

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	17.04.2018	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	04.05.2018	öffentlich	Beschlussfassung

VVS Vollintegration

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag, wie folgt zu beschließen:

1. Der Finanzierungsvorschlag der VVS-Partner vom November 2017 (60%-Regelung der Verkehrsumlage) wird seitens des Landkreises Göppingen als Grundlage für vertiefende Gespräche akzeptiert.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage in vertiefende Gespräche über den Beitritt mit Gesellschafterstatus einzutreten, um die noch offenen finanztechnischen und organisatorischen Fragen abschließend zu klären.
3. Die Ergebnisse sind dem Gremium bis zum Herbst 2018 vorzulegen. Sie sind maßgeblich für eine Grundsatzentscheidung zugunsten der Vollintegration in den VVS.
4. Dazu wird die Verwaltung beauftragt, Modelle für die mögliche Finanzierung der Vollintegration in den VVS auf Grundlage der in Ziff. IV. genannten Ansätze weiter zu entwickeln und deren Auswirkungen in die Finanz-konzeption 2015+ einzuarbeiten.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Nach einem umfangreichen verkehrspolitischen Diskurs hat der Landkreis in den vergangenen Jahren einen Katalog nachhaltig wirkender Maßnahmen definiert, die das Schlüsselthema „Umweltgerechte Mobilität“ als erklärtes Ziel einer zukunftsorientierten Kreisentwicklung definiert. Hierzu wurden bereits wichtige Entscheidungen auf den Weg gebracht. Sie umfassen:

- MetropoExpress (KT 11.12.2015, vgl. BU UVA 2015/55 und KT 2015/16)
- Nahverkehrsplan (KT 11.12.2015, vgl. BU UVA 2015/56)

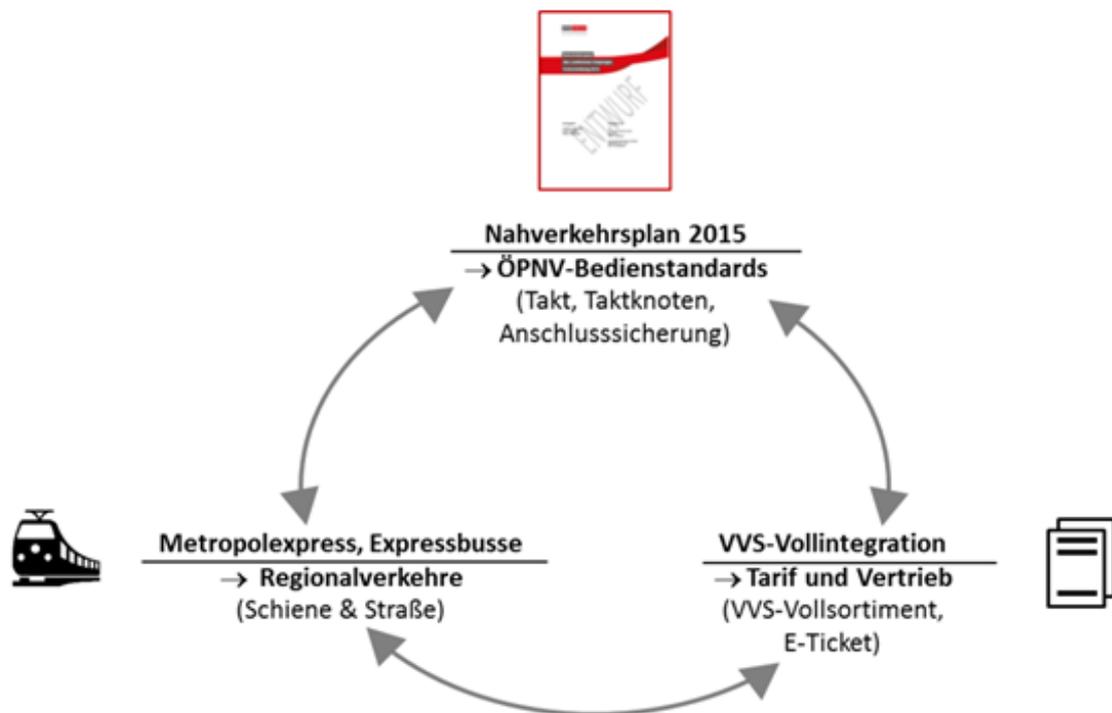
Hierauf wird im Weiteren vertieft eingegangen. Bisher offen sind Beschlüsse zur Umsetzung neuer Fahrplankonzepte in den Linienbündeln und zur Frage der

- Vollintegration in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS).

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans (Fahrplankonzepte) und die Vollintegration in den VVS umfassen mehrere Haushaltsanträge der Fraktionen der CDU (Nr. 6 und 8), der Freien Wähler (Nr. 26), der SPD (Nr. 50) und einen Haushaltsantrag des Vertreters der Linken (Nr. 75). Die Fraktionen der CDU und der Freien Wähler haben ergänzend umfangreiche Fragenkataloge zur Gesamtfrage des Ausbaus des ÖPNV (MeX, NVP und VVS) vorgelegt. Hierauf werden im Rahmen dieser Beratungsunterlage Antworten nach dem aktuellen Kenntnisstand gegeben.

„Dreiklang“ zum Schlüsselthema „Umweltgerechte Mobilität“

Quelle: Expertise Prof. Bernecker



In der generellen Bewertung der drei wesentlichen Themen öffentlicher Mobilitätsangebote Schiene, Busverkehr und Tarifverbund sieht die Verwaltung den höchsten Nutzen im Dreiklang der genannten Maßnahmen. Nur in der Kombination können diese ihre volle Wirksamkeit und den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen erzielen, auch wenn die Projekte im Einzelnen unbestritten eigene Wirkungskraft entfalten. Dieser Zusammenhang wurde eindrucksvoll durch die Expertise von Prof. Tobias Bernecker, Verkehrswirtschaftler an der Hochschule Heilbronn, herausgearbeitet und verdeutlicht. Dieser führt hierzu aus:

„Eine positive verkehrliche Gesamtwirkung ist insbesondere dann realistisch, wenn die Vollintegration in einem engen Zusammenhang mit der Realisierung von Nahverkehrsplan und Metropolexpress umgesetzt wird. Die Entscheidung über eine Voll-

integration in den VVS ist eine wesentliche Grundsatzentscheidung für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen“.

Der Aufbau des Halbstundentakts des MeX bis Geislingen sowie die Umsetzung des Nahverkehrsplans ergänzen sich als die betrieblichen Elemente um ein modernes, vertaktetes Gesamtmobilitätsangebot im Landkreis aufzubauen, das die Verkehrsträger Bus und Schiene integriert. Auf Grundlage durchgängiger Mobilitätsketten mit Anschlussicherung in den definierten Verkehrsknoten wird eine deutlich höhere Qualität des ÖPNV erreicht. In Kombination mit den tariflichen Wirkungen der Vollintegration in den VVS können weitere Kundenpotenziale angesprochen werden, mit dem Ziel, den Modal Split zugunsten umweltgerechter Mobilität zu verändern. Dies dient auch dem ergänzenden Entwicklungsziel eines klimafreundlichen Landkreises.

Die Verwaltung ist überzeugt, dass dieser Dreiklang den Landkreis Göppingen in seiner Standortgunst nachhaltig attraktiver gestalten wird und damit seine Zukunftschancen optimal unterstützt. Nach langer Verhandlungsstrecke ist die Frage der Vollmitgliedschaft nun zur Entscheidung reif, sobald eine perspektivisch solide Finanzierung aufgezeigt werden kann.

1) MetropolExpress (MeX)

Die Beschlüsse des Kreistags vom Dezember 2015 umfassen folgende Kernelemente:

- Halbstundentakt bis Geislingen/Steige in S-Bahn ähnlicher Qualität, der über den Standard des Zielkonzepts 2025 des Landes und auch des ÖPNV-Pakts Region Stuttgart hinausreicht.
- Betreiber ist künftig das Unternehmen GoAhead, das im Dezember 2019 den Regionalverkehr im Filstal von DB Regio (außer IRE) übernimmt. Dabei kommen neue FLIRT-Fahrzeuge (der schweizerischen Firma Stadler) im 2017 vorgestellten Landesdesign „*bwegt*“ zum Einsatz.
- Die wesentlichen Mehrleistungen entstehen im Spätverkehr bis 1 Uhr nachts an allen Tagen, dem Halbstundentakt auch an Wochenenden und den zusätzlichen Leistungen im Nachtverkehr Fr/Sa und Sa/So. Diese entsprechen dem heutigen S-Bahn-Standard der Bedienung auf der S1 zwischen Plochingen und Kirchheim/Teck. Im Filstal wird der Halbstundentakt des MeX durch den Stundentakt des IRE zwischen Stuttgart und Ulm ergänzt. Neu hinzu kam der Halt Esslingen, der insbesondere mit Blick auf die Verflechtungen der Hochschulen und Pendler verbesserte Verbindungen ermöglicht. Der IRE bedient im Landkreis die Halte Göppingen und Geislingen mit Anschlüssen an die Fernverkehrsknoten in Ulm (bahnsteiggleich in Richtung München) und Stuttgart. Hierfür bringt der Landkreis Göppingen jährliche Zuschüsse in Höhe von rd. 1,1 Mio. € ein, die jährlich nach dem Verkehrsindex angepasst werden. Die Kostenanpassungen sind im Finanzkonzept 2020+ mit jährlich 3% berücksichtigt.
- Mit dem Endausbau des MeX nach Fertigstellung des Abstellgleises Geislin-

gen, des Tiefbahnhofs Stuttgart und der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm erhält der Landkreis zu günstigen Konditionen ein maßgeschneidertes Bedienungskonzept, das alle Halte zwischen Plochingen und Geislingen im Halbstundentakt bedient und schnell nach Stuttgart durchgebunden ist. In Ergänzung mit dem IRE-Stundentakt, der schnelle Verbindungen nach Ulm (tlw. mit Umstieg in Geislingen) ermöglicht, wird die Zahl und die Qualität der Verbindungen gegenüber dem Status quo deutlich erhöht.

- Voraussetzung für den MeX-Betrieb ist die Erstellung eines Abstellgleises im Bahnhof Geislingen/Steige in Verlängerung des Hausbahnsteigs (Gleis 1) im Verlauf der ehemaligen Tälesbahntrasse. Hierüber wurde im Jahr 2017 umfangreich mit dem Verkehrsministerium und DB Netz verhandelt. Hierzu wird auf die BU KT 2018/041 vom 23.02.2018 verwiesen. Die Klärung der Frage, ob das Abstellgleis in Folge des neuen Fernverkehrskonzepts nicht benötigt wird, soll bis zum Sommer 2018 erfolgen. Davon werden ggf. weitere Entscheidungen abhängen.
- Der Kreistag hat in der Sitzung vom 23.2.2018 die ersten Leistungsstufen der Planung des Abstellgleises durch DB Netz beauftragt. Sollte das Gleis aufgrund der Entwicklungen bei DB Fernverkehr künftig nicht mehr benötigt werden, übernimmt das Land die Kosten für den bisher angefallenen Aufwand.
- Die Verwaltung und das Ministerium haben DB Netz nochmals auf die Dringlichkeit der Maßnahme hingewiesen. Bei einem Planungsbeginn für das Abstellgleis in diesem Frühjahr soll der konkrete Förderantrag nach LGVFG (75 %) zeitnah gestellt werden und das Verfahren zur Herstellung des Baurechts eingeleitet werden. Bei günstigem Verlauf könnte der Bau der Maßnahme in 2020 beginnen und zum Jahresende (Fahrplan 2020/21) in Betrieb gehen. Auch danach wird ein durchgängiger Halbstundentakt bis in den Hauptbahnhof Stuttgart in einzelnen Trassenlagen aufgrund der Bauphasen jedoch aufgrund der Trassenkapazitäten im Zulauf auf den Kopfbahnhof nicht möglich sein. Mit der Fertigstellung des Tunnelbahnhofs S21, der die volle Wirksamkeit der Betriebskonzepte herstellt, wird gegenwärtig frühestens 2025 gerechnet. Bis dahin wird es weiterhin Einschränkungen beim MeX-Konzept geben. Dies gilt auch für die deutlich zu lange betriebliche Wartezeit der stündlich nach Ulm verkehrenden RB (künftig MeX) von 20 Minuten im Bahnhof Geislingen.

Entsprechend der Zusage in der Kreistagssitzung am 23.01.2018 wird die Verwaltung mit dem Alb-Donau-Kreis klären, ob eine Fortführung des Halbstundentakts bis Ulm doch noch unterstützt wird. Bisher wurde jede Form der Mitfinanzierung betrieblicher Leistungen von dieser Seite abgelehnt. DB Netz sieht davon unabhängig keine Möglichkeit, alternativ eine Wende des MeX im Bahnhof Amstetten zu ermöglichen.

Die Verwaltung begleitet die Entwicklungen im Bahnverkehr im Filstal unverändert mit Sorge. Die Maßnahmen zur Stabilisierung der Betriebsqualität zum Dezember 2017 haben inzwischen nachhaltig gewirkt. Die Verspätungssituation hat sich erheblich verbessert. Ende März lag die Pünktlichkeit bei rd. 90%. Gleichzeitig wurde das

Fernverkehrsangebot in den Tagesrandlagen jedoch deutlich zurückgefahren. Dies kann seitens des Landkreises und der Stadt Göppingen nicht akzeptiert werden. Bei der Frühjahrs-Fahrplankonferenz Mitte März wurde eine entsprechende Protestnote des Landkreises eingebracht.

Große Hoffnungen werden auf den Einsatz der neuen FLIRT-Fahrzeuge («flinker leichter innovativer Regional-Triebzug») gesetzt, die durch optimierte Beschleunigung Fahrplanreserven generieren sollen und dadurch die Verspätungen weiter minimieren werden. Berechtigte Bedenken bestehen hinsichtlich der Fahrzeugkapazitäten (Sitzplätze). Die Einheiten werden in Geislingen gestärkt bzw. geschwächt (wegen der geringeren Nachfrage zwischen Geislingen und Ulm). Das Land hat jedoch zusätzliche Fahrzeuge nachbestellt, um ggf. unmittelbar reagieren zu können.

Offen bleibt bisher die Frage, in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt Mehrleistungen gegenüber dem Grundangebot des Landes fahrbar und im Vorlauf zur Durchbindung des Halbstundentakts bis Geislingen (in Abhängigkeit von der Fertigstellung des Abstellgleises) sinnvoll sind. Hierüber soll zeitnah mit der NVBW gesprochen werden. Die Bauphasen im Hauptbahnhof Stuttgart verhindern bis zur Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs S21 die Durchbindung einzelner Taktlagen. Der Landkreis hat im Dezember 2015 einem Gesamtkonzept zugestimmt, das den Halbstundentakt bis Geislingen und die Bedienung in S-Bahn ähnlicher Qualität umfasst. An den Mehrkosten insgesamt beteiligt sich der Landkreis mit 30 v.H. Solange das Gesamtkonzept bis Geislingen nicht vollständig umgesetzt werden kann, ist die Wirksamkeit betrieblicher Mehrleistungen gegenüber dem definierten Landesangebot genau zu prüfen und festzulegen. Die Höhe der Mitfinanzierung des MeX durch den Landkreis ab dem Jahresfahrplan 2019/20 ff. wird wesentlich davon abhängen, welche Ausweitungen des Betriebsangebots zu diesem Zeitpunkt möglich – und sinnvoll – sind. In jedem Fall ist bis zur Inbetriebnahme von S21 und der Neubau-strecke Stuttgart-Ulm von einem geringeren Finanzierungsbeitrag des Landkreises gegenüber der ursprünglichen Planung auszugehen. Die Verträge sollen in den nächsten Wochen durch das Verkehrsministerium vorgelegt werden (vgl. Ankündigung im Schreiben von MD Dr. Lahl vom 29.1.2018).

Im finalen Ausbauzustand leistet der Landkreis Göppingen jährlich mit Indexanpassung zum Berechnungszeitpunkt 2019/20 rd. 1,1 Mio. zum Betrieb des MeX. Diese sind im Finanzkonzept 2020+ entsprechend eingepreist. Für den Fall der Vollintegration würden diese Kosten durch den Verband Region Stuttgart (über die Verkehrsumlage) übernommen. Nach Aussagen der Verbandsverwaltung gilt dies auch für die einmalige Investition des Abstellgleises in Geislingen. Eine formale Übertragung der Aufgabenträgerschaft für die Schienenstrecke im Filstal vom Land an den Verband Region Stuttgart ist dagegen nicht vorgesehen. Die RB- (künftig MeX-) Verkehre sind Teil der „Stuttgarter Netze“ des Landes und die Filstalstrecke, die im Vergabelos bis Ulm durchgebunden ist, damit nicht ohne weiteres aus dem Vergabelos herauslösbar. Auch der Landesvertrag ermöglicht Änderungen des Bedienungskonzepts zu späteren Zeitpunkten (Ab- und Zubestellungen). Diese wären entsprechend mit dem Land und der Region gemeinsam zu verhandeln und im Weiteren über die Verkehrsumlage solidarisch zu finanzieren, wie dies analog auch bei Änderungen im S-Bahn-Netz der Fall ist.

Für die Berechnung der tatsächlichen *Mehrkosten* der Vollintegration (s.d.) wurde jedoch unterstellt, dass der MeX in jedem Fall mit 1,1 Mio. €/Jahr durch den Landkreis finanziert würde. Die Kosten für den MeX wurden daher als bereits berücksichtigter Aktivposten im Finanzkonzept 2020+ gegengerechnet (analog zu den bisherigen Kosten für Filmland und die Teilintegration VVS).

2) Umsetzung des Nahverkehrsplans

Die Verwaltung sieht in der Umsetzung der neuen Fahrplankonzepte auf Basis der Zielvorgaben des Nahverkehrsplans einen zentralen Meilenstein, um das öffentliche Mobilitätsangebot auf das Qualitätslevel des Gesamtverkehrsraums der Region Stuttgart auszubauen. Die Wirksamkeit der Investition in den Schienenverkehr wird sich dadurch nachhaltig steigern und umgekehrt. Da die Taktverkehre der Linienbündel, die auf Anschlüsse an die heutige RB resp. den späteren MeX im Filstal ausgerichtet werden, in der Regel einen Stundentakt vorsehen, macht die Umsetzung bereits zum heutigen Zeitpunkt Sinn.

Das System muss jedoch hohe Flexibilität bewahren, um Anpassungen, die aus dem Schienenverkehr heraus notwendig werden, jeder Zeit zu ermöglichen. Deshalb können keine finalen Fahrpläne, sondern zunächst nur die erforderlichen betrieblichen Leistungsvolumina beschlossen werden. Die neuen Fahrplankonzepte versuchen, die erweiterten Bedienungszeiten des MeX-Takts so gut wie möglich aufzugreifen und die weitgehende Vernetzung in die Fläche herzustellen.

Im Weiteren wird auf die BU UVA 2018/061 vom 17.4.2018 verwiesen.

3) Vollintegration in den VVS

Der Landkreis befasst sich seit vielen Jahren mit der zentralen verkehrspolitischen Frage der Vollintegration in den VVS. Mit der Gründung des Filmland Mobilitätsverbundes (2011) und der Teilintegration in den VVS (2014) wurden mit dieser Zielrichtung wesentliche Meilensteine gesetzt.

Aus der Bevölkerung, aus der Wirtschaft und seitens einiger Städte und Gemeinden wuchs der Ruf nach der Vollintegration stetig. Die Verwaltung arbeitet seit einigen Jahren, verstärkt in konkreten Verhandlungen seit Mitte 2016, an den Konditionen des Beitritts zum VVS, insbesondere deren finanziellen Folgen. Dabei steht unverändert die Frage im Mittelpunkt, ob Kosten und Nutzen der Vollmitgliedschaft für den Landkreis Göppingen aus einer zukunftsorientierten Perspektive trotz großer Hürden in Einklang zu bringen sind. Darüber wurde mit den öffentlichen Partnern im Verbundraum zunächst ein intensiver Dialog auf Fachebene geführt. Der Durchbruch gelang in einem Spitzengespräch zwischen den Landräten, OB Fritz Kuhn, dem Verbandsvorsitzenden Thomas Bopp und der Geschäftsführung des VVS im November 2017. Die Ergebnisse sind unter II. 3c) zusammenfassend dargestellt.

Zur Vorbereitung eines öffentlichen Hearings, das am 23.1.2018 in den Räumlichkei-

ten der IHK Bezirkskammer Göppingen stattfand und als Beitrag zur Meinungsbildung, hat der Landkreis im November 2017 ergänzend eine Expertise bei Prof. Dr. Tobias Bernecker, Hochschule Heilbronn, als ausgewiesenem ÖPNV-Experten eingeholt. Prof. Bernecker hatte bereits die beiden S-Bahn-Studien im Landkreis Göppingen moderierend begleitet. Dessen Handreichungen konnten die Sichtweise auf die Zusammenhänge in der Region nochmals schärfen und haben zu einer weiterentwickelten Bewertung des Nutzens der Vollintegration auf Seiten der Verwaltung geführt. Dies ändert nichts an der bisherigen Kernaussage, dass auch die Teilintegration 2014 bereits einen hohen Nutzen für den Landkreis generiert hat und vor allem im Bereich der Schiene zwischen 2014 und 2017 (Evaluation) zu einer Steigerung der Fahrgäste von 17% geführt hat.

Im Rahmen der Gespräche über die Vollintegration hat sich auf der Zielgeraden deutlich gezeigt, dass jede Form der niederschweligen Fortschreibung der Teilintegration (Erweiterung der gemeinsamen Tarifangebote) vor dem Hintergrund der inzwischen erfolgten finanziellen Zugeständnisse der Verbundpartner bei der Finanzierung der Vollintegration (60%-Regelung) inzwischen nicht mehr verhandelbar ist. Insofern war in der Folge für die Bewertung von veränderten Rahmenbedingungen gegenüber dem Stand bis zum 3. Quartal 2017 auszugehen.

Nicht zu unterschätzen sind insbesondere die deutlichen Hinweise der Expertise, dass nachhaltige Zuwächse auf Basis der Teilintegration nicht mehr zu erwarten sind. Verbesserungen, die mehr Fahrgäste und damit Einnahmen generieren, sind aber erklärtes Ziel eines verbesserten ÖPNV-Gesamtangebots, das nur im Zusammenhang der Maßnahmen hohen Nutzen für den Landkreis erzielen kann und dadurch den hohen finanziellen Aufwand insgesamt rechtfertigt.

Bei dem durch die Expertise von Prof. Bernecker festgestellten hohen Nutzen für den Landkreis Göppingen ist grundsätzlich zu unterscheiden in:

- Wirkungen für die ÖPNV-Nutzer (monetär)
- Allgemeiner Nutzen für den Standort („weiche Faktoren“)

Ziel ist, das System der öffentlichen Verkehrsangebote zu stärken und deren Nachfrage zu steigern. Damit könnten die Schlüsselthemen „Umweltgerechte Mobilität“ und „Klimaschutz“ der Kreisentwicklung nachhaltig unterstützt werden.

Grundsätzlich ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Vollintegration in den VVS zunächst selber keine Veränderungen am betrieblichen Mobilitätsangebot im Landkreis Göppingen auslöst. Erweiterte Angebotskonzepte (wie sie die Umsetzung des Nahverkehrsplans vorsieht) verbleiben auch bei einem Beitritt weiterhin in der alleinigen Aufgabenträgerschaft und Finanzierung durch den Landkreis (Bus) bzw. das Land (Schienenverkehr, hier jedoch mit Zuschüssen des Landkreises zum MeX-Konzept, die künftig über die Verkehrsumlage finanziert würden). Mit der Vollintegration könnte der Landkreis jedoch an weiteren Leistungen in der Aufgabenträgerschaft des Verbandes partizipieren und profitieren, wie z.B.:

- Expressbusse „Relex“.

Angedacht ist eine Schnellbuslinie von Göppingen nach Kirchheim/Teck mit weiterer Durchbindung zum Flughafen, der Landesmesse und dem Fernbus-terminal SAB.

- Park+Ride-Management
- Verkehrsinformationssystem, Mobilitätspunkte usw.

a) Wirkungen der Vollintegration in den VVS für die Fahrgäste (Tarifangebote)

Mit der Teilintegration in den VVS zum 1.1.2014 konnte der Landkreis Göppingen bereits deutliche Vorteile für die Fahrgäste auf den Weg bringen:

- Semester-/Studi-Ticket mit VVS-weiter Gültigkeit und Anerkennung auf Bus und Bahn im Filsland Mobilitätsverbund.
- Durchgängige Jahres-Abos VVS/Filsland.
- Hinterlegt ist ein VVS-Abo bis zum Umsteigepunkt im Filsland Mobilitätsverbund. Im Anschluss wird ein um 50% rabattiertes Anschluss-Abo Filsland hinterlegt und in einer Fahrkarte ausgegeben.
- Gültigkeit und Ausgabe des TagesTickets NETZ VVS auf Bussen und Bahnen im gesamten Filsland-Bereich.
- Anerkennung der Veranstaltungs-Kombi-Tickets (Sportveranstaltungen, Messen, Staatstheater, Kulturgemeinschaft usw.) auf Bussen und Bahnen im Filsland-Bereich.

Nicht berücksichtigt wurden Einzelfahrkarten, wöchentlich oder monatlich ausgegebene Zeitkarten, Seniorentickets, weitere TagesTicket-Angebote (u.a. Nahbereich bis 3 Zonen) und die Scool-Tickets. Diese gelten heute alle ausschließlich auf der Schiene bis Geislingen im ein- und ausbrechenden Verkehr mit dem VVS.

Aufgrund der hohen Anteile des Binnenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen des ÖPNV im Landkreis, die rd. 85% umfassen, erreichte die Teilintegration 2014 bereits einen hohen Erfüllungsstand in organisatorischer Hinsicht, bezogen auf das aktuelle Nutzerpotenzial. Dabei wurde die Teilintegration als Zwischenschritt zur möglichen Vollintegration verstanden, die weitere Vorteile eröffnet.

Die Expertise von Prof. Bernecker stellt deutlich heraus, dass die Zukunftschancen umweltgerechter Mobilität jedoch nicht vorrangig in reinen Verbesserungen für die gegenwärtigen Nutzer liegt, sondern ihren Schwerpunkt in der Erschließung weiterer Potenziale hat. Angesprochen sind die Bereiche der klassischen Pendler, insbesondere aber das deutlich größere und wachsende Aufkommen der Gelegenheitsverkehre, die bisher nur rudimentär durch den ÖPNV abgebildet werden. Diese Marktchance wird mit potenziell rd. 38% neuer Fahrgäste bewertet.

Mit der Vollintegration in den VVS können alle Fahrgäste im Landkreis das gesamte Tarifangebot nutzen. Dadurch wird die Durchgängigkeit der Tarifierung zwischen Bus und Bahn sowohl im Binnenverkehr als auch im ein- und ausbrechenden Verkehr hergestellt. Die finanziellen Auswirkungen sind teilweise genereller Art (Verfüg-

barkeit zusätzlicher, bisher nicht angebotener Tarife) und im Vergleich vorher/nachher zu bewerten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das sehr kleinteilige Filmland Zonensystem durch wenige VVS-Zonen im Landkreis Göppingen abgelöst würde. Die tariflichen Wirkungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Durchgängige VVS-Tickets im Zeitkartenbereich

Die bisherige Übergangsregelung (mit im Hintergrund ergänzend verrechneten rabattierten Filmland-Abos) würde bei künftigen VVS-JahresAbos entfallen. Dadurch kommen neu zu bildende VVS-Zonen im Landkreis Göppingen zur Anwendung. Diese implizieren:

Günstigere Tarife bei Anschlussfahrten im jeweiligen Stadtverkehr der heutigen Kernzone des Filmland Mobilitätsverbundes. Ein JahresAbo im heutigen Zuschnitt VVS/Filmland würde bei der Vollintegration um rd. 25 €/Monat weniger kosten.

Durch den großzügigeren VVS-Zonenzuschnitt würden JahresAbos im Nahbereich (in etwa heutige Zonen 2 und 3 Filmland) um bis zu rd. 32 €/Monat günstiger. Sofern die Sektorengrenzen in der VVS-Tarifreform aufgehoben werden und sich der Zuschnitt der Tarifzonen dadurch nochmals vergrößert, ist mit weiteren Preisvorteilen für die Nutzer gegenüber dem Status quo zu rechnen.

Im Bereich der JahresAbos würden alle bisherigen Nutzer der Teilintegration von nochmals deutlich günstigeren Fahrpreisen profitieren.

- Binnenverkehr im Landkreis Göppingen

Im reinen Binnenverkehr würden die Kosten für die Kernzone (Citybereich) bei einem JahresAbo dagegen um rd. 8 €/Monat höher liegen. Allerdings wäre dadurch ein deutlich höherer Aktionsradius abgedeckt. Bereits im Nahbereich (Bartenbach, Jebenhausen, Bad Überkingen) wäre im Binnenverkehr in etwa von einem Tarifgleichstand auszugehen.

- Einzelne Monatskarten

werden künftig für das gesamte Verbundgebiet angeboten. Das Monatsticket Jedermann läge mit rd. 3 € über dem derzeit gültigen Kernzonenticket bei Filmland (bei dann aber deutlich größerem Zonenzuschnitt im VVS). Hinzu käme das 9-Uhr-Monatsticket, für das es bei Filmland derzeit kein Äquivalent gibt. Dieses läge bereits rd. 12 € unter dem Preis für ein Kernzonenticket bei Filmland.

- Einzelfahrkarten

Teurer werden Einzelfahrkarten im Nahbereich. Diese kosten bei Filmland heute 2,40 € (mit Mobilitätskarte oder BahnCard rabattiert 1,70 €), im VVS bei 2,50 € (rabattiert 2,37 €). Ergänzend kann im Kurzstreckenbereich im VVS auf Kurzstrecken für 1,40 € gefahren werden (bis zu 3 Haltestellen Bus/Tram oder 1 Haltestelle MeX/S-Bahn).

- Filmland Schiene

Erhebliche Veränderungen ergeben sich im Bereich des reinen Schienen-

verkehrs im Filmland Mobilitätsverband. Der gesonderte Verbundtarif Schiene anerkennt heute die BahnCard 25 und 50 und ermöglicht dadurch erhebliche Ermäßigungen, die im VVS entfallen müssten. Im Nahbereich, z.B. zwischen Geislingen und Kuchen kostet die Einzelfahrt heute 1,70 €, rabattiert mit BC 50 jedoch nur 0,85 €. Der Kurzstreckentarif käme in diesem Fall (2 Stationen) nicht zur Anwendung. Die VVS Einzelkarte liegt dagegen bei 2,50 € (rabattiert 2,37 €) und damit um rd. 280 % höher, stellt aber sicher ein Extrembeispiel dar. Auf vielen Relationen im Schienenbinnenverkehr wurden Verteuerungen gegenüber der BC 25/Mobilitätskarte zwischen 27 und 127 % ermittelt, auf einzelnen Relationen aber auch Vergünstigungen bis 21 %. Bei der BC 50 liegen die Differenzen noch höher, die Verfügbarkeit ist aber vergleichsweise gering.

Der Anteil im Schienenbinnenverkehrstarif Filmland liegt derzeit bei rd. 7 %. Die BahnCard-Nutzer umfassen rd. 60 % (Wert vor der Teilintegration). Weit überwiegend handelt es sich dabei um Nutzer der BC 25. Aktuellere Zahlen liegen dazu leider nicht vor.

Im Bereich der Monatskarten und JahresAbos Filmland liegen die Preisdifferenzen beim Verbundtarif Filmland Schiene zwischen -34 % und + 49%.

- Tarifangebote für Auszubildende und Senioren

Seniorentickets, SchülerAbos (künftig ScoolAbo) und AzubiTickets gelten künftig netzweit und damit sowohl im Landkreis Göppingen und dem Verbundgebiet des VVS ohne Mehrkosten für die Nutzer. Dadurch entsteht ein erheblicher Mehrwert, der zusätzliche Kunden erwarten lässt.

- Spezialangebote

Erweiterte Möglichkeiten bei der Ausgestaltung der Veranstaltungs-Kombi-Tickets. Grundsätzlich könnten künftig auch Veranstalter im Landkreis Göppingen KombiTickets auflegen, um entsprechende Attraktivität für Besucher aus dem Verbundraum zu erzielen.

Die nur im Busverkehr gültigen SparBus-Tarife Sa/So (2 €-Tarif) müssten dagegen entfallen.

- Grenzproblematik

Tarifliche Übergangsprobleme im Busverkehr zwischen Filmland und VVS (Strecke Göppingen – Schlierbach - Kirchheim und Göppingen – Adelberg – Schorndorf) würden gelöst.

b) Allgemeine Wirkungen der Vollintegration

Durch die Vollintegration in den VVS werden wesentliche Effekte erwartet, die über die skizzierten tariflichen Wirkungen weit hinausreichen. Dies wird durch die Expertise von Prof. Bernecker bestätigt:

- Stärkung des Standortprofils

Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für unser modernes, globalisiertes Wirtschaftsgefüge. Sie muss durch geeignete Infrastruktur (Straße,

Schiene, Luft, digitale Netze) abgebildet werden. Das ÖPNV-Angebot spielt dabei eine zunehmend wichtige Rolle, insbesondere in den Kernen der Verdichtungsräume mit ihren vielfältigen Verflechtungen in die suburbane Zone. Wirtschaftliche Prosperität und gute Mobilitätsangebote bedingen sich gegenseitig.

Das Filstal als hoch verdichteter Bereich bis Geislingen/Steige ist weit überwiegend mit dem Ballungsraum Stuttgart vernetzt. Zwischen Süßen und Geislingen nehmen die Anteile der Verflechtungen in Richtung Ulm zu. Selbst Geislingen ist aber zu gut zwei Drittel in Richtung Göppingen-Esslingen-Stuttgart orientiert. Dies gilt insbesondere bei den Verflechtungen auf der Schiene.

Deshalb spielt die Wahrnehmung der Standorte im Landkreis Göppingen im Gesamtverkehrsraum der Region Stuttgart eine große Bedeutung. Das Mobilitätsangebot wird ganz wesentlich über die Verflechtungsbereiche des VVS identifiziert und spielt bei Standortentscheidungen nachweislich eine entscheidende Rolle. Dies gilt für die Wirtschafts-, Wohn- und Ausbildungsstandorte gleichermaßen. Für den Fall der Vollmitgliedschaft im VVS ist daher von einer wesentlichen Stärkung des Standortprofils und damit verbesserten Zukunftschancen für den Landkreis Göppingen auszugehen.

Diese gemeinhin als „weiche Faktoren“ zusammengefassten Wirkungen sind monetär kaum zu bewerten, in der Regel nur nicht kurzfristig zu messen. Deshalb verweist die Expertise auf Erfahrungen, die in anderen Regionen gewonnen wurden und spricht im Ergebnis auch unter diesem Aspekt eine klare Empfehlung für die Vollintegration aus.

- Teilhabe am Leistungsangebot des Verbands Region Stuttgart

- Expressbusse (Relex)

Im Dezember 2016 hat der Verband Region drei Expressbuslinien unter der Marke „Relex“ auf den Weg gebracht. Eine Einbindung des Landkreises Göppingen war bisher wegen der zu hohen Kosten gescheitert. Da der Landkreis bisher nicht vollintegriert ist, schied die Übernahme durch den Verband aus. Im Falle der Vollmitgliedschaft ist davon auszugehen, dass eine zusätzliche Schnellbuslinie zwischen Göppingen und Kirchheim und in Verlängerung zum Flughafen und der Landesmesse in der Trägerschaft des Verbands wahrscheinlich wird.

- Park+Ride-Konzept

Ein Programm zur Verbesserung der P+R Situation sowie entsprechender Vermarktung wird derzeit erstellt. Auch daran kann der Landkreis Göppingen erst mit der Vollmitgliedschaft vollumfänglich partizipieren.

- Mobilitätspunkte, Informationsoffensive

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV-System fallen in die Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart. Mit der Vollintegration könnte der Landkreis Göppingen auch davon profitieren.

- Organisation und Marketing durch den VVS
 - Auflösung des Filmland Mobilitätsverbundes mit dem Beginn der Vollintegration. Verhandelt wird die Sicherstellung eines Serviceangebots in Göppingen und Geislingen durch den VVS.
 - Die VVS GmbH übernimmt für die Aufgabenträger wesentliche Aufgaben bei der Planung und Ausgestaltung der Fahrplanangebote und steht mit dem Know-how seiner Mitarbeiter/innen dafür zur Verfügung. Diese würden auch für den Landkreis Göppingen erweiterten Nutzen erzielen. Dies umfasst vor allem die gute Präsenz und Wahrnehmung des Marketings, das alle Medien umfasst und einen guten Ruf genießt.
 - Davon unbenommen bleibt die Aufgabenträgerschaft des Landkreises für den Busverkehr. Lediglich die Funktion als Genehmigungsbehörde (z.B. Buskonzessionen) würde auf das Regierungspräsidium übergehen, wenn der Landkreis Gesellschafter des VVS wird.
 - Entscheidend sind die Vorteile, die sich durch die fachlichen und organisatorischen Kompetenzen der VVS GmbH mit Blick auf die Digitalisierung und der sich ohnehin verändernden Verbundlandschaft in Baden-Württemberg ergeben werden. In diesem Zusammenhang bieten die durch die VVS GmbH angebotenen Dienstleistungen zumindest mittel- und langfristig deutlich bessere Perspektiven, als diese ein kleinerer Verbund dauerhaft leisten kann.

c) Verhandlungen zur Finanzierung der Vollintegration

Die entscheidenden Verhandlungen in Bezug auf die angestrebte Vollintegration in den VVS waren zunächst mit den übrigen Aufgabenträgern und Verbundpartnern zu führen. Maßgeblich für den Finanzierungsaufwand, der sich durch den Beitritt zum VVS ergibt, sind die Wirkungen aus dem Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart. Dieses führt in § 4 Abs. 3 im Wesentlichen aus, dass die verkehrlichen Umlagen des Verbandes für den Landkreis Göppingen erst dann gelten, wenn er in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart einbezogen ist. Diese bestehen aus drei Grundelementen:

- Verkehrsumlage (Finanzierung Betrieb S-Bahn, Investitionen)
- Verbundlastenausgleich (Nutzung der SSB-Verkehre in der Landeshauptstadt durch die Verbundlandkreise)
- Verkehrslastenausgleich (Ausgleichsleistungen für SSB-Verkehre in den Nachbarlandkreisen)

Von Anfang an unstrittig war die vollumfängliche Beteiligung des Landkreises am

Verbundlastenausgleich.

Für eine Beteiligung des Landkreises Göppingen am *Verkehrslastenausgleich* gibt es dagegen keine Grundlage, da SSB-Verkehre lediglich in die direkt an die Landeshauptstadt angrenzenden Landkreise reichen. Auch dieses war unter den Verhandlungspartnern Konsens.

Schwieriger gestaltete sich die Frage, in welchem Umfang sich der Landkreis Göppingen an den hohen Kosten der *Verkehrsumlage* (2017: rd. 62 Mio. €) beteiligen muss. Durch seine geographische Lage, ohne direkte Grenze zur Landeshauptstadt, sind deutlich geringere Verkehrsverflechtungen im Vergleich zu den bisherigen Verbundlandkreisen Fakt. Es bestand jedoch keine Bereitschaft, neue Faktoren auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsbeziehungen in die Berechnung der Umlageanteile einzuführen. Bisher werden alle Leistungen aus der Verkehrsumlage von allen Partnern solidarisch nach Maßgabe der Einwohnerzahlen getragen. Daran sollte festgehalten werden. Allen Beteiligten war jedoch klar, dass die Hürde eines Beitritts des Landkreises Göppingen bei voller Anwendung des Einwohnerschlüssels nicht zu überwinden wäre.

Auf Vorschlag der Landkreise und des Verbands Region Stuttgart sollten nach einer ersten Überlegung jährliche Kosten, die aus der Finanzierung von „Altlasten“ des Netzausbaus der S-Bahn Stuttgart entstanden sind, dem Landkreis über einen Zeitraum von zehn Jahren gutgebracht werden. Bei diesem Ansatz wäre der Landkreis Göppingen um rd. 20,5 Mio. entlastet worden, nach Ablauf der Übergangsfrist von zehn Jahren aber voll umlagepflichtig geworden. Dies war aus Sicht der Verwaltung nicht akzeptabel und wurde in einem Schreiben an die Verbundpartner entsprechend zum Ausdruck gebracht. Darin wurde erneut auf die geringe verkehrliche Verflechtung des Landkreises Göppingen und die fehlende Einbindung in das S-Bahn-Netz der Region hingewiesen. Ein S-Bahn-Betrieb ist auch künftig für den Landkreis Göppingen nicht zu erwarten. Sehr wohl wären aber Mehrleistungen im MeX-Betrieb, sofern fahrplantechnisch umsetzbar, möglich.

Über den Sommer 2017 kam dadurch Bewegung in die Finanzierungsfrage, die im Ergebnis zu dem inzwischen bekannten Modell führte. Der aus Sicht des Landkreises nachvollziehbare Schluss, die Elemente der S-Bahn-Finanzierung aus der Beteiligung an der Verkehrsumlage herauszunehmen, wird von den Partnern aber weiterhin nicht mitgetragen. Das ausverhandelte Finanzierungsmodell anerkennt die weniger starken Verkehrsverflechtungen des Landkreises Göppingen mit dem Kernraum der Region Stuttgart. Dieser wird durch die Anpassung des allgemein gültigen Einwohnerschlüssels auf 60% Rechnung getragen. Dadurch würde der Landkreis Göppingen bei der Verkehrsumlage dauerhaft um jährlich rd. 1,1 Mio. € (Preisstand 2018) entlastet. In diesem Zusammenhang bestehen keine weiteren Verhandlungsspielräume.

Beispielrechnung für das fiktive Beitrittsjahr 2018

Landkreis Göppingen		verbundbedingte Kosten und MEX (aktuell)	Gesetzliche Regelung	Vorschlag EW-Anteil 60%
Kosten FMV und Teilintegration sowie Kosten MEX	verbundbedingte Kosten FMV	650.000	-	-
	verbundbedingte Kosten VVS-Teilintegration	725.000	-	-
	Leistungsvergütung DB	150.000	-	-
	VVS-Grundlastenbeteiligung	240.000	-	-
	Kosten MEX	1.100.000	-	-
Kosten Vollintegration VVS/VRS	VRS-Verkehrsumlage	-	5.818.000	4.744.000
	Verbundlastenausgleich	-	824.000	824.000
	Beteiligung VVS GmbH	-	280.000	280.000
		2.865.000	6.922.000	5.848.000
Mehrkosten GP im Vgl. zur Teilintegration			-4.057.000	-2.983.000

Der reduzierte Einwohnanteil von 60% wird nur auf die Verkehrsumlage angewendet.

Auf Basis der Haushaltsansätze 2018 würde der Landkreis Göppingen nach Anwendung des reduzierten Einwohnerschlüssels mit einem Beitrag von 4,74 Mio. € belastet. Hinzu kämen der Aufwand für den Verbundlastenausgleich und die Beteiligung an der VVS GmbH. In der Summe ergäben sich damit tatsächliche Kosten für die Vollintegration in Höhe von 5,85 Mio. € (2018). Der Aufwand für die Verkehrsumlage läge damit künftig im Landkreis Göppingen bei 18,8 € je EW/Jahr. Die Verbundlandkreise wenden heute im Schnitt 25,1 € je EW/Jahr auf.

Um die reale kostenmäßige Mehrbelastung für den Landkreis ermitteln zu können, wurden folgende Haushaltsansätze gegengerechnet, die heute bereits anfallen bzw. fest beschlossen sind, künftig aber solidarisch über die Verkehrsumlage finanziert würden:

- Verbundbedingte Kosten für den Filmland Mobilitätsverbund
- Verbundbedingte Kosten für die VVS Teilintegration
- Leistungsvergütung an die DB
- VVS Grundlastenbeteiligung
- Kosten für den MetropolExpress (Zuschuss Landkreis)

Bei höheren Ansätzen für die Verkehrsumlage, wie sie anhand der mittelfristigen Finanzplanung des Verbands Region Stuttgart voraussichtlich zu erwarten sind, kann sich der Aufwand für den Landkreis Göppingen verändern. Es handelt sich bei der Umlage um ein „lebendes“ System mit jährlichen Schwankungen der Beiträge in beide Richtungen. Sie ist abhängig von der Abfinanzierung laufender Investitionsmaßnahmen und der Ausgestaltung der Verkehrssysteme (Betrieb S-Bahn, Informationssysteme, P+R usw.). Anhand der aktuell vorliegenden Informationen könnten die Mehrkosten für den Landkreis Göppingen von rd. 3 Mio. € (2018) in den Folgejahren wie folgt steigen: 2019 rd. 3,6 Mio. €, 2020 rd. 4,3 Mio. €, 2021 rd. 4,6 Mio. €.

Mit dem Volleintritt in die VVS GmbH würde der Landkreis Göppingen nach dem Verbandsgesetz in die gültigen Finanzierungsregelungen dauerhaft eingebunden und in der Gruppe der Landkreise (Gesellschafteranteil von zusammen 15 %) mit vollem Gesellschafterstatus entsprechend berücksichtigt. Damit wird der Landkreis Göppingen in künftige Entscheidungsfindungen als gleichberechtigtes Mitglied eingebunden. Dies umfasst aber auch die Beteiligung an allen finanziellen Folgen im Rahmen der Umlagen. Von nennenswerten Änderungen beim Umfang des Verbundlastenausgleichs und der Beteiligung an der VVS GmbH wird dabei nicht ausgegangen. Die verhandelte Abweichung von der Anwendung des vollen Einwohnerschlüssels auf 60 %, die auf wesentliche Elemente der Verkehrsumlage angewendet werden soll, muss jedoch zuvor durch die Gremien der Landkreise, der Landeshauptstadt und des Verbands Region Stuttgart noch bestätigt werden. Die Verbundpartner erwarten deshalb, dass sich der Landkreis Göppingen zeitnah zum Angebot vom November 2017 positioniert, um ihrerseits entsprechende Beschlüsse herbeiführen zu können.

Die Verwaltung empfiehlt daher, entsprechend des Vorschlags in Ziff. I. formal zu beschließen, dass der Vorschlag der VVS-Partner akzeptiert wird und auf Grundlage des Verhandlungsangebots (im Wesentlichen gleichbedeutend mit der 60 %-Einwohnerregelung bei der Verkehrsumlage) mit Auftrag des Gremiums in vertiefende Gespräche mit den Verbundpartnern eingetreten werden kann.

Dabei sind aus Sicht des Landkreises weiterhin Fragen offen bzw. nicht vollständig beantwortet:

- *Gestaltung des Übergangs für die Busunternehmen nach Auflösung des Filsland Mobilitätsverbundes.*

Es muss sichergestellt werden, dass die Busunternehmen gegenüber ihrer heutigen Finanzierung nicht schlechter gestellt werden. Die finanzielle Ausstattung gewährleistet das aktuelle resp. das durch die Umsetzung des Nahverkehrsplans definierte betriebliche Leistungsangebot. Nach klaren Aussagen des Verbands Region Stuttgart und des VVS sollen der bisherige Leistungsumfang garantiert werden.

Zwingend ist bei der Vollintegration aber die Anwendung der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart. Diese sichert den Verkehrsunternehmen einen nachfragebezogenen Anteil an den VVS-Fahrgeldeinnahmen. Hierfür müssen die Verkehrsunternehmen zunächst die notwendigen Angaben zu den aktuellen Verkehrsleistungen der Busse im Landkreis Göppingen liefern. Hierzu führt der VRS aus: „Erst dann sind – im Zusammenhang mit einer Abschätzung der neuen Verbundeinnahmen durch den VVS – entsprechende Aufteilungsrechnungen möglich, die als Grundlage für eine Mittelverteilung nach der AV herangezogen werden können“.

- *Gestaltung des Übergangs für die Busunternehmen nach Auflösung des Filsland Mobilitätsverbundes.*

Dem Filsland Mobilitätsverbund kämen wichtige Aufgaben bei der notwendi-

gen Gestaltung des Übergangs auf den VVS zu. Deshalb sieht die Verwaltung eine Arbeitsplatzgarantie für die Mitarbeiter/innen als zwingend an. Diese Haltung wurde durch die Geschäftsführung des VVS stets bestätigt.

Der Landkreis hat großes Interesse daran, Service-Einrichtungen des VVS vor Ort zu sichern. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die dauerhafte Einrichtung der Mobilitätszentrale im Bahnhof Geislingen. Diese Elemente sind bei der Ausgestaltung des Beitritts zum VVS entsprechend vertraglich zu verankern.

Unter Ziff. II. 3a) wurden tarifliche Wirkungen der Vollintegration herausgearbeitet. Der VVS hat in den Verhandlungen betont, mögliche Härten beim Übergang der Tarife ggf. nach Möglichkeit zu vermeiden. Diese würden vorwiegend Nutzer des Verbundtarifs Filmland Schiene mit BahnCard betreffen. Hierfür sollen Lösungen erarbeitet werden.

- Reform der Tarifzonen im VVS

Derzeit wird im Verbundraum ein neues Zonenmodell für den VVS diskutiert. Es sieht die Verschmelzung der Zonen 10 und 20 im Kernraum (Stadt Stuttgart) und die Auflösung der Sektorengrenzen in den Landkreisen vor. In der Konsequenz würden sich Preisvorteile für die Kunden in allen Bereichen ergeben. Die Reform erfordert einen zusätzlichen jährlichen Abmangel von vsl. 41 Mio. €, der durch die Landeshauptstadt und die Verbundlandkreise zu finanzieren ist. Die Reform soll 2019 in Kraft treten und läge somit terminlich deutlich vor einem Beitritt des möglichen Beitritts des Landkreises Göppingen. Zu prüfen ist, welche Auswirkungen sowohl auf das Tarifgefüge im Binnenverkehr des Landkreises und im ein- und ausbrechenden Verkehr und auf die finanziellen Leistungen des Landkreises im Rahmen der Vollintegration damit verbunden wären.

- Zeitpunkt der Vollintegration

Mit der Geschäftsführung des VVS und dem Verband Region Stuttgart besteht Einvernehmen darüber, dass zum Vollzug des Beitritts ein Vorlauf von 18 Monaten nach einer entsprechenden Beschlussfassung als realistisch anzusehen ist, da viele organisatorische und verrechnungstechnische Fragen abzuklären sind. Diese werden erst nach einem positiven Votum aus dem Landkreis in Gang gesetzt.

Bei einem Grundsatzbeschluss im Herbst 2018 wäre der frühestmögliche Start der Vollintegration somit Mitte 2020. Mit entsprechendem Zeitpuffer wäre der Vollzug des Beitritts zum 1.1.2021 realistisch. Die Verwaltung empfiehlt, dementsprechend diesen Zeitpunkt für die weitere Finanzplanung (vgl. Ziff. IV) zu berücksichtigen.

- Finanzierung der Vollintegration im Finanzkonzept 2020+

Die Auswirkungen der Mehrkosten für die Vollintegration, die sich perspekti-

visch zwischen 3 und 5 Mio. € p.a. wegen können, grundsätzlich aber auch geringer oder höher ausfallen könnten (keine Obergrenze), sind unter Ziff. IV zusammengefasst.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans (+ 4,5 Mio. € p.a.) wurden Mehrkosten, die bisher nicht im Finanzkonzept 2020+ hinterlegt sind, von jährlich rd. 6 Mio. € ermittelt. Zu berücksichtigen sind außerdem die zeitlichen Verschiebungen, die sich durch eine spätere und ev. reduzierte Aufnahme des Betriebs des MetropolExpress (statt 2019/20 vsl. 2020/21) und dem möglichen Beitritt zum VVS (vs. 1.1.2021) ergeben.

Die Finanzverwaltung arbeitet derzeit an Konzepten, wie die Finanzierung der ÖPNV-Projekte (MeX, NVP und VVS) ermöglicht werden kann. Hierzu werden Modelle erarbeitet, die sowohl eine Erhöhung der Kreisumlage, wie auch Beiträge aus dem Kreishaushalt umfassen. Außerdem soll geprüft werden, ob eine Drittfinanzierung aus der Wirtschaft und/oder Beteiligung der besonders begünstigten Kommunen an der Filstalachse möglich ist. Hierzu sieht der Beschlussvorschlag eine konkrete Beauftragung durch das Gremium unter Ziff. I.4 vor.

Die technischen und organisatorischen Fragen wurden am 5.3.2018 an den VVS und die Verbandsverwaltung mit der Bitte um Klärung herangetragen. Soweit bereits erste Aussagen dazu getroffen wurden, konnten diese in die Beratungsunterlage eingearbeitet werden. Eine umfassende Antwort war nicht zu erwarten, zumal wichtige Fragen wie die Tarifzonenreform sich noch in Klärung befinden und von weiteren Entscheidungen der Aufgabenträger abhängen. Diese sind zunächst abzuwarten. Der VVS wird nach Ostern eine Fachgesprächsrunde einberufen, um die Bearbeitung weiterer Details, die sich aus den Fragenkatalogen ergeben, auf den Weg zu bringen. Alle Partner sind sich in der generellen Einschätzung einig, dass für die noch offenen Punkte praktikable Lösungen gefunden werden können.

d) Mehrwert für den Landkreis Göppingen

Die mit der Vollintegration Verbundenen Änderungen wurden ausführlich dargelegt. Zusammenfassend lassen sich diese wie folgt darstellen:

VORHER		NACHHER	
	Durchgängige Fahrausweise nur für einzelne Nutzergruppen (meist additiver Preis)	Gesamtes Tarifangebot des VVS für alle Nutzergruppen	
		Preisvorteile für Umsteiger Bus/Schiene	
	Sehr günstige Preise im Filmland Schiene Tarif und in der Kernzone Filmland vor allem für Nutzer der BahnCard	Höhere Fahrpreise für ausschließliche Nutzer der Schiene	
	Schlechte Wahrnehmung im Gesamtverkehrsraum der Region Stuttgart „Appendix“ zum VVS mit Preisnachteilen	Hervorragende Einbindung in das Gesamtverkehrssystem der Region Stuttgart ► Schärfung des Profils als Wohn-, Wirtschafts und Ausbildungsstandort	 
	Unverständliches Tarifsystem zwischen Filmland und VVS (ein- und ausbrechende Verkehre und Binnenverkehr)	Einheitliches Tarifangebot in der ganzen Region Stuttgart	
	Ausschluss von Leistungen des Verbands Region Stuttgart (Expressbusse, Verkehrsinformation)	Teilhabe an allen Leistungen des Verbands Region Stuttgart	
	Landkreisverwaltung ist „auf sich gestellt“ bei der ÖPNV-Planung	Teilhabe an der planerischen Kompetenz der VVS GmbH (Fahrplanabstimmung, Fortschreibung des Nahverkehrsplans usw.)	
			
	Organisatorische Nachteile kleiner Verbände	Trend zum Zusammenschluss der Verkehrsverbände (Chancen der Digitalisierung)	

III. Handlungsalternative

Das Verhandlungsergebnis vom November 2017 wird als Grundlage für weitere Gespräche nicht akzeptiert und daher nicht weiterverfolgt.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Die Berechnungen zu den Kosten der Vollintegration auf dem Preisstand 2018 (Haushaltsansätze) sind unter Ziff. II 3c) ausführlich erläutert.

Zur Ermittlung des *tatsächlichen Mehraufwands* für den Landkreis Göppingen, die sich durch eine Vollmitgliedschaft im VVS ergeben, wurden die bisherigen Leistungen für den Filmland Mobilitätsverbund, die Teilintegration (2014) und des bereits im Dezember 2015 beschlossenen MetropolExpress (in der Ausbaustufe mit 1,1 Mio. €/Jahr) jeweils gegengerechnet.

Der Mehraufwand für die Vollintegration läge demnach zunächst bei rd. 3 Mio. € für das fiktive Beitrittsjahr 2018, könnte aber durch die üblichen Schwankungen der Verkehrsumlage in den Folgejahren auch höher liegen. Hierzu gibt es bisher nur Abschätzungen, die aus der Veranschlagung der Umlagehöhe in der mittelfristigen

Haushaltsplanung des Verbands Region Stuttgart abgeleitet wurden. Diese Zahlen sind daher nicht verbindlich.

Um eine Grundlage für die Überarbeitung des Finanzkonzepts 2020+ zu ermöglichen, wurde ab einem für 2021 unterstellten Beitrittsjahr der durchschnittliche Zuschussbedarf mit 4,5 Mio. € p.a. mit Indexanpassung eingepreist. Sie ist im Zusammenhang mit den Zusatzkosten zu sehen, die dem Landkreis bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans ab dem Jahr 2019 entstehen könnten. Auch hierfür wurden Mehrkosten gegenüber dem Status quo von rd. 4,5 Mio. € ermittelt. In allen Fällen handelt es sich um wichtige Zukunftsaufgaben des Landkreises, die hinsichtlich der anfallenden Mehrkosten jedoch vollumfänglich Freiwilligkeitsleistungen darstellen.

Um den Dreiklang des skizzierten Maßnahmenbündels zu ermöglichen, müssten ergänzend zu den bereits veranschlagten Kosten des MeX (1,1 Mio. € ab 2020) zusätzlich rd. 9 Mio. € durch den Landkreis für ÖPNV-Aufgaben finanziert werden. Davon sind derzeit nur 2 Mio. € für den Nahverkehrsplan und 1,5 Mio. € für die Vollintegration im Finanzkonzept 2020+ berücksichtigt, wodurch sich zunächst ein nicht finanziertes Delta von netto rd. 6 Mio. € ergibt.

Wie bereits in der UVA-Sitzung am 13.3.2018 dargelegt, soll die Finanzierung der Vollintegration sichergestellt werden, indem mehrere Modelle geprüft werden:

- Anhebung der Kreisumlage
- Kombi-Modell aus angepasster Kreisumlage und einem Solidarbeitrag des Kreishaushalts
- Einbezug einer Drittfinanzierung (Beteiligung der Wirtschaft und/oder der besonders begünstigten Kommunen an der Filstalachse)

Näheres hierzu wird in der UVA-Sitzung am 17.4.2018 ausgeführt.

Die Verwaltung empfiehlt die formale Beauftragung durch das Gremium, entsprechende Vorschläge zu vertiefen, Beteiligungen zu prüfen und einen Vorschlag für die Grundsatzentscheidung im Herbst 2018 vorzulegen.

Stellungnahme der Finanzverwaltung:

Die o.g. finanziellen vorläufigen Ausführungen sind nur bedingt mit dem fortgeschriebenen Finanzkonzept 2020+ auf Basis Haushalt 2018 abgebildet bzw. konform. Die Entscheidung zur Vollintegration in den VVS bedingt eine nachhaltige, gravierende Änderung des bisherigen Stands des Finanzkonzepts 2020+ inkl. zeitgerechter Einleitung von Gegensteuerungsmaßnahmen in Höhe von insgesamt ca. 6 Mio. €/p.a. (konsumtiv) mit Wirkung 2019 bzw. 2021. Das Finanzdezernat rechnet im Finanzkonzept 2020+ mit einer zusätzlichen Mehrbelastung aus einem möglichen VVS-Beitritt ab 2021 mit konstant ca. 4,6 Mio. €/p.a. (Prognosewert). Ab 2022 kann keine verlässliche Aussage zum weiteren Finanzierungsbedarf gegeben werden.

Die Entscheidung zur VVS-Vollintegration sowie des NVP haben dauerhafte, strukturelle und intensive Gegensteuerungsmaßnahmen zur Folge und wirken sich nachhaltig und strukturell auf den Kernhaushalt sowie unserer Städte und Gemeinden aus.

Aufgrund einer Nicht-Tragfähigkeit des Kreishaushalts ab dem Jahr 2023 und unter Beachtung und zur Einhaltung des Schlüsselthemas „Geordnete Kreisfinanzen“ sind Gegensteuerungsmaßnahmen zur (Re-)Finanzierung unerlässlich.

Eine Bewertung der im Gutachten von Herrn Prof. Bernecker erwähnten „weichen“ Faktoren, wie z. B. Einwohnerentwicklung oder Kaufkraftzuwachs ist hausintern nicht möglich.

Die Entscheidung zur Vollintegration in den VVS sowie die weitere anstehende Entscheidung „Umsetzung des Nahverkehrsplans“ ergeben einen zusätzlichen Gesamtfinanzierungsmehrbedarf von prognostiziert brutto ca. 9 Mio. €/p.a. bzw. ca. 6 Mio. €/p.a..

Die Wirkung der Entscheidung beider Maßnahmen auf den Landkreishaushalt ist unterschiedlich:

- Die Umsetzung des NVP wirkt bereits ab 2019 mit ca. 4,5 Mio. €/p.a..
- Hingegen wirkt die Entscheidung zur Vollintegration in den VVS nach heutiger Sicht erstmals ab dem Jahr 2021 mit ca. 4,6 Mio. €/p.a..

Es wird angeregt im Zuge der Konkretisierung der Kosten bis Herbst 2018 auch die Budgetierung zu prüfen, eine Limitierung vorzusehen sowie eine Standarddiskussion im gesamten ÖPNV-Bereich, wie in anderen Bereichen, einzuleiten.

Bezogen auf die Einleitung von Gegensteuerungsmaßnahmen ergeben sich mehrere (Re-) Finanzierungsformen.

- Alternative 1: Uneingeschränkte Weitergabe der zusätzlichen Mehrbelastungen aus der Vollintegration von ca. 1-1,5 % auf den aktuellen Kreisumlagehebesatz von 34,1 % (Haushalt 2018).
- Alternative 2: (Re-) Finanzierung im Rahmen eines sog. „3-Komponenten-Finanzierungsmodells“
 - a) Drittmittel,
 - b) KU-Finanzierung,
 - c) Mitfinanzierung durch Landkreishaushalt (Minderung „Abbau Sanierungstau“, Reduzierung/Kürzung Sach- und Unterhaltungsaufwand, Standarddiskussionen über den gesamten Haushalt inkl. möglicher Einnahmeverbesserungen).

Die Handlungsempfehlungen bzw. Stellschrauben sind dem Kreistag bereits seit der Sitzung am 15.07.2016 bekannt.

- Alternative 3: Übersteuerung des Haushalts mittels Defizitlücken bzw. Fehlbeträgen.

Diese Alternative ist jedoch rechtlich problematisch bzw. widerspricht den allg. gültigen Haushaltsgrundsätzen u.a. der „Wahrheit und Klarheit“ und wird daher nicht empfohlen.

Die Verwaltung wird eine entsprechende Finanzierung auf Basis des dann zu erstellenden Haushaltsplans 2019ff. konkretisieren, dabei sind in der Umsetzung die Auswirkungen auf die KU-Entwicklungen und deren Folgen auf die Kreiskommunen besonders zu würdigen (siehe Umsetzungsempfehlungen KT 15.07.2016).

Vollständigkeitshalber muss an dieser Stelle von Seiten des Finanzdezernats auch die weiteren, aktuell nicht nachhaltig quantifizierbaren Risiken (Gesundheitsbereich, Sozialaufwendungen, weitere ÖPNV-Themenstellungen, Konjunktur etc.) auf die künftigen Landkreishaushalte hingewiesen werden.

V. 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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Luftsituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat