

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	22.01.2019	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	01.02.2019	öffentlich	Beschlussfassung

## Beschluss zur Vollintegration in den VVS

### I. Beschlussantrag

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

1. Der Landkreis Göppingen tritt dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart auf der Grundlage des Verhandlungsergebnisses vom November 2017 vollumfänglich bei und tritt damit in die nach dem Gesetz über den Verband Region Stuttgart vorgesehenen Rechte und Pflichten ein.

Massgeblich dafür sind folgende Voraussetzungen:

- a) Die finanzielle Basis der Verkehrsunternehmen im Landkreis Göppingen wird für die Restlaufzeit der erteilten Genehmigungen auf dem gegenwärtigen Niveau sichergestellt.
  - b) Die VVS GmbH gewährleistet die Übernahme der Beschäftigten des Filmland Mobilitätsverbundes und die Aufrechterhaltung einer Serviceeinrichtung im Landkreis Göppingen.
2. Über die genannten Punkte ist ein entsprechendes Vertragswerk mit der VVS GmbH, dem Verband Region Stuttgart und den Verkehrsunternehmen auszuarbeiten. Ziel ist die Umsetzung der Vollintegration zum 1.1.2021. Der Filmland Mobilitätsverbund wird in der Folge zeitgleich aufgelöst.
  3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Verhandlungen mit allen Partnern zu Ende zu führen und dem Kreistag vor Vertragsunterzeichnung hierüber zu berichten.
  4. Die beteiligten Verbundpartner werden gebeten, die Vollintegration des Landkreises Göppingen durch die Herbeiführung entsprechender Beschlüsse in deren Gremien zu ermöglichen.
  5. Der Kreistag nimmt die Ausführungen zu den Auswirkungen auf den Landkreishaushalt sowie die Darstellung bezogen auf das Finanzkonzept 2030 unter Kap. IV. zur Kenntnis.

## II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Die Frage der Integration des Landkreises Göppingen in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) beherrscht die verkehrspolitische Diskussion seit den 70er Jahren. Bei der Gründung des VVS am 1.10.1978 wurde diese seitens der Wirtschaft und aus Gründen der angespannten Kreisfinanzen negativ beantwortet. Mit Blick auf die seither äußerst dynamische Entwicklung der Region Stuttgart, insbesondere in deren durch den VVS abgedeckten Kernraum, muss die damalige Entscheidung zumindest im Rückblick als für die strukturellen Perspektiven des Landkreises Göppingen nachteilig gewertet werden.

In der Folge wurden wiederholt, aber zunächst ohne konkreten Erfolg, Anläufe unternommen, die Konditionen für einen Beitritt zum VVS abschließend zu klären. Sie wurden zumeist mit der Forderung nach einer Verlängerung der S-Bahn in den Landkreis Göppingen verknüpft. Die Wende wurde erst vollzogen, als aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen der Filstalbahn und deren betrieblichen Möglichkeiten im Herbst 2015 der Beschluss fiel, alternativ einen MetropolExpress (MeX) in S-Bahn ähnlicher Qualität bis Geislingen einzurichten. Der Landkreis muss sich in Kooperation mit dem Land dafür mit jährlich 1,1 Mio. € (Vollausbau) an den Betriebskosten beteiligen. Der MeX startet in einer ersten Stufe im Dezember 2019 mit dem Übergang wesentlicher Betriebsleistungen auf das britische Unternehmen GoAhead und dem gleichzeitigen Einsatz neuer Fahrzeuggarnituren der einheitlich gestalteten Landesflotte. Der Ausbau zum geplanten Halbstundentakt des MeX bis Geislingen erfolgt in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit des dafür aus heutiger Sicht erforderlichen Abstellgleises im Bahnhof Geislingen.

Der zeitgemäße Ausbau des Schienenverkehrs und die Einführung des Taktverkehrs „Bus19+“ seit 1.1.2019 bilden die Grundlage für die Umsetzung des definierten Schlüsselthemas „umweltgerechte Mobilität“ der Kreisentwicklung. Die Wirksamkeit beider Maßnahmen als betriebliche Motoren eines attraktiven Angebots für die verstärkte Nutzung des ÖPNV kann sich jedoch erst im Dreiklang mit der tariflichen Integration voll entfalten. Nur so kann, bestätigt mit der Ausarbeitung der wissenschaftlichen Begleitung durch Prof. Bernecker von der Hochschule Heilbronn, der entscheidende Impuls für den ÖPNV als nachhaltige, verkehrsentlastende und klimafreundliche Mobilitätsalternative gesetzt werden. Dadurch könnten wesentliche Potenziale an Neukunden aktiviert werden. Auch mit Blick auf die anhaltende Diskussion im Zuge der Dieselkrise, die sich abzeichnenden Fahrverbote, das steigende Bewusstsein der Bevölkerung im Umgang mit der Endlichkeit der Ressourcen und die gesundheitlichen Folgen der hohen Belastungen durch die Mobilität, ist der Landkreis mehr denn je gefordert, zukunftsweisende Entwicklungen zu unterstützen.

In einem ersten Schritt wurden mit der Vollintegration der Kernzone Geislingens in den DING-Verbund Ulm/Neu-Ulm (2013) und der Teilintegration (im Wesentlichen der Schiene) in den VVS ab 2014 richtungsweisende Entscheidungen getroffen. Diese erwiesen sich – trotz bekannter Anlaufschwierigkeiten – dauerhaft als richtig. In der Folge wurden Fahrgaststeigerungen von zirka 17% nachgewiesen. Obwohl

für Studierende mit den SemesterTickets bereits vollumfängliche Lösungen bereitgestellt wurden, sind viele Fahrbeziehungen heute noch nicht mit einem Ticket darstellbar. Mit dem Beschluss über die Teilintegration war der Auftrag an die Verwaltung verbunden, die Konditionen für eine Vollmitgliedschaft im VVS zu klären und ggf. deren Finanzierung sicherzustellen.

In mehreren Verhandlungsrunden mit den entscheidungsrelevanten Verbundpartnern (Verband Region Stuttgart, VVS GmbH, Landkreise und Landeshauptstadt) wurde bis Ende 2017 eine maßgeschneiderte Kompromisslösung erarbeitet, die den besonderen Beziehungen des Landkreises Göppingen in den Kernraum der Region Rechnung aufgrund seiner geographischen Lage (ohne direkte Grenze zur Landeshauptstadt Stuttgart) in besonderer Weise Rechnung trägt. Die entscheidenden Kosten entstehen dem Landkreis durch die künftige Einbindung in die Verkehrsumlage des Verbands Region Stuttgart entsprechend der gesetzlichen Regelung. Im Ergebnis der Verhandlungen wird der Landkreis Göppingen auf Basis des im Verbundraum dafür gültigen Einwohnerschlüssels mit 60 v.H. seiner Bevölkerung herangezogen.

Nach umfangreicher Bewertung der Folgen einer Vollintegration (Vor- und Nachteile), ihrer zu erwartenden Kosten und des Nutzens sowie der Expertise durch Prof. Bernecker vom Januar 2018, hat der Kreistag am 4.5.2018 einen richtungsweisenden Grundsatzbeschluss gefasst: Die Verwaltung wurde beauftragt, bis zu diesem Zeitpunkt noch offene Fragen mit den Verbundpartnern zu klären und aufzuzeigen, wie die Finanzierung der Vollintegration dauerhaft sichergestellt werden kann. Auf die Beratungsunterlage 2018/068 vom 17.04.2018 wird verwiesen.

Über den Sommer konnten die wesentlichen Positionen geklärt werden. Diese wurden bei der Kreistagsklausur am 26.10.2018 umfangreich durch die Verwaltung und den Geschäftsführer der VVS GmbH erläutert. Bisherige Bedenken seitens der Verkehrsunternehmen wurden ebenfalls ausgeräumt. Im Zuge der Klausur und im direkten Nachgang wurden Details der Konsequenzen für die einzelnen Eckpunkte des Finanzkonzepts nochmals überarbeitet und auf den neuesten Stand gebracht. Die Städte und Gemeinden wurden im Rahmen der Bürgermeisterkonferenzen im November und Dezember 2018 mit den Ergebnissen der Verhandlungen befasst und in die Überlegungen zur Sicherstellung der Finanzierung der Vollintegration und deren Auswirkungen auf die künftige Höhe der Kreisumlage mit eingebunden.

Zusammenfassend ist als Ergebnis der Verhandlungen mit den externen Partnern, der kreisinternen Klärung der finanziellen Spielräume und jüngster Entwicklungen im Investitionsbedarf der Region festzustellen:

1. Die Vollintegration in den VVS lässt einen sehr hohen Nutzen für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen erwarten und unterstützt die Bemühungen zum Ausbau des vertakteten Schienen- und Busverkehrs ganz wesentlich. Die Expertise von Prof. Bernecker zeigt unter diesen Voraussetzungen Potenziale auf, die Nutzung des ÖPNV langfristig um bis zu 38% zu steigern. Wie bereits die Teilintegration eindrucksvoll gezeigt hat, liegen in einen mittelfristigen Zeitraum von zehn Jahren Fahrgastzuwächse bis zu 20% deshalb durchaus im Bereich des Möglichen.

2. Das Schlüsselthema „Umweltgerechte Mobilität“ als wichtiges kreispolitisches Entwicklungsziel wird erst im Dreiklang mit den betrieblichen Maßnahmen (MeX und Bus19+) zu voller Wirkung entfaltet. Dadurch wird die Chance eröffnet, neben der verstärkten Nutzung des ÖPNV als Alternative zur Nutzung des privaten Pkw auch das Schlüsselthema „Klimafreundlicher Landkreis“ nachhaltig zu unterstützen.
3. Mit der Vollintegration entsteht ein konkret nachweisbarer Mehrwert für die bisherigen und künftigen Nutzer. Das Nebeneinander mehrerer Tarifarten (Filsland-Tarif, Filsland-Schiene-Tarif, VVS-Tarif) wird zugunsten eines durchgängigen VVS-Tarifs in einer Fahrkarte aufgelöst. In der Regel entstehen deutliche Preisvorteile für die Nutzer im ein- und ausbrechenden Verkehr in den Kernraum der Region Stuttgart. Sämtliche Tarifangebote des VVS gelten künftig vollumfänglich auch im Landkreis Göppingen. Schüler-Abonnements (künftig „Scool-Abo“) und Senioren-Tickets erhalten netzweite Gültigkeit im gesamten VVS-Raum und eröffnen daher auch für diese Zielgruppen einen erheblichen Mehrwert gegenüber dem Status quo.
4. Mit der Tarifzonenreform des VVS zum 1.4.2019 vergrößert sich der Preisvorteil und damit der Nutzen für die Fahrgäste nochmals ganz entscheidend. Die Details und die Wirkungen auf den Binnenverkehr im Landkreis Göppingen waren im Frühjahr 2018 noch nicht bekannt. Durch die Reduzierung auf künftig nur vier Tarifränge (heute ca. 100 Tarifzonen im Filsland Mobilitätsverbund) im Landkreis Göppingen werden die Fahrpreise gerade auch im Binnenverkehr des Landkreises erheblich reduziert (teilweise bis zu einer Halbierung der bisherigen Preise). Alle Teilorte der Städte und Gemeinden im Landkreis liegen dadurch künftig in nur einem Tarifrang.

Der Preisvorteil erstreckt sich auf alle Tarifarten und begünstigt durch die geographische Einteilung in die vier Ringe vor allem die Zulaufverkehre auf die Verkehrsknoten in Ebersbach, Göppingen, Süßen und Geislingen. Dadurch profitieren die weiter von der Filstalachse gelegenen Städte und Gemeinden in besonderem Maß. Für Pendlerbeziehungen fallen die Anschlagstickets von der Filstalbahn in die „Fläche“ künftig tariflich weg oder reduzieren sich auf nur einen zusätzlichen Tarifrang. Auch Durchmesserverfahren (Beispiel: Böhmenkirch-Wiesensteig) werden künftig über nur einen Tarifrang abgebildet. Entsprechende Preisbeispiele wurden bereits in den Klausur-Unterlagen im Detail erläutert.

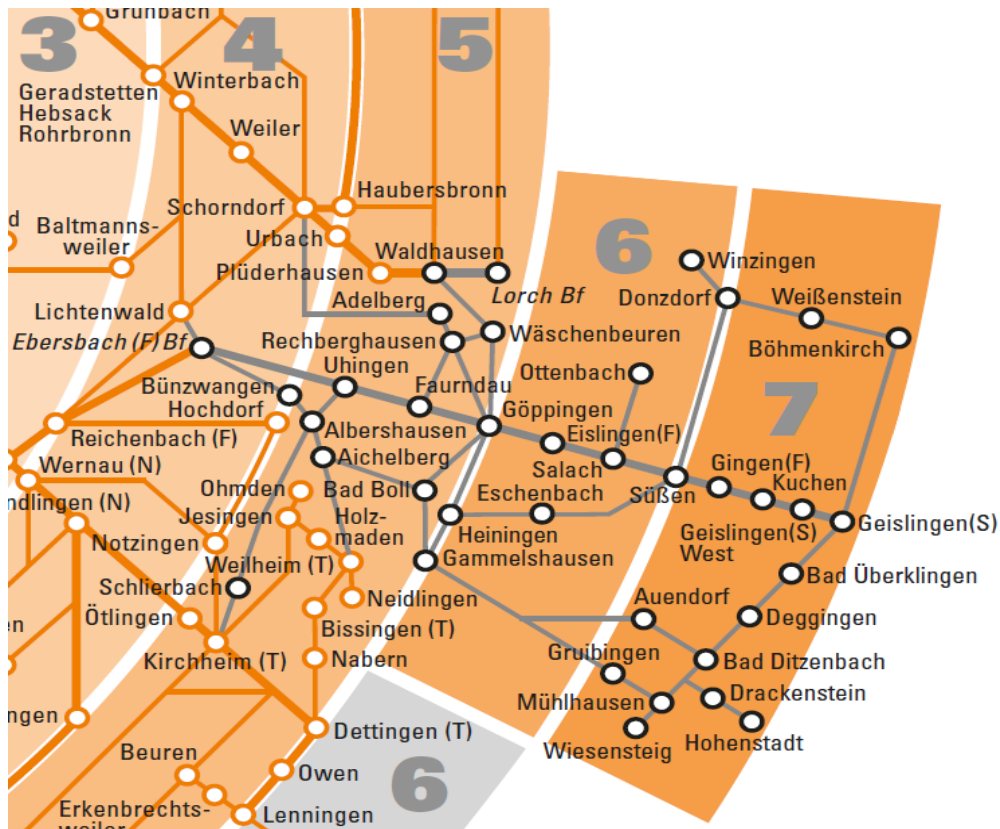


Abb. Neue Zonierung im Rahmen der Vollintegration in den VVS (4 Ringe)

In der Gesamtwirkung verstärkt die Tarifzonenreform bei einem finanziell überschaubaren Mehraufwand für den Landkreis von rd. 0,6 Mio. € p.a. den Nutzen der Vollintegration für den gesamten Landkreis nochmals ganz entscheidend. Insbesondere profitiert der Binnenverkehr, der rd. 80-85 % des Gesamtverkehrsaufkommens im Landkreis Göttingen umfasst.

5. Mit der Einbeziehung in die Verkehrsumlage des Verbands Region Stuttgart im Zuge der Vollintegration übernimmt dieser die Kosten für das mit dem Land vereinbarte MeX-Konzept von jährlich 1,1 Mio. € sowie die Kosten für das Abstellgleis im Bahnhof Geislingen.

Zu sehen ist, dass künftige Erweiterungen des Betriebskonzepts (Ausbau des MeX zu einem mit der S-Bahn vergleichbaren 15'-Takt, zumindest in den Kernzeiten, abhängig von den bahnbetrieblichen Möglichkeiten) ebenfalls solidarisch über die Verkehrsumlage des Verbands Region Stuttgart finanziert werden können. Außerdem ist der Landkreis mit der Vollintegration in alle unterstützenden Projekte der Region (P+R-Konzept, Investitionen in die Informationstechnologien, Digitalisierung, ETCS) mit eingebunden. Es ist davon auszugehen, dass ein Expressbus Göttingen-Kirchheim-Flughafen/Messe ermöglicht wird.

6. Bei der Beschlussfassung am 4.5.2018 noch offene Fragen konnten über den Sommer geklärt werden. Im Fokus stand insbesondere die Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsunternehmen im Landkreis Göttingen im gegenwärtigen Umfang. In einem Vertragswerk soll geregelt werden, dass der

Landkreis als ein virtuelles Verkehrsunternehmen auftritt und entsprechend aus der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart finanziell bedient wird. Diese Einnahmen werden an die konzessionierten Unternehmen resp. Bündelbetreiber im heutigen Umfang ausgeschüttet. Diese Regelung soll grundsätzlich für die Restlaufzeit der erteilten Genehmigungen (bis 2026/27) gelten.

7. Ein wichtiges Anliegen ist die Sicherstellung einer eigenen Serviceeinrichtung des VVS im Landkreis Göppingen. Diese wird seitens der VVS-Geschäftsführung ebenso zugesagt wie die Übernahme der Beschäftigten beim Filisland Mobilitätsverbund. Beides ist vertraglich zu regeln.
8. Durch neue Investitionsvorhaben für den S-Bahn-Verkehr (Fahrzeuge und ETCS Zugbeeinflussung) wurden im Herbst 2018 zusätzliche Finanzierungsbedarfe bekannt, die auf die Verkehrsumlage durchschlagen. Derzeit sind die Höhe der Zuschüsse aus Sonderprogrammen von Bund und Land und der Beitrag der Deutschen Bahn noch nicht abschließend geklärt. Der Verband Region Stuttgart diskutiert gegenwärtig mehrere Szenarien. Die Verwaltung geht davon aus, dass sich der Mehrbedarf über die Verkehrsumlage in der Konsequenz mit jährlich 1,0 bis 1,5 Mio. € auf den Landkreis niederschlagen könnte. Am 21.1.2019 finden diesbezüglich abschließende Gespräche auf Vorstandsebene der Deutschen Bahn statt. Die sich daraus ergebenden Auswirkungen werden der Landkreisverwaltung umgehend mitgeteilt und können entsprechend in die UVA-Sitzung mit eingebracht werden.

Nach Einschätzung der Geschäftsführung des VVS können diese voraussichtlichen Mehrkosten in der bisher kommunizierten Spanne von 3-5 Mio. € des ausgewiesenen Mehraufwands für die Vollintegration in den VVS (siehe tabellarische Übersicht) abgebildet werden.

Landkreis Göppingen		verbundbedingte Kosten und MEX (aktuell)	Gesetzliche Regelung	Vorschlag EW-Anteil 60%
Kosten FMV und Teilintegration sowie Kosten MEX	verbundbedingte Kosten FMV	1.300.000	-	-
	verbundbedingte Kosten VVS-Teilintegration*	737.500	-	-
	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
	Zusätzliche Kosten Tarifzonenreform	-	400.000	400.000
		3.527.500	7.322.000	6.248.000
* einschl. Mehrkosten der Tarifzonenreform ab 1.4.2019				
Mehrkosten GP im Vgl. zur Teilintegration			3.794.500	2.720.500

Abb. Tabellarische Übersicht der Mehrkosten der Vollintegration (Basisjahr 2018)

Im Finanzkonzept 2030 des Landkreises Göppingen wurde der Mehraufwand für die Vollintegration in den VVS bisher mit jährlich im Schnitt 4,6 Mio. € eingerechnet (ohne Indexanpassung). Um den möglichen Zusatzkosten durch

die Investitionsvorhaben S-Bahn/ETCS gerecht zu werden, wird das Finanzkonzept zur allgemeinen finanziellen Absicherung diesbezüglich neu auf jährlich 5,0 Mio. (zzgl. einer Indexanpassung von jährlich 3%) ab dem Jahr 2021 angepasst.

9. Der Filisland Mobilitätsverbund stößt aufgrund der Fülle der Aufgaben schon heute deutlich an die Grenzen seiner Möglichkeiten. Aus Sicht der Verwaltung, wie auch nach eigener Einschätzung des Mobilitätsverbundes, ist die Organisationseinheit in ihrer bestehenden Form den künftigen Anforderungen des Landes (Abrechnungen, Fahrgasterfassung) und den Herausforderungen der allgemein voranschreitenden Digitalisierung nicht mehr vollumfänglich gewachsen. Das Land drängt davon unabhängig auf den Zusammenschluss von Verbänden und fördert diesen mit finanziellen Zuwendungen. Bei einem Verzicht auf die Vollintegration wird erheblicher Handlungsbedarf wie auch zusätzlicher Finanzierungsaufwand gesehen, um die eigene Verbundorganisation ohne weitere Unterstützung durch den VVS zukunftsgerecht aufzustellen. Daher bietet der Beitritt zum VVS auch in dieser Hinsicht erhebliche Vorteile und bei einer Gesamtbetrachtung den kostengünstigeren Zugriff auf die neuesten Entwicklungen, wie sie die VVS GmbH als einer der diesbezüglichen Marktführer im gesamten deutschsprachigen Raum heute ermöglicht.

Zugleich wird die Verbundförderung im Land mit geänderten Zuwendungsparametern neu aufgestellt. Diese greifen zum 1.1.2021 und erfordern erhebliche Vorarbeiten bei den Verbänden und den Aufgabenträgern für den ÖPNV. Vor diesem Hintergrund würden die Verhandlungen mit dem Land im Einklang mit einem Start der Vollintegration zum 1.1.2021 deutlich erleichtert und die Landkreisverwaltung entsprechend entlastet.

10. Die Vollintegration in den VVS wird in der öffentlichen Diskussion eng mit den Zukunftschancen für den Landkreis Göppingen als Ganzes verbunden. Ein attraktives, nutzerfreundliches und gut kommuniziertes ÖPNV-Angebot zählt heute zweifellos zu den elementaren Standortfaktoren im hochverdichteten Mitteleuropa. Die Metropolregionen sehen sich mit erheblichen Problemen durch die wachsenden Mobilitäts- und Transportbedürfnisse konfrontiert. Deren negative Auswirkungen schlagen augenfällig (B 10, B 297, L 1214 usw.) zunehmend auch auf den Landkreis Göppingen durch. Die aktuell aufgeheizte Diskussion um Fahrverbote in den Zentren leistet ein Übriges. Der Beitritt zum VVS bietet die Möglichkeit, an den positiven Entwicklungen einer am Markt seit inzwischen 40 Jahren überaus erfolgreich tätigen und überregional positiv wahrgenommenen Verbundorganisation mit zu profitieren:

- Stärkung der umweltgerechten Mobilität im Dreiklang
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts (Erreichbarkeit für Beschäftigte)
- Bessere Einbindung in das Gesamtverkehrssystem der Region als attraktiver Wohn-, Ausbildungs- und Freizeitstandort

Die Vollintegration leistet dadurch einen ganz entscheidenden Beitrag zur Zukunftsfähigkeit des Landkreises im regionsweiten Wettbewerb um Unternehmen und Köpfe. Deshalb zeigt heute auch die Wirtschaft ein hohes Interesse und fordert nachdrücklich die Vollintegration in den VVS. Die Verwaltung wurde durch den Kreistag beauftragt, entsprechend einen Beitrag zur Unterstützung der Vollintegration einzufordern. Eine dauerhafte finanzielle Unterstützung der laufenden Kosten der Vollintegration wird von dieser Seite aber nicht in Betracht gezogen.

Die Verwaltung hat alternativ ein Sponsoringmodell entwickelt, das eine Anstoßfinanzierung zum Ziel hat und zwischenzeitlich auch die damit verbundenen steuerrechtlichen Fragen geklärt. In mehreren Gesprächsrunden mit der IHK Bezirkskammer wurde im Ergebnis ein Schreiben an ausgewählte Unternehmen mit der Bitte gerichtet, durch einen Beitrag über drei Jahre den umfangreichen Prozess der Vorbereitung und Einführung der Vollintegration finanziell im Rahmen eines Sponsoringvertrags zu unterstützen. Das seitens der IHK und des Landrats gemeinsam formulierte Schreiben wurde Anfang Dezember versandt. Über den aktuellen Sachstand wird in der UVA-Sitzung berichtet.

11. Bis zum Herbst 2018 lagen noch keine belastbaren Erkenntnisse über die zu erwartende Förderquote für den Klinikneubau vor. Nach dem hierüber mit sehr erfreulichen Rahmenbedingungen inzwischen Klarheit besteht, ist aus dieser Sicht kein erhöhtes Risiko für den kalkulierten Rahmen im Finanzkonzept 2030 zu sehen.

Außerdem waren in Folge der Klausurtagung des Kreistags am 26.10.2018 die im Finanzkonzept 2030 berücksichtigten Finanzierungselemente für den Bereich ÖPNV teilweise zu korrigieren. Im Ergebnis ergeben sich aus heutiger Sicht bessere Spielräume, als zunächst angenommen, um den Kostenrahmen von bis zu 5 Mio. € p.a. für die Vollintegration in den VVS abbilden zu können (vgl. hierzu die Ausführungen unter IV. Finanzielle Auswirkungen).

12. Die Verwaltung geht davon aus, dass im Fall einer negativen Beschlussfassung zur Vollintegration an anderer Stelle konzeptionell reagiert werden muss. Wie unter Zif. 9 ausgeführt, ist der Filmland Mobilitätsverbund den künftigen Aufgaben in seiner gegenwärtigen Konstellation nicht mehr voll gewachsen. In der Folge muss die Verbundverwaltung neu aufgestellt und technisch in erheblichem Umfang aufgerüstet werden. Hierfür entstehen in jedem Fall zusätzliche Kosten für den Landkreis.

Bei einem Verzicht auf die Vollintegration müssten die Kosten für den MeX mit 1,1 Mio. € p.a. (zzgl. Indexanpassung) entsprechend wieder in das Finanzkonzept aufgenommen werden. Dies gilt ebenso für die Kosten des bisherigen Haustarifausgleichs von rd. 0,7 Mio. €, die künftig über die Allgemeine Vorschrift des Verbands Region Stuttgart abgedeckt wären. Zusätzlich zu finanzieren sind rd. 0,2 Mio. € p.a. für die Wirkungen der Tarifzonenreform, die im Rahmen der Teilintegration des VVS auf jeden Fall



dauerhaft entstehen.

Vor dem Hintergrund der erheblichen Preisvorteile für die Fahrgäste, die sich im Verbundraum durch die Tarifzonenreform des VVS ergeben, müsste auch im Bereich des Filmland-Tarifs über vergleichbare Reformen nachgedacht werden. Andernfalls würde sich das Tarifniveau im Filmland-Verbund gegenüber den neuen Standards in der Region Stuttgart dramatisch verschlechtern. Der Landkreis Göppingen würde in diesem Fall deutlich schlechter dastehen, als heute und weiter abgehängt. Der jährliche Aufwand für den Ausbau des Filmland Mobilitätsverbundes und einer eigenen Tarifreform wird sehr zurückhaltend pauschal mit jährlichen Kosten von rd. 1 Mio. € angenommen.

Für das Finanzkonzept 2030 stellt sich die Situation auf dieser Grundlage wie folgt dar:

- Mehrkosten Vollintegration VVS: 5 Mio. € p.a. (+ Index)
- Alternativer Aufwand ohne Vollintegration: 3 Mio. € p.a. (+ Index)  
(für MeX, Haustarifausgleich, Tarifzonenreform VVS, Ausbau Filmland)

Die abschließende Zusammenstellung unter Zif. 11 stellt deutlich heraus, dass die „Ersparnis“ für das Finanzkonzept, die sich im Falle des Verzichts auf die Vollintegration ergäbe, in einem Umfang von rd. 2 Mio. €, maximal aber 3 Mio. € p.a. (ohne Durchführung einer eigenen Tarifreform bei Filmland) bewegt. Dies ist bei der Entscheidungsfindung mit abzuwägen.

Die Landkreisverwaltung empfiehlt dringend, diese wichtige Weichenstellung für die Entwicklungsperspektive des Landkreises aus einer gesamtheitlichen Betrachtung zu bewerten. Die nochmalige sorgfältige Prüfung durch die Verwaltung und Schärfung der kreispolitischen Ziele ergibt folgende entscheidungsrelevanten Eckpunkte:

- Deutliche Steigerung des Nutzens für die Fahrgäste im Zuge der umfangreichen Wirkungen der Tarifzonenreform des VVS, neu gerade auch im Binnenverkehr des Landkreises (4 Tarifränge)
- Dadurch deutlich verbesserter Mehrwert für die Städte und Gemeinden abseits der Filstalachse
- Im Zusammenspiel entsteht ein weiter gesteigerter Mehrwert für das gesamte Standortprofil des Landkreises Göppingen
- Die Finanzierung ist im Rahmen des Finanzkonzepts 2030 darstellbar. Die Verwaltung sichert zu, dass unter wirtschaftlichen „worst case“-Bedingungen durch Konsolidierungsmaßnahmen nachgesteuert werden kann
- Gleichwohl stellt der zusätzliche Finanzierungsmehraufwand von rd. 3-5 Mio. € p.a. einen finanziellen Kraftakt dar, der nach den Darstellungen im Finanzkonzept den Landkreis und die Kommunen belastet und damit die weiteren Handlungsspielräume allgemein einschränkt.

Die Entscheidung sollte unter sorgfältiger Berücksichtigung dieser Faktoren in der Gesamtabwägung zugunsten der Vollintegration erfolgen. Die Verwaltung spricht sich deshalb für die Beschlussfassung entsprechend Kap. I. aus.

### III. Handlungsalternative

Verzicht auf die Vollintegration in den VVS zum jetzigen Zeitpunkt.

### IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Nach den Berechnungen des Aufwands für die Vollintegration und der Gegenrechnung der bisherigen Kosten für den Filisland Mobilitätsverbund und die Teilintegration VVS hätten die Mehrkosten für die Vollintegration am Beispiel des fiktiven Eintrittsjahres 2018 bei rd. 2,7 Mio. gelegen.

Aufgrund der schwankenden Höhe der Verkehrsumlage, die den wesentlichen Kostenfaktor darstellt, wurden die Mehrkosten für die Folgejahre mit einer Spanne von 3 bis 5 Mio. € unterstellt. Damit wird vorsorglich eine deutlich höhere Verkehrsumlage bei einem geplanten Eintrittsjahr 2021 bereits mit berücksichtigt. Diese Spanne wurde im Finanzkonzept 2030 des Landkreises zunächst mit einem gemittelten Betrag von 4,6 Mio. € p.a. (ohne Indexanpassung) eingeplant.

In die jüngsten Berechnungen wurden die Mehrkosten, die neu durch die ab 1.4.2019 greifende große Tarifzonenreform des VVS entstehen, bereits mit eingepreist. Noch nicht bekannt waren dagegen zusätzliche Investitionsbedarfe, die für die Beschaffung neuer und zusätzlicher S-Bahn-Fahrzeuge und das elektronische Zugsteuerungssystem ECTS entstehen. Beide sind über die Verkehrsumlage zu finanzieren und müssen damit auch durch den Landkreis Göppingen solidarisch mitgetragen werden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die zu erwartenden Mehrkosten im Rahmen von bis zu 5 Mio. € jährlich abgebildet werden können.

Zur Absicherung des Finanzkonzepts 2030 wurde der bisherige Finanzierungsrahmen (Mehrkosten Vollintegration) dennoch von jährlich 4,6 auf 5,0 Mio. € (neu mit Indexanpassung) fortgeschrieben.

Die Vollintegration stellt eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises dar.

#### Stellungnahme der Finanzverwaltung:

Es wird neben der nachstehenden Stellungnahme auch auf die Ausführungen der Finanzverwaltung in BU 2018/068, KT 04.05.2018 (VVS Vollintegration) verwiesen. Die Finanzverwaltung hat den Auftrag aus der Sitzung vom 04.05.2018 bezgl. Darstellung der Gesamtfinanzierung, Gegensteuerungsmaßnahmen und Umsetzung erster Maßnahmen entsprechend umgesetzt.

Die o.g. finanziellen Ausführungen wurden in das Finanzkonzept 2030 eingepflegt, d.h. das Finanzkonzept 2030 (Stand: 01/2019) dahingehend nach den neuesten Erkenntnissen (u.a. ETCS) fortgeschrieben.

Die Auswirkungen auf den Landkreishaushalt bzw. das Finanzkonzept 2030 ab dem Jahr 2021 wurden dem Kreistag u.a. in der Klausurtagung am 26.10.2018 berichtet. In mehreren unterschiedlichen Szenarien wurden Modellberechnungen dargestellt und mögliche Folgewirkungen aufgezeigt.

Aufgrund der unklaren weiteren Planungen in den Folgejahren u.a. bezgl. der Entwicklung der Verkehrsumlage wurde als realistischer Ansatz aus Sicht des Fachamtes ein Betrag in Höhe von 5 Mio. €/p.a. + 3 % Indexanpassung ab dem Jahr 2021 in das Finanzkonzept 2030 eingestellt.

Die Entscheidung „Beitritt zum VVS“ kann dauerhafte, strukturelle und erforderlichenfalls auch intensive Gegensteuerungsmaßnahmen zur Folge haben und wirkt sich nachhaltig und strukturell auf den Kernhaushalt sowie der Städte und Gemeinden aus. Diese entsprechenden Folgewirkungen (u.a. mögliche Kreisumlageentwicklung auf die Städte und Gemeinden) wurden aufgezeigt.

Die Finanzverwaltung hält weiterhin an den Umsetzungsempfehlungen zum Finanzkonzept 2030 (u.a. ausgewogene und vertretbare Belastung der Kreiskommunen, jährliche Neubewertung) fest.

Die Finanzverwaltung hat dem Kreistag ebenso aufgezeigt, welche weiteren Gegensteuerungsmaßnahmen und Stellschrauben inklusive vorgeschlagener Eskalationsstufen bei etwaigen negativen Entwicklungen innerhalb des Gesamtlandkreishaushalts zur Auswahl stehen.

Erste Gegensteuerungsmaßnahmen des Landkreises selbst, u.a. auch aus der Entscheidung „Umsetzung Nahverkehrsplan“, wurde bereits zum Haushalt 2019 mit einem Betrag in Höhe von rd. 2 Mio. € im Haushaltsverfahren umgesetzt (ein Part aus dem sog. „3-Komponenten-Finanzierungsmodell“).

Vollständigkeitshalber muss an dieser Stelle von Seiten der Finanzverwaltung auch auf 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
Themen des Zukunftsleitbilds	<input 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 der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des Gesundheitswesens und des Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.  
Edgar Wolff  
Landrat