

Kleine Anfrage

des Abg. Tim Bückner CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Mitfinanzierungsvereinbarung zwischen dem Verkehrsmi- nisterium und dem Ostalbkreis zum Halbstundentakt des Metropolexpresses auf der Remsbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen Inhalt hat die Mitfinanzierungsvereinbarung zwischen dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und dem Ostalbkreis hinsichtlich des Halbstundentakts des Metropolexpresses auf der Remsbahn zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen?
2. Welche Rechtsnatur hat diese Mitfinanzierungsvereinbarung?
3. Welche Klauseln beinhaltet die Mitfinanzierungsvereinbarung hinsichtlich der Lastenteilung?
4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf der Remsbahn zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen seit Einrichtung des Halbstundentaktes entwickelt?
5. Wie hoch sind die Kosten für den Halbstundentakt und von wem werden diese zu welchen Anteilen getragen?
6. Wurden die Zielmarken bei den Fahrgastzahlen erreicht und welche Folgen für die Lastenteilung zwischen Land und Landkreis hat dies?
7. Gab oder gibt es vergleichbare Mitfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Ministerium für Verkehr und weiteren Land- oder Stadtkreisen (falls ja bitte auflisten, welche Zielmarken dort vereinbart wurden, wie sich die Fahrgastzahlen entwickelt haben, ob die Entwicklung der Fahrgastzahlen eine andere Klassifizierung des Angebots nach dem SPNV-Zielkonzept zulassen würde, welche Kosten bestehen, wie sie verteilt werden und ob die Mitfinanzierung durch die Stadt- und Landkreise nach Erreichen einer höheren Klassifizierung des Angebots nach dem SPNV-Zielkonzept noch aufrechterhalten wird bzw. wurde)?

15.10.2025

Bückner CDU

Eingegangen: 16.10.2025 / Ausgegeben: 13.11.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier; ausgezeich-
net mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

Antwort

Mit Schreiben vom 10. November 2025 Nr. VM3-0141.5-34/96/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welchen Inhalt hat die Mitfinanzierungsvereinbarung zwischen dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und dem Ostalbkreis hinsichtlich des Halbstundentakts des Metropolexpresses auf der Remsbahn zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen?*
3. *Welche Klauseln beinhaltet die Mitfinanzierungsvereinbarung hinsichtlich der Lastenteilung?*
5. *Wie hoch sind die Kosten für den Halbstundentakt und von wem werden diese zu welchen Anteilen getragen?*

Zu 1., 3. und 5.:

Die Fragen 1, 3 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Einführung des Angebots 2019 waren im Abschnitt der Metropolexpresslinie 13 (MEX 13) zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen die Fahrgastzahlen für einen ganztägigen Halbstundentakt nicht gegeben. Das Zielkonzept 2025 für den SPNV des Landes aus dem Jahr 2014 sieht für Strecken mit zusätzlicher Expresslinie (RE) einen durchgehenden Halbstundentakt des langsamen Zugsystems (hier der MEX) für Strecken über 10 000 Fahrgästen je Tag vor (Kategorie IIb des Zielkonzepts 2025). Zwischen 5 000 und 10 000 Fahrgästen je Tag ist dieser Halbstundentakt nur in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen.

Da regional der Wunsch zur Einführung eines ganztägigen Halbstundentakts des MEX 13 über Schwäbisch Gmünd hinaus bis Aalen bestand, wurde eine Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Ostalbkreis geschlossen, die die finanzielle Beteiligung des Landkreises für die Umsetzung des ganztägigen Halbstundentakts des MEX 13 über die Hauptverkehrszeit hinaus regelt. Der Landkreis beteiligt sich seit 2020 mit jährlich ursprünglich 300 000 Euro an den zusätzlichen Zügen. Die jährliche Beteiligung ist dynamisiert und betrug 346 000 Euro im Jahr 2024. Im Jahr 2024 ergeben sich für das Land Baden-Württemberg Kosten für den Halbstundentakt in Höhe von ca. 9 300 000 Euro für den Abschnitt Schwäbisch Gmünd–Aalen.

2. *Welche Rechtsnatur hat diese Mitfinanzierungsvereinbarung?*

Zu 2.:

Bei der Mitfinanzierungsvereinbarung handelt es sich um einen rechtsverbindlichen Vertrag mit gegenseitigen Rechten und Pflichten für das Land und den Ostalbkreis.

4. *Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf der Remsbahn zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen seit Einrichtung des Halbstundentaktes entwickelt?*

Zu 4.:

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen seit dem 2. Halbjahr 2019 zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen finden sich in der *Anlage*. Dargestellt sind jeweils die Werte eines durchschnittlichen Schultages in dem jeweiligen Halbjahr, differenziert nach den Produkten Metropolexpress (halbstündlich) und Regionalexpress (zweistündlich); Fahrgastzahlen für den stündlichen Intercity liegen dem Land nicht vor. Insgesamt hat sich die Nachfrage in der Summe aus MEX und RE positiv entwickelt und lag im 2. Halbjahr 2024 um gut 20 Prozent über dem Wert des 2. Halbjahr 2019. Die Nachfrageentwicklung ist nicht nur auf das verdichtete Fahrplanangebot, sondern – wie überall im Land – auch auf die Einführung des von Bund und Land finanzierten Deutschlandtickets zurückzuführen. Bedingt durch die Finanzierungssystematik des Deutschlandtickets hat dieser Nach-

fragezuwachs zu keinen Zusatzerlösen aus Fahrgeldern für das Land als Besteller der Zugleistungen geführt. Im 1. Halbjahr 2025 sind die Fahrgastzahlen beim MEX 13 wieder rückläufig, da im Zuge von Bauarbeiten für den Bahnknoten Stuttgart größtenteils nur ein stündliches Angebot zwischen Stuttgart und Schorndorf bestanden hat.

6. Wurden die Zielmarken bei den Fahrgastzahlen erreicht und welche Folgen für die Lastenteilung zwischen Land und Landkreis hat dies?

Zu 6.:

Der Grenzwert von 10 000 Fahrgästen je Tag, der einen Verzicht auf die kommunale Mitfinanzierung erlauben könnte, wurde trotz der positiven Nachfrageentwicklung noch nicht erreicht.

Die äußerst angespannte Lage bei den Regionalisierungsmitteln des Bundes, mit denen das Land die SPNV-Leistungen finanziert, erlaubt aktuell auch keine weitere Lastenübernahme. Die Länder warten seit Jahren auf die fachlich unstrittige, zur Abbildung der Kostenentwicklung notwendige Erhöhung der Mittel durch den Bund.

7. Gab oder gibt es vergleichbare Mitfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Ministerium für Verkehr und weiteren Land- oder Stadtkreisen (falls ja bitte auflisten, welche Zielmarken dort vereinbart wurden, wie sich die Fahrgastzahlen entwickelt haben, ob die Entwicklung der Fahrgastzahlen eine andere Klassifizierung des Angebots nach dem SPNV-Zielkonzept zulassen würde, welche Kosten bestehen, wie sie verteilt werden und ob die Mitfinanzierung durch die Stadt- und Landkreise nach Erreichen einer höheren Klassifizierung des Angebots nach dem SPNV-Zielkonzept noch aufrechterhalten wird bzw. wurde)?

Zu 7.:

In der Vergangenheit wurden verschiedene Vereinbarungen über die Mitfinanzierung von SPNV-Leistungen durch die kommunale Ebene abgeschlossen. Es bestehen vergleichbare Mitfinanzierungsvereinbarungen für Taktverdichtungen über den Stundentakt hinaus insbesondere im grenznahen Bereich zur Schweiz mit dem Kreis Konstanz und dem Kanton Schaffhausen mit jeweils unterschiedlicher Feinjustierung in der Lastenverteilung. Grundsätzlich werden hier die nicht durch den Landesstandard gerechtfertigten Kosten hälftig geteilt, wobei eine nachträgliche Anpassung dieser Lastenverteilung aufgrund erhöhter Nachfragezahlen nicht vorgesehen ist.

Die im Vergleich dazu für die kommunale Seite günstigere Regelung für die Remsbahn zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen berücksichtigt, dass die Hälfte des Expressangebots keine landesbestellten RE-Züge, sondern Intercityzüge sind, die zwar den Expresstakt zum Stundentakt komplettieren, aber nicht mit Nahverkehrstickets benutzbar sind.

Das Ministerium für Verkehr beabsichtigt zukünftig die Vereinheitlichung von kommunalen Mitfinanzierungen unter Anwendung der folgenden Systematik:

- Es wird grundsätzlich die hälftige Teilung der Kosten für Leistungen, die über dem Landesstandard liegen, für die kommunale Mitfinanzierung angesetzt (50:50).
- Es erfolgt eine pauschale Mitfinanzierung auf Basis des Zuschusssatzes pro Zugkilometer aus dem Verkehrsvertrag. Die Vereinbarung wird bei Auslaufen eines bestehenden Verkehrsvertrags und bei Inkrafttreten eines Folgevertrags neu geschlossen.
- Für unvorhergesehene größere Veränderungen (z. B. Nachfragesteigerung, Fortschreibung der Nachfragestandards, ...) wird eine Sprech-/Revisionsklausel vorgesehen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor

Querschnittswerte Schwäbisch Gmünd-Aalen (ab 2.HJ 2019) Mo-Fr Schule

von	bis	MEX 13 (1.HJ 26)	RE 1 (1.HJ 26)	MEX 13 (2.HJ 24)	IRE 1 (2.HJ 24)	MEX 13 (1.HJ 24)	IRE 1 (1.HJ 24)	MEX 13 (2.HJ 23)	IRE 1 (2.HJ 23)	MEX 13 (1.HJ 23)	IRE 1 (1.HJ 23)	MEX 13 (2.HJ 22)	IRE 1 (2.HJ 22)
Schwäbisch Gmünd	Bobingen(Rems)	4.693	1.152	6.038	863	5.362	745	5.136	638	3.652	563	4.781	818
Bobingen(Rems)	Mögglingen(Gmünd)	4.438	1.152	5.684	863	5.048	745	4.866	638	3.574	563	4.464	818
Mögglingen(Gmünd)	Aalen Hbf	4.252	1.152	5.435	863	4.827	745	4.696	638	3.365	563	4.248	818

von	bis	MEX 13 (1.HJ 22)	IRE 1 (1.HJ 22)	MEX 13 (2.HJ 21)	IRE 1 (2.HJ 21)	MEX 13 (1.HJ 21)	IRE 1 (1.HJ 21)	MEX 13 (2.HJ 20)	IRE 1 (2.HJ 20)	MEX 13 (1.HJ 20)	IRE 1 (1.HJ 20)	MEX 13 (2.HJ 19)	IRE 1 (2.HJ 19)
Schwäbisch Gmünd	Bobingen(Rems)	3.006	491	2.390	389	1.826	288	2.534	199	3.301	458	5.017	739
Bobingen(Rems)	Mögglingen(Gmünd)	3.003	491	2.473	389	1.698	288	2.350	199	3.052	458	4.650	739
Mögglingen(Gmünd)	Aalen Hbf	2.980	491	2.392	389	1.592	288	2.222	199	2.850	458	4.436	739

von	bis	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Schwäbisch Gmünd	Bobingen(Rems)	4.758	3.246	2.447	4.698	5.095	6.504	5.845
Bobingen(Rems)	Mögglingen(Gmünd)	4.450	3.030	2.424	4.433	4.821	6.170	5.560
Mögglingen(Gmünd)	Aalen Hbf	4.242	2.865	2.331	4.269	4.617	5.935	5.404

von	bis	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Schwäbisch Gmünd	Aalen Hbf	4.483	3.047	2.400	4.467	4.844	6.203	5.613