

**TOP 7: Auswirkungen Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr auf die Schienenstrecken der Region****Beschluss:**

Der Regionalverband Ostwürttemberg nimmt das Zielkonzept 2025 und die Aussagen des Landes zu den Ausschreibungen der Stuttgarter Netze zur Kenntnis. Es wird begrüßt, dass mit den Ausschreibungen endlich die Aussicht besteht, dass spätestens ab dem Jahr 2018 aktuelles Wagenmaterial insbesondere auf der Remsbahn in Ostwürttemberg eingesetzt wird.

Es bestehen jedoch auch Sorgen, dass durch die Ausschreibungen Angebotsreduzierungen zwischen Aalen und Stuttgart vorgenommen werden. Das Land wird daher aufgefordert, im Rahmen der Ausschreibung keine Reduzierung des heutigen Angebots in den Hauptverkehrszeiten vorzunehmen, sowie einen durchgängigen Halbstundentakt mit Regionalexpressen (Halt an allen Bahnhöfen auf der Remsbahn) entsprechend des heutigen Angebots vorzusehen. Aufgrund der Einbeziehung der IC-Verkehre in das Gesamtkonzept ist auch die Mitberücksichtigung der heutigen Fernverkehrsfahrgastzahlen in die Bewertungen im Zielkonzept zwingend. Damit lässt sich ein den Wünschen der Region entsprechendes Angebot unter den Rahmenbedingungen der Angebotsklassen des Landes begründen.

Für das heute schon bestehende Angebot in Ostwürttemberg darf in Zukunft keine kommunale Mitfinanzierung eingefordert werden.

Für die Jagstbahn ist aufgrund der geplanten und seitens des Landes auch für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgeschlagenen Infrastrukturausbauten ein durchgängiger Stundentakt und die Ausweitung des Expressangebots optional vorzusehen.

Die Anbindung der Region Ostwürttemberg mit stündlichen direkten Verbindungen an den Flughafen Stuttgart war in den bisherigen Landeskonzeptionen zum Schienenverkehr eine herausragende Verbesserung für die Erreichbarkeit der Region Ostwürttemberg nach der Fertigstellung von Stuttgart 21. Durch die definierten Ausschreibungsnetze und die Loslimitierung ist dies ab Fertigstellung des Tiefbahnhofs bis ins Jahr 2028 nicht mehr möglich. Das Land wird aufgefordert, dies entsprechend der bisherigen Landeskonzepte wieder vorzusehen.

Auf Grundlage des neuen Expresskonzepts und möglicher Konkurrenzen mit dem von der Bahn eigenwirtschaftlich betriebenen aktuellen IC Angebot, wird das Land aufgefordert, hier nochmals Gespräche mit DB Fernverkehr zu führen um eine Zugänglichkeit zum Nahverkehrstarif zu erreichen.

Die regionalen Planungen zur Weiterentwicklung hinsichtlich der Haltepunkte Aalen-West, Aalen-Süd, Aalen Lederhosen und Schwäbisch Gmünd Ost sind zu berücksichtigen.

Die Angebotsausweitungen 5-24 Uhr müssen auch für die aktuell nicht in der Ausschreibung befindliche Riesbahn gelten, hier wird das Land aufgefordert, entsprechende Abstimmungen mit dem Land Bayern und dem Betreiber des Fuggerexpresses aufzunehmen.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens wird das Land aufgefordert mit ausreichend Vorlauf und Detailtiefe die Region zu informieren. Die Region muss bei der konkreten Prioritätensetzung und Ausgestaltung des Zukunftsangebots auf der Grundlage der Ausschreibungsergebnisse ein Mitspracherecht eingeräumt bekommen. Als Grundlage für die weitere Beurteilung der Ausschreibungen und des Zielkonzepts des Landes ist die Vorlage der konkreten Fahrpläne mit der Darstellung von Umsteigebeziehungen unbedingt erforderlich. Die Region Ostwürttemberg sichert die konstruktive Mitarbeit zu.

## Sachverhalt:

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) hat am 6. Juni die Zielkonzeption 2025 für den Schienenpersonennahverkehr im Internet veröffentlicht und diese am 23. Juni öffentlich vorgestellt. Diese Zielkonzeption 2025 wird als Basis für die Ausschreibungen der zukünftigen Nahverkehrsleistungen nach Auslaufen des aktuellen „großen Verkehrsvertrags“ mit DB Regio von 2003 gelten. Am 24.6.2014 wurden weitere Informationen zur Ausschreibung der Stuttgarter Netze vorgestellt, die mit dem Teilnahmewettbewerb am 2. Juli 2014 eingeleitet wurde. Die Regionalverbände wurden gebeten, die Kreise und Kommunen zu informieren sowie aufgrund des engen Zeitplans des Landes gebündelt die Rückmeldungen dazu bis 21. Juli 2014 zu übermitteln.

Die Ausführungen des MVI zum Zielkonzept 2025 und den Angebotskonzepten für die Stuttgarter Netze sind grundsätzlich beschrieben. Die für eine fundierte fachliche Bewertung nötigen Fahrplankonzepte, wie Sie z.B. vom Land bei Planungen der Regionen eingefordert werden, sind bislang nicht den zur Verfügung gestellten Unterlagen beigelegt. Teilweise wurde in den öffentlichen Veranstaltungen darauf hingewiesen, dass diese noch nicht abschließend vorliegen oder aktuell noch weiterentwickelt oder seitens DB Netz auf ihre konkrete Umsetzbarkeit, d.h. Fahrbarkeit, geprüft werden. Die Stellungnahme ist daher nicht als abschließend zu betrachten, sondern es ist davon auszugehen, dass mit einer weiteren Detaillierung und Präzisierung der zur Verfügung stehenden Informationen auch eine Detaillierung und Präzisierung der Stellungnahme erforderlich wird.

## Betroffene Netze und Ausschreibungszeitplan

Ostwürttemberg ist Teil folgender Vergabernetze (Stand 3.7.2014)

- **Netz 1b: Rems/Fils** (beinhaltet die heutigen Regionalzüge auf Remsbahn und Jagstalbahn, Teil des Ausschreibungsloses „Stuttgarter Netze“) Ausschreibungsbeginn 1. Halbjahr 2014, Inbetriebnahme Dez. 2018, Laufzeit 10 Jahre
- **Netz 1c: Franken/Enz** (beinhaltet die geplanten Expresszüge Stuttgart – Aalen, Teil des Ausschreibungsloses „Stuttgarter Netze“) Ausschreibungsbeginn 1. Halbjahr 2014, Inbetriebnahme Dez. 2018, Laufzeit 10 Jahre
- **Netz 5: Donau-Ostalb:** (heutige Neitech IRE-Verbindungen) Ausschreibungsbeginn 2. Halbjahr 2014, Inbetriebnahme Dez. 2016, voraussichtliche Laufzeit ca. 5 Jahre, da Gebrauchtfahrzeuge zugelassen sind
- **Netz 12: Ulmer Stern:** (Heutiger Regionalexpress/ Regionalbahn auf Brenzbahn): Ausschreibungsbeginn 1. Halbjahr 2015, Inbetriebnahme Dez. 2018, voraussichtliche Laufzeit ca. 5 Jahre, da Gebrauchtfahrzeuge zugelassen sind

Der Teilnahmewettbewerb für die Stuttgarter Netze wurde Anfang Juli gestartet und soll bis nach den Sommerferien abgeschlossen sein. Die Ausschreibungsunterlagen für die zweite Wettbewerbsphase, die dann auch das konkrete Angebotskonzept beinhalten, muss bis dahin fertiggestellt sein.

Für die Übergangszeit zwischen Auslaufen des großen Verkehrsvertrags 2016 bis zur Inbetriebnahme des Angebots gemäß der neuen Konzeptionen wird nach Aussagen des Landes ebenfalls eine Ausschreibung aus rechtlichen Gründen vorgesehen.

Das Land formuliert eine Bestandsgarantie für die heutigen SPNV-Leistungen bis zum Jahr 2020. Sollten ab diesem Zeitpunkt Regionen ein Angebot auf ihren Strecken wünschen, das über die im Zielkonzept festgelegten Angebotsstandards hinaus geht, ist dies nur mit finanzieller Beteiligung der Kommunen möglich.

Alle Aussagen sind seitens des Landes grundsätzlich unter Finanzierungsvorbehalt gestellt. Sollten mit den Ausschreibungen nicht die kalkulierten Ausschreibungsgewinne erzielt werden oder sich nachteilige Änderungen beim Umfang der Regionalisierungsmittel des Bundes für Baden-Württemberg ergeben, ist die Finanzierung der Angebote nicht gesichert.

## Zielkonzept 2025

Das Zielkonzept 2025 verfolgt folgende Hauptstrategien:

- Landesweiter Stundentakt von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr mit einer Ankunft im benachbarten Mittelzentrum vor 6:00 Uhr und einer letzten Abfahrt nach 23:00 Uhr
- Definition von an der Nachfrage orientierten Angebotsklassen für Angebote, die über den Stundentakt hinausgehen.
- Ergänzung durch ein systematisch stündlich verkehrendes Expresszugnetz zwischen den Oberzentren und Mittelzentren, die oberzentrale Funktionen übernehmen, welches zum Nahverkehrstarif zu benutzen ist.
- Umsetzung des Konzepts nach dem Grundprinzip des Integralen Taktfahrplans

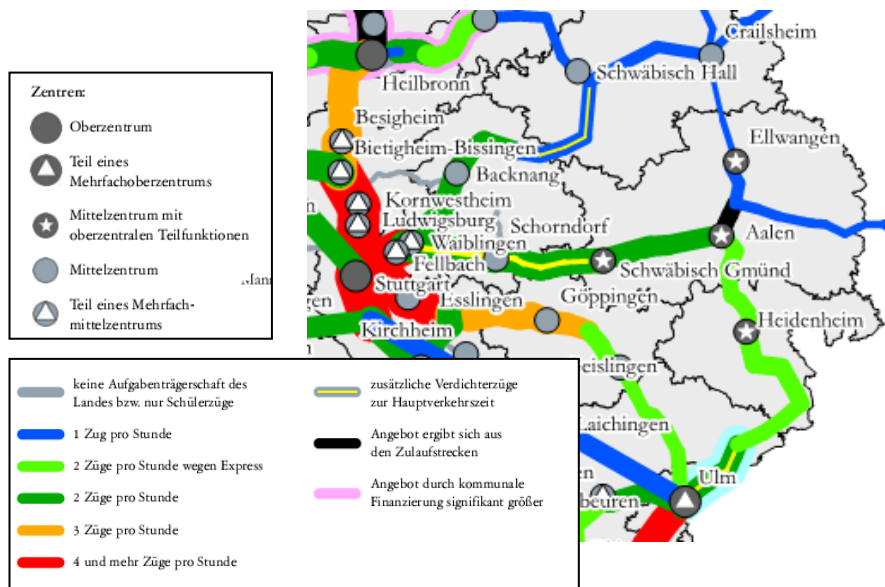


Abbildung: Ausschnitt Zielkonzept 2025 für Ostwürttemberg (Quelle MVI: Zielkonzept 2025 S.17)

Als Angebotsstandards werden dabei in Abhängigkeit der aktuellen Fahrgastzahlen folgende Festlegungen getroffen:

| Klasse | Zahl der Fahrgäste/Tag auf dem Abschnitt                       | Zugangebot   | Zugpaare /Woche | Anmerkung   |
|--------|--|--|-----------------|---|
| Ia     | bis 5.000  | Stundentakt  | 129             | Hochstufung in Klasse II, wenn Strecke mit zusätzlichem Expresszug bedient wird                                 |
| Ib     | bis 5.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen <sup>1</sup> | Stundentakt mit HVZ-Verstärker                       | 169             |   |
| IIa    | 5.000 bis 10.000   | 2 Zugpaare pro Stunde (Halbstundentakt)              | 244             | RB und ggf. alternierend dazu ein Express   |
| IIb    | 5.000 bis 10.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*      | Express stündlich<br>RB stündlich mit HVZ-Verstärker | 284             |   |
| III    | 10.000 bis 15.000  | 3 Zugpaare pro Stunde                                | 366             | Produktdifferenzierung ist variabel   |
| IV     | > 15.000   | 4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde           | ≥ 460           | Infrastrukturelle/fiskalische Restriktionen sind im Besonderen zu beachten. Produktdifferenzierung ist variabel |

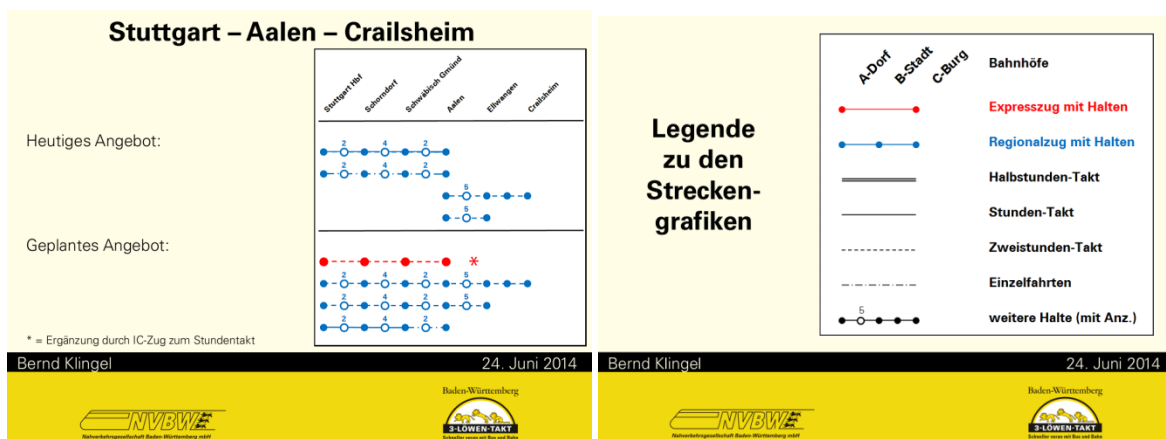
\* besteht in einer der Nachfrageklassen I oder II lediglich ein langsames bzw. ein einziges Produkt pro Stunde (in der Regel eine alle Halte bedienende Regionalbahn RB) und reisen in diesem Produkt auf dem betrachteten Abschnitt nicht mehr als 2.500 Fahrgäste pro Tag auf kurzen Distanzen (in der Regel unter 50 km), so erhält die Regionalbahnlinie 8 Verstärkerzugpaare pro Tag zur Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags von Montag bis Freitag (Klasse Ib bzw. IIb). Dies entspricht zusätzlich 40 Zugpaaren pro Woche.

Tabelle 1: Nachfrageklassen (Quelle MVI: Zielkonzept 2025, S.13)

## Rems und Obere Jagstbahn

Für die Strecke Stuttgart-Aalen-Crailsheim wurden seitens der NVBW am 24. Juni 2014 und 2. Juli ergänzend die grundlegenden Rahmenbedingungen für die laufende Ausschreibung der Strecke im Rahmen folgendes Konzept vorgestellt:

- Neue Expressverbindung Stuttgart – Aalen mit Halt in Schorndorf und Schwäbisch Gmünd im 2-Stunden-Takt. Zusammen mit den IC-Zügen der Linie Karlsruhe – Nürnberg besteht dann zwischen Stuttgart und Aalen eine stündliche Schnellverbindung.
- Ganztägiger Halbstundentakt der RB-Züge zwischen Stuttgart und Schwäbisch Gmünd. Zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen bleibt es beim Stundentakt mit Verstärkungen zum Halbstundentakt im Berufsverkehr.
- Verlängerung der RB-Züge Stuttgart – Aalen über Ellwangen nach Crailsheim und damit neue umsteigefreie Verbindungen auf dieser Relation.
- Bis Ellwangen wird stündlich, bis Crailsheim alle 2 Stunden gefahren



Zwischen den Aussagen des Zielkonzeptes 2025 und den obigen Ausführungen der NVBW vom 24. Juni 2014 ergeben sich hinsichtlich des Angebotsumfangs Diskrepanzen. Es sind von der NVBW mehr Leistungen dargestellt, als der Remsbahn nach der kartographischen Darstellung im Zielkonzept zustünden. Die Kategorisierung der Strecken im Zielkonzept beruht auf der aktuellen Fahrgastzahl. Auf Nachfrage wurde dem Regionalverband mitgeteilt, dass die Fahrgastzahlen in Nahverkehr zwischen Aalen und Schwäbisch Gmünd heute zwischen 4300 und 4900 Fahrgästen liegen und unter Einbezug des neuen Angebots überall die Grenze von 5000 Fahrgästen überschritten wird, so dass die Eingruppierung in die Klasse über 5000 Fahrgäste vorgenommen wurde. Ab Schwäbisch Gmünd bis zur Regionsgrenze werden Werte zwischen 6500 bis zu 7300 Fahrgäste (ab Lorch) heute erreicht. Gab es in den vergangenen 2 Jahren nach Auskunft des MVI im Bereich Aalen-Schwäbisch Gmünd eine stagnierende Entwicklung der Fahrgastzahlen, ist die Tendenz ab Schwäbisch Gmünd leicht steigend.

Auf dieser Grundlage wurde für den Bereich Stuttgart – Schwäbisch Gmünd die Klasse 2b (2 Züge pro Stunde und Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit) und Schwäbisch Gmünd- Aalen 2a (2 Züge pro Stunde, wovon ein Zug ein Expresszug sein kann) in der Karte zu den Angebotsklassen dargestellt<sup>1</sup>.

Es sind jedoch nicht alle Fahrgäste in dem Korridor berücksichtigt. Obwohl in der Konzeption die heute verkehrenden IC-Züge als Bestandteil des Angebots gewertet werden, wurden die heutigen Fahrgastzahlen dieser Züge nicht in die Klassifizierung der Angebotsstandards mit einbezogen. Durch eine Berücksichtigung der Fahrgäste im Fernverkehr würden die Fahrgastzahlen insbesondere auf der Remsbahn die nächste Angebotsklasse erreichen. In einer vom Verkehrsministerium beauftragten Studie (PTV AG: GVP Baden-Württemberg - Prognose der Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr und der Güterzugbelastungen bis 2025) aus dem Jahr 2010 wurden für den Fernverkehr 2.000 Fahrgästen pro Tag zwischen Stuttgart und Nürnberg ausgewiesen und eine Steigerung bis 2025 auf 3000 Fahrgäste prognostiziert. Damit wäre ab Schwäbisch Gmünd die Klasse III und zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen die Klasse IIb anzusetzen.

Das Konzept widerspricht auch den eigenen Zielen des Landes, welche mit den Partnern im öffentlichen Verkehr in der Region Stuttgart vereinbart wurden. In der Erklärung zum „zukunftsorientierten ÖPNV in der Region Stuttgart zwischen dem Land BW, dem VRS, der Landeshauptstadt und den Verbundlandkreisen“ vom Februar 2014 wird als Aufgabe und Zuständigkeit des Landes unter dem Aufgabenfeld „Metropolexpress“ ein 30 Min.-Takt mit Regionalexpressen für alle nicht durch die S-Bahn bedienten Halte bis nach Aalen formuliert. Dies ist nicht im Zielkonzept und den Ausschreibungsvorstellungen des Landes für die Stuttgarter Netze umgesetzt. Fahrplantechnische oder infrastrukturelle Hindernisse dafür bestehen jedoch nicht, dieses Angebotsziel könnte heute schon umgesetzt werden.

Bei einer möglichen Priorisierung des ergänzenden Expresszuges als maßgebliches Ziel des Landes vor den Berufsverkehrsverstärker-Zügen wäre bei der aktuell im Zielkonzept angegebenen Klassifizierung die Gefahr gegeben, dass sich das Angebot zur Hauptverkehrszeit zwischen Schorndorf und Aalen zum Status Quo verschlechtert. Zum Erhalt der heutigen Bedienungsqualität könnte das Land daher eine kommunale Mitfinanzierung für Leistungen einfordern, die schon heute bestehen, insbesondere für die für Berufspendler morgens und abends wichtigen halbstündlichen (und teilweise aufgrund der sehr hohen Nachfrage gerade am Morgen noch häufigere) Bedienung auf der Remsbahn. Die Halte Urbach, Plüderhausen, Waldhausen, Lorch, Böbingen und Mögglingen wären dann nur noch stündlich mit den Mittelzentren Schorndorf, Schwäbisch Gmünd und Aalen verbunden. Finanziell wäre dies aus Landessicht interessant, da die IC Fernverkehrszüge, die eigenwirtschaftlich betrieben werden, als Expresszüge mitgewertet werden.

Ob das vom Land grundsätzlich formulierte Angebotskonzept auch im Knoten Aalen insbesondere aufgrund der eisenbahnbetrieblichen Komplexität der zulaufenden eingleisigen Strecken in der gewohnten Qualität umgesetzt werden kann, ist in den Unterlagen nicht nachgewiesen. Konkrete Fahrpläne, in denen z.B. die Qualität der Umsteigebeziehungen in den Knoten Aalen, Stuttgart und Ulm dargestellt wird, sind nicht veröffentlicht. Auf Rückfrage wurde zwar zugesichert, dass in dem der Aus-

<sup>1</sup> Vgl.: Definition der Nachfrageklassen S.13 im Zielkonzept 2025 (vom 6. Juni 2014) und Karte 8.2 (Einteilung der Streckenabschnitte in Angebotsklassen).

schreibung zu Grunde liegenden Fahrplan die Anschlüsse in Aalen und deren heutige Qualität erhalten bleiben, jedoch wurde auch darauf hingewiesen, dass sich die Fahrpläne aktuell noch in der Überprüfung der Fahrbarkeit durch DB Netz befinden. Aufgrund der Kenntnisse des Regionalverbands aus den zahlreichen Schienenverkehrsprojekten für Ostwürttemberg der vergangenen Jahre ist dies im Detail auch vor dem Hintergrund der Planungen für andere Netze, z.B. der zwei Dieselnetze auf der Brenzbahn, möglicherweise nicht gesichert.

Die Berücksichtigung der Planungen der Region zu neuen Haltepunkten Schwäbisch Gmünd Ost, Aalen West, Aalen Süd, Aalen Lederhosen und den Möglichkeiten des (ggf. auch partiellen) zweigleisigen Ausbau Goldshöfe-Crailsheim wie auch für den BVWP 2015 seitens des Landes angemeldet muss bei den Ausschreibungen optional gewährleistet werden. Dies ist bislang noch nicht geschehen.

Es wird seitens des MVI eine Garantie für das heutige Angebot bis zum Jahr 2020 gegeben. Allerdings könnte das Angebot für die Stuttgarter Netze gemäß der Unklarheiten im Zielkonzept 2025 auch geringer ausfallen als der heutige Zustand. Jedoch soll das Angebotskonzept gemäß Ausschreibung schon 2018 in Betrieb gehen. Es ist nicht klar, ob und wie dann für 2 Jahre noch das heutige Angebot Bestand haben kann.

Zwischen der ersten öffentlichen Präsentation der Landesplanungen zur Ausschreibungen am 23. und 24. Juni und der zweiten Veranstaltung am 2. Juli 2014 wurden die Expresszüge Stuttgart-Aalen aus dem Ausschreibungsnetz 1b in das Ausschreibungsnetz 1c verschoben. Damit ist eine Durchbindung der Züge von Aalen über Stuttgart hinaus nach Karlsruhe (wie der IC) möglich. Unmöglich wird dadurch jedoch eine Priorisierung zu Gunsten einer halbstündlichen regelmäßigen Anbindung von Ostwürttemberg nach Stuttgart mit den heutigen Regionalexpresshalten. Aus Sicht der Region Ostwürttemberg sollte diese Umschichtung zurückgenommen werden und ggf. die entsprechenden Zugkilometer für den Expresszug Stuttgart-Karlsruhe in das Netz 1b übernommen werden. Damit würde auch eine gleichmäßigere Verteilung der Zugkilometer auf die einzelnen Lose der Stuttgarter Netze erreicht.

Der Abschnitt Ellwangen - Crailsheim profitiert aufgrund der Restriktionen der Eingleisigkeit weder von dem grundsätzlich auch zur Stärkung des ländlichen Raums vorgesehenen Stundentakt noch von dem geplanten Expressangebot. Aufgrund der Einschränkungen der Infrastruktur ist hier ein über den Status Quo hinausgehendes Angebot nicht möglich. Es werden im Rahmen der Ausschreibungen jedoch auch nicht die betrieblichen Möglichkeiten im Fahrplankonzept hinterlegt, die ein zweigleisiger Ausbau Goldshöfe-Schwabsberg ergeben würde, obwohl dieser Ausbau seitens des Landes zum BVWP 2015 angemeldet wurde und eine Realisierung bis zum Auslaufen des neuen Verkehrsvertrags im Jahr 2028 aus heutiger Sicht nicht auszuschließen ist. Kompensatorische Maßnahmen wie die Finanzierung der stündlichen Ergänzungsbusse oder ergänzende Expresszüge nach Betriebsschluss der IC's (letzte IC Abfahrt ist heute 18.06 Uhr in Stuttgart) sind dafür auch nicht vorgesehen. Damit wird der Raum Ellwangen im Vergleich mit anderen ländlichen Gebieten Baden-Württembergs deutlich benachteiligt.

Durch die Integration der IC's in das Expresskonzept wird das Ziel dieses stündliche schnelle Angebot zum Nahverkehrstarif anzubieten für Ostwürttemberg nicht erreicht, d.h. Pendler mit Zeitkarten des Nahverkehrs müssen bei Benutzung der IC's Aufpreis zahlen. Für Fahrgäste aus Ellwangen gibt es gar keinen Zugang zu den schnellen Zügen zum Nahverkehrstarif. Dies ist auf anderen Strecken bei den stündliche Expresszüge verkehren werden nicht der Fall.

## **Riesbahn**

Im Ausschreibungsfahrplan des Landes wird die Riesbahn nicht erwähnt. Im Jahr 2019 läuft hier jedoch auch der Verkehrsvertrag aus und muss bis dahin neu vergeben werden. Bislang wird diese Strecke seitens der Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft (BEG) im Rahmen des Fugger-Express ausgeschrieben. Im Zielkonzept 2025 ist die Riesbahn als Strecke mit Stundentakt ausgewiesen, dies entspricht dem aktuellen Angebot auf der Strecke. Um dem Zielkonzept zu entsprechen müssten weitere Züge in den Morgen und Abendstunden ergänzend bestellt werden.

## Brenzbahn

Für die Brenzbahn sieht das Konzept einen Stundentakt mit Expresszügen (wie heutige IRE) vor und eine stündlich verkehrende Regionalbahnvor. Die Regionalbahn hält im Unterschied zum heutigen Regionalexpress auch an allen Halten zwischen Langenau und Ulm. In der Hauptverkehrszeit ist für den Abschnitt Langenau-Ulm ergänzende RB Linie vorgesehen.

Bei einer Umsetzung des Konzepts ohne Infrastrukturausbau, wie er im Rahmen des Regio S-Bahn Konzepts vorgesehen ist, kann ein solches Konzept nicht oder nur mit bedeutenden Reisezeitverlängerungen für Fahrgäste aus Halten ohne Expressbedienung (wie Hermaringen, Sontheim, Niederstotzingen, Königsbronn, Unterkochen) umgesetzt werden. Dies gilt auch bei einem möglichen Umstieg in Langenau von der Regionalbahn auf den Expresszug.

Das genaue Fahrplankonzept ist seitens des Landes noch in der Bearbeitung, die oben genannten Feststellungen lassen sich aus den Kenntnissen über die Studien der Regionen der letzten 20 Jahre ableiten.

### Positive Aspekte des Konzepts:

- Die Mobilitätsgarantie von 5-24 Uhr ergibt ergänzende Züge (ca. 1-2 Zugpaare pro Tag) auf Ries- und Brenzbahn.
- Erstmals hat das Land Baden-Württemberg gemäß der Einstufung der Mittelzentren der Region Ostwürttemberg als Mittelzentren, die gemeinsam die oberzentralen Funktionen für ihre Region wahrnehmen, als Grundlage für eine Gleichberechtigung mit Oberzentren herangezogen, nur so lassen sich die Expresszug-Studentakte auf Rems- und Brenzbahn begründen.
- Ellwangen wird nach Stuttgart durchgebunden und elektrisch betrieben, so dass hier ein Komfortgewinn im Vergleich zum Status Quo erreicht wird.
- Bestandsgarantie des heutigen Angebots bis 2020 wird gegeben, jedoch müssen danach Angebote, die über die Angebotsklassen hinausgehen von kommunaler Seite finanziert werden.

## Bewertung

Für die Remsbahn besteht auf Grund der Widersprüchlichkeiten im Zielkonzept 2025 die Gefahr der Angebotsreduzierung für den Kunden im Bereich Lorch bis Aalen. Hier muss das Land aufgefordert werden dies insoweit richtig zu stellen, dass der Halbstundentakt im Berufsverkehr der heutigen Regionalexpresszüge bis Aalen mit Halt auch in Böbingen und Mögglingen sichergestellt wird. Die Region fordert das Land auf auch zu den Zusagen an die Region Stuttgart bezüglich der Metropol-Expresse zu stehen und dies über die Ausschreibungen umzusetzen. Die Ausschreibung muss so gestaltet sein, dass die Bestellung einer halbstündlichen Bedienung aller Halte auf der Remsbahn auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich ist. Durch die fehlende Berücksichtigung der Fahrgastzahlen des Fernverkehrs werden die Fahrgastzahlen auf Rems und Oberer Jagstbahn zu niedrig angesetzt, obwohl das IC-Angebot im Expressangebot mit einbezogen werden soll. Ein stündliches Expressangebot wird jedoch grundsätzlich begrüßt und ist Ziel der Region Ostwürttemberg.

Mit den seitens der Region geforderten Infrastrukturausbauten auf der Oberen Jagstbahn zwischen Goldshöfe und Schwabsberg wäre es möglich, die Zielkonzeption 2025 (stündlicher Expresszug bis Ellwangen/Crailsheim und RB-Stundentakt Ellwangen-Crailsheim) in diesem Bereich umzusetzen. Da nicht auszuschließen ist, dass eine Kapazitätserweiterung bis zum Ende der Betriebszeit der laufenden Ausschreibung (2028) erreicht werden kann, ist ein Stundentakt Ellwangen-Crailsheim und die Verlängerung des IRE Stuttgart-Aalen nach Crailsheim vorzusehen. In der Zwischenzeit sollte z.B. in den Zeiten, in denen z.B. kein IC verkehrt, ein Angebot im Express- sowie im Regionalbahnbereich bestellt werden, das den Landeszielen aus dem Zielkonzept 2025 entspricht.

Für die Riesbahn muss das Randzeitenangebot ebenfalls gelten. Gerade in den Randzeiten müssten ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die diese Bedienung als ergänzende Leistung Aalen-Nördlingen erbringen könnten, das Land wird gebeten, eine solche Ergänzung im Rahmen der Ausschreibungen über das Netz 1b ergänzend vorzusehen oder entsprechende Vereinbarungen mit den Betreibern des Fuggerexpresses anzustreben.

Bei der Brenzbahn darf es zu keinen Verschlechterungen aufgrund Fahrzeitverlängerungen für die Halte ohne Expressbedienung kommen.

Die Region muss bei der konkreten Prioritätensetzung und Ausgestaltung des Zukunftsangebots auf der Grundlage der Ausschreibungsergebnisse ein Mitspracherecht eingeräumt bekommen.

Für die anderen die Region betreffenden Konzepte (Dieselnetz Donau-Ostalb, Netz Ulmer Stern) sollten die Vorstellungs- und Rückmeldungstermine so geplant und angekündigt werden, dass die Regionalverbände ihrem Informations- und Koordinierungsauftrag nachkommen können.

Zur transparenten Diskussion der Ergebnisse ist eine Offenlage der Fahrpläne und Anschlusssituationen in den wichtigen Knoten zentral.