

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

Umsetzung des Nahverkehrsplans

I. Beschlussantrag

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

1. Der Landkreis als Aufgabenträger für den Busverkehr setzt die auf Grundlage des im Dezember 2015 verabschiedeten Nahverkehrsplans neu erarbeiteten vertakteten Fahrplankonzepte in fünf Linienbündeln zum 1.1.2019 um. Dies gilt auch für die Linien 7653 (Ebersbach-Zell u.A.-Bad Boll). Die Linie 260 (Göppingen-Schorndorf) wird nach Klärung des zukünftigen Betreibers ebenfalls überplant. Aufgrund abweichender Konzessionslaufzeiten werden diese Linien erst nachträglich in die Linienbündel 1 (GP-West) bzw. 3 (GP-Nord) integriert.
2. Für die Umsetzung der Fahrplankonzepte werden betriebliche Mehrleistungen im Umfang von voraussichtlich rd. 1,7 Mio. Standard-Kilometer erforderlich. Die Mehrleistungen werden durch den Landkreis als Aufgabenträger entsprechend den Leistungszusicherungen der Bündelbetreiber finanziert. Die ermittelten Standard-Kilometer berücksichtigen die eingesetzten Fahrzeuggrößen und Sonderzuschläge für Betriebszeiten. Beginnend mit dem Haushalt 2019 werden dafür betriebliche Mehrleistungen in diesem Umfang durch den Aufgabenträger bestellt. Für den Betrieb der bedarfsgesteuerten Anrufsammelverkehre werden Mittel im Umfang von jährlich rd. 250.000 € im Haushalt berücksichtigt. Sie sind Teil des Gesamtangebots der Fahrplankonzepte. Die Anrufsammelverkehre werden nach dem Abschluss des Modellprojekts Geislingen und der anteiligen Landesförderung durch den Landkreis finanziert.

Für die Mehrleistungen im Regelverkehr und den Betrieb der Anrufsammelverkehre werden jährlich maximal 4,3 Mio. € zur Verfügung gestellt. Soweit nachweislich erforderlich, können in begrenztem Umfang kurzfristige Nachbesserungen erfolgen, soweit der Finanzierungsrahmen nicht überschritten wird. Sollte dies im genannten Umfang nicht möglich sein, ist das Gremium erneut zu befassen.

3. Die Anrufsammelverkehre sollen künftig über die geplante Mobilitätszentrale im Bahnhof Geislingen organisiert und abgerechnet werden. Deren Aufbau wird durch das Land im Rahmen des 2016 begonnenen Modellprojekts Geislingen „Mobilität im Ländlichen Raum“ mit 75 % bezuschusst. Der Betrieb soll 2019 anlaufen. Zugleich läuft die Anschubförderung durch das Land 2019 aus. Für den dauerhaften Betrieb der geplanten Mobilitätszentrale im Bahnhof Geislingen werden ab dem Haushaltsjahr 2019 jährlich 200.000 € in den Haushalt eingestellt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, beim Land fristgerecht bis Ende Mai 2018 einen Förderantrag auf Bezuschussung der neu konzipierten Linie 11S (Göppingen-Lorch/Bf) als Regio-Schnellbuslinie nach den gültigen Qualitätskriterien zu stellen.
5. Nach einer Laufzeit von zwei Jahren werden Effizienz und Nachfrage der neuen Fahrplankonzepte evaluiert, die Effizienz des Leistungsangebots bewertet und ggf. zum 1.1.2022 angepasst. Dies ist in den vertraglichen Vereinbarungen mit den Busunternehmen entsprechend zu berücksichtigen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, die Fahrplankonzepte mit den Bündelbetreibern soweit zu finalisieren, dass aktuelle Entwicklungen beim Schienenverkehr berücksichtigt werden, die Leistungsbegrenzung auf den unter Ziff. 1.3. genannten finanziellen Rahmen erfolgt und der Betrieb zum 1.1.2019 an den Start gehen kann.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1) Der Nahverkehrsplan mit Linienbündeln als rechtlicher Rahmen

„Umweltgerechte Mobilität“ wurde als eines der Schlüsselthemen der Kreisentwicklung definiert. Der Kreistag hat am 11. Dezember 2015 einen neuen Nahverkehrsplan in einer zukunftsweisenden Konzeption beschlossen. Ziel ist, das öffentliche Mobilitätsangebot im Landkreis Göppingen sowohl auf der Schiene als auch im Busverkehr, für den der Landkreis Aufgabenträger nach dem ÖPNV-Gesetz ist, mit nachhaltiger Wirkung auszubauen. Mit einem integralen ÖPNV-Angebot sollen die Klimaschutzziele als weiteres Schlüsselthema der Kreisentwicklung nachhaltig unterstützt werden. Bus und Bahn sollen als umweltgerechte Verkehrsträger eine Alternative zum Individualverkehr bieten, die den Standards der Region Stuttgart entsprechen und damit gleichzeitig die Chance eröffnen, das Standortprofil des Landkreises Göppingen im Gesamtverkehrsraum der Region Stuttgart nachhaltig zu stärken.

Kernelemente des Nahverkehrsplans 2015 sind:

- Konsequente Vertaktung der Linien (Standard 60 Min., tlw. 30 und 15 Min.)
Bisher werden lediglich die Citybuslinien im durchgängigen Takt gefahren, andere Linien nur zeitweise. Eine konsequente Anbindung auf die Schiene

findet nicht statt.

- Vernetzung in die Fläche durch Anschlusssicherung in Echtzeit (Bus/Schiene und Bus/Bus) mit geeigneten Übergängen in den Mobilitätsknoten.

Diese umfassen die Bahnhöfe Ebersbach, Göppingen, Eislingen, Süßen und Geislingen sowie die Bus/Bus-Knoten in Schlierbach, Zell u.A., Rechberghausen und Mühlhausen/Wiesensteig, im Spät-Verkehr zusätzlich in Bad Ditzenbach und Gammelshausen.

- Einrichtung fünf neuer Citybus- und Tangentiallinien und deren Einbindung in Mobilitätsknoten, mit denen neue Verkehrsbeziehungen und Teilraumerschließungen ermöglicht werden.
- Ausgestaltung der Schülerverkehre im Rahmen des Grundtakts durch zielgerichtete Verkehre zu Schulbeginn und Sicherung ausreichender Kapazitäten

Die Attraktivität des Gesamtangebots soll durch die verbesserten Taktfahrpläne und die Eröffnung zusätzlicher Verbindungen (neue direkte Linien sowie Umsteigeverbindungen über die Mobilitätsknoten) für weitere Zielgruppen deutlich gesteigert und auf diese Weise durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen mittel- und langfristig die Finanzierungsgrundlage des ÖPNV neben den bestehenden staatlichen Zuschüssen (§ 45a PBefG, § 18 FAG, Schwerbehindertenausgleich) nachhaltig gesichert werden. Dies kann nur gelingen, wenn intermodal nutzbare Mobilitätsketten gesichert werden, über die der ÖPNV als verlässliche Alternative zum Individualverkehr auf entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen kann.

Die Verwaltung wurde im Dezember 2015 beauftragt, die genannten Konzepte unter Federführung des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur mit den jeweiligen Bündelbetreibern gemeinsam zu entwickeln um deren Belastbarkeit in der Praxis sicherzustellen. Alle Fahrplankonzepte wurden deshalb so konzipiert, dass die Umläufe der Fahrzeuge über ausreichende zeitliche Puffer verfügen, um die Fahrpläne unter den auf den Strecken bekannten Rahmenbedingungen gewährleisten zu können.

Taktfahrpläne verursachen grundsätzlich eine erhöhte Fahrleistung gegenüber rein nachfrageorientierten Verkehren, die lediglich eine bedarfsgerechte Bedienung zu den Schulen und in einzelnen wichtigen Pendlerlagen der Züge berücksichtigen. Dies entspricht keinem attraktiven ÖPNV-Angebot nach den allgemeinen Standards, wie sie heute in den Landkreisen der Region Stuttgart gelten.

Mobilitätsentscheidungen für einzelne Verkehrsträger orientieren sich stets an der Verfügbarkeit des Angebots. Daneben spielt das Tarifgefüge eine wichtige Rolle, zunächst aber nicht die entscheidende. Günstige, verständliche Tarife und die leichte Zugänglichkeit zum System des ÖPNV geben dann den Ausschlag, wenn die Mobilitätsentscheidung pro Bus und Bahn generell überhaupt möglich ist. Mobilitätsketten zwischen Bus und Bahn, ggf. auch P+R und Bahn, müssen problemlos funktionieren und im Tagesgang eine hohe Verfügbarkeit bis Mitternacht bieten. Erst dann können Mobilitätsentscheidungen vermehrt zugunsten des ÖPNV

getroffen werden. Dies ist heute im Landkreis Göppingen in weiten Teilen nur eingeschränkt der Fall.

MetropolExpress

Für den Schienenverkehr hat der Landkreis zusammen mit dem Land in Form des durchgebundenen Halbstundentakts bis Geislingen das maßgeschneiderte Angebot für schnelle Verkehre in der Region Stuttgart auf den Weg gebracht. Hierauf wird in BU UVA 2018/068 vertieft eingegangen.

Mit dem aktuellen Filstaltakt wird in der Fahrplankonzeption vom Dezember 2017 eine Art Vorlaufbetrieb zum MeX gefahren, der sich nach den erheblichen Turbulenzen im Jahr 2017 inzwischen wieder stabilisiert. Der Schienen-Grundtakt ist Basis für alle Fahrplankonzepte, die inzwischen im Landkreis Göppingen entwickelt wurden. Nur wenn auf die Schiene durch geeignete Anschlüsse vernetzt wird, kann das Ziel integraler Verkehre erreicht werden. Die Taktvorgaben der Schiene, die nicht in allen wichtigen Knoten wie Göppingen, Geislingen und Süßen einen Vollknoten (also in beide Fahrrichtungen) ermöglichen, sind zugleich ursächlich für Kompromisse, die bei der Fahrplankonzeption unvermeidbar waren. Die Folge sind Taktsprünge im Busverkehr, um die Hauptlastrichtungen möglichst optimal abzubilden. Dieses Verfahren wird auch in Großstädten angewandt. Dadurch ergibt sich zwangsläufig, dass bei einem Stundentakt nicht alle Verbindungen einen optimalen Zuschnitt über den ganzen Tag erhalten können. Dieser wäre erst bei einer weiteren, äußerst kostenintensiven, Taktverdichtung auf 30 oder 20 Minuten möglich.

Derzeit nicht absehbar ist, welche Veränderungen die Aufnahme des Schienenbetriebs durch das Unternehmen GoAhead mit den neuen Triebfahrzeugen im Landesdesign „bwegt“ verbunden sein werden. Die Übernahme der Filstaltstrecke erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Die NVBW erhofft sich durch die verbesserten Fahreigenschaften der Züge weiter erhöhte Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität auf der wichtigen Achse. Ob sich im Fahrplan dadurch zeitliche Abweichungen gegenüber den gegenwärtigen Trassenlagen ergeben werden, ist noch nicht bekannt. Hierüber werden für das 2. Quartal 2018 weitere Gespräche mit der NVBW und dem Unternehmen abgestimmt.

Durch die sich stets verändernde Grundlage des RB/MeX-Verkehrs wird deutlich, dass alle Fahrplankonzepte, die gegenwärtig noch immer im Detail weiter abgestimmt werden, als „lebendes System“ zu verstehen sind. Mit dem Umfang der Änderungen auf der Schiene, die zuletzt erheblich waren, steigt auch der planerische Aufwand im Amt für Mobilität und den Verkehrsunternehmen sowie in der Kommunikation mit den Kommunen und den Schulen. Die Verwaltung geht allerdings davon aus, dass erst mit Inbetriebnahme der Ausbaustufe des MeX (mit dem Start von S21 und der Neubaustrecke 2025+) jener Endzustand erreicht sein wird, der einen weitgehend stabilen Fahrplan ermöglicht, wie er aus dem S-Bahn-Netz seit Jahren bekannt ist.

Linienbündelung und Zusagen der Busunternehmen

Im Vorfeld der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans wurde bereits am 12.07.2013 das Bündelungskonzept für den Busverkehr durch den Kreistag beschlossen (vgl. BU UVA 2013/25). Damals wurde alternativ eine Ausschreibung der Bündel durch den Landkreis in Erwägung gezogen. Linienbündel sollen Verkehrseinheiten umfassen, die durch ihre Verflechtungen einen organisatorisch und betrieblich wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Sie wurden mittlerweile in fast allen Landkreisen beschlossen und größtenteils umgesetzt. In der Region Stuttgart werden die Bündel sukzessive ausgeschrieben.

Der Zuschnitt der Bündel (Zuordnung der Linien zu den fünf Bündelbetreibern) im Landkreis Göppingen gilt bis heute unverändert und wurde unter Einbezug in den Nahverkehrsplan im Dezember 2015 bestätigt. Er orientiert sich an den bisherigen Leistungspaketen der Busunternehmen, die grundsätzlich marktfähig zur Ausschreibung gebracht werden könnten. Darauf wurde 2015 jedoch auf Wunsch des Gremiums verzichtet, insbesondere um die guten mittelständischen Strukturen weiterhin zu erhalten.

Der Bündelzuschnitt hat in der Folge zu einigen Linienwechseln bei den Betreibern geführt. Die Citybuslinien in der Stadt Göppingen wechselten zum Bündel 2 (Voralb), die Linie 3 Göppingen-Holzheim-Schlat zum Bündel 5. Teilweise (Citybus Göppingen) werden die Leistungen weiterhin in Betriebsführerschaft des bisherigen Betreibers gefahren. Dies kann eine sinnvolle Maßnahme darstellen, um den verfügbaren Pool an bisherigen Fahrzeugen und Fahrpersonal möglichst effizient einzusetzen. Die Verwaltung unterstützt derartige Vereinbarungen zwischen den Unternehmen ausdrücklich. Trotzdem traten teilweise negative Auswirkungen bei einzelnen Firmen ein. Dort besteht deshalb die große Hoffnung, über die Mehrbestellungen für den Fahrplan 2019 die bisherigen Kapazitäten im Betrieb weiter einsetzen zu können.

Linienbündelung in Verkehrsräumen (2013)

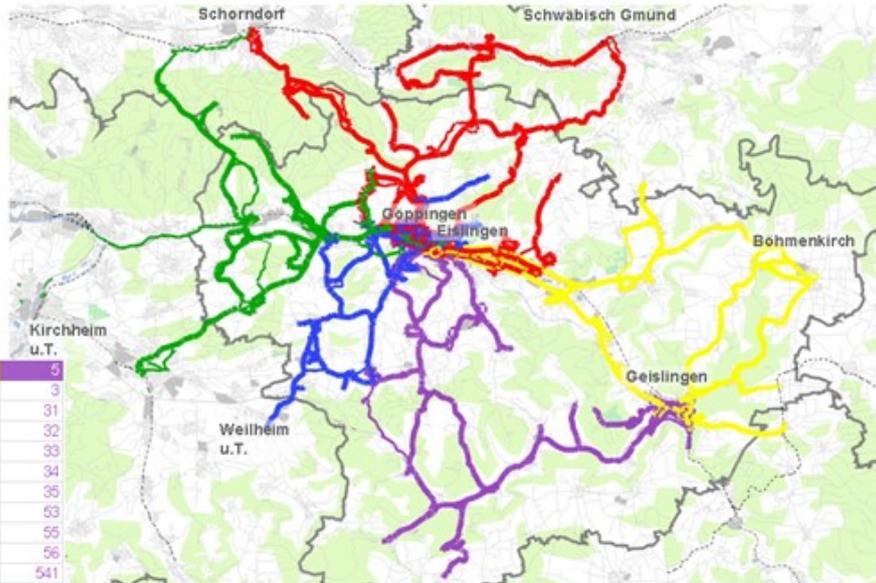
5 Bündel

Nutzenpunkte
8.970 (36%)

Km-Range:
16% - 26%

1	2	3	4	5
2	20	1	58	3
5	21	4	59	31
7	22	6	7680	32
8	23	10	7687	33
15	9	11	7688	34
74	97	12	7689	35
178		13	57	53
261		16	51	55
7672		260		56
7673				541

km 16% 18% 26% 16% 24%



Die Busunternehmen hatten als Grundlage für die Genehmigung der Bündel und in Folge des Bündelungskonzepts in den Folgejahren sog. „Zusicherungen“ nach § 12 Abs. 1a PBefG im Rahmen der Neubeantragung der Konzessionen in das Genehmigungsverfahren eingebracht, die als „4+6-Modell“ bekannt wurden. Darin wurde u.a. die

- Planungskoordinierung durch den Landkreis akzeptiert,
- die Beschaffung neuer elektronischer Fahrscheindrucker (mit Vorbereitung für eTicketing) auf den Weg gebracht und
- der Aufbau der Echtzeitinformation zugesichert.

Letztere ging Anfang 2017 ans Netz, die Fahrscheindrucker sollen entsprechend der Zusage zum Jahresende 2018 in den Bussen verfügbar sind. Damit wurden wesentliche Voraussetzungen für ein zukunftsorientiertes Verkehrsangebot von Seiten der Verkehrsunternehmen umgesetzt.

Nach dem 4+6-Modell wurden Verkehrsleistungen, die im Rahmen der Linienbündelung das Unternehmen wechseln mussten, anhand definierter Kennziffern gegenseitig verrechnet. Dadurch erhielt jedes Bündel einen Umfang an „Leistungszusagen“, die in Form sog. „Standardkilometer“ (nach Berücksichtigung der Fahrzeuggrößen und der Sonderzuschläge im Fahrbetrieb am Abend und an den Wochenenden) als rechnerische Grundlage für die Überarbeitung der Fahrplanangebote im Zuschnitt der Bündel dienten. Diese Leistungszusagen wurden erstmals im Rahmen der Kreistagsklausur im September 2017 vorgestellt und dem zu erwartenden Mehraufwand gegenübergestellt. Im Nachgang kam es zwischen einzelnen Bündeln noch zu Leistungsverchiebungen.

Im Weiteren wird auf die tabellarische Übersicht unter Ziff. II. 4) verwiesen, in der Altleistungen und die Änderungen durch die erarbeiteten Fahrplankonzepte ausgewiesen werden. Vorausgegangen waren erhebliche Verzögerungen im Bearbeitungsablauf, die sich durch akute Probleme in einzelnen Unternehmen, insbesondere durch einen unerwarteten Personalwechsel im Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur ergeben haben. Dieser betraf sowohl den Nahverkehrsplan als auch die Umsetzung des Modellprojekts Geislingen.

2) Qualitätsziele bei der Ausgestaltung des Nahverkehrsplans

Herleitung aus dem Nahverkehrsplan 2015

Mit der Erarbeitung der Fahrplankonzepte in den fünf Linienbündeln wurde im Frühjahr 2016 begonnen. Weitgehend parallel erfolgte der Startschuss für das Modellprojekt „Innovative Mobilitätsangebote im Ländlichen Raum“ (Modellprojekt Geislingen), das im März 2016 durch das Verkehrsministerium beschieden wurde.

Vorausgegangen waren zentrale Änderungen in der planerischen Grundausrichtung des Nahverkehrsplans. Die Zielvorstellungen der beauftragten Büros PTV und Nahverkehrsberatung Südwest, die reinen Taktverkehre ohne gesonderte Schülerverkehre (mit Anpassung der Schulzeiten und geänderten Stundenpläne) vorsahen, ließen sich in dieser Form kommunalpolitisch nicht durchsetzen. Unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten sind diese Ziele nach wie vor anzustreben, da die Konzentration der Schülerverkehre auf ein Zeitsegment von rd. 90 Minuten am Morgen erheblichen Mehraufwand mit Sprungkosten verursacht, der sich durch veränderte Schulkonzepte sogar weiter verschärfen wird und damit zu einer dauerhaften Belastung der kommunalen Haushalte führt. Eine kurz- und mittelfristige Lösung dieser Frage schied jedoch aus.

Deshalb wurde mit der Verabschiedung des NVP zugleich die generelle Zusage verbunden, die Schülerverkehre, insbesondere zu Schulbeginn, weitgehend in der heutigen Struktur zu belassen, um größere Verwerfungen zu vermeiden. Wo zeitlich möglich, erfolgte deren Integration in den Taktverkehr. Bei größeren Abweichungen werden entsprechend aber auch künftig gesonderte Kurse im Schülerverkehr angeboten. Dies gilt ohnehin für die erforderlichen Verstärkerfahrten, die aus Kapazitätsgründen (wie auch zu Mittag oder zu Schulschluss) notwendig sind. Nicht in jedem Fall werden aber alle bisher vertrauten Schülerkurse angeboten. Der NVP als Rahmenplan für die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Göppingen war entsprechend in den Linienbündeln weiter zu entwickeln und so auszugestalten, dass sowohl die generellen Ziele eines attraktiven Gesamtangebots als auch die besonderen Anforderungen der Schülerverkehr in geeigneter Form abgebildet werden. Reine Schülerverkehre (88er-Kennzeichnung) werden deshalb nur noch ergänzend zum Takt gefahren.

Wenn der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV künftig erhebliche finanzielle Mittel für die Umsetzung neuer Fahrplankonzepte aufwendet, stellt sich die Frage, welche Effekte damit erzielt werden sollen und können. Dabei ist zuvorderst die

- Erschließung neuer Nutzergruppen durch integrale Mobilitätsangebote

zu nennen. Wenn perspektivisch mehr Bewohner des Landkreises für den ÖPNV gewonnen werden sollen und im Ergebnis zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten umweltgerechter Mobilität führen, muss dieser als attraktive Alternative zum privaten Pkw ausgestaltet werden. Im Zentrum der Planung müssen

- Verlässliche Mobilitätsketten (Bus/Schiene bzw. Bus/Bus) mit Anschlusssicherung und
- die attraktive tarifliche Ausgestaltung (Verbundfrage)

stehen. Dann können mit Hilfe effizienten Marketings neue Nutzerkreise erschlossen werden, wie dies auch die Expertise von Prof. Dr. Tobias Bernecker zur Frage des VVS-Beitritts explizit ausführt (vgl. BU UVA 2018/068 vom 17.4.2018 mit Anlage).

Deshalb steht der Landkreis Göppingen mit der jetzt intensiv diskutierten Umsetzung seiner Nahverkehrsprojekte vor einer richtungsweisenden Entscheidung, die erheblichen Einfluss auf die allgemeine Kreisentwicklung nehmen kann. Der hohe Stellenwert des ÖPNV als einer der wesentlichen Standortfaktoren der Gegenwart wird künftig weiter an Bedeutung gewinnen. Darüber sind sich die Experten und auch die Verkehrspolitik in Bund und Land einig. Gestritten wird dagegen über die Frage der Ausgestaltung mit Blick auf bedarfsgesteuerte Verkehre, die im ländlichen Raum immer mehr in den Fokus rücken, oder autonom fahrende Systeme. Letztere werden im zu überblickenden Planungszeitraum bis Mitte der 2020er Jahre (entspricht der Laufzeit der Linienbündel im Landkreis) jedoch noch keine allgemeine Marktreife erlangen. Deshalb muss die Verwaltung zunächst von einer konventionellen Planung ausgehen, die wirtschaftlich interessante Formen der Bedarfssteuerung bereits berücksichtigt und die weitere Entwicklung im Auge behält.

Die Verkehrsangebote im Filisland Mobilitätsverbund werden derzeit von im Schnitt täglich rd. 35.900 Personen genutzt. Werktäglich liegt die Zahl sogar bei rd. 49.000 Personen. Jede Fahrt zählt allgemein als beförderte Person.

Das auf bisher 52 Buslinien im Landkreis Göppingen gefahrene Angebot war anhand der skizzierten Vorgaben des Nahverkehrsplans mit den fünf Bündelbetreibern vollständig zu überplanen und um die neuen gestalterischen Elemente neuer Linienwege, zusätzlicher Linien und der Einrichtung von Mobilitätsknoten zu erweitern.

Die Mängel im heutigen Busangebot umfassen:

- Fehlende Vertaktung (heute nur auf rd. 10% der Linien)
- Fehlende Anschlusssicherung Bus/Zug. Mobilitätsketten können daher nicht ausreichend nachvollzogen werden.
- Früher Betriebsschluss (heute in der Regel 22.30 Uhr, auf vielen Linien früher)
- Große Bedienungslücken am Wochenende (auf vielen Linien am Sonntagmorgen ohne ausreichendes Angebot)

Der technische und organisatorische Aufwand, der hierfür zu leisten war, sprengte die Kapazitäten des Amtes für Mobilität unter den bereits ausgeführten Bedingungen bei Weitem. Die Zusammenarbeit mit den Busunternehmen gestaltete sich in weiten Teilen sehr kooperativ, verursachte auf der gesamten zeitlichen Strecke durch

unternehmensinterne Veränderungen und personelle Veränderungen im Amt für Mobilität aber immer wieder erheblichen Mehraufwand, der zwangsläufig zu Verzögerungen führte.

Ziele der Neugestaltung

Die Nachfrage im Landkreis Göppingen hat sich in den letzten zwanzig Jahren, verstärkt durch die Schulreformen der jüngeren Zeit, wesentlich verändert. Die radialen Strukturen, die sich auf wenige Achsen konzentrieren, waren im Landkreis Göppingen (insbesondere im westlichen Teil) nie allein dominierend. Durch erweiterte Schulbeziehungen und die besondere Situation, die keine ausschließliche Definition von Teilräumen ermöglicht, mussten viele Abhängigkeiten in der Fahrplankonzeption berücksichtigt werden.

Nicht in allen Fällen konnte nach vertiefter Untersuchung der Fahrpläne das Modell der PTV in der vorgeschlagenen Form umgesetzt werden. Beibehalten wurden aber folgende Kernelemente des NVP:

- Einführung integraler Taktverkehre

Werktags Grundtakt mit 60'-Regelbedienung. Auf stark nachgefragten Strecken Verdichtung zum 30'-Takt, in einzelnen Fällen 15'. Nur auf wenigen Verbindungen kommt aufgrund extrem schwacher Nachfrage ein 120'-Takt zur Anwendung.

Die Taktverkehre werden auf die aktuellen Fahrpläne des Filstaltakts (RB und IRE) angepasst. Sehr häufig waren Entscheidungen zugunsten des Zug-Systems (RB oder IRE) zu treffen. Grundsätzlich ermöglicht die RB eine bessere Vernetzung im Filstal, da sie alle Halte bedient. Soweit möglich wurden aber auch Anschlüsse auf das schnelle IRE-Angebot berücksichtigt. Mit Blick auf die Hauptlastrichtung, die in Ebersbach, Göppingen und Süßen eine besonders große Rolle spielt, mussten auch Taktsprünge in die Fahrpläne eingebaut werden, um letztendlich nicht am Bedarf vorbei zu planen. Sofern sich im weiteren Verlauf neuerlich Veränderungen auf der Schiene ergeben (Fahrplan 2018/19 bzw. perspektivisch MeX-Verkehr ab 2019/20 und Endausbau bis 2025+) sind erneut kurzfristig Anpassungen der Anschlussverkehre vorzunehmen.

- Ausdehnung der Betriebszeiten

Am Abend werden neue Verbindungen in alle Teile des Landkreises mit Anschluss auf die RB/MeX mit Abfahrt in Stuttgart um 22.30h angeboten. Dadurch ergeben sich attraktive Abfahrten aus den Mittelzentren Göppingen und Geislingen zwischen 23.20h und 23.40h (abhängig von der Anschlusssituation Zug/Bus). Dadurch wird das Mobilitätsangebot vor allem im Binnenverkehr erheblich gestärkt. Ein erster Schritt in diese Richtung wurde mit den „Späti“-Verkehren im Oberen Filstal und im Lautertal (bis Böhmenkirch) gegangen, die seit dem Fahrplan 2016/17 angeboten werden und zunehmend stärker nachgefragt werden. Bisher waren die extremen

Verspätungssituationen auf der Filstalbahn jedoch eher hinderlich, das System noch besser zu vermarkten.

- Ausdehnung des Betriebs an Wochenenden
 - Besonderes Augenmerk wurde auf die Verkehre an Samstagen gelenkt. Die stark veränderten Einkaufsgewohnheiten der Bevölkerung mussten durch die Mobilitätsangebote des ÖV besser abgebildet werden. Deshalb wurde auch an Samstagen weitgehend ein Stundentakt realisiert und die Regelbedienung auch am Nachmittag in dieser Qualität abgebildet, der sich heute stark ausgedünnt zeigt. Die Ausdehnung der Betriebszeiten am Abend gilt entsprechend.
 - Das Angebot an Sonntagen wurde seit den späten 90er Jahren konsequent rückentwickelt. Ausschlaggebend dafür waren Sparrunden durch verminderte Mittelzuweisungen bei der Schülerbeförderung (späte 90er Jahre) und rückläufige Fahrgeldeinnahmen der Busunternehmen, die vor der Gründung des Filstalbahn Mobilitätsverbundes (2011) die Regel waren. Auf wichtigen Linien mit zentraler Erschließung wird auch sonntags künftig ein Stundentakt gefahren (GP-West, GP-Nord, Voralb, Oberes Filstal). Auf vielen Linien wird ein 120'-Takt mit einzelnen Verstärkungen berücksichtigt. Auch am Sonntag werden auf allen Linien wieder Abfahrten in Richtung Knotenanschluss Zug/Bus bis spätestens 8 Uhr am Morgen angeboten. Aktuell gibt es auf vielen Linien am Vormittag keine ausreichende Bedienung mehr, so dass Züge oder die Mittelzentren im Landkreis überhaupt nicht erreicht werden können.

- Ergänzung neuer Buslinien zur Entlastung und Beschleunigung bestehender Linien.

Darunter sind insbesondere die neuen Citybus-Linien in Jebenhausen und Süßen-Donzdorf, die Tangentiallinien im Raum Voralb/Mittleres Filstal (Heiningen-Ursenwang-Schlat-Süßen) und im Raum Ebersbach-Voralb (Ebersbach-Schlierbach-Bad Boll) zu nennen. Außerdem die Verlängerung einzelner Linien, um neue Regelbedienungen zu ermöglichen und Verkehrsräume besser zu verknüpfen (Wangen-Rechberghausen). Durch die Entlastung der Grundlinien in den Bereichen Voralb und Lautertal kann die Attraktivität sowohl im Nahbereich (Cityverkehr) als auch auf der Langstrecke (Bad Boll, Zell, Aichelberg, Weilheim) deutlich erhöht werden.

- Ausbildung von Knotenpunkten mit zeitnahen Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus, tlw. in Form von „Rendez-vous“-Anschlüssen.

Dadurch werden neue Fahrbeziehungen erschlossen, die auch der Erreichbarkeit von Schulen außerhalb der Kernbedienung im Schülerverkehr dienen. Gleichzeitig erfolgt ein Aufbau von Verbindungen aus dem Raum Voralb von/nach Kirchheim/Teck. Die Vorschläge aus dem NVP mussten in diesem Zusammenhang tlw. korrigiert werden, um sinnvolle und wirtschaftlich tragbare Umläufe zu ermöglichen.

- Auflösung unübersichtlicher Rundkurse mit beschleunigten Verkehrsangeboten in vielen Teilräumen,

insbesondere im Bereich des Oberen Filstals in Richtung Geislingen bzw. in

der Raum Voralb/Göppingen.

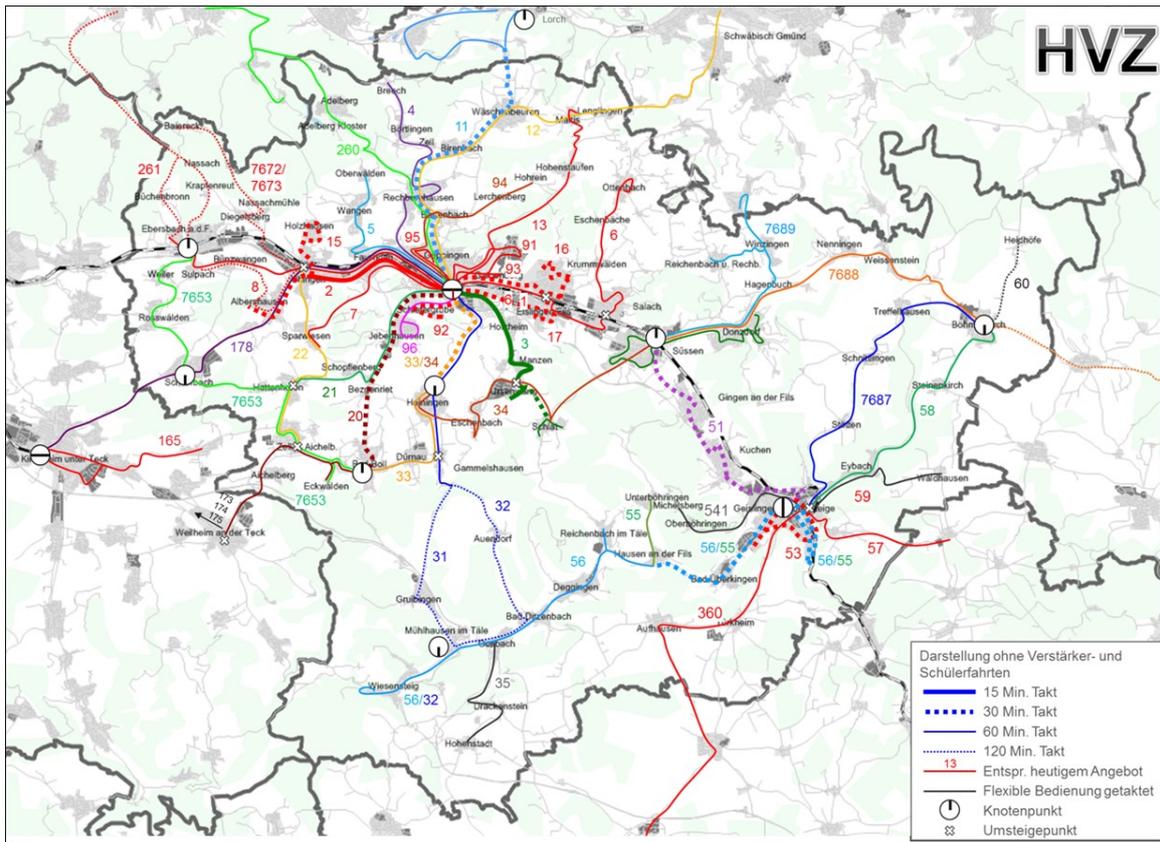
- Nachfragebedingter Einsatz von Anrufsammelverkehren aus wirtschaftlichen Gründen.

Die Zugänglichkeit zum System „Rufbus“ wurde durch Wegfall der Sonderzuschläge bereits erheblich verbessert. Sobald die Organisation der AST-Verkehre über die Mobilitätszentrale Geislingen erfolgt, wird der Systemzugang weiter optimiert und durch digitale Buchbarkeit über App weiter vereinfacht. Die Voraussetzungen dafür sollen 2019 zur Verfügung stehen und werden ebenfalls im Modellprojekt Geislingen entwickelt.

Die Überarbeitung der Fahrplankonzepte auf dieser Grundlage hat die extreme Vernetzung unserer Busverkehre im Landkreis, gerade auch untereinander, deutlich herausgestellt. Daraus ergeben sich unvermeidbare Abhängigkeiten bei der Umsetzung. Der ursprüngliche Ansatz, Teilräume zeitlich gestaffelt mit neuen Fahrplanangeboten an den „Markt“ zu bringen, erweist sich als nicht gangbar, da die Anschlüsse in den Knoten und die damit ermöglichten Verkehrsbeziehungen zwischen den Linien ansonsten ausfallen.

Das Gesamtkonzept wurde deshalb zur gesamthaften Einführung am 1.1.2019 weiter entwickelt. Es basiert nach wie vor auf der Grundkonzeption der PTV von 2015, erfuhr im Detail jedoch Änderungen, die sich aus neuen Erkenntnissen der Umlaufplanung sowie den Forderungen aus den beteiligten Städten und Gemeinden ergaben. So musste bspw. der Verknüpfungspunkt der Voralbgemeinden aus umlauftechnischen und Kapazitätsgründen von Bad Boll nach Zell u.A. verschoben werden. Die detaillierteren Pläne der einzelnen Bündel und der geplanten Änderungen sind in der Anlage beigefügt.

Netzkonzeption der PTV/Nahverkehrsberatung Südwest 2015 (Hauptverkehrszeit)



Modellprojekt Geislingen

Für das Modellprojekt Geislingen hatte sich der Landkreis bereits 2016 zu einer Umsetzung des Taktverkehrs noch vor diesem Zeitpunkt verpflichtet. Die Zukunft des Projekts (und seiner Finanzierungselemente) für seine Restlaufzeit wird von der Richtungsentscheidung des Kreistags zur Umsetzung des Nahverkehrsplans ganz wesentlich abhängen. Der Nukleus der zum Fahrplan 2017/18 eingeführten „Späti“-Verkehre wird als Meilenstein für dessen Umsetzung im gesamten Landkreis gewertet, muss aber durch die Vertaktung im gesamten Tagesgang und an den Wochenenden entsprechend hinterlegt werden.

3) Kommunikation mit den Städten und Gemeinden

Im Vorfeld der Verabschiedung des Nahverkehrsplans wurden den Städten und Gemeinden die geplanten Linien- und Fahrplanangebote vorgelegt. Diese stießen mit Blick auf die Schülerverkehre auf erhebliche Widerstände.

Infolge der veränderten Beschlusslage vom Dezember 2015 wurden die Fahrplankonzepte mit den Busunternehmen (Bündelbetreiber) neu erarbeitet und in einem umfangreichen Abstimmungsprozess mit den Raumschaften weiter entwickelt. Zwischen November 2017 und Februar 2018 fanden entsprechend fünf Regionalkonferenzen statt. Die Fahrplänenwürfe wurden vorab kommuniziert. An den Veranstaltungen wurden auf Wunsch auch die Fraktionen des Kreistags eingebunden. Die Städte und Gemeinden hatten Gelegenheit, hierzu Stellung zu

nehmen. In der Regel wurde der Bearbeitungszeitraum als zu kurz beurteilt. Tatsächlich wurden dem Amt für Mobilität viele Stellungnahmen der Verwaltungen und/oder Beschlüsse der Gremien zugeleitet, die – soweit technisch machbar und wirtschaftlich darstellbar – in die Bündelkonzepte eingearbeitet. Erneut stand der Schülerverkehr weit überwiegend im Fokus. Im Ergebnis ist festzustellen, dass von dieser Seite in der Regel sehr wenig Verständnis für die Zwänge der Taktverkehre aufgebracht wird und die erheblichen positiven Effekte der Grundvertaktung und der Ausdehnung der Betriebszeiten nur am Rande gewürdigt werden, die im Tagesgang letztendlich auch den Schülern zugutekommen (Stundenplanausfälle, Freizeitverkehre usw.). Gerade daraus erwachsen aber die Zukunftschancen für ein besseres Mobilitätsangebot für Alle.

Die Verwaltung war daher sehr stark gefordert, Lösungen für die vorgetragenen Einwände zu finden. Dieses ist dennoch weitgehend gelungen. Fehler, die bei der Fülle der Fahrpläne nicht ausbleiben konnten, wurden zwischenzeitlich korrigiert und Nachbesserungen eingearbeitet. Die Konzeption wird dennoch bis zum möglichen Fahrplanwechsel kontinuierlich Änderungen erfahren müssen.

Nicht in allen Fällen konnte die ablehnende Haltung gegen die Konzeption nachvollzogen werden. Insbesondere Verschiebungen einzelner Abfahrtzeiten von 5 bis 15 Minuten, die im Ergebnis aber für alle Nutzergruppen zu Verbesserungen führen, sollten einen gangbaren Weg darstellen. Die Satzung (Schülerbeförderung) sieht generell Wartezeiten bis zu 45 Minuten vor. Davon sind die vorgelegten Fahrpläne in aller Regel weit entfernt. In der beigefügten Synopse der Stellungnahmen, die aus den Kommunen und seitens der Schulen eingingen, ist zusammengefasst, wie mit den Anregungen umgegangen wurde und welche Forderungen offen bleiben mussten.

4) Ergebnis der Überarbeitungen und Kosten

Allgemeines

Als Auftrag aus der Kreistagsklausur im September 2017 wurden insbesondere die Linienbündel 1 (GP-West bis Ebersbach) und 3 (GP-Nord/Schurwald) auf Einsparmöglichkeiten hin überprüft. Die beiden OVG-Bündel wiesen überproportionale Leistungszuwächse auf. Allerdings kommen in diesen Fahrplankonzepten neue Linien (Ebersbach-Schlierbach-Voralb) und die Expresslinie Göppingen-Lorch/Gmünd zum Tragen, die teils erhebliche Kilometerleistungen verursachen. Beide sind aber integraler Bestandteil der Bedienungskonzepte und Knotenbildung. In der Folge wurden vor allem die Verkehrsangebote im Nassachtal und die Durchbindung in das Remstal (Winterbach) kritisch überplant. Dadurch waren generell Einsparungen möglich.

Die Ergebnisse der überarbeiteten Linienbündel und die Auswirkungen auf das Leistungsvolumen liegen dem Amt für Mobilität seit dem 23. März 2018 auf dem Stand aktuellen Planungsstand vor. Es ist klar festzustellen, dass Einsparungen zwar zunächst realisiert, diese aber durch unvermeidbare Nachbesserungen im Bereich der Schülerverkehre auf massiven Druck der Schulen aber wieder

kompensiert wurden (s.u.).

Besonderheiten

Die beiden Bündel der OVG (1 und 3) weisen dabei unverändert Besonderheiten auf, die gesondert zu betrachten sind:

- Die verlängerte Linie 7653 Ebersbach-Schlierbach-Voralb

Ist bisher Teil einer laufenden Konzession der Regiobus Stuttgart (RBS) und wird erst 2021 in das Bündel 1 (GP-West) integriert. Dies führt zu erheblichen Mehrkilometer-Leistungen, die im Rahmen einer Direktvergabe nach Wettbewerbsrecht aber nicht abgebildet werden können. Daher müssen für dieses Bündel aus Sicht der Verwaltung zwingend weitere Einsparungen erfolgen. Andernfalls müsste die Gemeinwirtschaftlichkeit des Bündels mit Pflicht zur Vergabe durch Ausschreibung festgestellt werden.

- Die Schnellbuslinie 11S Göppingen-Lorch Bf

Sie ist Teil des Gesamtkonzepts im Bündel 3 (GP-Nord) mit deutlich verbesserten Angeboten zwischen Fils- und Remstal. Das neue Angebot stößt auf große Akzeptanz in der Raumschaft und eröffnet auf der stark überlasteten B 297 eine Alternative im ÖPNV. Als völlig neu konzipierte Linie benötigt die 11S erhebliche Kilometer-Mehrleistungen gegenüber dem gegenwärtigen Leistungsumfang.

Als Expressbuslinie kommt die 11S grundsätzlich für eine Förderung durch das Land als Regio-Buslinie in Betracht. Mit dem Ziel Lorch/Bf entspricht sie jedoch nicht der ursprünglichen Vorgabe des Landes, Mittelzentren zu vernetzen. Das Ministerium stellt jedoch in Aussicht, im konkreten Fall die Anbindung an das Unterzentrum Lorch zu akzeptieren, da der dortige RB-Vollknoten direkte Anschlüsse nach Schorndorf, Schwäbisch Gmünd und Aalen/Crailsheim auf der Schiene ermöglicht und dadurch das landespolitische Ziel hervorragend abdeckt.

Derzeit wurde die 11S als Pendlerlinie nur werktags geplant, womit eine Mehrleistung von 135.000 Kilometer/Jahr verbunden wäre. Die Ausgestaltung als Regio-Buslinie erfordert durchgängige Taktverkehre auch am Wochenende und in den Spätstunden. Bei dem angebotenen Fördersatz von 50 % käme die Finanzierung der 11S als Regio-Schnellbuslinie des Landes rd. 15% günstiger als im vorgesehenen Betrieb an Werktagen und wäre in der Ausgestaltung nochmals deutlich attraktiver. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, einen Förderantrag bis Ende Mai 2018 einzureichen. Nach den Förderrichtlinien des Landes ist von der Vergabe im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens auszugehen.

- Linie 260 Göppingen-Adelberg-Schorndorf

Die heutige Linie der Regiobus Stuttgart (RBS) stand bis Ende März 2018 erneut zur Genehmigung an. Mit Blick auf die Linienbündelung von 2013 wird die Konzession nur bis zum Auslaufen der Genehmigung des Linienbündels 3 (GP-Nord/Schurwald) Ende 2025 erteilt. Anschließend wird die Linie 260 ebenfalls in das Linienbündel integriert. Derzeit wurde die Überplanung der Linie deshalb noch nicht in Angriff genommen. Für die Ausgestaltung der Linie 260 nach dem Muster der Qualitätsvorgaben für die fünf Linienbündel werden im Gesamtkonzept maximal 76.000 km Mehrleistungen (4 Umläufe) berücksichtigt.

Leistungsumfang neu

Im Gesamtüberblick stellt sich der Leistungsstand mit dem Bearbeitungszeitpunkt Ende März 2018 wie folgt dar:

Gegenüberstellung der Bestandsleistungen und des Planungsstands 03/2018

BÜNDEL/Linie	Zusicherungen km	Stand 03/18 km	Mehrleistung km	Kosten
1	908.113	1.251.484	343.371	810.356 €
Linie 7653*	78.000	218.457	140.457	331.479 €
1	986.113	1.469.941	483.828	1.141.834 €
2	1.008.129	1.331.626	323.497	763.453 €
3	1.353.417	1.671.132	317.715	749.807 €
Linie 11S*	-	135.000	135.000	318.600 €
Linie 260*	-	-	76.000	179.360 €
4	971.194	1.278.852	307.658	726.073 €
5	1.661.752	1.905.154	243.402	574.429 €
Landkreis	5.980.605	7.791.705	1.887.100	4.453.556 €

*Schätzung

Damit könnte Bündel 1 (einschließlich Linie 7653 neu) aus vergaberechtlichen Gründen über eine Direktvergabe nicht umgesetzt werden. Diese ist auf 1 Mio. € je Bündel begrenzt. Die Verwaltung wird daher zusammen mit dem Bündelbetreiber weitere Reduzierungen vornehmen müssen, um eine Vergabe zu ermöglichen.

Insgesamt liegt der Umfang der Mehrleistungen mit 1,9 Mio. Standardkilometer aus Sicht der Verwaltung noch zu hoch. Deshalb sind grundsätzlich in allen Bündeln weitere Anpassungen des Leistungsumfangs, z.B. auch am Wochenende, zu prüfen.

Für die Berechnung wurde der km-Preis der Zusagen der Bündelbetreiber mit 2,36 € (Vorschlag des Gutachters) berücksichtigt. Die Zusagen erfolgten auf Basis des Preisstands von 2014. Eine Indexanpassung wurde nicht berücksichtigt. Die Verwaltung geht davon aus, dass die Leistungen bei dem großen Umfang der Mehrleistungen und angesichts gesunkener Treibstoffpreise weiterhin zu diesem

Kostensatz erbracht werden. Bei den Ende März 2018 ermittelten Mehrkilometern läge der errechnete Gesamtaufwand damit bei rd. 4,5 Mio. €.

Hinzu kommen die weiteren Kostenfaktoren:

- „Nachtschwärmer“-Verkehre am Wochenende mit rd. 300.000 € p.a.
Leistung entsprechend dem heutigen Angebot
- Bedarfsgesteuerte Anrufsammelverkehre („Rufbus“) mit rd. 250.000 € p.a.
- Dauerhafter Betrieb der Mobilitätszentrale Geislingen mit rd. 200.000 € p.a.

Vor diesem Hintergrund sollte der Kostenrahmen für die Mehrleistungen im Rahmen der Bündelkonzepte wie vorgeschlagen von 4,5 auf 4,3 Mio. € (entsprechend rd. 1,8 Mio. Standardkilometer) *einschl. der Leistungen für Anrufsammelverkehre* (rd. 250.000 € p.a.) begrenzt werden. Dafür werden nochmals Leistungen in Schwachlastzeiten und an den Wochenenden herangezogen.

Eine weitere Reduzierung des Leistungsvolumens scheidet aus planerischer Sicht der Verwaltung und der Unternehmen aus. Die Ziele des Nahverkehrsplans könnten andernfalls nur noch sehr eingeschränkt umgesetzt werden. Das gilt insbesondere für das System der Mobilitätsknoten, für den Fall, dass die kostenintensiven neuen Linien (Citybusse, Knoten Schlierbach und Zell u.A., Ursenwang, Mühlhausen/Wiesensteig mit jeweiligen Anschlussverkehren) nicht eingerichtet würden.

Die Bündelbetreiber und die Verwaltung raten außerdem dringend ab, die erweiterten Betriebszeiten zur Disposition zu stellen, da der Mehrwert der Neukonzeption für die Fahrgäste sonst erheblich gemindert würde.

Mit den neuen Buskonzepten sollen perspektivisch gerade mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden, um einer Abwärtsspirale im ÖPNV-Angebot des Landkreises entgegenzuwirken. Von einem langfristigen Zuwachs an Fahrgästen bis zu 20% wird bei konservativer Einschätzung ausgegangen. Äußere Faktoren (Spritpreise, konjunkturelle Entwicklungen usw.) werden dabei vernachlässigt.

Evaluation

Die Akzeptanz neuer Fahrpläne und die damit erwartete steigende Nachfrage benötigen nach allgemeinen Erfahrungen der ÖV-Planung in der Regel 2 bis 3 Jahre, bis die Investitionen entsprechend greifen. Daher ist eine Evaluation nach zwei Jahren vorzusehen.

Selbstverständlich müssen erkennbare, aber nicht vorhersehbare akute Defizite in der Betriebsplanung ggf. unmittelbar angepasst werden.

Umsetzungszeitpunkt und notwendige Beschlüsse

Für die Busunternehmen sind zeitnahe Entscheidungen zwingend, wenn die Umsetzung der Planung zum 1.1.2019 noch ermöglicht werden soll. Der Abschluss der Umlauf- und Dienstplanung sowie ggf. die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge erfordert einen zeitlichen Vorlauf von in der Regel 8 bis 9 Monaten. Daher ist ein Grundsatzbeschluss zur Bereitstellung der Mittel im genannten Leistungsvolumen spätestens in der Kreistagssitzung spätestens am 4.5.2018 erforderlich.

Die Fahrpläne der einzelnen Bündel und Linien müssen im Weiteren an die betrieblichen Dienstpläne weiter angepasst werden. Dabei handelt es sich um Änderungen, die noch im Minutenbereich erforderlich werden. Diese können noch bis nach dem Sommer 2018 in das System eingepflegt werden. Der Redaktionsschluss für den Fahrplan ab 1.1.2019 wird Mitte Oktober sein. Insofern besteht bei einem entsprechenden Grundsatzbeschluss noch ausreichend Zeit.

Der künftige Leistungsumfang im Landkreis Göppingen wird darüber hinaus auch für die weiteren Berechnungen im Rahmen der VVS-Vollintegration wirksam sein (Auswirkungen der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart).

5) Wirkungen auf andere Entwicklungen im ÖV

In der Sitzung des UVA am 17.4.2018 und des Kreistags am 4.5.2018 wird darüber hinaus über die Allgemeine Vorschrift zur Weiterleitung der Mittel aus § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beraten und entschieden. Die Mittel fließen seit 2018 direkt an die Landkreise als Aufgabenträger für den Busverkehr.

Die Verwaltung hat eine Lösung erarbeitet, wie der bereits im Finanzierungssystem befindliche Kostenersatz für die Ausbildungstarife den Unternehmen weiterhin zur Verfügung gestellt werden kann. Die Mittel wurden bis Ende 2017 pauschaliert über die Verbünde ausgeschüttet.

Im Jahr 2021 wird die 2. Stufe der 45a-Reform in Kraft treten. Das Land sieht hierbei steuernde Elemente für die Mittelzuweisungen an die Landkreise als Aufgabenträger für die Busverkehre vor, die noch nicht kommuniziert wurden. Dabei werden aber Elemente wie Taktverkehre, Anschlusssicherung und ausgedehnte Betriebszeiten eine wesentliche Rolle spielen. Gleichzeitig werden die Mittel um rd. 50 Mio. € p.a. durch Vorwegentnahme aus dem FAG aufgestockt. Wenn der Landkreis am Mittelzuwachs teilhaben will, muss er rechtzeitig die Weichen für ein verbessertes ÖPNV-Angebot stellen. Deshalb ist die Umsetzung des Nahverkehrsplans entsprechend der Beschlussempfehlung entsprechend Ziff. I auch unter diesem Gesichtspunkt dringend zu empfehlen.

6) Mehrwert für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis

Die Verwaltung ist der Überzeugung, dass die neuen Fahrplankonzepte die entscheidende Grundlage für ein attraktives ÖV-Angebot im Landkreis Göppingen legen werden. Der Taktgedanke auf der Schiene wird dadurch erstmals systematisch in die „Fläche“ vernetzt und für alle Bewohner des Landkreises ein gleichwertiges, leicht zugängliches Gesamtangebot geschaffen. Die Zukunftsinvestition in den MetropoExpress erhält dadurch ihre verkehrspolitisch konsequente und betrieblich logische Fortsetzung.

Erst in dieser Kombination können die Wirkungen, die gerade auch von der Vollintegration in den VVS erwartet werden, vollumfänglich zum Tragen kommen und umgekehrt. Selbstverständlich entfalten die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan auch für sich genommen einen positiven Effekt, der durch das höhere Leistungsangebot und die verbesserten Bedienzeiten begründet wird. Ein einfaches und zukunftsfähiges Tarifsysteem, das regionsweit gilt und die Chancen

der Digitalisierung mit gutem Marketing intensiv unterstützt, kann den Nutzen für den Landkreis und seine regionsweit wahrgenommene Standortqualität dadurch aber nochmals entscheidend steigern und damit die Investitionen zum Erfolg führen. Insofern muss auch aus dieser Sicht die konzentrierte Wirkung des „Dreiklangs“ MeX/NVP/VVS nochmals deutlich herausgestellt werden.

Übersicht zu den Wirkungen der Fahrplankonzepte

VORHER		NACHHER	
	Unregelmäßige Bedienung mit Angebotslücken im Tagesgang	Grundtakt von ca. 5 Uhr bis Mitternacht (Taktichte etwa 80% 60', 15% 30', 5% 15')	
	Unregelmäßige Zuganschlüsse	Konsequente Anschlüsse auf den Filstakt/später MeX	
	Betriebsschluss zwischen 20 und 22.30h	Neues Spätangebot bis Mitternacht Anschluss auf RB/MeX 22.30 ab Stuttgart RB 22.52 ab Ulm in Geislingen	
	Stark eingeschränkte Bedienung am Wochenende Oft fehlendes Angebot am Sonntag Vormittag	Grundvertaktung auch am Wochenende Deutliches Mehrangebot am Samstag Nachmittag/Abend und Sonntag Vormittag	
	Konzentration auf die Mittelzentren	Neue Verkehrsbeziehungen über Knotenpunkte in der „Fläche“	
	Ausrichtung der Verkehre auf Hauptverkehrszeiten	Durchgängiges Angebot für Pendler- und Freizeitverkehre	
	Unverständliche Linienführung und Stichfahrten	Klare Linienführung, Auflösung von Rundkursen und zusätzliche Linien	
	Einzelne Kurse im Anrufsammelverkehr („Rufbus“) Finanzierung Landkreis/Kommune	Konsequentes Rufbusangebot in schwächeren Verkehrsräumen Finanzierung durch den Landkreis	
	Umständliche Zugänglichkeit zu den Anrufsammelverkehren	Zentrale Organisation über Mobilitätszentrale Geislingen	
	Grundleistungsangebot derzeit von rd. 5,9 Mio. km/Jahr	Erweitertes Leistungsangebot von rd. 7,6 Mio. km/Jahr	
	Zielgerichtete Schülerverkehre zu starken Stunden	Zielgerichtete Schülerverkehre am Morgen Verstärkerfahrten am Mittag/Nachmittag Einbindung in den Grundtakt, wenn möglich Bessere Vernetzung der Linien	
			

III. Handlungsalternative

Keine Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans oder zeitliche Verschiebung der Einführung neuer Fahrplankonzepte.

Realistisch wäre dann frühestens ein Start in den Sommerferien 2019. Auf Problemstellungen bei den Busunternehmen, die sich aus einer Verschiebung

ergeben könnten, wurde unter Ziff. II 4) hingewiesen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans unter Berücksichtigung der Fahrplankonzepte, der Anrufsammelverkehre und der Mobilitätszentrale Geislingen verursacht einen jährlichen Mehraufwand für den ÖPNV von jährlich rd. 4,5 Mio. € (Fahrplankonzepte, Anrufsammelverkehre, Mobilitätszentrale) unter der Maßgabe der unter II. 4) genannten Positionen und Prämissen.

In das Finanzkonzept 2020+ wurden bisher 2,0 Mio. € berücksichtigt. Der Zeitpunkt für die volle finanzielle Wirksamkeit der Fahrplankonzepte ist bei Umsetzung entsprechend dem Beschlussantrag neu für das Jahr 2019 vorzusehen.

Die Maßnahme stellt wie die Vollintegration in den VVS eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises dar und ist mit dieser im Zusammenhang zu sehen. Insgesamt wären für ÖV-Zwecke gegenüber den bisherigen Ansätzen des Finanzkonzepts neu in Höhe von netto rd. 6 Mio. zusätzlich zu finanzieren.

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 Umsetzung des vorliegenden Nahverkehrsplans 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 der Umsetzung des Nahverkehrsplans ab 2019 mit 4,5 Mio. €/p.a. + 3 %/p.a. (Prognosewert).

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.

Die Entscheidung zur Umsetzung des vorliegenden Nahverkehrsplans sowie die weitere anstehende Entscheidung „Vollintegration VVS“ 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 Umsetzung des NVP 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 Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<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 des sozialen Zusammenlebens	<input checked="" 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"/>
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