

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	28.11.2018	öffentlich	Kenntnisnahme

## Aktuelle Mobilitätsthemen - Sachstand

### I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2018 und 2019 wurden zahlreiche Anträge zu aktuellen Mobilitätsthemen gestellt, die sich in unterschiedlichen Projektphasen befinden. Hierzu wird im Folgenden der jeweilige Bearbeitungsstand skizziert:

#### 1. MetropoExpress (MeX)

Mit dem MetropoExpress wird ein neues, zukunftsweisendes Modell auf der Schiene zwischen Stuttgart und Geislingen und weiter nach Ulm etabliert. Im Ausbausegment, der erst nach Fertigstellung des Abstellgleises in Geislingen und des neuen Tiefbahnhofs in Stuttgart vollumfänglich erreicht wird, wird ein S-Bahn ähnlicher Halbstunden-Takt des MeX bis Geislingen gefahren, der deutlich ausgeweitete Betriebszeiten an allen Wochentagen und zusätzliche Nachtbedienungen am Wochenende umfasst.



Abb. 1 Triebwageneinheit „Flirt“ (Stadler) ab Dezember 2019 auf der Filstalbahn

Im Dezember 2019 wechselt der Betreiber zum britischen Mobilitätskonzern GoAhead. Die Leistungen auf der heutigen Regionalbahn-Linie Stuttgart-Geislingen-Ulm werden mit neuen Fahrzeugen des Landes (im „bwegt“-Design) der „Flirt“-Serie des Schweizer Unternehmens Stadler angeboten. Diese bringen deutlich erweiterten Komfort, Stromversorgung für die Fahrgäste und WLAN.

Zu den vertraglichen Rahmenbedingungen (Nr. 6/2018 der CDU-Fraktion und Nr. 25/2018 der FW-Fraktion) und möglichen Erweiterungen des Angebots (Nr. 8/2019 der CDU-Fraktion) liegen Haushaltsanträge aus der Mitte des Kreistags vor.

Die Landkreisverwaltung drängt bereits seit dem Frühjahr 2018 darauf, das vorge-sehene Bedienungskonzept ab dem Fahrplanwechsel 2019/20 mit dem Land zu erörtern. In diesem Rahmen ist zu klären, in welchem finanziellen Umfang eine Beteiligung des Landkreises notwendig wird, um die Ziele des MeX-Konzepts im Halbstundentakt bis Geislingen entsprechend den Möglichkeiten der Trassenverfüg-barkeit aufs Gleis zu setzen. Dabei stehen folgende Gesichtspunkte im Vordergrund:

- Stabilität des Grundtakts Stuttgart-Geislingen-Ulm (stündlich)
- Umfang des ergänzenden Takts Stuttgart-Süßen (stündlich, zeitlich versetzt)
- Mögliche Erweiterungen der Betriebszeiten (Abend, Wochenende, Nächte) zum Betriebsstart 2019/20

Aus Sicht der Verwaltung muss ein stabiles Grundangebot (entsprechend dem Status quo-Leistungsumfang) im Vordergrund stehen. Dazu gehören

- eine umfassende und dauerhafte Verringerung der Verspätungen und Zug-ausfälle
- ausreichende Platzkapazitäten in den wichtigen Pendlerzügen

Nur unter diesen Voraussetzungen ist eine Mitfinanzierung ergänzender Leistungen durch den Landkreis von Beginn an zu rechtfertigen. Leitlinie muss deren Wirksamkeit im Gesamtangebot sein. Um diese Parameter bewerten zu können, muss seitens der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) frühzeitig eine Konzeption vorgelegt werden. Dies ist bisher, trotz mehrfacher Nachfragen, nicht der Fall. Seit Sommer 2018 liegt eine schriftliche Zusage des Amtschefs, MD Dr. Lahl, vor, die einen entsprechenden Abstimmungstermin anbietet. Dieser konnte bisher nicht vereinbart werden. Die NVBW verweist auf nicht abgeschlossene Trassenplanungen von DB Netz. Auch der angekündigte Vertragsentwurf für die Einrichtung des künftigen MeX-Takts liegt noch immer nicht vor. Die neue Vertreterin des Verkehrsministeriums im Beirat Filsland wurde anlässlich der letzten Sitzung am 13.11.2018 auf diese inakzeptable Ausgangslage eindringlich hingewiesen.

Ebenfalls keine Ergebnisse gibt es zu der Kernfrage, ob das in Planung befindliche Abstellgleis Geislingen nach Implementierung des neuen Fernverkehrskonzepts der DB (Knoten Tiefbahnhof Stuttgart ab S21) tatsächlich noch benötigt wird. Das Ministerium hat diese Option offengehalten, wollte aber keine weitere zeitliche

Verzögerung riskieren. Im Herbst 2017 wurde deshalb eine Kostenübernahme für Planungskosten durch das Land für den Fall angeboten, dass die zusätzliche Infrastruktur nicht benötigt wird. Der Planungsauftrag an DB Netz erging im Frühjahr 2018. Die Arbeiten sind angelaufen, werden aufgrund personeller Engpässe auf Nachfrage aber vergleichsweise zögerlich vorangetrieben. Somit ist weiterhin offen, wann der Halbstundentakt bis Geislingen in Betrieb genommen werden kann. Bei realistischer Betrachtung wird dies nicht vor dem Jahresfahrplan 2021/22 der Fall sein, da für den Gleisbau ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Dieses kann aus heutiger Sicht frühestens zur Jahresmitte 2019 eingeleitet werden.

Davon unabhängig hat der Kreistag den Auftrag erteilt, mit dem Land und dem Nachbarkreis Alb-Donau über mögliche Erweiterungen des MeX-Takts bis Ulm zu sprechen. Die CDU-Fraktion hat diesen Wunsch mit dem Antrag Nr. 8/2019 erneuert.

Hierzu ist festzustellen: Das Land hatte in einem politischen Termin bei MD Dr. Lahl bereits im November 2017 im Vorfeld die alleinige Finanzierung einer Rückverlängerung des geplanten Halbstundentakts bis Amstetten ausgeschlossen. Diese wäre bei einer Wende des MeX im Bahnhof Amstetten umlauftechnisch durchaus fahrbar gewesen. Nach Untersuchungen von DB Netz scheidet diese Variante gleistechisch jedoch aus. Die vollständige Verlängerung des halbstündlichen Angebots bis Ulm Hbf würde hingegen deutliche Mehrkosten wegen des erheblichen Mehrbedarfs an Fahrzeuggarnituren auslösen. In einem Spitzengespräch mit dem Alb-Donau-Kreis und der Stadt Ulm Anfang Oktober wurde deutlich, dass von dieser Seite keine Bereitschaft zu einer Mitfinanzierung von Betriebsleistungen des MeX besteht. Der Streckenabschnitt Amstetten-Ulm (Stundentakt) weist vergleichsweise geringe Nutzerzahlen auf und genießt daher in der Region Ulm keine vergleichbare Priorität wie die stark nachgefragte Verbindung zwischen Geislingen und Stuttgart im Landkreis Göppingen auf. Dies ist zu akzeptieren. Einigkeit bestand über die gegenwärtig nicht tolerable Bedienungsqualität auf der Gesamtstrecke.

## 2. *Bahnhof Merklingen*

Im Zuge der ICE-Schnellbahntrasse wird mit kommunaler Beteiligung ein Bahnhof auf Gemarkung Merklingen („Schwäbische Alb“) gebaut. Dieser soll im Endausbau mit einer eigenen IRE-Linie im Regionalverkehr bedient werden und stellt dadurch schnelle Verbindungen zum Flughafen/Filderbahnhof und zum Hauptbahnhof Stuttgart her. In diesem Zusammenhang wurden Anträge der CDU-Fraktion (Nr. 5/2018 und Nr. 12/2019) sowie der FW-Fraktion (Nr. 22/2019) gestellt. Im Vordergrund stehen Auswirkungen des neuen Mobilitätsangebots und die Sicherstellung der Erschließung mit ÖPNV-Leistungen.

Hierzu ist aktuell folgender Sachstand bekannt: Auch ohne die Fertigstellung des unterirdischen Bahnhofs in Stuttgart soll die Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof Merklingen und dem Ulmer Hauptbahnhof vorab zunächst mit einem Pendelbetrieb an den Start gehen. Die Inbetriebnahme könnte frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 (Jahresfahrplan 2022) erfolgen. Dadurch wird ein attraktives Mobilitätsangebot auf der Albhochfläche geschaffen. Es ist davon auszugehen, dass

dieses auf entsprechende Resonanz stößt, da kurze Fahrzeiten nach Ulm (rd. 10 Minuten) geschaffen werden. Ab wann die Durchbindung auf die Filder zur Verfügung steht, ist derzeit noch offen, ebenso ein Vorlaufbetrieb nach Stuttgart über Wendlingen-Plochingen. Studien, die im Vorfeld der Planung erstellt wurden, sehen dadurch keine gravierenden Verlagerungen von der Filstalbahn mit dem Fahrziel Stuttgart Hauptbahnhof. In Bezug auf den Filderhalt ist jedoch eine generell höhere Nachfrage durch den Bahnhof Merklingen zu erwarten. Auch diesbezüglich werden die deutlich reduzierten Fahrzeiten (rd. 20 Minuten) entscheidend sein. In jedem Fall wird eine hohe Zahl an Neukunden aus dem Bereich der Albhochfläche und des Oberen Filstals erwartet. Insofern liegt im Albbahnhof auch eine große Chance zur Förderung umweltgerechter Mobilität durch entsprechende Verlagerungen vom Individualverkehr im Ländlichen Raum. Der Bahnhof Merklingen wird entsprechend mit einem großzügigen P+R-Angebot ausgestattet. Auch dadurch wird ein Schritt in diese Richtung erreicht.

Mit Blick auf das Schlüsselthema „umweltgerechte Mobilität“ wäre eine attraktive Anbindung über eine gezielte Anbindung Bus/Schiene aus dem Bereich des Oberen Filstals konsequenter. Dafür gibt es betrieblich mehrere Optionen, die im Weiteren vertieft zu untersuchen sind. Sobald der Verwaltung verlässliche Angaben zum Zeitplan und dem Fahrplankonzept auf der Schiene vorliegen, kann die Einrichtung einer Buslinie zwischen dem Landkreis Göppingen und dem neuen Bahnhof in Merklingen vertieft geprüft und mit den betroffenen Städten und Gemeinden abgestimmt werden. Die Verwaltung hat darauf hingewiesen, dass die Kosten hierfür im Budget für die Umsetzung des Nahverkehrsplans bisher nicht enthalten sind. Für eine etwaige Inbetriebnahme der Buslinie(n) zum Jahresfahrplan 2021/22 wäre aus rechtlichen Gründen eine Beschlussfassung der Gremien bis spätestens Dezember 2019 erforderlich. Entsprechend wird zugesagt, hierüber im 2. Quartal 2019 in erste Gespräche mit allen Beteiligten einzutreten und ein Bedienungskonzept zu erarbeiten.

Merklingen und Nellingen sollen davon unabhängig zu Kleinzentren aufgestuft werden. Die regionalplanerische Kategorisierung hat in der Folge Auswirkungen auf die Spielräume der Flächennutzungsplanung und kann die dynamische Entwicklung auf der Albhochfläche zusätzlich unterstützen. Zumindest indirekt lässt diese auch positive Auswirkungen auf den Landkreis Göppingen erwarten. In jedem Fall besteht eine wechselseitige Abhängigkeit zum künftigen Mobilitätsaufkommen. Entscheidend ist daher, die Verkehrsbedürfnisse in diesem Raum rechtzeitig abzuschätzen und diese entsprechend mit kundenfreundlichen Mobilitätsangeboten zu hinterlegen.

### *3. Reaktivierung der Boller Bahn*

Zur Option der Reaktivierung der Boller Bahn im Ringschluss über Weilheim nach Kirchheim/Teck liegt ein Haushaltsantrag der SPD-Fraktion (Nr. 52/2018) vor. Die Verwaltung hat darüber bereits im Dezember 2017 im Rahmen der Haushaltsplanberatungen über das weitere Vorgehen berichtet.

Aktuell werden in zwei durch den Landkreis voneinander unabhängig beauftragten Studien Möglichkeiten zur Zukunft der Boller Bahn aufgezeigt. Zum einen prüft die

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Plochingen-Geislingen, inwiefern sich die Boller Bahn als Zubringer-Radweg für eine mögliche Radschnellverbindung im Filstal eignen würde. Dabei wird auch untersucht, ob eine Zwischennutzung des Bahnkörpers als Radweg möglich ist, ohne die Widmung der Trasse aufgeben zu müssen. Denn eine Zwischennutzung wird nur dann befürwortet, wenn eine spätere Reaktivierung weiterhin noch rechtlich durchsetzbar ist. Ergebnisse werden mit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie im ersten Quartal des kommenden Jahres vorgestellt.

Parallel wurde in Kooperation mit dem Landkreis Esslingen sowie in engem Austausch mit den betroffenen Kommunen und dem Verband Region Stuttgart eine Kurzstudie an das Aalener Büro Brenner Bernard vergeben, das eine erste Einschätzung zu den Chancen einer Reaktivierung der Bahnstrecke erarbeiten soll. Dabei werden die Potenziale entlang der Strecke, technische Voraussetzungen für eine Reaktivierung sowie eine überschlägige Aussage zum Kosten-Nutzen-Verhältnis untersucht. Ein Ringschluss zwischen Göppingen und Kirchheim/Teck wird vorausgesetzt. Die Studie soll die Grundlage bilden, um das weitere Vorgehen begründen zu können. Auch hier werden Ergebnisse spätestens zu Beginn des neuen Jahres erwartet.

Derzeit erfolgt parallel eine Abfrage des Verkehrsministeriums zu stillgelegten Bahnstrecken, die für eine künftige Reaktivierung perspektivisch in Frage kommen. Die Landkreisverwaltung hat die Strecke Göppingen - Bad Boll (-Kirchheim) vorsorglich mit dem Hinweis auf die laufenden Studien gemeldet. Dadurch werden zunächst keine Verpflichtungen für den Landkreis begründet.

#### *4. P+R-Konzept*

Die Fraktion der Freien Wähler bittet in einem Haushaltsantrag (Nr. 28/2018) ein P+R-Konzept für den Landkreis Göppingen zu erstellen. Bisher konnte aufgrund arbeitsintensiver Themen wie VVS-Vollintegration, Umsetzung des Nahverkehrsplans und der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, das Thema P+R nicht bearbeitet werden. Im aktuellen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2015 werden bereits Aussagen zur Weiterentwicklung des P+R-Angebots (einschließlich Bike+Ride) getroffen.

Die Thematik ist durch die Festlegungen des ÖPNV-Pakts originär beim Verband Region Stuttgart verortet. Die Planungen des VRS schließen die Bahnhöfe und Halte im Filstal grundsätzlich mit ein. Organisatorisch bestünde Zugang erst mit der Vollintegration in den VVS. Hierzu gibt es Planungen, eine Betreibergesellschaft für P+R-Anlagen einzurichten.

#### *5. Fahrgastbeirat Filsland*

In der UVA-Sitzung am 27.09.2016 (Vorlage 2016/151) wurde die Einrichtung eines Fahrgastbeirats, in der Beiratssitzung am 06.07.2017 das dazugehörige Konzept der Geschäftsführung des Filslandmobilitätsverbundes beschlossen. Zur Rückkoppelung

der Erfahrungen mit dem neu geschaffenen Gremium liegen zwei Haushaltsanträge der Fraktion Bündnis 90/Grüne vor (Nr. 58/2018 und 32/2019).

Der Fahrgastbeirat setzt sich aus einem Querschnitt (Alter, Geschlecht, Menschen mit Migrationsgeschichte und Menschen mit Mobilitätseinschränkung) der Nutzergruppen zusammen. Das beratende Gremium fungiert als unabhängige Interessensvertretung aller Fahrgäste im Filsland Mobilitätsverbund.

Der Fahrgastbeirat besteht insgesamt aus 12 Mitgliedern. Davon sind sechs nichtorganisierte Mitglieder und vier organisierte Mitglieder aus Verbänden und Vereinen (Kreissenorenrat, Kreisbehindertenring, ADFC, VCD) sowie jeweils ein stimmberechtigter Vertreter des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur sowie des Filsland Mobilitätsverbundes.

Die sechs nichtorganisierten Mitglieder wurden am 15.11.2017 aus den eingereichten Bewerbungen unter Teilnahme der Medien per Los bestimmt.

Der Fahrgastbeirat kam zur ersten Sitzung am 07.02.2018 zusammen. In dieser wurde die Geschäftsordnung des Beirats beschlossen sowie dessen Vorsitzender und Stellvertreter durch geheime Wahl bestimmt. Außerdem wurde das weitere Vorgehen besprochen.

In den nachfolgenden Sitzungen wurde eine Liste mit eingereichten Themenvorschlägen, die vom Fahrgastbeirat behandelt werden sollten, aufgestellt und priorisiert. Der Fahrgastbeirat ist inzwischen zu fünf Regelsitzungen zusammengekommen.

Mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans sowie der Installation der Dynamischen Fahrgastanzeigen an den Knotenbahnhöfen und am ZOB Göppingen wurde (bzw. wird in naher Zukunft) vielen im Beirat gesammelten Anträgen zur Kundenfreundlichkeit, Verbesserung des Angebots und der Barrierefreiheit bereits in Teilen entsprochen.

Eine wichtige Forderung markiert die Einrichtung eines Kontaktformulars auf der Filsland-Homepage, durch das Bürgerinnen und Bürger vereinfacht mit Ihren Anliegen an den Fahrgastbeirat herantreten können. An der Umsetzung wird momentan gearbeitet. Durch die Bestimmungen der neuen Datenschutzgrundverordnung gestaltet sich dies jedoch langwierig und schwierig.

Zur Bewältigung der sehr umfangreichen Themenliste wurden zwei Arbeitsgruppen eingesetzt, um die zeitlichen Ressourcen optimieren zu können. Gruppe 1 setzt sich mit Fragestellungen zu Fahrplan und Tarifen auseinander, während sich die Mitglieder in Gruppe 2 mit organisatorischen Fragen beschäftigen.

Dem Wunsch, aus der Mitte des Beirats im UVA berichten zu lassen, wird entsprochen. Hierzu wird angeregt, diesen Bericht erst im 3. Quartal 2019 vorzusehen. Es wird erwartet, dass bis dahin ausreichende Ergebnisse der Arbeit des Gremiums vorliegen.

## 6. Fahrgastinformation Kommunen

Die CDU-Fraktion beantragt zu prüfen, ob Fördermöglichkeiten für die Ausweitung der Dynamischen Fahrgastinformation in Echtzeit auf weitere Kommunen im Landkreis bestehen (Nr. 10/2019).

Am 26. Oktober wurde im Rahmen einer Feierstunde mit Verkehrsminister Hermann die neue Dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anzeigen) am ZOB in Göppingen übergeben. Bereits im Februar 2017 wurden vergleichbare Anlagen an den Bahnhöfen Geislingen (ZOB), Süßen, Göppingen (Haupthalle) und Ebersbach in Betrieb genommen. Diese stellen die Fahrgastinformation (Bus- und Zugabfahrten in chronologischer Reihenfolge in Echtzeit zur Verfügung. Dadurch ist für die Fahrgäste ersichtlich, wann das gewünschte Verkehrsmittel tatsächlich abfährt und ob ein Anschluss ggf. noch erreicht werden kann. Der Landkreis hatte ein hohes Interesse daran, diese Informationen an den wichtigen Umsteigepunkten mit hohem Fahrgastaufkommen zur Verfügung zu stellen. Die Förderung der Knotenbahnhöfe erfolgte über ein Sonderprogramm des Landes auf Initiative des VVS im Rahmen der Teilintegration VVS. Für den ZOB Göppingen wurden reguläre Zuschüsse aus dem L-GVFG in Höhe von 50 % generiert.

Grundsätzlich ist es möglich, DFI-Anzeigen auch an weiteren zentralen Haltestellen im Kreisgebiet einzurichten und fördern zu lassen. Dafür können Zuschüsse aus dem L-GVFG beantragt werden. Die Förderquote beträgt 50 %. Um nicht unter die Bagatellgrenze zu fallen, empfiehlt sich ein Sammelantrag der interessierten Städte und Gemeinden. Das Mobilitätsamt hat bereits in zurückliegenden Gesprächen mit den Kommunen angeboten, einen solchen umfassenden Antrag zu koordinieren. Die Verwaltung hat dazu bereits einen Vorschlag erarbeitet, welche Haltestellen sich grundsätzlich für die Ausstattung eignen (Mindestausstattung). Diese können jederzeit nach örtlichen Interessen ergänzt werden.

Aufgrund der intensiven Vorbereitung für den Fahrplanwechsel zum 1. Januar 2019 wurden die Arbeiten seit dem Sommer zunächst zurückgestellt. Der Vorschlag, die Echtzeit-Information mit weiteren DFI-Anzeigen „in die Fläche“ auszuweiten, wird nachdrücklich unterstützt. Es ist vorgesehen, die Städte und Gemeinden noch im 1. Halbjahr 2019 zu einem Abstimmungstermin einzuladen. Ziel ist, entsprechend der Rückmeldungen aus den interessierten Kommunen fristgerecht zum 31.10.2019 einen Sammelantrag für die Förderung im Haushaltsjahr 2020 vorzubereiten.

## 7. Zukunft des ÖPNV

Mit den Anträgen Nr. 8/2018 und 11/2019 beantragt die CDU-Fraktion eine umfassende Diskussion über die Perspektiven des SPNV und des ÖPNV in der Zukunft. Dabei sollen die unterschiedlichen Teilräume und neueste Entwicklungen wie das autonome Fahren mit beleuchtet werden.

Die Verwaltung schlägt vor, die Resonanz auf die neuen Fahrplankonzepte zunächst abzuwarten und auf dieser Grundlage den neu gewählten Kreistag in der 2.



Jahreshälfte 2019 mit der komplexen Thematik zu befassen und ggf. auch externen Sachverstand mit einzuholen. Die Zusammenhänge mit der allgemeinen Kreisentwicklung sind zu berücksichtigen.

### 8. Radwege-Nummerierung

Die Fraktion der SPD beantragt (Nr. 47/2018) die Entwicklung eines nummerierten Radwege-Beschilderingssystems im Landkreis Göppingen.

Derartige Radwegebeschilderungen gibt es in Nordrhein-Westfalen seit 2006. Das Nummernsystem ergänzt die allgemeine Routenführung, um vor allem Ortsunkundigen die Orientierung zu vereinfachen. Dabei werden eigene Nummern an jedem Knotenpunkt mit abzweigenden Radrouten angebracht (siehe Abbildung).



Abb. 2 Nummerierte Radwegebeschilderung an Knoten in NRW

So können sich Radfahrende die Nummern Ihrer Wegekrenzungen herausuchen und merken, um die gewünschte Route abzufahren. An den erreichten Knotenpunkten ist per Einschub die Richtung zur nächsten Nummer angegeben.

Aus Sicht der Verwaltung ist dies nicht zielführend, wenn sich ausschließlich der Landkreis Göppingen für dieses System entscheidet. Die Routen innerhalb des Landkreises sind bereits mit Routenplaketten ausreichend und leicht verständlich ausgeschildert. Eine Erweiterung mit den Knotenpunktnummern würde daher für



Verwirrung sorgen und auch weitere Schwierigkeiten bei den Abstimmungen mit den Nachbarlandkreisen zur Folge haben. Hierbei ist zusehen, dass alleine in der Koordination und in den finanziellen Anforderungen für die Nachrüstung ein erheblicher Aufwand besteht.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die Anregung mindestens auf Regionsebene einzubringen, um einen tatsächlichen Mehrwert zu erreichen. Dies kann über die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK) erfolgen. Hierzu werden Gespräche mit der Geschäftsstelle und den betroffenen Facharbeitsgruppen geführt.

### III. Handlungsalternative

Abweichende Vorstellungen zu den aufgezeigten Vorgehensweisen. Der einzelnen Projekte.

### IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Nach aktuellen Erkenntnissen keine unmittelbaren bzw. zusätzlichen Kosten gegenüber der Haushaltsplanung 2018 und 2019

### 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"/>
	<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"/>
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