

Der unendliche Weg zu schnellen Trassen

Der neue Alaufstieg (A 8) und die ICE-Trasse lassen auf sich warten. Zwei Großverfahren beschäftigen das Obere Filstal und den Landkreis seit Jahren. Sie betreffen die Bundesautobahn und die seit langem geplante ICE-Neubaustrecke der Bahn. Der Alaufstieg der A 8 zwischen Mühlhausen und Hohenstadt ist in die Jahre gekommen. Seit Jahren stockt der Weiterbau der sechsspurigen Trasse vor Gruibingen. Nach der Inbetriebnahme der neuen, architektonisch anspruchsvollen Rastanlage wurde nach überlanger Wartezeit 2005 der Ausbau bis Mühlhausen in Angriff genommen. Hier drohte der Planfeststellungsbeschluss zu verfallen. Ein erstes Brückenbauwerk wurde im Laufe des Jahres 2006 begonnen. Bis 2010 soll die Gesamtmaßnahme abgeschlossen sein. Sie bringt für Gruibingen die dringend ersehnte Lärmsanierung und die Entschärfung der baulich kritischen Anschlussstelle Mühlhausen. Wie geht es danach weiter? Die viel befahrene Autobahn, vor allem an Wochenenden und in Ferienzeiten regelmäßiger Stauschwerpunkt, soll in der Folge durch zwei Röhren mit je drei Fahrspuren in den Berg verbannt werden. Über je zwei mächtige Brücken- und Tunnelbauwerke verkürzt sich der bisher kurvenreiche Fahrweg auf die Alb. Die Sache hat nur einen Haken: sie kostet mit rd. 350 Mio Euro mehr als der Bund, er ist Träger der Baulast, in absehbarer Zeit in der Kasse hat. Die Alter-

native ist bekannt: Um zeitnah eine Lösung zu bieten, soll der Bau über einen privaten Investor und künftige Bemannung sichergestellt werden. Für die betroffenen Gemeinden und den Landkreis, die starkes Interesse an einer leistungsfähigen Fernverbindung haben, ist das privatfinanzierte Projekt unter der Maßgabe willkommen, dass keine zusätzlichen Belastungen für die Ortsdurchfahrten durch sogenannte Mautflüchtlinge entstehen. Deshalb wird der zur Vermeidung von Ausweichverkehren vorgesehene „Bypass“ im Zuge des alten Alaufstiegs als integraler Bestandteil der Planung betrachtet. Er soll künftig bis zu 15.000 Fahrzeuge täglich mit einer Beschränkung auf 3,5 Tonnen aufnehmen. Hohenstadt erhält einen vollwertigen Anschluss. Neue und alte Trasse werden in Höhe der Mautstation (nahe Widderstall)

verknüpft. Das im Sommer 2004 eröffnete Planfeststellungsverfahren beschäftigte Verwaltungen und Öffentlichkeit bis in das Jahr 2005 hinein. Am 27 und 28.9.2005 fand in der Gruibinger Sickenbühlhalle die Erörterungsverhandlung statt. Im Mittelpunkt der sorgfältig vorbereiteten Veranstaltung standen die konkrete Ausgestaltung und Dimensionierung der Trasse einschließlich der Ausweichstrecke, Fragen des Naturhaushalts und der Ausgleichsmöglichkeiten sowie die Brand- und Rettungskonzeption. Zuletzt hatten sich die Verhandlungen mit Bund und Land aus Sicht der Landkreisverwaltung und der Gemeinden auf die Leistungsfähigkeit der örtlichen Feuerwehren, deren technische Ausstattung und Fragen der Zuständigkeit im Einsatzfall konzentriert. Der Forderung, diese Aufgaben über eine Werkfeuerwehr dem privaten Inve-



Baubeginn am Abschnitt Gruibingen-Mühlhausen der A8 – Hier: Neubau der Brücke über die L1217



stor zuzuweisen wird unter Verweis auf die verbindlichen Regelungen des Feuerwehrgesetzes widersprochen. Ersatzweise geführte Verhandlungen über die großzügige Unterstützung der Gemeinden bei der Ertüchtigung ihrer Wehren durch das Land liefen inzwischen an. Der bis Ende 2005 in Aussicht gestellte Planfeststellungsbeschluss

lag auch ein Jahr später noch nicht vor. Der Bund als Antragsteller hatte selbst Sand ins Getriebe gebracht, nachdem offenbar Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme unter den gegebenen Rahmenbedingungen aufgekommen waren. In der Diskussion sind mittlerweile nicht nur die künftige Mauthöhe, sondern auch Überle-

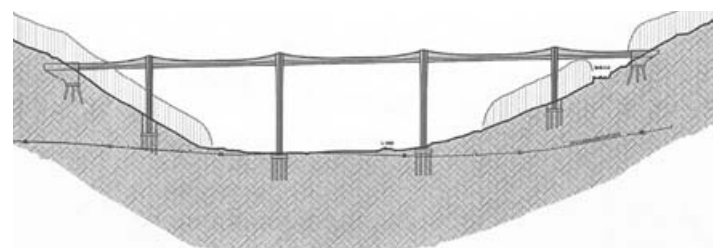
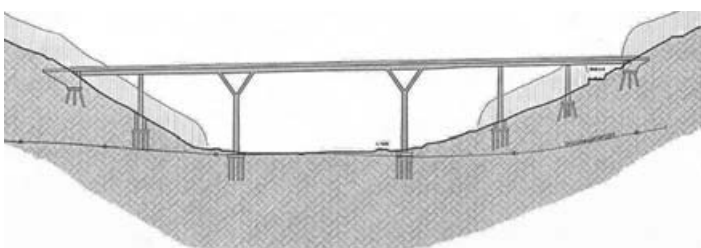
gungen zu einer Anschubfinanzierung und über die finanziellen Auswirkungen der offiziellen Ausweichstrecke durch Mautumfahrung. Klarheit darüber soll eine neuerliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bringen, die der Bund nachträglich in Auftrag gegeben hat. Sie liegt leider immer noch nicht vor.

Tiefbahnhof und ICE-Trasse: Warten auf die endgültige Entscheidung

Eine Parallele zum A 8-Projekt zeigt die ICE-Schnellbahntrasse der Bahn. Deren Planung dümpelt seit Jahren vor sich hin. Die Ausgangslage ist allerdings weit komplizierter weil in ihrer Dimensionierung fast unüberschaubar. Welche Risiken birgt das Bauen im bautechnisch überaus anspruchsvollen Gelände der Schwäbischen Alb? Das Beispiel der neuen Schienenmagistrale Nürnberg-Ingolstadt-München, in vergleichbaren geologischen Formationen unterwegs, zeigte die finanziellen Unwägbarkeiten eindrucksvoll auf. Auf ein ähnliches Abenteuer will man sich zwischen Stuttgart und Ulm offenbar nicht mehr einlassen. Auch in diesem Fall rechnen Bund, Land und Bahn akribisch nach, ob das Projekt wie geplant auf die

Schiene gebracht werden kann. Dabei spielen auch Fördermittel aus der Brüsseler EU-Schatulle eine gewichtige Rolle. Die Veröffentlichung der Ergebnisse, Grundlage für weitere Entscheidungen, wird im Abstand einiger Monate immer wieder aufs Neue hinausgeschoben. Dabei stellt sich die unterschiedliche Bewertung des Baues der Schnellfahrstrecke Wendlingen-Ulm und des Tiefbahnhofs (Stuttgart '21) durch Bund und Land immer mehr als entscheidendes Problem heraus. Das seit einiger Zeit angekündigte Planfeststellungsverfahren für den Alaufstieg der ICE-Trasse ist bis heute nicht auf den Weg gebracht. Dabei waren zuletzt wesentliche Details mit der Bahn unstrittig – von der generellen Ablehnung der

Filstalbrücke zwischen Mühlhausen und Wiesensteig einmal abgesehen. Das lärmintensive Bauwerk, auch optisch ein Riegel in der Landschaft, passt nicht in die ohnehin stark vorbelastete Raumschaft. Nach wie vor ist die Forderung nach einer Unterfahrung des Oberen Filstals, so die Beschlusslage im Kreistag, aktuell. Selbst Minimalforderungen auf verbesserten Lärmschutz – er wäre durch die alternative Bausausführung in Form einer Trogbrücke mit vergleichsweise geringem Mehraufwand möglich – wurden bisher nicht erfüllt. Die Bahn muss sich deshalb im weiteren Verfahren nach wie vor auf erheblichen Widerstand gegen die Optimierte Antragstrasse einstellen.



Varianten einer Brücke – Sogenannte „Y-Brücke“ und alternativ „Trogbrücke“ im Vergleich

B 10: Freude und Frust

Seit den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts in der Planung wird das Band der neuen B 10 Geislingen auch in den nächsten Jahren noch nicht erreichen. Am 7. Juni 2006 erlebte die Ortsumfahrung Eislingen nach einer mehrjährigen Bauphase ihre feierliche und lang ersehnte Eröffnung. Der Spatenstich war bereits fünf Jahre zuvor erfolgt. Finanzierungsverzug und Rechtsstreitigkeiten um die Vergabeverfahren sorgten immer wieder für unliebsame Überraschungen. Anlässlich der feierlichen Verkehrsfreigabe sprachen Frau Staatssekretärin Roth für das Bundesverkehrsministerium und Staatssekretär Köberle aus Sicht des Landes. Landrat Weber stellte auch den Beitrag des Landkreises klar heraus. Erst durch die K 1404 (Querspange Salach), die der Kreis als GVFG-Maßnahme realisierte, erhielt das Gesamtprojekt den erforderlichen politischen Rückhalt in der Raumschaft.

Mit Spannung erwartete man Aussagen zum Weiterbau über Eislingen hinaus. Zeitlich entsprach die Ankündigung, die Finanzierung des zweiten Bauabschnitts (Ortsumfahrung Süßen-Süd bis zum Anschluss B 10 alt) laufe 2008 an, nicht den Erwartungen, die auf einen nahtlosen Fortgang der Bauarbeiten zielten. Jedoch wurde insofern Hoffnung geweckt, als man seitens des Landes Bereitschaft signalisierte, übergangsweise mit freien Erhaltungsmitteln

größere Kunstbauwerke vorzubereiten. Auf dieser Grundlage kann der Baufortschritt ohne weitere Anlaufschwierigkeiten vorangehen, wenn die Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden. Bereits Ende 2006 begannen die Arbeiten an einer Brücke im zweiten Bauabschnitt. Davon unabhängig beinhaltet der neu verabschiedete Investitionsrahmenplan 2010 des Bundes sämtliche bereits planfestgestellten Abschnitte der B 10/B 466. Damit ist ein klares politisches Signal für den Weiterbau gesetzt, jedoch noch keine endgültige Finanzierungszusage für die Abschnitte 3 + 4 erfolgt. Im Bereich Süßen ergibt sich zudem eine Änderung, die durch die neuen innerstädtischen Verkehrsprojekte (Anschluss des Süßener Gewerbegebiets Auenstraße an die B 10) erforderlich wird. Die neu geplante direkte Verknüpfung mit der künftigen Ortsumgehung der B

466 und der B 10 bringt wesentliche Vorteile. Hierfür soll 2007 der Planfeststellungsbeschluss modifiziert werden. In der Verlängerung in Richtung Lautertal ist man indes einen Schritt weiter. Die Nordumfahrung Donzdorf im Zuge der heutigen B 466 wird als kommunale Maßnahme nach dem GVFG realisiert. Der Baubeginn für den ersten Teilabschnitt erfolgte im September 2006.

Für den Raum Geislingen liegen nach wie vor keine fortgeschrittenen Planungen vor. Hier warten die Anwohner an der heutigen B 10 ebenfalls dringend auf Entlastung vom alltäglichen Stau. Der aktuell gültige Bundesverkehrswegeplan sieht den Abschnitt Gingen/Ost bis Geislingen/Mitte (B 466) im vorrangigen, die Fortführung im Tunnel um die Altstadt herum bis Geislingen/Ost lediglich im weiteren Bedarf. Beide Teile sind jedoch



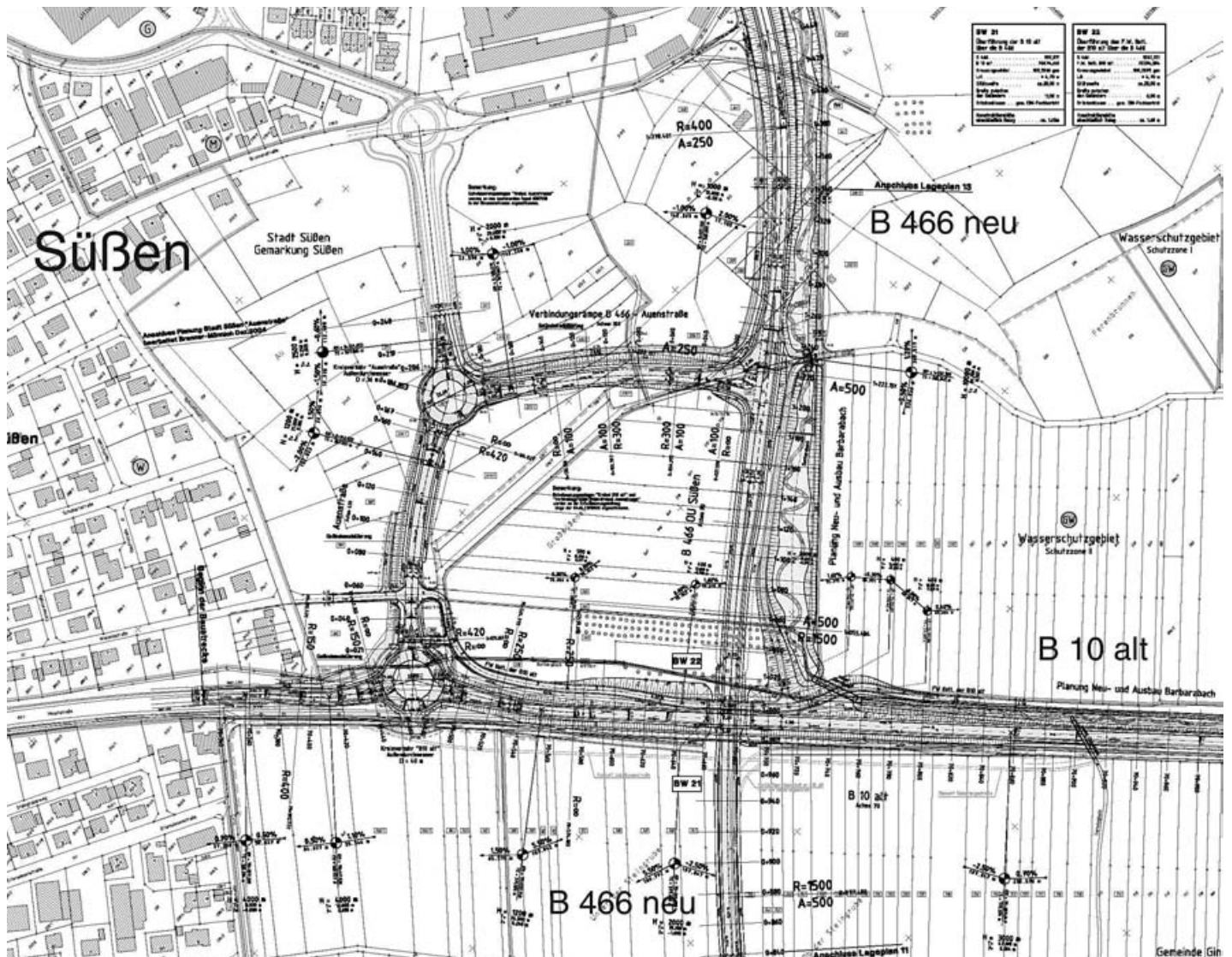
Die K 1404 verbindet neue und alte B10 zwischen Eislingen und Salach.



mit einem besonderen Planungsrecht ausgestattet. Das Regierungspräsidium hat daher im Sommer 2005 das vorgeschaltete Scoping für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung für beide

Abschnitte gemeinsam eingeleitet. Es handelt sich dabei um ein behördeninternes Abstimmungsverfahren. Derzeit werden die Grundlagen für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren erarbei-

tet. Durch die markante Topografie im Raum zwischen Gingen und Amstetten ist die Trasse in einem engen Korridor allerdings schon heute weitgehend vorbestimmt.



Neue Anschlussgestaltung B10 alt/B 466 neu zur Verbesserung der Erschließung in Süßen.

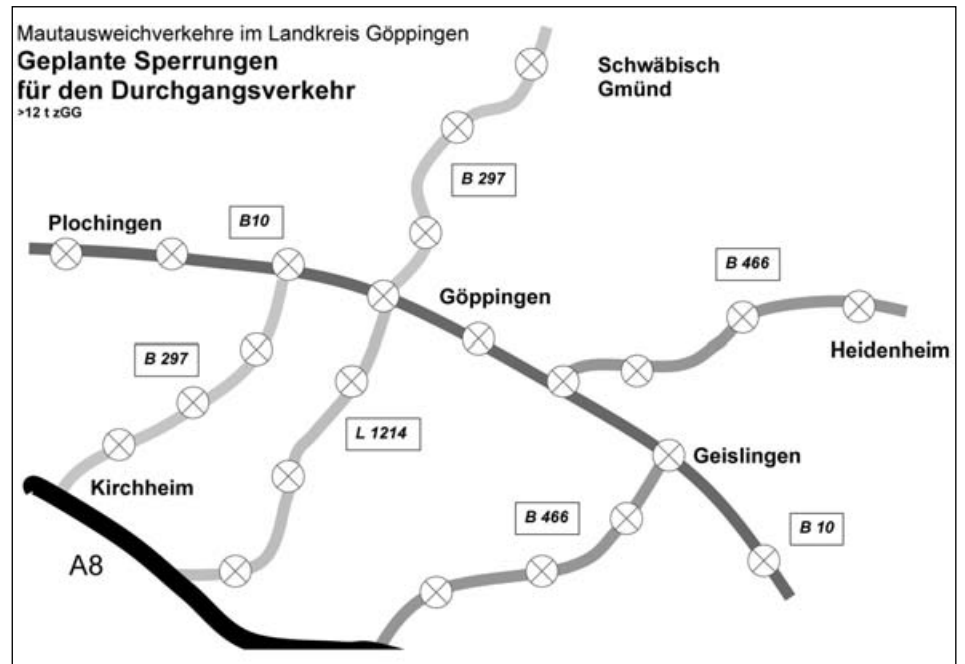
Mautausweichverkehr: Die Lehre von der statistischen Wahrheit

Genaueres weiß man nicht. Was jeder sehen kann, will die amtliche Statistik nicht so ohne weiteres bestätigen. Gewichtige Lkw-Gespanne mit Kennzeichen aus aller Herren Länder durchqueren den Landkreis, seine Städte und Gemeinden, z.T. in engen Ortsdurchfahrten in der Abkürzung zwischen A 7 und A 8. Aufgrund der bewegten Topographie und dem unzureichenden Ausbau der überregionalen Verkehrswege, insbesondere an den Albsteigen ist die Belastung vor Ort erheblich. Zur Datenerhebung wurde wie folgt vorgegangen:

Σ Zählung 2003 zur Erfassung der Vorbelastung (die Maut sollte ursprünglich zum 1.1.2004 eingeführt werden) auf Veranlassung des Landes.

Σ Erfassung der Gesamtbelastung 2005 im Rahmen der bundesweit durchgeführten Allgemeinen Verkehrszählung (5-Jahres-Rhythmus) nach Einführung der Lkw-Maut zum 1.1.2005.

Das Land präsentierte zunächst Modellsimulationen zum Mautausweichverkehr. Demzufolge ist im Landkreis Göppingen lediglich der Streckenabschnitt Süßen-Heidenheim der B 466 mit per Definition relevanten Mehrbelastungen betroffen. Schwellenwert sind mindestens 150 zusätzliche Lkw pro Tag mit mehr als 12t. Vor Ort wird anderes beobachtet. Deutlich ist, der Schwerverkehr hat seit Einführung der Maut überall spürbar zugenommen, exotische Kennzei-



Skizze zum Sperrungskonzept des Landkreises



Querverkehr A8/A7, beobachtet auf der B 297 (Göppingen, Sternkreuzung)

chen auf den Straßen im Landkreis vermehren sich. Gestritten wird um die tatsächlichen Mengen und ihre Ursache. Das bisher veröffentlichte

Zahlenmaterial widersprach Erhebungen, die durch die Gemeinden selbst veranlasst wurden. Zum Schutz der Bevölkerung sahen es



Landkreis und Gemeinden jedoch als zwingend an zu handeln. Seit 1.1.2006 eröffnet das überarbeitete Straßenverkehrsrecht die Möglichkeit den mautbedingten Schwerverkehr (>12t) für den Durchgangsverkehr zu sperren. Diese Option wurde aufgegriffen und ein schlüssiges Sperrungskonzept für den gesamten Landkreis erarbeitet. Der flächenhafte Ansatz ging davon aus, dass beim Herausgreifen einer einzelnen Verbindung (entsprechend der Modellsimulation im Zuge der B 466 - Querverkehr A 8/A 7) mit erheblichen und nicht gewünschten Verlagerungen auf andere Streckenzüge (B 297) zu rechnen wäre. Diese müssen ausgeschlossen werden. Der beim Regierungspräsidium zur Genehmigung vorgelegte Antrag stößt indes auf wenig Gegenliebe beim Land wie auch den benachbarten Landkreisen. Sie lehnen die Sperrungen insbesondere mit Blick auf die grundsätzliche Widmung der Bundesstraßen für den Schwerverkehr und auch mit Blick auf Nachteile für das heimische Transportgewerbe ab. Dieses wäre durch die

großzügige Regelung für den Regionalverkehr (keine Sperrung bis 75km) aus Sicht der Landkreisverwaltung nicht betroffen. In weiteren Verhandlungen mit dem Land und benachbarten Verwaltungen soll geklärt werden, ob es einen abgestimmten Weg geben

kann, die hohen Belastungen im Querverkehr zu mildern. Dies gilt auch für herkömmliche Möglichkeiten zur Sperrung von Kreisstraßen für den Schwerverkehr, die weiterverfolgt werden. Mögliche Verlagerungseffekte sind dabei genau zu prüfen.



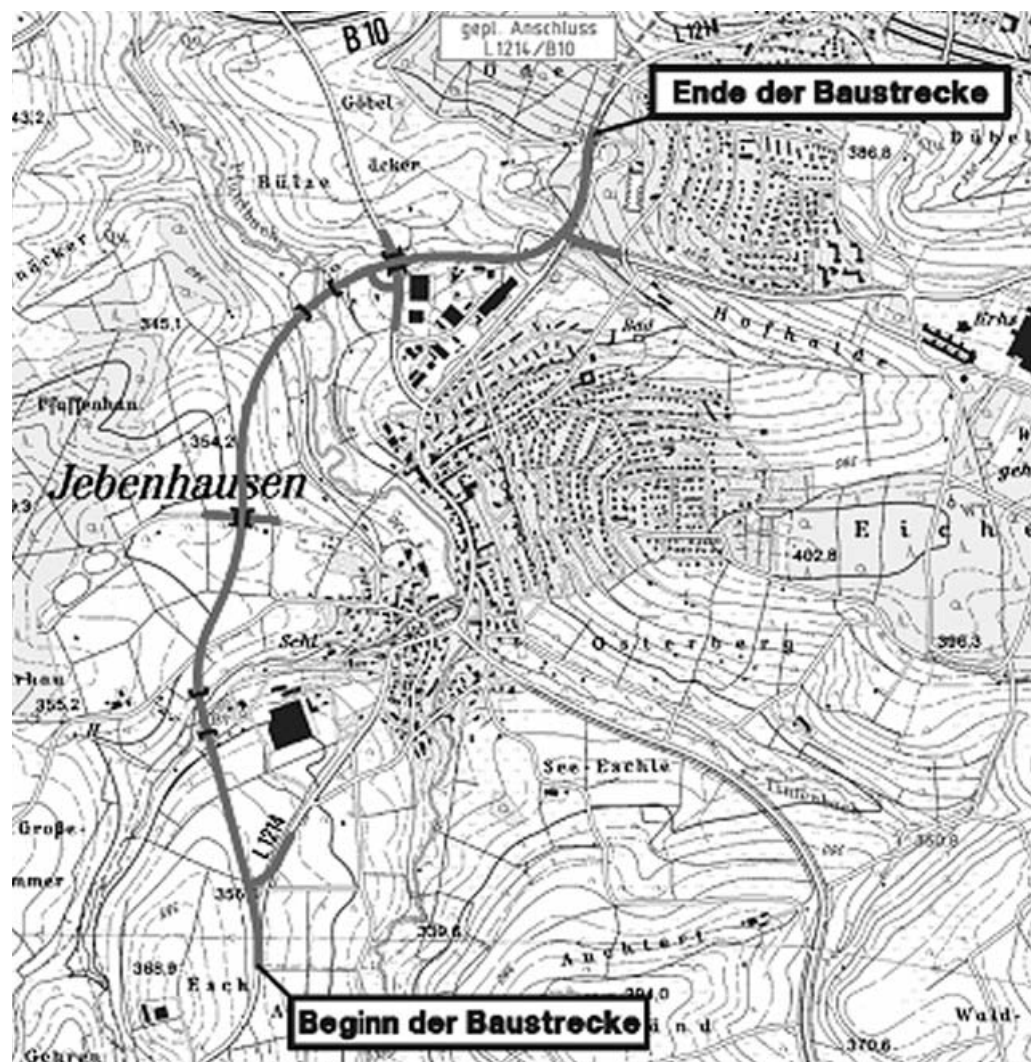
Geänderte StVO: Neues Verkehrsschild zur Sperrung für den Durchgangsverkehr > 12t.

L 1214 Jebenhausen: Ortsumfahrung oder Autobahnzubringer?

Die Landesstraße L 1214 zwischen Göppingen und dem Anschluss Aichelberg (A 8) erschließt einen Raum mit stetig steigender Besiedelung. Die Belastung der alten Ortsdurchfahrten, insbesondere in Jebenhausen und Bezengriet ist mit bis zu 20.000 Kfz entsprechend hoch. Seit Jahren besteht die Forderung nach Ortsumgehungen. Sie wurden zuletzt durch das Albvorland-Gutachten, das die Stadt Göppingen, der Landkreis und weitere Voralbgemeinden gemeinsam in Auftrag gegeben hatten, bestätigt. Die Umfahrungen für beide Göppinger Teilorte werden im engen Zusammenhang gesehen und sollen zügig nacheinander realisiert werden. Im Jahr 2005 hat das Regierungspräsidium das Verfahren für den Vorentwurf (RE-Entwurf) eingeleitet und eine erste Bürgerinformation und Anhörung der Träger Öffentlicher Belange durchgeführt. Den ersten Bauabschnitt der neuen Trasse soll die Umgehung Jebenhausen markieren, die Umgehung von Bezengriet ihr möglichst zeitnah folgen. Die Verknüpfung mit der B 10 am künftigen Anschluss „Öde“ (dieser wird jetzt mit der neuen Verkehrsführung über die 2006 eingeweihte Querspange Pflingstwasen zur B 297 –Stuttgarter Straße- realisiert) soll erst in einem dritten Schritt erfolgen. Erst mit diesem Anschluss wird die volle verkehrliche Wirksamkeit entfaltet. Die konkrete Ausgestaltung birgt noch einige offene Fragen. Mit den

Umgehungen im Zuge der L 1214 soll nach Auffassung der Stadt Göppingen aber primär kein schneller Autobahnzubringer gebaut werden. Die neuen Straßen dienen vorrangig der Entlastung, nicht um neuen Verkehr anzuziehen. Eine Gefahr, die auch in der Bevölkerung diskutiert wird. Im Laufe des Jahres 2006 wurde hinsichtlich eines optimalen Lärmschutzes und geeigneter Anpassungen im Feldwegenetz (betroffen sind u.a. die Verbindungen zu den

Sportanlagen, aber auch die überörtliche Radwegeverbindung in den Raum Boll) um viele Details gerungen. Geändert wurde u.a. die Trassierung und der Anschluss der Klinik-Straße sowie die nördliche Einfahrt zur Ortsmitte Jebenhausen. Nach Überarbeitung des Vorentwurfs startet das Planfeststellungsverfahren voraussichtlich Ende 2007. Kostenpunkt für die Umgehung Jebenhausen: rund 12,5 Mio. Euro.



Planungsskizze der Westumfahrung Jebenhausen



Der regionale Kontrapunkt: Gefühltes „S“ im grünen Raum

Als unerwarteter Selbstläufer erwies sich ein weiteres ÖPNV-Thema. Seit Jahrzehnten im Landkreis diskutiert entfaltete es im Sommer 2006 überraschend aktuelle Brisanz. Im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven wurde der öffentlichen Verkehrsanbindung in der allgemeinen Diskussion eine Schlüsselrolle zugewiesen: Nur wenn der Landkreis Göppingen zum S-Bahn-Standard der Region aufschließt, kann es wirtschaftlich wieder aufwärts gehen. So zumindest die These, die insbesondere die IHK vertritt. Mit entscheidend sei die von außen wahrgenommene Bedienungsqualität im Filstal. In der Folge machte das Bonmot von der „gefühlten“ S-Bahn die Runde. Die Unterstützung für die neuen S-Bahn-Perspektiven sollte nicht lange auf sich warten lassen. Der Landkreisverwaltung sollte die Rolle des Verweigerers zugespielt werden, nur weil sie die berechtigten Fragen nach der technischen Machbarkeit und der Kosten aufwarf. In der Folge einigte man sich darauf, fachlichen Rat seitens der Deutschen Bahn einzuholen. Dort betrachtete man die Situation mit Blick auf die überlastete Filstalbahn mit skeptischem Realismus.

Im November 2006 widersprach Prof. Martin vom Eisenbahntechnischen Institut der Universität Stuttgart dieser Haltung anlässlich seines Vortrags bei der IHK-Bezirkskammer: der S-Bahn-Betrieb in den Landkreis Göppingen sei zunächst eine Frage des politischen Willens und auf der vorhandenen Schieneninfrastruktur durchaus denkbar. Zumindest lohne eine vertiefende Untersuchung, so der Tenor. Diese ist nun das Ergebnis der breit und kontrovers geführten öffentlichen Diskussion. Der Landkreis wird zusammen mit der Region Stuttgart ein Gutachten zu den Möglichkeiten eines

S-Bahn-Verkehrs bis Geislingen in Auftrag geben. Die Details der rund 100.000 Euro teuren Studie, an der sich auch die IHK beteiligt, sind zwischen den Partnern abzustimmen. Aus Sicht des Landkreises ist die technische Machbarkeit untrennbar mit der Frage der tariflichen Zukunft, Stichwort ist hier die Integration in den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS), verknüpft. Deshalb muss die Untersuchung auch hierzu Antworten aufzeigen. Ohne tragfähige Erkenntnisse zur Finanzierung sind keine zukunftsweisenden Entscheidungen zu einer möglichen Option S-Bahn denkbar.



Die Fotobearbeitung macht's möglich: S-Bahn-Fahrzeug nach Göppingen



Streichkonzert beim ÖPNV – Kürzungen beim Filstaltakt

Der Bund kürzt die ÖPNV-Mittel in den zurückliegenden Jahren auf breiter Front. Die Fahrgäste haben das Nachsehen. Als Ausfluss des sogenannten Koch-Steinbrück-Papiers führte Berlin die Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr in drei Schritten zurück: 4% im Jahr 2005, 8% in 2006 und

12% in 2007. Hinzu kamen Verschlechterungen bei der Schwerbehindertenbeförderung und jüngst der Aderlass bei den Regionalisierungsmitteln für den Schienenpersonennahverkehr. Die parallele Explosion der Treibstoffpreise spitzte die Lage weiter zu.

Für den Busverkehr ziehen die Kürzungen Verschlechterungen bei der künftigen Fahrzeugbeschaffung (die Busförderung wurde drastisch zusammengestrichen) nach sich. Die Fahrgäste spüren die Auswirkungen noch markanter durch die inzwischen jährlich notwendig gewordene Erhöhung der Fahr-

S 7825 W(Sa)	RB 19208 TGL	RB 19212 W(Sa)	RE 19214 W(Sa)	RB 19212 W(Sa)	RB 19216 W(Sa)	RB 19218 Sa(S)	RB 19220 W(Sa)	IC 2268 Mo-Fr	RE 4920 TGL	RB 19220 W(Sa)	RB 19226 W(Sa)	RB 19228 W(Sa)	RB 19230 Sa(S) [8]	RB 19232 S
				Geisling				München	Dinkelscherben W	Geisling				
								 6:00	5:52 5:56					
	4:55 5:05 5:10 5:14 5:17 5:21 5:27		5:23 5:35 5:39 5:47 5:54		5:28 5:37 5:42 5:46 5:49 5:53 6:00			6:02 6:24	6:07 6:24 6:30			6:11 6:19 6:24 6:28 6:31 6:35 6:41	6:27 6:35 6:40 6:43 6:46 6:50 6:56	6:27 6:35 6:40 6:43 6:46 6:50 6:56
	5:28 5:32 5:34 5:38 5:41	5:46 5:50 5:52 5:55 o5:59	5:55 6:02			6:06 6:10 6:12 6:15 6:18	6:06 6:11 6:14 6:18 6:21	6:26 	6:31 6:39			6:41 6:45 6:48 6:50 6:53		6:57 7:02 7:05 7:09
	5:42 5:45 5:48 5:52		6:03 6:09	6:05 6:08 6:11 6:15		6:19 6:21 6:24 6:28	6:22 6:25 6:28 6:32	 6:37	6:39 6:44 6:48		6:32	6:54 6:57 7:00 7:04		7:10 7:13 7:15 7:19
	5:53 5:56 5:59 6:03 6:07 6:11		6:09 6:16 6:22	6:16 6:19 6:22 6:26 6:30 6:34		6:29 6:32 6:35 6:39 6:43 6:49	6:52 6:49	6:39 6:49	6:49 6:56 7:03 7:11	6:52 6:59 7:02 7:06 7:10	6:59 7:03 7:06 7:10	7:09 7:20		7:40 7:43 7:46 7:50 7:54 7:59
	5:53 6:03 6:16		6:23 6:30 6:38 6:43	6:35 6:42 6:49 6:53				6:51 7:07	7:05 7:12 7:19 7:24	7:11 7:18 7:27 7:32		7:21 7:38		
Herrenbg		Stuttgart					Stuttgart	Karlsruhe						Ploching

Fahrplanentwurf zu den geplanten Kürzungen



preise bei gleichzeitiger Einschränkung der Fahrplanangebote. Damit kam eine bedenkliche Spirale nach unten in Gang. Ein Teufelskreis, da verschlechterte Bedienung meist auf die Nachfrage und damit wiederum die Einnahmen der Verkehrsunternehmen durchschlägt. Hoffnungen, die noch in den 90er Jahren auf eine schrittweise, nachhaltige Verbesserung des ÖPNV setzten, wurden dadurch zunichte gemacht. Inzwischen geht es nur mehr um Schadensbegrenzung.

Noch stärker ins Blickfeld der Öffentlichkeit rückte die Umfinanzierung bei den Regionalisierungsmitteln. Die Bundeszuweisungen dienen vorwiegend der Bestellung von Betriebsleistungen für den Schienennahverkehr bei der Deutschen Bahn oder dritten Eisenbahnunternehmen. Nach Verhandlungen zwischen Bund und Ländern, der letztlich die Mehrheit des Bundesrats zustimmte, wurde

die Zuweisung der Regionalisierungsmittel bis 2010 abgesenkt. Baden-Württemberg hat damit künftig 70 Mio. Euro weniger in der Kasse. Allerdings fallen den Ländern im Gegenzug Mehreinnahmen durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer zu. Stuttgart legte den Rotstift nicht nur bei der Busförderung an, sondern strich auch Zugkilometer im Umfang von 13 Mio. Euro jährlich, wollte aber von alternativen Streckenstilllegungen in schwach ausgelasteten Räumen absehen. Obwohl in den letzten Jahren mit glänzenden Fahrgaststeigerungen ausgewiesen, ist auch die Filstalbahn mit dem Abbau von voraussichtlich 170.000 Zugkilometern gewichtig betroffen. Die abstrakte Zahl, bei einer Gesamtleistung von rd. 2,7 Mio. Zugkilometern auf der Strecke Stuttgart-Ulm scheinbar nur ein Bruchteil, wirkt im Einzelnen sehr konkret. Die Herausnahme wichtiger Pendlerzüge in Lastrichtung

Stuttgart (IRE) und Ulm (erste Regionalbahn am frühen Morgen), sorgen nicht nur für Einschränkungen in Komfort und Fahrzeiten, sondern lassen auch manchen Arbeitnehmer auf der Strecke, wenn die Kürzungen Realität werden. Arbeitsplätze sind dann z.T. nicht mehr erreichbar. Dies gilt insbesondere für den Geislinger Raum. Der Landkreis kämpft zum Jahreswechsel 2006/2007 auf breiter Front gegen die Pläne. Landrat Weber trug sein Anliegen auch gegenüber Staatssekretär Köberle persönlich vor. Das Land stellt das finanzpolitisch wichtige Ziel der Netto-Neuverschuldung jedoch über die Interessen der Fahrgäste und ist nicht bereit, die Ausfälle der Bundesmittel aus dem Etat des Landes auszugleichen. Aus Sicht des Landkreises schmerzt dieses Vorgehen doppelt: Zwischen 1995 und 2005 investierte er rund 16,5 Mio. Euro an Betriebszuschüssen in den Taktverkehr zwischen Stuttgart und Ulm.

Spätbus verlängert

Im September 2001 eingeführt, ging der Spätbusbetrieb mit Beschluss des Kreistags im Sommer 2005 in seine zweite Verlängerung um zwei weitere Jahre. Die Kosten für den Landkreis belaufen sich auf rund 200.000 Euro/Jahr. Das zu-

sätzliche Angebot für Spätheimkehrer am Freitag und Samstag erfreut sich unvermindert guten Zuspruchs und wird inzwischen als Regelbetrieb wahrgenommen. Die Spätbusse verkehren mit Abfahrt um 0.20 Uhr ab Göppingen ZOB

und 0.40 ab Geislingen ZOB jeweils mit Anschluss auf den RegionalExpress aus Stuttgart. Über Spät-Rufbusse werden auch kleinere Gemeinden und Teilorte erreicht.

Fahrbetrieb am ZOB in Geislingen aufgenommen

Nach jahrelangem Tauziehen mit der Deutschen Bahn, hier ging es vor allem um Fragen des Grunderwerbs, konnte der neue Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Geislingen nach kurzer Bauzeit zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2006 seiner Bestimmung übergeben werden. Die Bussteige sind nun übersichtlich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs angeordnet. Die architektonisch interessante Anlage wird durch einen kleinen Park+Ride-Parkplatz ergänzt. Der Landkreis Göppingen beteiligt sich verteilt auf drei Haushaltsjahre mit einem Zuschuss von 200.000 Euro an den Gesamtkosten von rund 1,3 Mio. Euro.



Der neue ZOB in Geislingen kurz vor der Fertigstellung



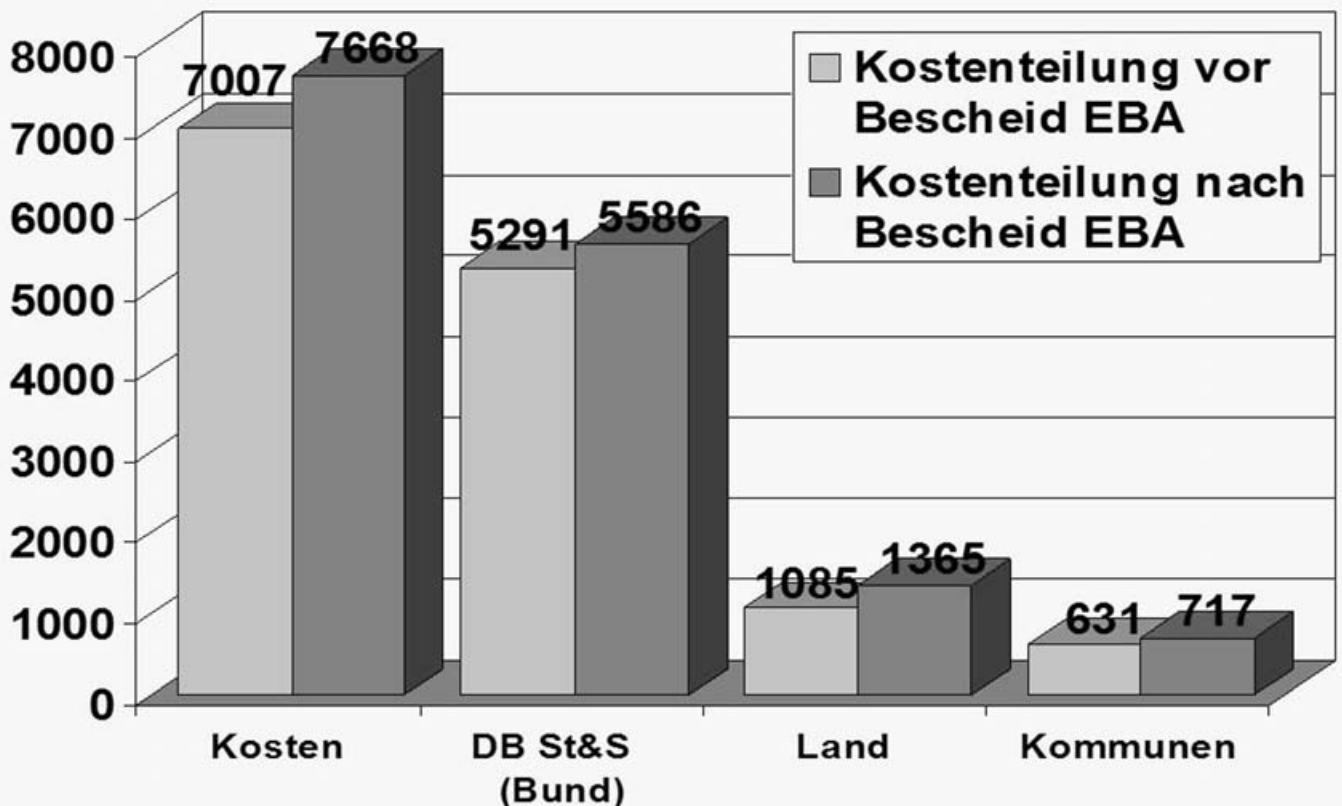
Bahnhöfe im Wartestand

Das Bahnhofprogramm, seit Jahren zwischen Bahn, Land, Landkreis und Gemeinden fest vereinbart entwickelt sich zum Dauerbrenner. Ziel ist, die „kleineren“ Halte im Filstal nachhaltig zu sanieren und wieder zu Visitenkarten herauszuputzen. Insbesondere die Anpassung der Bahnsteighöhen führt zu Investitionskosten in Höhe von rund 6,5 Mio. Euro. Davon tragen die Kommunen rund 700.000 Euro. Immer neue Verzögerungen erga-

ben sich durch das komplizierte Geflecht der Bezuschussung durch Bund und Land. Die im Sommer 2004 geschlossene Planungsvereinbarung, die bis zur HOAI-Phase 2 reicht, war letztlich erst zum Jahresende 2006 vollständig abgearbeitet: Die Bundeszuschüsse, durch das Eisenbahnbundesamt festgestellt, stehen. Durch Verschiebungen der Förderungstatbestände zwischen Bund und Land sowie durch Planmodifizierungen

in Ebersbach und Süßen entstehen auf kommunaler Seite Mehrkosten von rund 10%. Der unverändert hohe Mittelzufluss, der den Stationen im Filstal zugute kommt, macht das Projekt trotz der Verzögerungen auch weiterhin interessant. Nach dem aktualisierten Zeitplan wird mit dem Abschluss der weiteren Planungsvereinbarung für den Sommer 2007 gerechnet. Baubeginn könnte dann voraussichtlich ab 2009 sein.

Filstalstrecke gesamt (einschl. Planungskosten) alle Angaben in [Tsd. Euro]



Übersicht zur Kostenaufteilung zwischen Bund, Land und Gemeinden