicht über die Mittelverwendung 2007

<u>Verwaltungshaushalt</u>	2007	Ansatz 02/2006
<i>Betriebskostenzuschüsse</i>	EUR	EUR
Anmelde-Linienverkehre	40.000	42.000
Zuschussfahrten Hayingen/Zwiefalten	56.0000	56.000
Schnellbuslinie „eXpresso“	140.000	170.000
Ermstalbahn (Unterhaltungsinvestitionen)	44.000	44.000
Ergänzungsverkehr Schwäb. Alb Freizeit-Netz (LTB, Rad-Wander-Bus, Dampfzugfahrten usw.)	20.000	20.000
<i>Broschüren, Informationsmaterial usw.</i> (Schwäb. Alb Freizeit-Netz)	14.000	29.000

<i>Verkehrsverbund naldo</i>		
Eigenaufwand Verbundgesellschaft	72.000	69.000
Tarifkosten	204.000	203.000
<i>Noch nicht verplante Mittel</i>	110.000	207.000
gegebenenfalls zu verwenden für		
• Gutachterkosten		
• Realisierung von („kleineren“) verbundüberschreitenden Kooperationen usw.		

Summe Verwaltungshaushalt	700.000	840.000

Im Vermögenshaushalt sind keine neuen Maßnahmen geplant.