

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Ausbau und Förderung des öffentlichen Personen- nahverkehrs in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich der aktuelle Stand bei den großen Schienenausbauprojekten in Baden-Württemberg, insbesondere beim menschen- und umweltfreundlichen Ausbau der Rheintalbahn, beim Projekt Stuttgart 21/Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, bei der Elektrifizierung der Südbahn und bei der Hochrheinbahn, gestaltet (mit Angabe zum Stand der Planung, der Unterzeichnung der vertraglichen Vereinbarungen und der Umsetzung);
2. wie der aktuelle Stand bei der Umsetzung und Finanzierung der einzelnen S-Bahn-, Straßenbahn- und Stadtbahnprojekte nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist (mit Angabe, welche einzelnen Projekte mit Landesmitteln gefördert werden sowie zum Stand der Planung, der Unterzeichnung der vertraglichen Vereinbarungen und der Umsetzung);
3. wie der aktuelle Stand zur Sicherstellung eines guten Angebots im Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg ist (mit Angabe, wie sich die einzelnen Kosten in den letzten Jahren entwickelt haben und wie das Land hierauf reagiert hat);
4. mit welchen Maßnahmen sie den öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum stärken will, insbesondere in Mittel- und Unterzentren, die über keinen direkten Anschluss an das Schienennetz des Landes verfügen;
5. welche weiteren Maßnahmen sie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg eingeleitet hat;

6. welchen Stellenwert sie der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr einräumt und wie sie Barrierefreiheit unterstützt.

15. 12. 2014

Sitzmann, Schwarz, Raufelder
und Fraktion

Begründung

Die Landesregierung hat sich vorgenommen, Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu machen. Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr als Alternative zum mobilisierten Individualverkehr ist hierfür ein zentraler Baustein.

Der Schienenpersonennahverkehr soll in Qualität und Quantität verbessert und Straßenbahnen und Busse sollen attraktiver gemacht werden. Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen sicher, kundenfreundlich, barrierefrei und auch für Menschen mit geringem Einkommen bezahlbar sein. Deshalb muss der Nahverkehr Vorfahrt haben und auch in ländlichen Räumen weiter ausgebaut werden.

Der Antrag soll einen aktuellen Überblick über die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land geben.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 20. Februar 2015 Nr. 3-3890.0/1779 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich der aktuelle Stand bei den großen Schienenausbauprojekten in Baden-Württemberg, insbesondere beim menschen- und umweltfreundlichen Ausbau der Rheintalbahn, beim Projekt Stuttgart 21/Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, bei der Elektrifizierung der Südbahn und bei der Hochrheinbahn, gestaltet (mit Angabe zum Stand der Planung, der Unterzeichnung der vertraglichen Vereinbarungen und der Umsetzung);

Rheintalbahn

a) Bereich Karlsruhe bis Rastatt Süd (Planfeststellungsabschnitt [PFA] 1):

Die Finanzierungsvereinbarung für den nördlichsten, rund 17 km langen Streckenabschnitt wurde zwischen dem Bund und der Bahn im August 2012 abgeschlossen. Im Juli 2013 erfolgte der Spatenstich für die Herstellung der Grundwasserwanne unter der Bundesautobahn A5. Die Tunnelbauarbeiten für den Rastatter Tunnel sollen im Frühjahr 2015 starten.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

b) Bereich Rastatt Süd bis Offenburg (PfA 2 bis 6):

Dieser Abschnitt ist seit 2004 in Betrieb.

c) Bereich Offenburg bis Riegel (PfA 7.1 bis 7.4 und 8.0):

- Güterzugtunnel Offenburg (Kernforderung 1, PfA 7.1)

Der Projektbeirat hat sich in diesem Abschnitt für die Planung eines Tunnels (Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) ausgesprochen. Die Finanzierung ist allerdings noch offen. Das Land und die Region haben erklärt, dass sie sich aus rechtlichen Gründen nicht an den Kosten beteiligen. Die Bundesregierung wird sich um einen die Finanzierung ermöglichenden Beschluss des Deutschen Bundestages bemühen.

- Autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel (Kernforderung 2, PfA 7.2 bis 8.0)

Die Bahn hat im Auftrag des Projektbeirats eine autobahnparallele Trassenführung vertieft untersucht, um eine optimierte Autobahnparallele und eine optimierte DB-Antragstrasse vergleichbar zu machen. Dabei wurden detaillierte schalltechnische Berechnungen erstellt, aber auch alle weiteren umweltrelevanten Schutzgüter im Detail untersucht. Die Untersuchungsergebnisse wurden im Dezember 2014 im Rahmen von zwei Bürgerinformationsveranstaltungen der Öffentlichkeit vorgestellt. Voraussichtlich im Frühjahr 2015 werden sich die Kreistage des Ortenaukreises und des Landkreises Emmendingen, die Regionalversammlung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein sowie anschließend der Projektbeirat Rheintalbahn mit dem Thema befassen.

d) Bereich Riegel bis Hügelheim (PfA 8.1 bis 8.4):

Die Bahn erstellt derzeit auf der Grundlage der im Projektbeirat gefassten Beschlüsse für den Bereich der Kernforderungen 3 (Verschiedene Optimierungen der Güterumfahrung Freiburg, PfA 8.1 und 8.2) und 4 (Bürgertrasse im Markgräflerland, PfA 8.3 und 8.4) die Planfeststellungsunterlagen zur Einreichung beim Eisenbahnbundesamt (EBA).

e) Bereich Hügelheim bis Basel (PfA 9.0 bis 9.3):

Die Landesregierung hat sich dafür eingesetzt, dass die von der Bürgerinitiative Bürger-Bündnis Bahn Markgräflerland gemeinnütziger e.V. und der Region erstellten Verbesserungsvorschläge der Bahnplanung, die sog. „Beste Lösung“ seitens des Bundes und der Deutschen Bahn AG auf ihre Realisierungsmöglichkeiten und die damit einhergehenden Kosten überprüft werden. Diese Überprüfung dauert noch an. Das Ergebnis wird voraussichtlich im Frühjahr 2015 vorliegen. Die Landesregierung wird sich dann gemeinsam mit der Region, dem Bund und der DB AG über das weitere Vorgehen verständigen.

Der PfA 9.1 (Schliengen–Eimeldingen) wurde am 9. Dezember 2012 mit der Eröffnung des Katzenbergtunnels in Betrieb genommen.

Der PfA 9.2 (Haltingen–Weil am Rhein) wird derzeit realisiert.

Für den PfA 9.3 (Basel) werden laut Bahn derzeit die Planunterlagen für das Schweizerische Genehmigungsverfahren erstellt. Mit dem Baurecht werde im Jahr 2015 gerechnet.

Projekt Stuttgart 21/Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Die Verträge zu Stuttgart 21/Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind geschlossen. Das Gesamtprojekt ist zum überwiegenden Teil bestands- bzw. rechtskräftig planfestgestellt. Bei Stuttgart 21 stehen die Planfeststellungsbeschlüsse für die PfA 1.3 (Filderbereich mit Flughafenbindung) und 1.6 b (Abstellbahnhof Untertürkheim) und bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm für die PfA 2.1 a/b (Albvorland; Anschluss Bahnknoten Stuttgart) und 2.5 a1 (Ulm Hauptbahnhof) noch aus. Für die PfA 2.1 a/b und 2.5 a1 liegen dem EBA die Anhörungsberichte vor.

Sowohl Stuttgart 21 als auch die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sind in Bau. Der jeweils aktuelle Stand der Tunnelvortriebe kann unter <http://www.bahnpro->

jekt-stuttgart-ulm.de/auf-der-baustelle/tunnelvortrieb-vortriebsstaende/ abgefragt werden. Detailinformationen zum Stand der Baumaßnahmen insgesamt finden sich unter dem Thema „Auf der Baustelle“ bei http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/mediathek/.

Südbahn

Die Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Südbahn laufen seit Januar 2012:

- Für den 1. Abschnitt hat das Regierungspräsidium Tübingen (RPT) das Anhörungsverfahren abgeschlossen. Der Anhörungsbericht vom 14. März 2014 wurde am 20. März 2014 an das EBA versandt.
- Für den 2. Abschnitt im Bereich des Landkreises Biberach wurde der Anhörungsbericht am 13. August 2014 dem EBA übermittelt.
- Für den 3. Abschnitt hat das RPT den Anhörungsbericht am 30. Dezember 2014 dem EBA übersandt.
- Für den 4. Abschnitt erfolgte der Versand des Anhörungsberichtes an das EBA durch das RPT am 9. Dezember 2014.
- Für den 5. Abschnitt Friedrichshafen–Lindau–Aeschach hat die Regierung von Schwaben das Anhörungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Der Erörterungstermin fand am 16. Dezember 2014 statt.

Die Landesregierung strebt sowohl den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund als auch einen Baubeginn noch im Jahre 2015 an.

Hochrheinbahn

Für die Elektrifizierung der Hochreinstrecke ist der Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 erfolgt. Die Fortführung der Planungen (Leistungsphasen 3 und 4; Entwurfs- und Genehmigungsplanung) soll über einen INTERREG-Antrag ermöglicht werden. Die Landesregierung hat zugesagt, sich mit 2 Mio. Euro an den Kosten zu beteiligen.

Parallel wird unverändert nach Lösungen für eine Umsetzung der Elektrifizierung der Strecke und einer Angebotsverbesserung auf der Hochrheinbahn gesucht. Hierzu wurde eine Arbeitsgruppe zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und dem Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) mit Kantonen und Landkreisen zum weiteren Vorgehen (Strategisches Organ) gegründet.

2. wie der aktuelle Stand bei der Umsetzung und Finanzierung der einzelnen S-Bahn-, Straßenbahn- und Stadtbahnprojekte nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist (mit Angabe, welche einzelnen Projekte mit Landesmitteln gefördert werden sowie zum Stand der Planung, der Unterzeichnung der vertraglichen Vereinbarungen und der Umsetzung);

Die Förderung von großen Infrastrukturprojekten des Öffentlichen Personennahverkehrs, deren Kosten mehr als 50 Mio. Euro betragen, nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) läuft zum Ende des Jahres 2019 aus. Eine Nachfolgeregelung für das Bundes-GVFG gibt es trotz zahlreicher Initiativen der Ministerpräsidentenkonferenz und der Verkehrsministerkonferenz bisher nicht.

Folgende Vorhaben aus dem Land befinden sich derzeit in der Förderung:

Bezeichnung	Umsetzungsstand	Gesamtkosten (Mio. EUR)	Landesanteil (Mio. EUR)	
			bis 2014	noch ausstehend
Kommunale Vorhaben				
08 G 111 T, Stadtbahn Karlsruhe, Ausbau Karlsruhe-Bretten, Karlsruhe-Pforzheim	7. Bauabschnitt (BA) Ausbau Karlsruhe-Pforzheim, Bahnhof Grötzingen im Bau	96,48	22,39	1,05
08 G 161 T, Stadtbahn Eppingen-Heilbronn-Öhringen	Prüfung Ergänzung eines zweigleisigen Ausbaus zwischen Leingarten und Schwaigern; Vorhaben noch nicht abgerechnet	106,12	24,99	5,58
08 G 165 T, Stadtbahn Karlsruhe, Ausbau der Murgtalstrecke	Prüfung nachträglicher Grunderwerb; Vorhaben noch nicht abgerechnet	153,33	28,43	10,19
08 G 150 T, Stadtbahn Mannheim, Ring Mannheim Ost	Schlussabrechnung wird derzeit geprüft	58,38	11,55	1,46
08 G 172 T, Stadtbahn Stuttgart, Ausbau U 15	Vorhaben im Bau	180,96	26,14	0,00
08 G 181 T, Stadtbahn Stuttgart, 1. BA Verlängerung U 6 Möhringen-Fasanenhof	Vorhaben in Betrieb genommen; Vorlage des Verwendungsnachweises ausstehend	83,81	0,00	13,58
08 G 153 T, Stadtbahn Freiburg, Nördliche Stadtteile	1. BA Habsburgerstraße Prüfung des Schlussverwendungsnachweises; 4. BA Stadtbahn Zähringen derzeit im Bau	44,16	4,91	1,37
08 G 155 T, Stadtbahn Karlsruhe, Kombilösung Karlsruhe	Vorhaben im Bau	637,59	42,00	58,80
08 G 174 T, Stadtbahn Stuttgart, Ausbau der U 12	Vorhaben im Bau	206,80	18,75	16,69
08 G 144 S, Zweigleisiger Ausbau der OEG-Strecke Schriesheim-Weinheim	1. BA abgeschlossen; 2. BA Antrag noch ausstehend	70,22	7,53	3,20
08 G 166 T, Stadtbahn Heilbronn, 2. Ausbaustufe Nordast	Vorhaben in Betrieb genommen; Vorlage des Verwendungsnachweises ausstehend	118,43	16,84	1,91

Bezeichnung	Umsetzungsstand	Gesamtkosten (Mio. EUR)	Landesanteil (Mio. EUR)	
			bis 2014	noch ausstehend
08 G 124 S, S-Bahn Breisgau, Anteil SWEG, Münsteralbahn	Vorhaben in Betrieb genommen; Vorlage des Verwendungsnachweises ausstehend	17,47	2,28	0,60
08 G 173 T, Stadtbahn Freiburg, Vauban und Neue Messe	BA Vauban abgeschlossen; BA Neue Messe im Bau; Rotteckring, Spatenstich 15. Januar 2015	111,96	1,83	13,97
08 G 145 T, Stadtbahn Mannheim, Mannheim Nord	Vorhaben im Bau	77,49	3,85	8,47
08 G 183 T, Tram-Verlängerung Straßburg–Kehl	Vorhaben im Bau	107,70	0,00	6,75
DB-Vorhaben				
08 D 144 N, S-Bahn Rhein-Neckar, 1. Stufe	Vorhaben in Betrieb genommen; Vorlage des Verwendungsnachweises ausstehend	120,09	18,86	0,00
08 D 120 S, S-Bahn Stuttgart, S 60 Böblingen-Renningen	Vorhaben in Betrieb genommen; Vorlage des Verwendungsnachweises ausstehend	150,7	22,97	6,11
08 D 151 S, Ausbau und Elektrifizierung der Infrastruktur im Elsenztal und Schwarzbachtal	Vorhaben in Betrieb genommen; Vorlage des Verwendungsnachweises ausstehend	93,37	11,97	3,21
08 D 145 N, S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Stufe	Vorhaben teilweise in Umsetzung	137,83	9,76	16,89
08 D 152 T, Stadtbahn Heilbronn Nord	Vorhaben größtenteils in Betrieb genommen	40,44	4,73	2,85
08 D 153 S, Breisgau S-Bahn, Ausbaustufe 2018-neu (vgl. auch 08 G 124 S und 08 D 153 S)	Vorhaben teilweise in Umsetzung	12,51	0,00	1,87

Darüber hinaus befinden sich folgende Vorhaben aus dem Land noch vor der Ausstellung eines Zuwendungsbescheids bzw. vor dem Abschluss eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrags (RuFV):

Bezeichnung	Umsetzungsstand	Gesamtkosten (Mio. EUR)	Landesanteil (Mio. EUR)	
			bis 2014	noch ausstehend
Kommunale Vorhaben				
08 G 182 T, Straßenbahn Heidelberg, Mobilitätsnetz Heidelberg 2020	Zwei Teilanträge derzeit beim BMVI in Prüfung	172,20	0,00	rd. 29,00
08 G 152 T, Straßenbahn Ulm, Ausbau d. Linie 2	Antrag derzeit beim BMVI in Prüfung	155,82	0,00	rd. 22,00
08 G 124 S, S-Bahn Breisgau, Anteil SWEG, Kaiserstuhlbahn	Antrag liegt noch nicht vor	50,76	0,00	6,51
08 G 181 T, Stadtbahn Stuttgart, 2. BA U 6 Verlängerung Fasanenhof – Flughafen / Messe; 3. BA S 2 – Verlängerung Bernhausen – Neuhausen	Anträge liegen noch nicht vor	195,00	0,00	33,60
08 G 179 T, Regional Stadtbahn Neckar Alb, Modul 1 (Ammertalbahn, Neckar-Alb-Bahn, Ermstalbahn)	Antrag liegt noch nicht vor	89,70	0,00	rd. 17,00
DB-Vorhaben				
08 D 145 N, S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Stufe	Ausstehende Bau- und Finanzierungsverträge sollen in 2015 abgeschlossen werden	16,85	0,00	rd. 2,14
08 D 153 S, Breisgau S-Bahn, Ausbaustufe 2018-neu	Ausstehende Bau- und Finanzierungsverträge sollen in 2015 abgeschlossen werden	233,0	0,00	rd. 39,60

Das Land fördert zudem im Rahmen des Landes-GVFG Vorhaben mit einem Kostenvolumen unter 50 Mio. Euro. Derzeit befinden sich insgesamt 212 Vorhaben mit voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von rund 1,4 Mrd. Euro in der Förderung. Es wurden dafür bislang rund 585 Mio. Euro an Zuwendungen ausbezahlt.

Das Land wird im Rahmen des Landes-GVFG auch den Ausbau der Schönbuchbahn (Landkreis Böblingen) mit bis zu 37,5 Mio. Euro sowie die Wiederinbetriebnahme der Württembergischen Schwarzwaldbahn (Hermann-Hesse-Bahn) im Landkreis Calw mit 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten als Festbetrag unterstützen.

3. wie der aktuelle Stand zur Sicherstellung eines guten Angebots im Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg ist (mit Angabe, wie sich die einzelnen Kosten in den letzten Jahren entwickelt haben und wie das Land hierauf reagiert hat);

Die Länder erhalten zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vom Bund die sogenannten Regionalisierungsmittel. Im Zeitraum 1996 bis 2014 stellt sich die Entwicklung der Regionalisierungsmittel, die Baden-Württemberg erhalten hat, wie folgt dar:

Jahr	Mittel in Mio. EUR
1996	457,4
1997	653,9
1998	669,8
1999	646,9
2000	721,6
2001	728,6
2002	704,3
2003	714,8
2004	711,1
2005	736,4
2006	736,3
2007	700,5
2008	696,9
2009	707,3
2010	717,9
2011	728,7
2012	739,6
2013	750,7
2014	762,0

Die Zahlungen des Bundes für das Jahr 2015 erfolgen derzeit in voller Höhe unter Vorbehalt. Abschlagszahlungen werden auf Basis der Mittelausstattung des Jahres 2014 (762 Mio. Euro) gewährt, d. h. sogar ohne die bisherige Dynamisierung in Höhe von 1,5 % pro Jahr, die bereits zu niedrig war, um die Kostensteigerungen auszugleichen.

Aus den Regionalisierungsmitteln erhält Baden-Württemberg aktuell einen festen Anteil in Höhe von 10,44 Prozent. Während die Regionalisierungsmittel seit 2009 jährlich nur um 1,5 Prozent angehoben worden sind, stiegen die Kosten um ein Vielfaches. Allein zwischen 2011 und 2014 sind in Baden-Württemberg die Stationskosten von 49 auf 58 Millionen Euro und die Trassenkosten von 266 auf 306 Millionen Euro angewachsen. Durch den 2003 von der Vorgängerregierung abgeschlossenen, für das Land ungünstigen „großen Verkehrsvertrag“ und die beschriebenen Preissteigerungen sind in Baden-Württemberg im Jahr 2014 rund 98 Prozent der Regionalisierungsmittel des Bundes für laufende Zugbestellungen gebunden. Dies ist ein bundesweiter Spitzenwert. Da auch weitere Aufgaben aus den Regionalisierungsmitteln zu bestreiten sind (z. B. Regelkosten, Verbundförderung, Finanzierungsbeitrag Stuttgart 21 u. ä.) hat dies zur Folge, dass Baden-Württemberg bereits heute zusätzlich eigene Haushaltsmittel zur Finanzierung des gegenwärtigen SPNV-Angebotes aufbringen muss. Allein im vergangenen Jahr wurden im Landeshaushalt 84 Millionen Euro bereitgestellt, um fehlende Regionalisierungsmittel zu kompensieren und Abbestellungen zu vermeiden.

Ende November hat der Bundesrat einstimmig einen Antrag von Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg und anderen Ländern verabschiedet, der eine Nachfolgeregelung für das 2014 ausgelaufene Regionalisierungsgesetz vorsieht und eine auskömmliche und nachhaltige Finanzierung des SPNV sichern soll. Der Bund wurde aufgrund gutachterlich ermittelter Zahlen aufgefordert, die Regionalisierungsmittel von 7,3 auf 8,5 Milliarden Euro jährlich aufzustocken. Erforderlich ist zudem eine jährliche Dynamisierungsrate von bis zu 2 Prozent, eine Durchreichung der darüber hinausgehenden Steigerungen der Trassen- und Stationsentgelte, eine Festschreibung für die nächsten 15 Jahre sowie ein neuer, bedarfsgerechter Schlüssel für die Verteilung der Mittel unter den Ländern (sog. „Kieler Schlüssel“), von dessen Umsetzung Baden-Württemberg erheblich profitieren würde. Der Bund hat jedoch bislang lediglich eine Verlängerung der bestehenden Regelung um ein Jahr und eine Erhöhung von 1,5 Prozent in Aussicht gestellt. Eine langfristige Regelung steht weiter aus. Die vom Bund avisierte Neuregelung im Rahmen der Verhandlungen zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen wird von den Ländern abgelehnt.

Um der beschriebenen Kostenentwicklung gegenzusteuern, setzt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur auf möglichst umfangreichen Wettbewerb im Rahmen der Neuausschreibungen der SPNV-Leistungen, um eine Senkung der Zuschüsse in den neuen Verkehrsverträgen zu erreichen.

Die Vergabekonzeption zielt darauf ab, dass alle potenziellen Anbieter die gleichen Chancen haben. Das Land leistet seinen Beitrag, indem es die zur Ausschreibung anstehenden Netze konzeptionell optimiert und den Wettbewerb zeitlich staffelt. So können sich auch kleinere Anbieter an möglichst vielen Verfahren beteiligen. Darüber hinaus bietet das Land Unterstützung bei der Finanzierung der neu zu beschaffenden Fahrzeuge an. Diese ermöglichen es Anbietern, Mittel für die hohen Investitionen auf dem Kapitalmarkt zu ähnlich günstigen Konditionen wie der Marktführer zu erhalten. Zudem werden die neuen Verkehrsverträge teilweise als sogenannte Bruttoverträge ausgeschrieben, um den potenziellen Anbietern das Risiko der Kalkulation von Erlösen ganz oder teilweise abzunehmen.

4. mit welchen Maßnahmen sie den öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum stärken will, insbesondere in Mittel- und Unterzentren, die über keinen direkten Anschluss an das Schienennetz des Landes verfügen;

In Baden-Württemberg gibt es rund 60 Mittel- und Unterzentren, die nicht direkt an das Schienennetz angeschlossen sind. Diese Zentren sollen schrittweise über Regiobuslinien (orientiert am Integralen Taktfahrplan der Schiene) im Stundentakt an das Schienennetz angebunden werden. In einer ersten Stufe soll die kreisgrenzenübergreifende Anbindung von Mittelzentren und auf der Strecke liegenden Unterzentren an die Schiene erfolgen. Da der ÖPNV in kommunaler Aufgabenträgerschaft liegt, plant das Land über ein entsprechendes Programm zu fördern. Antragsteller werden die kommunalen Aufgabenträger sein. Förderfähig sollen Linien des straßengebundenen ÖPNV sein, die folgenden Kriterien genügen: kurze Reisezeiten, Verbindungsfunktion zwischen Mittelzentren, ausreichende Erschließung der dazwischen liegenden Orte und regionale Netzwirkung. Im Doppelhaushalt 2015/2016 ist hierfür ein Budget von 4,5 Mio. Euro etatisiert. Es wird angestrebt, dass erste Verbindungen bereits zum Fahrplanwechsel 2015/2016 insbesondere im ländlichen Raum aufgenommen werden können.

5. welche weiteren Maßnahmen sie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg eingeleitet hat;

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr liegt, mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs, nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes bei den Stadt- und Landkreisen. Insofern sind die Handlungsmöglichkeiten des Landes bei den Bussen und Stadtbahnen begrenzt. Dem Land ist es gelungen, die Verbundförderung in Höhe von rund 50 Mio. Euro pro Jahr fortzuführen. In der Diskussion mit den Verkehrsverbänden sind überdies Verbesserungen bei der Vereinheitlichung der Tarifbestimmungen zu verzeichnen. Im Bereich der Metropolregion Stuttgart konnte das Metropoltagesticket als weiteres, sehr erfolgreiches Produkt mit Unterstützung des Landes etabliert werden. Die Arbeiten am Landestarif gehen planmäßig voran. Ziel ist es, für Verbundgrenzen überschreitende Fahrten Verbesserungen für die Fahrgäste zu schaffen.

Zudem wurde ein Förderprogramm für Bürgerbusse aufgelegt und bei der NVBW ein Kompetenzzentrum für innovative Bedienformen im ÖPNV geschaffen.

6. welchen Stellenwert sie der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr einräumt und wie sie Barrierefreiheit unterstützt.

Barrierefreiheit im ÖPNV genießt einen hohen Stellenwert. Es ist ein erklärtes politisches Ziel der Landesregierung, die volle Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und von Menschen, die wegen ihres Alters oder aus anderen Gründen in ihren Bewegungsmöglichkeiten eingeschränkt sind, in allen Lebensbereichen – auch im ÖPNV – zu erreichen.

Nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) vom 20. Dezember 2010 werden Neu- und Ausbauvorhaben nur gefördert, wenn sie den jeweiligen (bau-)technischen Vorschriften entsprechen und damit im Sinne von § 7 Landesbehindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) barrierefrei sind. Zudem wird das LGVFG im Rahmen der aktuell in Vorbereitung befindlichen Novelle einen eigenständigen Fördertatbestand für die barrierefreie Nachrüstung erhalten. Es ist geplant, damit künftig die Herstellung von Barrierefreiheit im Bestand zu fördern.

Zudem sind im Doppelhaushalt 2015/2016 zusätzlich 10 Mio. Euro für ein Sonderprogramm zum Schwerpunkt Barrierefreiheit im ÖPNV etatisiert.

Des Weiteren werden bis zum Jahr 2018 mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms rund 20 Bahnhöfe im Land barrierefrei modernisiert. Dafür sind Mittel in Höhe von 30 Mio. Euro vorgesehen.

Im Rahmen des 5. Ausführungsvertrags zum S-Bahnvertrag werden 40 Stationen und Bahnsteige der S-Bahn Stuttgart mobilitätsgerecht ausgebaut. Diese Maßnahmen wurden landesseitig bislang mit 25 Mio. Euro unterstützt.

Mit dem Busprogramm werden den Busunternehmen ab 2015 wieder die vollen 10 Mio. Euro für Neu- und Ersatzbeschaffungen von Linienbussen zur Verfügung gestellt, da die Rückzahlungsverpflichtungen für die Konjunkturprogramme der letzten Legislaturperiode nun erfüllt sind. Das Land fördert seit dem Jahr 2012 ausschließlich niederflurige Linienbusse, um die Barrierefreiheit flächendeckend im ÖPNV einzuführen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur macht im Rahmen der laufenden und anstehenden Ausschreibungen im SPNV Vorgaben zu Art und Ausgestaltung der Züge auf den jeweiligen Strecken. Die Neufahrzeuge weisen eine Einstiegs- höhe von 60 Zentimetern über Schienenoberkante auf, um bei einer Bahnsteig- höhe von 55 Zentimetern barrierefreie, niveaugleiche Einstiege zu ermöglichen. Zudem enthalten Ausschreibungen zu Neufahrzeugen zwingende Kriterien wie z. B. Maße und Gestaltungsvorschriften für (Behinderten-)Sitze, Mehrzweckbe- reiche, Rollstuhlplätze, (Einstiegs-)Türen, Beleuchtung, Toiletten, Kundeninfor- mation, Einstiegs- und Ausstiegshilfen und Kommunikation.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur