

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	23.06.2026	öffentlich	Kenntnisnahme

Aktionsplan Mobilitätsinfrastruktur

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss nimmt vom Bericht zum Aktionsplan der Mobilitätsinfrastruktur Kenntnis.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Im Rahmen der Aufstellung des Haushalts für das Jahr 2026 beantragte die Fraktion der CDU einen Aktionsplan zu wesentlichen Bereichen der Mobilitätsinfrastruktur auf Straße und Schiene (Antrag Nr. 5).

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur sowohl des Individualverkehrs als auch des Öffentlichen Verkehrs für die Attraktivität des Landkreises von zentraler Bedeutung ist. Auf den Antrag der CDU-Fraktion berichtet die Verwaltung im Folgenden über die laufenden Aktivitäten in den Bereichen Straße, Schiene und ÖPNV im Zusammenspiel mit Bund, Land und den Kommunen. Grundlage hierfür sind der Bundesverkehrswegeplan in seiner Hoheit für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie die Planungen des Landes im Bereich seiner Zuständigkeiten für Landesstraßen und die Regionalverkehre auf der Schiene.

1. Straßenbauprojekte

Seit Jahrzehnten stehen die beiden Großprojekte A 8 Alaufstieg und der Weiterbau der B 10, verbleibend der Neubau zwischen Gingen/Ost und Geislingen/Ost, als wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur im Landkreis Göppingen auf der verkehrspolitischen Agenda ganz oben. Beide Maßnahmen nehmen entscheidenden Einfluss auf die Güte der Verkehrsanbindung im regionalen, nationalen und internationalen Kontext und erfahren daher auf allen Ebenen der Verwaltung, in der Wirtschaft und bei der Bevölkerung ein hohes Maß an Unterstützung.

Entscheidend dafür sind jedoch die maßgeblichen Planungen und Finanzierungssicherungen auf Bundes- bzw. Landesebene. Hierauf nehmen alle an den Planverfahren Beteiligten im Rahmen ihrer Möglichkeiten nachdrücklich Einfluss, um

die Umsetzung beider Projekte zu beschleunigen. Haushaltsfreigaben sind auch nach erfolgten Grundsatzbeschlüssen jährlich durch den Bundestag herbeizuführen.

- Mit dem Spatenstich zum Alaufstieg der A 8 im Frühjahr 2026 wurde seitens des Bundes der entscheidende Startschuss für den Baubeginn gegeben, nachdem die Finanzierung des Projekts gesichert worden war. In einer neu eingerichteten Arbeitsgruppe werden sich die Kommunen der betroffenen Raumschaft und der Landkreis mit seinen Fachämtern in einem geordneten Abstimmungsprozess unter Federführung der Autobahn GmbH als Vorhabenträger regelmäßig austauschen und alles daransetzen, den Baufortschritt weiter zu beschleunigen. Dieses Format ist aus Sicht der Verwaltung hilfreich und hat sich auch beim Bau der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm der Bahn sehr gut bewährt. Dadurch ist sichergestellt, dass Probleme frühzeitig erkannt werden und mit gezielter Abstimmung darauf reagiert werden kann.
- Bei der B 10 (Weiterbau bis Geislingen/Ost) gibt es die Bestätigung des Regierungspräsidiums, dass aktuell mit allen verfügbaren Kräften an der Fertigstellung der Planfeststellungsunterlagen für das Gesamtvorhaben bis Geislingen/Ost gearbeitet wird. Nach der Freigabe der RE-Planunterlagen durch den Bund wird auch dieses Projekt dort mit der gebotenen Dringlichkeit weiterverfolgt und seitens der beteiligten Behörden und Kommunen bereits im Vorfeld prioritär begleitet. Das Verfahren soll in der zweiten Jahreshälfte 2027 eingeleitet werden. In der Folge startet ein umfangreicher Beteiligungsprozess.

Ähnliches gilt auch für die künftige Organisation der Baustellenverkehre und für die Abwicklung aktueller Umleitungsverkehre bei der Bestandstrasse der A 8, bei denen ebenfalls eng zusammengearbeitet wird. Ziel ist jeweils, die Belastungen in der Raumschaft und auf den durch Umleitungen hoch belasteten Ortsdurchfahrten so gering wie möglich zu halten.

■ Über wichtige aktuelle Entwicklungen informiert die Verwaltung regelmäßig in den Sitzungen des UVA.

2. Schienenverkehr

Zuständig für den Schienenpersonennahverkehr sind das Land bzw. der Verband Region Stuttgart.

Zu den Planungen von DB InfraGO (Netzbetreiber) verfügt der Landkreis über keine aktuellen Informationen, die Aufschluss über das Baumanagement und die geplanten Zeitfenster für die mehrfach angekündigte Generalsanierung der Filstalbahn Ende des Jahrzehnts geben. Diese steht weiterhin im engen Zusammenhang mit der Fertigstellung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm als Ganzes.

- Bislang ist noch immer nicht bekannt, wann der Tiefbahnhof (S 21) in Betrieb gehen wird. Davon aber ist abhängig, wann und in welchem Umfang die Verkehre aus dem Filstal auf die Neubaustrecke verlagert werden können. Erst die Verlagerung von Fern- und Güterverkehr auf die Neubaustrecke ermöglicht neue Perspektiven für den Nahverkehr.

- Offensichtlich kann der Zeitpunkt für die anstehende Generalsanierung der Filstalbahn erst dann bekanntgegeben werden, wenn der Eröffnungstermin S 21 (vollständig oder in Tranchen) final fixiert wurde.

Aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre und mehrfach erfolgter Verschiebungen zögert die Bahn-Zentrale bisher, einen neuen Termin zu nennen. Dass dieser zeitnah erfolgen kann, wird dabei immer unwahrscheinlicher.

Der Landkreis ist grundsätzlich für den straßengebundenen ÖPNV zuständig. Für die ÖPNV-Planungen des Landkreises (Busanschlüsse in den Bahnknoten) und herausgehobene kommunale Projekte, die Bahnsperren erforderlich machen, ergibt sich daraus eine äußerst unbefriedigende Gesamtsituation, die die Umsetzung dieser Planungen in den Städten und Gemeinden u.U. auf Jahre im Zeitplan in Frage stellt. Für den Landkreis wird die Anschlussplanung der Busverkehre auf den Filstaltakt aus MEX 16 und RE 5 gleichzeitig immer anspruchsvoller und arbeitsintensiver.

Im Zusammenspiel mit dem Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr arbeitet die Verwaltung intensiv an Verbesserungen, insbesondere nach Inbetriebnahme von S 21 und im Zuge freiwerdender Kapazitäten auf der Filstalbahn. Dabei steht der Ausbau der MEX 16-Takte, insbesondere auch in der Relation nach Ulm Hbf, im Fokus. Infolge der nicht entsprechend dynamisierten Zuweisungen der Regionalisierungsmittel durch den Bund an das Land, auf deren Grundlage Verkehre bestellt werden, kommt auch die Nahverkehrsgesellschaft des Landes an Grenzen, zusätzliche Leistungen zu bestellen.

- Zunächst muss das Augenmerk vor allem auf verlässlich stabile Verkehrsabläufe auf der Schiene zwischen Stuttgart und Ulm gelegt werden. Nur wenn die Mobilitätsketten Bus/Schiene reibungslos funktionieren, lassen sich Nachfrage und Einnahmen weiter steigern.

In diesem Zusammenhang werden auch Überlegungen des Verbands Region Stuttgart zum Ausbau der S-Bahn in den Landkreis Göppingen geprüft. Der Landkreis Göppingen erwartet, dass er alsbald in entsprechende Überlegungen eingebunden wird.

3. ÖPNV-Standards und finanzielle Rahmenbedingungen

Der ÖPNV in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger (Busverkehre der Landkreise) kam seit der Corona-Pandemie in ein äußerst schwieriges Fahrwasser. Begleitet durch finanzielle Rettungsschirme von Bund und Land konnten größere Schäden abgewendet werden.

Durch die Einführung des Deutschland-Tickets im Jahr 2023 erfolgte zunächst eine deutliche Stabilisierung der Nachfrage und der Einnahmen. Die Umstellung der Finanzaufweisungen auf Basis der Postleitzahlen ab 2026 führt zu neuen Risiken, da der staatliche Zuschuss bis 2030 gedeckelt wurde und die Mehrkosten weitgehend über Preiserhöhungen beim Nutzer generiert werden soll.

Die Ukraine-Krise und die Entwicklung im Zuge des Iran-Konflikts (Treibstoffpreise) lösten weitere Restriktionen für das Gesamtfinanzierungskonstrukt des ÖPNV aus.

- Innerhalb des VVS prüfen die 5 Verbundlandkreise als Aufgabenträger für den Busverkehr, wo und in welchem Umfang Einsparungen erfolgen können, ohne den ÖPNV in seiner Kernsubstanz zu gefährden. Die Ausgangslagen in den einzelnen Landkreisen gestalten sich gleichwohl unterschiedlich. Gesetzliche Vorgaben, die kostenerhöhend wirken - wie die Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) - sind weiterhin einzuhalten.
- Noch immer liegen nicht für alle Linienverkehre ausreichend belastbare Nutzerzahlen vor. Diese können nur über Automatische Fahrgast-Zähl-Systeme (AFZS) verlässlich erhoben werden. Sie sind mit Inbetriebnahme der neuen Linienbündel nach und nach auch im Landkreis Göppingen verfügbar.
- Davon unabhängig wird bereits an einer Überarbeitung der allgemeinen ÖPNV-Standards im VVS, die im Rahmen der laufenden Ausschreibungen gelten, gearbeitet. Es wird versucht, wünschenswerte, aber kostentreibende Elemente herauszunehmen, um mittel- und langfristig auf diesem Weg für Kostenreduzierungen zu sorgen. Hierüber sollen die Kreistage voraussichtlich im Herbst 2026 entscheiden. Die Anwendung der überarbeiteten Standards kann aber nur bei anstehenden Neuvergaben erfolgen.

Generell versucht die Verwaltung, im Rahmen der laufenden Ausschreibungen der Bündel besonders kostenintensive Linienverkehre auf das notwendige Mindestmaß zu verschlanken. Besonders hohe Kosten verursachen vor allem einzelne Schülerkurse, für die gesonderte Fahrzeuge und Personal benötigt werden. Diese Kosten sind ausgeprägt hoch. Diese Kurse sollen deshalb vermehrt durch die Regeltakte der Linien ersetzt werden. Dadurch ergeben sich in der Regel aber Passungenauigkeiten auf die Schulzeiten, als auch kritische Kapazitäten in einzelnen Zeitlagen. Leitfaden dabei ist stets die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Göppingen, die sich an der landesweiten Mustersatzung orientiert und Wartezeiten bis zu 45 Minuten vor/nach Schulanfangs- und -schlusszeiten vorsieht. Die stringente Anwendung der Satzung führt in aller Regel zu Protesten der Schulen und der Eltern. Die Verwaltung sieht aber die Notwendigkeit, dass auch Schulen im Rahmen der Möglichkeiten Anpassungen der Schulzeiten vornehmen, um die Abstimmung zu verbessern. Darüber hinaus sind die entsprechenden Anpassungen vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen zwingend.

- Außerdem wird geprüft, mit welcher Effizienz bei der Kostenreduzierung Kurse in Schwachlastzeiten (in der Regel am späteren Abend) und am Wochenende mit alternativen Bedienungsformen (On-demand-Verkehre, wie VVS Rider) günstiger gestaltet werden können.
- Dabei ist stets darauf zu achten, dass sich die Einnahmensituation durch Leistungskürzungen nicht signifikant verschlechtert. Eine geringere Nachfrage führt nach dem Berechnungsmodell sowohl der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart (VVS-Einnahmepool), als auch bei den Zuweisungen nach §15 ÖPNVG zu rückläufigen Einnahmen für die Verkehre des Landkreises. Diese müssen möglichen Kosteneinsparungen bei den Verkehrsverträgen wieder gegen gerechnet werden.

Ziel sollte daher sein, auch künftig einen stabilen, nachfragegerechten Busverkehr als Daseinsvorsorge für die Kreisbevölkerung anzubieten. Dies gilt auch für die Spät-/Nachtverkehre, die mit der Neuvergabe der Linienbündel in das Gesamtverkehrsangebot integriert wurden.

► Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Verwaltung bei allen Infrastrukturprojekten im Austausch mit den jeweiligen Vorhabenträgern bei den Planungen gut eingebunden ist und im Zusammenspiel mit den Städten und Gemeinden dabei strikt auf die erforderlichen Belange des Landkreises und der direkt betroffenen Raumschaft achtet. Ähnliches gilt für die Abstimmung mit Land und Region bei der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Filstal. Seitens der Verwaltung werden vor diesem Hintergrund zusätzliche bzw. weiterführende Aktivitäten aktuell als nicht erforderlich erachtet.

III. Handlungsalternative

Aus Sicht der Verwaltung keine.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Keine, soweit es sich um die Begleitung externer Vorhabenträger handelt. Über Einsparmöglichkeiten im ÖPNV sind auf Grundlage von Berechnungen zu den Kosten von Alternativen Entscheidungen im Rahmen der vertraglichen Gestaltungsspielräume zu treffen.

I. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	☒	☐	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Markus Möller
Landrat