

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur**

**zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung  
– Drucksache 15/6570**

### **Gesetz zur Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart**

#### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 15/6570 – zuzustimmen.

18. 03. 2015

Der Berichterstatter:

Jochen Haußmann

Der stellvertretende Vorsitzende:

Martin Rivoir

#### Bericht

Der Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur berät den Gesetzentwurf der Landesregierung – Gesetz zur Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart – Drucksache 15/6570 – in seiner 32. Sitzung am 18. März 2015.

Zur Beratung liegt eine Tischvorlage des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vor (*Anlage*).

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur verweist auf seine Begründung des Gesetzentwurfs in der Plenarsitzung am 12. März 2015.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU äußert, seine Fraktion werde dem vorliegenden Gesetzentwurf zustimmen. Dieser sei das Ergebnis eines Kompromisses, der nach schwierigen Verhandlungen im Kompetenzgerangel zwischen der Region Stuttgart und den Landkreisen zustande gekommen sei.

Von dem Angebot an Expressbussen könne das Land mittelbar über die Bereitstellung von GVFG-Mitteln betroffen sein. Er bitte um eine Einschätzung des Ministeriums, welche Auswirkungen es für die Förderung in der Fläche und für andere Förderbereiche habe, wenn für Expressbusse größere Beträge aus GVFG-Mitteln eingeplant seien.

Das geplante Angebot an Metropolexpresszügen sei an sich begrüßenswert, weil es den Schienenverkehr stärke. Allerdings werde es sich wohl nur über die Verwendung von Regionalisierungsmitteln bezahlen lassen. Er bitte um Auskunft, wie sich nach Einschätzung des Ministeriums der Aufwand in diesem Bereich mittel- bis langfristig entwickeln werde.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP führt aus, der vorliegende Gesetzentwurf sei das Resultat eines langwierigen Diskussionsprozesses zwischen dem Verband Region Stuttgart, der Stadt Stuttgart und den umliegenden Landkreisen, der schließlich zu einem guten Ende geführt worden sei. Insofern bestehe kein Grund, dem Gesetzentwurf nicht zuzustimmen.

In dem Gesetzentwurf sei eine Expressbuslinienverbindung innerhalb der Region Stuttgart von Kirchheim/Teck nach Flughafen/Messe vorgesehen. Darüber hinaus habe das MVI in einer Pressemitteilung vom 24. Februar 2015 zu dem Entwurf des neuen Programms zur Förderung von Regiobuslinien eine solche Linie als einzige förderfähige Verbindung innerhalb der Region Stuttgart aufgeführt. Insofern sehe er einen gewissen Widerspruch zu der Aussage, durch den Gesetzentwurf entstünden keine Kosten für das Land. Er bitte um Erläuterung, wie hier eine Differenzierung vorgenommen werden könne.

In dem Gesetzentwurf seien noch zahlreiche Expressbuslinienverbindungen aufgeführt, die von außerhalb des Verbandsgebiets in das Verbandsgebiet der Region Stuttgart führten, wie die Verbindungen Tübingen–Flughafen und Reutlingen–Flughafen. Eine ausschließlich im Verbandsgebiet verkehrende Verbindung dürfte von der Logik her nicht zu den geförderten Regiobuslinien gehören.

Beim Verband Region Stuttgart sei bislang noch nicht bekannt, wie die Umsetzung des Programms zur Förderung von Regiobuslinien erfolgen solle. Er gehe davon aus, dass auch der Verband Region Stuttgart in die Anhörung zu dem Vorhaben einbezogen werde, und bitte um Auskunft, welche Organisationen in die Anhörung einbezogen würden.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE bemerkt, die in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen seien geeignet, um der Staubbelastung und der hohen Feinstaubbelastung in der Region Stuttgart zu begegnen.

Erfreulich sei, dass dem Land durch das Gesetzesvorhaben keine Kosten entstünden.

Das vorgesehene Angebot an Expressbuslinien fülle eine Lücke im öffentlichen Nahverkehr der Region Stuttgart, welcher mit dem S-Bahn-Netz sehr zentral auf die Stadtmitte ausgerichtet sei. So könne etwa durch die vorgesehene Expressbusverbindung die Fahrzeit von Kirchheim zum Flughafen erheblich verkürzt werden.

Der ÖPNV-Pakt und der vorliegende Gesetzentwurf seien das Ergebnis eines breiten Moderationsprozesses, bei dem alle Betroffenen angehört worden seien. Insofern würden die vorgesehenen Maßnahmen von allen Betroffenen mitgetragen.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD erklärt, die SPD-Fraktion begrüße das vorliegende Gesetzgebungsvorhaben, und verweist auf seine Ausführungen in der Ersten Beratung des Gesetzentwurfs im Plenum.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur legt dar, der vorliegende Gesetzentwurf sei das Ergebnis eines langen Moderationsprozesses, welcher letztlich zu einem guten Ergebnis geführt habe. Er danke für die breite Unterstützung aus allen Fraktionen.

Als im Moderationsprozess eine Verständigung auf das Angebot von Expressbuslinien erfolgt sei, habe es noch kein Konzept zur Förderung von Regiobuslinien gegeben. Im Gesetzentwurf sei noch keine eindeutige Abstimmung zwischen beiden Bereichen erkennbar, da der Gesetzentwurf darauf ausgerichtet gewesen sei, die Absprachen in dem Verhandlungsprozess 1:1 umzusetzen.

Die Tangentialbuslinien, die in dem System, das dem Gesetzentwurf zugrunde liege, eine bestimmte Funktion erfüllten, sollten per Umlage über den Verband Region Stuttgart finanziert werden. Dabei könnten die Buslinien im Verband Region Stuttgart, die die Kriterien des Programms zur Förderung von Regiobuslinien erfüllten, auch Landesmittel erhalten. Die Kriterien zielten auf eine schnelle und direkte Anbindung zentraler Orte des Landes an das Schienennetz.

Zu den für die Erprobung vorgesehenen Linien Leonberg–Flughafen, Kirchheim–Flughafen und Waiblingen–Esslingen habe der Verband Region Stuttgart bislang keine Infrastrukturkosten beim Land angemeldet. Andere Verbindungen in diesem Bereich seien noch nicht in der Planung. Prinzipiell könnten für derartige Projekte Anträge auf eine GVFG-Förderung gestellt werden. Diese Projekte befänden sich damit in Konkurrenz zu anderen Projekten im ganzen Land. Die Region Stuttgart werde hierbei nicht bevorzugt behandelt. Der Förderung werde das gleiche Verfahren wie bislang zugrunde gelegt.

Die Vereinbarungen im Rahmen des ÖPNV-Pakts würden umgehend in den Ausschreibungsverfahren umgesetzt. Das Metropolexpresskonzept sei in den Ausschreibungen zu den verschiedenen Netzen integriert. Auch in die Budgetplanung sei das Konzept eingepreist.

Das Vorhaben befinde sich derzeit auf einem guten Weg. Das größte Risiko sei derzeit, dass der Bundesfinanzminister nicht bereit sei, eine Regelung für das künftige Verfahren bei den Regionalisierungsmitteln zu finden, obwohl im Grundgesetz eindeutig geregelt sei, dass der Bund in diesem Bereich eine auskömmliche Finanzierung bereitstellen müsse. Zwar habe der Bundestag ein neues Konzept beschlossen, jedoch sei dieser Beschluss nicht rechtsgültig und weiche von dem Beschluss des Bundesrats ab. Daher wolle das Land auf ein Vermittlungsverfahren hinwirken. Es werde aber noch Monate dauern, bis hier eine Lösung erreicht werde. Einstweilen würden die Mittel vom Bund nur unter Vorbehalt bereitgestellt. Das Land werde als Konsequenz wohl die Mittel nur unter Vorbehalt zahlen.

Die Länder hätten in einer umfassenden Studie belegt, dass sie die GVFG-Mittel rechtskonform einsetzen. Mittlerweile müssten alle Länder in diesem Bereich knapp kalkulieren. In östlichen Bundesländern sei es sogar zu Abbestellungen von Verkehrsleistungen gekommen. Gerade in Ballungsräumen sei jedoch eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots erforderlich. Das Metropolexpresskonzept des Landes werde zu einer deutlichen Leistungssteigerung des Schienenverkehrs im Verkehrsraum der Metropolregion Stuttgart führen.

In das Moderationsgespräch seien alle Beteiligten eingebunden gewesen. Auch die Erarbeitung des Gesetzentwurfs habe in engster Abstimmung mit allen Beteiligten stattgefunden. Bei der nun anstehenden regulären Anhörung zum Förderprogramm für die Regiobuslinien würden die kommunalen Landesverbände, Umweltverbände, Verkehrsverbände, der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer etc. angehört.

Um die Staubbelastung sowie die Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden zu reduzieren, sei es notwendig, ein gutes Konzept für den Ausbau des ÖPNV in den nächsten fünf bis zehn Jahren vorzulegen. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf würden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass dies gelingen könne.

Der Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP fragt, ob der Verband Region Stuttgart auch für die in dem Gesetzentwurf aufgeführten Linien Leonberg–Flughafen, Nürtingen–Flughafen und Esslingen–Flughafen eine Förderung über das Förderprogramm „Regiobuslinien“ beantragen könnte oder ob sich diese Linien hinsichtlich ihrer Förderfähigkeit von der Linie Kirchheim/Teck–Flughafen wesentlich unterscheiden.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur antwortet, die Karte, auf die sein Vorredner Bezug nehme, enthalte nur Beispiele. Wenn Landkreise zu anderen Vorschlägen kämen, würden diese geprüft. Zu den entwickelten Förderkriterien gehörten u. a. kurze Reisezeiten, die Gewährleistung eines grundsätzlichen Stundentakts, Betriebszeiten analog des SPNV-Zielkonzepts, Anschlussicherung, angemessene Fahrzeugqualität mit ausreichender Sitzplatzkapazität und der Einsatz möglichst barrierefreier Fahrzeuge, die ein gewisses Höchstalter nicht überschreiten dürften.

Grundidee der Einführung von Expressbuslinien im Land sei, Orte, die nicht weit voneinander entfernt seien, für die es aber keine oder nur eine umständliche oder langsame Schienenwegverbindung gebe, durch schnelle Busverbindungen, die nur an wenigen zentralen Umsteigeplätzen hielten, zu verbinden. Die Strecke Kirchheim/Teck–Flughafen sei eines der Beispiele für eine bislang ungünstige Anbindung einer Ortschaft an den in der Nähe befindlichen Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion GRÜNE hebt hervor, die Verbindung Ludwigsburg–Waiblingen, welche stetige Fahrgastzuwächse verzeichne, zeige, dass das Konzept angenommen werde. Die Einführung neuer Linien werde sicherlich zu weiteren Fahrgastzuwächsen führen. Vorteil dieser Linien sei die zügige Verbindung mit wenig Halten und ohne Umsteigeerfordernis.

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU bringt vor, es habe mit Realismus und solider Haushaltsfinanzierung wenig zu tun, wenn das Land eine Planung vornehme, für die aus heutiger Sicht kein Geld bereitstehe. Ihre Fraktion halte es für den falschen Ansatz, auf der Basis von Wünschen eine Planung vorzunehmen und bei der Finanzierung auf die Zuständigkeit anderer zu verweisen.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erwidert, nach der Argumentationslogik seiner Vorrednerin hätte die frühere Landesregierung nie den großen Verkehrsvertrag abschließen dürfen, da nicht absehbar gewesen sei, wie viel Mittel in den folgenden Jahren bereitgestellt würden.

Es sei üblich, dass das Land Verträge mit einer Laufzeit von zehn oder 20 Jahren abschließe, um möglichst günstige Konditionen zu erhalten. Der Regionalisierungsvertrag werde nach dem derzeitigen Verfahren aber immer nur um ein Jahr durch den Bund verlängert. Würden nun, wie vom Bundesminister vorgeschlagen, nur noch Jahresverträge durch das Land abgeschlossen, müssten nach der Argumentationslogik seiner Vorrednerin die noch unter der früheren Regierung abgeschlossenen länger laufenden Verkehrsverträge gekündigt werden. Dies werde das Land jedoch nicht tun. Vielmehr gehe die Landesregierung davon aus, dass vom Bund Mittel bereitgestellt würden, wisse jedoch nicht, in welcher Höhe. Den Entscheidungsträgern dürfte bewusst sein, dass eine Beendigung der Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln „das Ende des ÖPNV“ bedeuten und zu einem Verkehrschaos in den Ballungsräumen führen würde.

Der Landesverkehrsminister könne nicht dafür verantwortlich gemacht werden, dass der Bund seit Jahren keine Finanzierungsregelung für den angesprochenen Bereich hinbekomme und hier zulasten der Pendler „pokere“.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU merkt an, während in der Vergangenheit zusätzliche Regionalisierungsmittel (Plus-X-Mittel) im Hundert-Millionen-Euro-Bereich zur Verfügung gestanden hätten, reichten mittlerweile schon die regulären Regionalisierungsmittel für Baden-Württemberg nicht aus, sodass Mittel aus dem Landeshaushalt zugeschossen werden müssten.

Es sei nicht solide, nach dem Prinzip Hoffnung zu planen in der Erwartung, dass das benötigte Geld schon irgendwo herkommen werde.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der SPD entgegnet, im Bereich des Straßenbaus empfehle die CDU, möglichst viele Projekte anzumelden in der Hoffnung, möglichst viel Bundesmittel hierfür zu bekommen. Daher wundere ihn, dass die CDU beim Schienennahverkehr das umgekehrte Prinzip verfolge.

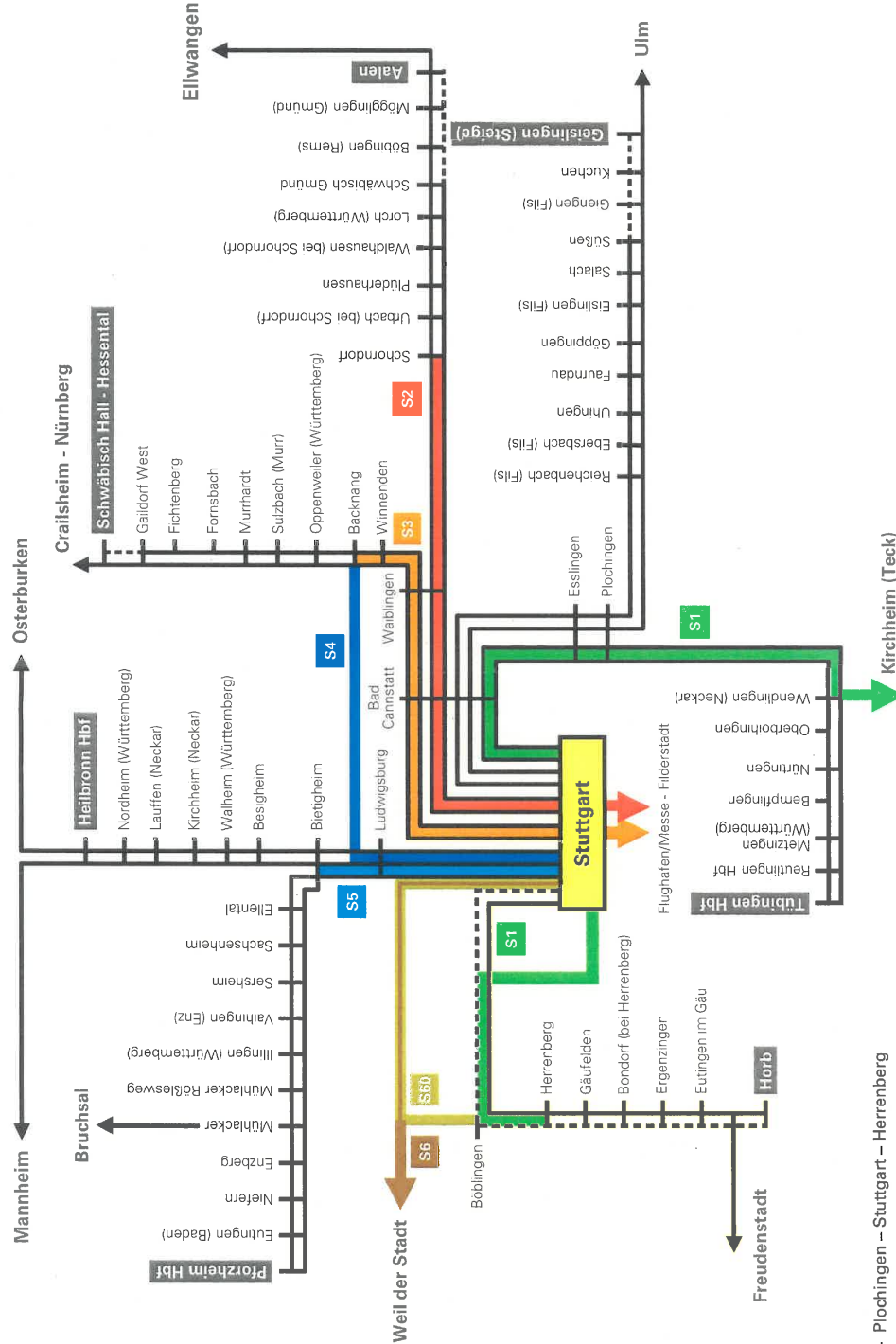
Ohne Gegenstimmen und ohne Enthaltungen verabschiedet der Ausschuss die Empfehlung an das Plenum, dem Gesetzentwurf Drucksache 15/6570 zuzustimmen.

09. 04. 2015

Jochen Haußmann

# Vorstufe Metropolexpress

(stufenweise Inbetriebnahme ab Dezember 2018)



**S-Bahn Linien:**

- S1 Kirchheim – Plochingen – Stuttgart – Herrenberg
- S2 Schorndorf – Stuttgart – Flughafen/Messe – Filderstadt
- S3 Backnang – Stuttgart – Flughafen/Messe
- S4 Backnang – Marbach – Stuttgart
- S5 Bietigheim-Bissingen – Stuttgart
- S6 Weil der Stadt – Leonberg – Stuttgart
- S60 Balingen – Leonberg – Stuttgart



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Takte der Metropolexpress:**

- Stundentakt
- Halbstundentakt ganztags
- Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit