

Der Landrat

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	23.10.2019	öffentlich	Kenntnisnahme

Aktuelle Verkehrsthemen (HH Anträge 2019)

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Bisher wurden einige Haushaltsanträge aus dem Jahr 2019 nicht oder nur teilweise beantwortet. Dieser Umstand ist aktuellen Entwicklungen geschuldet, die zunächst abzuwarten waren und zum Teil in den Beratungen mit externen Partnern noch immer nicht abgeschlossen sind. Im Nachfolgenden wird der jeweils aktuelle Sachstand zu den Einzelthemen zusammengefasst wiedergegeben:

1. Straßeninfrastruktur A 8 (Albaufstieg) und B 10 (Weiterbau bis Geislingen/Ost)

Hierzu liegt ein genereller Antrag der Fraktion der CDU (Nr. 13) über laufende Berichterstattung zu den wichtigen Infrastrukturvorhaben vor.

Planfeststellungsverfahren A 8 (Albaufstieg)

Im Rahmen der Erörterungsverhandlung am 26.09.2019 wurde in der Gruibinger Sickenbühlhalle öffentlich über den aktuellen Stand der Planungen und einzelne Einwendungen, unter anderem der örtlichen Bürgerinitiative „Dracki“, gesprochen. Dabei wurde deutlich, dass die durch den Vorhabenträger (Bund) beantragte E-Trasse weiterhin auf Widerstände in Drackenstein stößt. Die alternativ eingebrachte K 18-Trasse wird durch den Bund als Vorhabenträger abgelehnt. Seitens der Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums wurde dargelegt, dass dieser Trassenvorschlag in seiner Konzeption nicht dem aktuellen Regelwerk entspricht und daher nicht weiterverfolgt wird.

Eingehend erörtert wurden darüber hinaus Fragen, die sich im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Halbanschluss in Hohenstadt und der Verknüpfung in das nachgeordnete Straßennetz der künftigen Landesstraße (heutige Albaufstiegstrasse im Gegenverkehr) sowie der Kreis- und Gemeindestraßen stellen. Forderungen aus der Raumschaft wie auch seitens des Landkreises, diesen als Vollanschluss

auszuführen, lehnt der Bund als Vorhabens- und Finanzierungsträger entschieden ab. Seitens der Befürworter eines Vollanschlusses wurde nochmals dargelegt, dass dieser insgesamt bessere Verkehrsbeziehungen eröffnen würde, bezüglich der künftig zu erwartenden Verkehrsnachfrage auch die zukunftsfähigere Variante darstellt und mit vergleichsweise nur geringem Mehraufwand herzustellen wäre. Es zeichnet sich ab, dass der Planfeststellungsbeschluss lediglich einen Hinweis auf die Möglichkeit der späteren Nachrüstung des Vollanschlusses enthalten wird, für den entsprechende Verkehrsmengen seitens der Raumschaft nachgewiesen werden müssten.

Zugesagt wurde, dass die heutige Alabstiegstrasse (Drackensteiner Hang) abschnittsweise künftig als Radwegverbindung genutzt werden kann. Damit wird einer Forderung des Landkreises und der Gemeinden im Rahmen der Anhörung entsprochen. Die künftige Trägerschaft des Radwegs blieb zunächst allerdings offen. Der Bund lehnt es grundsätzlich ab, diesen in seine Baulast zu übernehmen. Eine Trägerschaft durch die Kommunen bzw. den Landkreis käme aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich aber nur dann in Betracht, wenn insbesondere Folgelasten für die vorhandene, denkmalgeschützte Verkehrsinfrastruktur der historischen Brückenbauwerke ausgeschlossen werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind noch nicht alle Einwendungen und Anregungen von Privatpersonen und den Trägern öffentlicher Belange abgearbeitet. Der Planfeststellungsbeschluss ist daher kaum vor Frühjahr 2020 zu erwarten. Die Verwaltung bleibt jedoch optimistisch, dass eine Realisierung des Projekts bis zur Verkehrsübergabe nach Vorliegen des Beschlusses binnen zehn Jahren möglich sein wird.

Weiterbau der B 10 Gingen/Ost – Geislingen/Ost

Die Raumschaft wartet dringend auf die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Auch hier gilt die wiederholt vorgetragene Erwartung, den Bau binnen zehn Jahren abzuschließen. Aktuelle Entwicklungen im Bereich des Umweltschutzes lassen daran mit Blick auf die Zeitschiene inzwischen Zweifel aufkommen.

Nach aktuellen Informationen hat das Land den aufgrund wiederholter Nachforderungen des Vorhabenträgers (Bund) nachgebesserten RE-Entwurf zur Einholung des Gesehenvermerks des Bundesverkehrsministers nach Berlin weitergeleitet. Mit einem positiven Abschluss dieses Verfahrens wird bis zum Jahresende 2019 gerechnet.

Anschließend sind die Planfeststellungsunterlagen durch das Regierungspräsidium zu erstellen. Hierfür wird bei zügiger Abwicklung rund ein Jahr veranschlagt. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Einleitung des Rechtsverfahrens der Planfeststellung nicht vor dem 1. Quartal 2021 erfolgt. Unklar ist weiterhin, ob der Bund die bisher angedachte Einteilung in nur zwei Bauabschnitte (Gingen/Ost – Geislingen/Mitte und Geislingen/Mitte – Geislingen/Ost) in dieser Form mittragen wird.

Zu sehen ist, dass das Gesamtprojekt grundsätzlich in Konkurrenz zu anderen Bauvorhaben im Regierungsbezirk steht. Deshalb wird es entscheidend darauf ankommen, das Verfahren nach dessen Einleitung zügig abzuwickeln um möglichst zeitnah Baurecht zu erlangen. Hier gilt es, die deutlich hochgefahrenen Investitionen des Bundes in die Infrastruktur ohne weiteren Verzug zu nutzen. Trotz der beschlossenen Verstärkung der Mittel über die kommenden Jahre, müssen diese für jeden einzelnen Bauabschnitt im jeweiligen Haushaltsjahr konkret bereitgestellt werden. Dabei können perspektivisch veränderte Rahmenbedingungen aber nicht ausgeschlossen werden.

Die Landkreisverwaltung setzt sich deshalb mit großem Nachdruck dafür ein, den bisher engen Schulterschluss zwischen Politik, Bürgerschaft und Wirtschaft, die vehement den Ausbau der B 10 bis Geislingen/Ost fordern, weiterhin zu nutzen. Die Raumschaft benötigt dringend das Signal, dass die wichtige Verkehrs- und Lebensader im Filstal in einem überschaubaren Zeitrahmen leistungsfähig neu trassiert wird und dadurch die Standorte im Raum Geislingen deutlich aufgewertet werden. Dabei wird es auch entscheidend darauf ankommen, dass die vorgelegte Planung örtlich auf die notwendige Akzeptanz stößt und anschließend die finanziellen Mittel für den Bau im Bundeshaushalt tatsächlich bereitgestellt werden. Gespräche darüber, wie die Planung zügig vorangebracht und zusätzlich beschleunigt werden kann, wurden durch die Verwaltung bereits auf den Weg gebracht.

2. ÖPNV Schiene und Bus

Schieneinfrastruktur: Einführung und Zukunft des MetropolExpress (MeX)

Dazu ergänzend die Haushaltsanträge Nr. 7 und 8 (CDU).

Mit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird auf der Filstalbahn zwischen Stuttgart und Geislingen sowie in der stündlichen Durchbindung bis Ulm erstmals der MetropolExpress zum Einsatz kommen. Betreiber ist die GoAhead Deutschland, Tochter des gleichnamigen britischen Mobilitätskonzerns, der jüngst sein Betriebswerk in Essingen (Remstal) eingeweiht hat, in dem die neuen Fahrzeuge der Firma Stadler im „*bwegt*“-Design des Landes gewartet und gereinigt werden. GoAhead ist weiterhin zuversichtlich, dass bis Dezember alle bestellten Triebseinheiten verfügbar und einsatzfähig sein werden. Dies gilt auch für die Einsatzbereitschaft des neu ausgebildeten Personals.

Leider konnte der Betriebsstart in der Gesamtheit der im Juni neu in Betrieb gegangenen Lose der Stuttgarter Netze und im Raum Karlsruhe nicht überzeugen, was die Erwartungen auch für das Filstal dämpft. Nach wie vor sind dort nicht alle Einheiten verfügbar und es muss leihweise älteres lokbespanntes Wagenmaterial von DB Regio eingesetzt werden. Zugausfälle und Verspätungen sind dort weiterhin auf der Tagesordnung. Die Situation hat sich zuletzt jedoch verbessert.

Die Landkreisverwaltung ist mit GoAhead, nicht zuletzt in der Zusammenarbeit für die Mobilitätszentrale Geislingen, im regen Austausch. Bisher sind keine

Entwicklungen bekannt, die an den Verpflichtungen von GoAhead zum 15.12.2019 zweifeln lassen. Skepsis ist aufgrund der negativen Erfahrungen auf den genannten Losen, die u.a. auch durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio bedient werden, jedoch angebracht. Die Verwaltung bemüht sich um einen aktuellen Statusbericht durch GoAhead im UVA für die November-Sitzung.

Auf Eis liegen derzeit die weiteren Planungen für das Abstellgleis im Bahnhof Geislingen. Für die Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme von S 21 und der Neubaustrecke wird dieses zunächst nicht benötigt, um das ab Dezember 2019 zu fahrende Betriebsprogramm auf der Filstalbahn zu ermöglichen. Dieses sieht vor:

- *Stündlicher IRE Stuttgart-Ulm-Bodensee mit den Halten Esslingen, Plochingen, Göppingen und Geislingen*
- *Stündliche RB/MeX (Stuttgart)-Plochingen-Ulm mit allen Unterwegshalten*
- *Stündliche RB/MeX Stuttgart-Geislingen mit allen Unterwegshalten*

Damit ergeben sich beim MeX jeweils zwei durchgängige Verbindungen je Stunde im Landkreis. Zwischen Stuttgart und Plochingen werden nur die Halte Bad Cannstatt und Esslingen bedient und der Verkehr dadurch gegenüber einem reinen S-Bahn-Betrieb beschleunigt, was den Gesamtreisezeiten in den Landkreis Göppingen deutlich zugutekommt. Aufgrund der Trassenkapazitäten ist ein reiner 30'-Takt bis zur Inbetriebnahme von S 21 und der Entlastung der Stammstrecke durch den Fernverkehr aber leider noch nicht möglich.

Der Mex mit allen Halten im Filstal wird auf Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 22.02.2019 darüber hinaus

- zwei Mal stündlich künftig auch am Wochenende angeboten,
- die Bedienungszeiten am Abend ausgeweitet.
- In den Nächten auf Samstag und Sonntag sowie auf gesetzliche Feiertage verkehren darüber hinaus stündliche MeX-Züge zwischen Plochingen und Geislingen im Anschluss auf das Stuttgarter Nacht-S-Bahnnetz.

Über Details der Fahrpläne wurde bis zuletzt intensiv mit der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) und DB Netz verhandelt. Die Fahrpläne wurden am 10.10.2019 im Rahmen der halbjährlichen Fahrplankonferenz in der Region Stuttgart veröffentlicht und kommuniziert. Mit den neuen Fahrplänen erhöht sich das Verkehrsangebot auf der Filstalbahn um jährlich rd. 330.000 Betriebskilometer. Die Mehrkosten für den Landkreis liegen bei rd. 1,3 Mio. € für 2020. Der Landkreis trägt damit 30% der Mehrkosten, die beim Land als Besteller der Leistungen entstehen. Die Finanzierung geht mit der Vollintegration in den VVS zum 01.01.2021 auf den Verband Region Stuttgart über. Gespräche mit dem Alb-Donau-Kreis über die Durchbindung beider MeX-Züge bis nach Ulm Hbf waren im Ergebnis nicht zielführend. Nach der Kategorisierung der Filstalbahn im Abschnitt Süßen-Ulm durch das Land können zwei MeX-Züge nur bei einer finanziellen Beteiligung durch die Raumschaft gefahren werden. Der Nachbarkreis ist hierzu nicht bereit.

Bezüglich des künftigen Bedarfs an zusätzlichen Wendeeinrichtungen (Abstellgleis) im Bahnhof Geislingen besteht weiterhin keine abschließende Klarheit. Die DB hat

im Frühsommer die zuletzt beauftragte Vorplanung für ein Abstellgleis in Verlängerung von Gleis 1 (alte Tälesbahntrasse) einschließlich Weichenverbindung vorgelegt. Diesbezüglich fand im Verkehrsministerium ein weiteres Abstimmungsgespräch statt. Dabei wurde deutlich, dass aufgrund der veränderten und zusätzlich zu prüfenden Betriebsvarianten nach Inbetriebnahme von S 21 zunächst weiterhin offen bleibt, ob und in welcher Form das Abstellgleis benötigt wird. Neu ins Spiel gebracht wurde überraschend eine Lösung auf der Nordseite des Bahnhofs (Eybachgleis), die zuvor ausgeschlossen worden war.

Der Landkreis hat gegenüber dem Ministerium nochmals deutlich gemacht, dass er ein klares Interesse an einer zukunftsweisenden Ausgestaltung der Infrastruktur hat, so dass mittel- und langfristige Einschränkungen in der geplanten Ausbaustufe des MeX-Betriebs aufgrund fehlender Wende- und Abstellmöglichkeiten ausgeschlossen werden können. Ergebnisse der laufenden Prüfungen bei DB Netz und externen Gutachtern wurden für das Frühjahr 2020 in Aussicht gestellt. Sollte die Planung für das Abstellgleis Geislingen im Weiteren eingestellt werden, weil es dauerhaft nicht benötigt wird, gilt die Zusage des Landes vom Herbst 2017, den Aufwand für die bisher aufgelaufenen Planungskosten zu übernehmen. Bisher trägt diese wie vereinbart der Landkreis.

Wirkungen des Bahnhofs Merklingen an der neuen ICE-Schnellbahntrasse

Hierzu liegen Haushaltsanträge der Fraktion der CDU (Nr. 12) und der Fraktion der Freien Wähler (Nr. 22) vor.

Die Landkreisverwaltung geht weiterhin von keinen gravierenden Rückwirkungen des neuen Albbahnhofs auf die Stammstrecke im Filstal aus. Für die Verkehre in Richtung Esslingen und Stuttgart bietet diese nach wie vor die zeitgünstigsten Verbindungen und Umsteigemöglichkeiten. Dagegen ist mit zusätzlicher Nachfrage aus der gesamten Raumschaft der Albhochfläche und des Oberen Filstals zu rechnen, die Verlagerungen vom Individualverkehr auf die Schiene mit Zielrichtung Ulm, Filder und Flughafen/Messe wahrscheinlich machen. Nach derzeitigem Planungsstand soll der Regionalverkehr (IRE) auf der Schnellbahntrasse zum Jahresfahrplan 2022/23 mit Halt in Merklingen/Alb aufgenommen werden. Offen ist noch, wo die Züge zunächst enden werden. Auf jeden Fall können nicht von Beginn an die vollen Potenziale erschlossen werden, da der geplante Filderbahnhof bis dahin nicht zur Verfügung stehen wird.

Die Landkreisverwaltungen Alb-Donau, Göppingen und Reutlingen prüfen derzeit gemeinsam, wie der Albbahnhof Merklingen in das künftige Busnetz einbezogen werden kann. Geplant sind deutliche Verbesserungen auf den bestehenden Linien (etwa Geislingen - Blaubeuren) und die Einrichtung zusätzlicher Verbindungen, insbesondere mit Blick auf die Anbindung des Oberen Filstals und der Gemeinden auf der Albhochfläche. In diesem Zusammenhang wird geprüft:

- *in wieweit bestehende Linien durchgebunden und dadurch in ihrer Attraktivität auch bei abschnittsweiser Nutzung durch die Fahrgäste verbessert werden können*
- *ob neue durchgebundene Linien großräumige Erschließungsfunktionen zwischen dem Albvorland und der Albhochfläche realisieren können*

- *in wieweit durch die Einrichtung beschleunigter und dadurch attraktiver Regio-Schnellbuslinien Fördermittel des Landes (bis zu 60 % Zuschuss) generiert werden können.*

Die Verwaltungen haben hierzu in Drittelfinanzierung eine gemeinsame Expertise beauftragt, um diese Randbedingungen zu prüfen und die Fahrpläne auf den neuen Bahnhof abzustimmen. Die Kosten dafür liegen bei insgesamt rd. 25.000 €. Eine Erstabstimmung mit den zu beteiligenden Städten und Gemeinden ist für das Frühjahr 2020 vorgesehen. Anschließend werden die Kreisgremien mit dem für den vertakteten Betrieb erforderlichen Leistungsangebot und den überschlägig zu erwartenden Kosten befasst.

Fahrplankonzept „Bus19+“

Das zum 01.01.2019 neu eingeführte Bedienungskonzept mit Grundvertaktung, erweiterten Betriebszeiten am Abend und an den Wochenenden sowie genereller Anschlussabstimmung zwischen Bus und Schiene wurde in den Folgewochen in mehreren Stufen nachjustiert. Grundlage dafür waren umfangreiche Rückmeldungen über die eigens eingerichtete Online-Plattform, aus den Städten und Gemeinden und insbesondere der Schulen und Elternvertretungen.

Nach den letzten Fahrplanänderungen, die nach den Osterferien in Kraft getreten sind, wurde eine gute Stabilisierung zwischen Angebot und Nachfrage, insbesondere im Bereich der kritisierten Schülerkurse, erreicht.

Mit der Inbetriebnahme der Regio-Schnellbuslinie X 93 zwischen Göppingen und Lorch (Studentakt an 365 Tagen) zum 15.06.2019 konnten die Verbindungen aus dem Raum Göppingen-Nord/Schurwald nochmals verbessert werden, indem die Zuläufe auf die Bahnhöfe mit kürzeren Fahrtzeiten erreichbar geworden sind. In den Hauptverkehrszeiten wurde kapazitativ die Entlastung einzelner überfüllter Kurse erreicht.

Für den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2019 werden nochmals in moderatem Umfang Anpassungen stattfinden, die den vorgetragenen Anregungen aus der Bevölkerung und seitens der Städte und Gemeinden gerecht werden sollen. Die Verwaltung geht davon aus, dass durch die zunehmende Stabilisierung und Verlässlichkeit des Angebots gute Chancen bestehen, die Nachfrage zu steigern. Wie jede neue ÖPNV-Konzeption muss diese über mindestens zwei Betriebsjahre stabil laufen, um die gewünschten Effekte zu erzielen. Ein nachdrücklicher Wachstumsschub wird erwartet, wenn die neue Tarifstruktur des VVS mit deutlich reduzierten Preisen für die heutigen Tarifzonen 2-10 gegenüber dem Filsland-Tarif zum 01.01.2021 wirksam werden.

Zukunft des ÖPNV (Digitalisierungseffekte)

Die Fraktion der CDU beantragt hierzu einen Bericht (Nr. 11)

Die Landkreisverwaltung hat im Jahr 2019 die vorrangigen Themen Filstalbahn, VVS-Vollintegration und Nachbesserungen im Zuge des Nahverkehrskonzepts „Bus19+“ bearbeitet. Gesehen wird, dass sich die Landschaft des ÖPNV in einem

rasanten Tempo verändert und Themen der Digitalisierung, des Klimaschutzes (erwartete Umrüstungsgebote bei der Antriebstechnik) und den Notwendigkeiten, die eine generelle Verkehrswende ermöglichen sollen, in den Vordergrund rücken. Dabei spielen auch das Autonome Fahren, die Informations- und Buchungssysteme und generelle Fragen der ÖPNV-Finanzierung eine entscheidende Rolle.

Seitens des Landes wird eine Vielzahl neuer Rahmenbedingungen beim generellen Umbau der ÖPNV-Finanzierung (Verbundförderung, 45a-Zuweisungen usw.) vorbereitet, die durch die einzelnen Aufgabenträger in ihrer personellen Ausstattung nicht mehr überblickt werden können. Deshalb ist auch aus dieser Sicht die VVS-Vollintegration und der Nutzen, der aus dem ständigen Dialog unter den Landkreisen gezogen werden kann, unverzichtbar. Gleichwohl verbleibt die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr und dessen künftige Ausgestaltung beim Landkreis. Für die Jahre 2025 ff. sind die Ausschreibungen der fünf Linienbündel vorzubereiten.

Mit Unterstützung durch die Geschäftsstelle des VVS ist für das Jahr 2021 zunächst eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Teilkapitel Barrierefreiheit zwingend erforderlich, die derzeit vorbereitet wird. Bis 2022 sind die Städte und Gemeinden verpflichtet, diese an den Haltestellen des Busverkehrs sicherzustellen. Ein Ziel, das vorhersehbar nicht vollumfänglich zu erreichen ist. Ausnahmen können gesetzeskonform nur im Nahverkehrsplan bestimmt werden. Eine weitere Fortschreibungsstufe zur Vorbereitung der Ziele der Ausschreibungen ist im Anschluss vorgesehen. Hierzu bedarf es für 2021 eines umfangreichen Auftrags an die VVS-GmbH, die außerhalb der Verbundfinanzierung zu schultern ist.

Dafür ist zu prüfen, inwieweit Festlegungen für die künftige Ausgestaltung der Busflotte gesetzlich verpflichtend bzw. aus Sicht des Aufgabenträgers wünschenswert und finanzierbar sind. Hierüber sind rechtzeitig Gespräche mit der Unternehmerschaft wie auch den Städten und Gemeinden zu führen. Derzeit wird tendenziell davon ausgegangen, dass es künftig aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen keine eigenwirtschaftlichen Anträge auf Linienkonzessionen mehr geben wird. Inwieweit alternative Angebotsformen, die sich aus den Chancen einer weiteren Digitalisierung (> Autonomes Fahren) ergeben, bis dahin relevant werden, wird bisher richtungslos diskutiert.

Schon jetzt spielt die erleichterte Zugänglichkeit zum ÖPNV als Gesamtsystem eine entscheidende Rolle. Der Landkreis hat mit seinen durch das Land geförderten Informationssystemen an zentralen Umsteigepunkten (DFI-Anzeigen in Echtzeit) und die Investitionen in die Anrufsammelverkehre (Rufbus-Zentrale ab Dezember 2019 mit eigener Software und App) entscheidende Akzente gesetzt. Im internationalen Vergleich handelt es sich dabei vergleichsweise aber noch um sehr bescheidene Ansätze. Das Ausland ist diesbezüglich deutlich besser aufgestellt und investiert umfangreich in digitale Informationsmedien. Die Landkreisverwaltung koordinierte 2018/2019 das Angebot des VVS für DFI-light-Anzeigen. Zahlreiche Städte und Gemeinden haben sich beteiligt und erwarten für die zweite Jahreshälfte 2020 die Installation der Displays an ihren zentral gelegenen Haltestellen.

Die Verwaltung beabsichtigt, die aktuellen Entwicklungen bei den zentralen Mobilitätsthemen insbesondere mit Blick auf Handlungsgebote für die Folgejahre in der für das Frühjahr 2020 geplanten Kreistagsklausur umfangreich aufzuarbeiten und zu erörtern. Daraus sind entsprechende Zielsetzungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2015 zu entwickeln.

Fahrgastbeirat Filsland

Die Zusammenarbeit zwischen der Landkreisverwaltung als Aufgabenträger für den ÖPNV, dem Filsland Mobilitätsverbund (als Träger) und dem Team des Fahrgastbeirats wurde von diesem zuletzt äußerst kritisch bewertet. Hierüber fand im Anschluss an die letzte Beiratssitzung des Filsland Mobilitätsverbundes am 10.07.2019 ein klärendes und konstruktives Gespräch statt.

Leider wurde in der Folge eine für September 2019 geplante weitere Sitzung des Fahrgastbeirats kurzfristig abgesagt. Das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur wurde Anfang Oktober 2019 darüber informiert, dass einzelne Mitglieder aus verschiedenen Gründen ihre Arbeit inzwischen niedergelegt haben. Es ist daher fraglich, ob ein für Ende November 2019 geplantes Abstimmungsgespräch zum Übergang auf den VVS-Fahrgastbeirat in der geplanten Form überhaupt stattfinden kann. Die Verwaltung ist bemüht, den zugesagten verbesserten Informationsfluss weiterhin aufrecht zu halten und den Fortbestand des beratenden Gremiums zu sichern und ist diesbezüglich auf alle Mitglieder des Fahrgastbeirats zugegangen.

Aktuelle Entwicklungen im Bereich der Radverkehrsförderung

Die Radverkehrskonzeption des Landkreises aus dem Jahr 2011 ist zeitnah fortzuschreiben. Liegt der Fokus entsprechend dem Beschluss des UVA am 24.09.2019 für das kommende Jahr auf der Durchführung eines weiteren Radaktionstages im Rahmen der beantragten Teilnahme am Programm RadKULTUR Baden-Württemberg, ist in der zweiten Jahreshälfte 2020 die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption näher zu definieren und im Anschluss eine entsprechende Expertise zu beauftragen.

Fakt ist, dass die Förderanträge der Städte und Gemeinden auf Förderung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur derzeit leider stagnieren oder sogar rückläufig sind. Für 2020 liegen erneut nur wenige Vorhaben zur Begutachtung vor. Leider kann auch der mit der Gemeinde Gruibingen konzipierte Ausbau des Radwegs zwischen dem Deutschen Haus und Gruibingen in 2020 noch nicht konkretisiert werden. Der UVA wurde bereits darüber informiert, dass die Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich frühestens 2021 begonnen werden kann. Entsprechende LGVFG-Förderanträge beim Land sind für diesen Fall zeitnah bis Herbst 2020 vorzubereiten. Hierfür bedarf es aber noch weiterer Gespräche mit allen Beteiligten und entsprechender Gremienbeschlüsse.

Aktuell diskutiert die Landkreisverwaltung die Realisierung einer Radschnellverbindung im Filstal. Zu den notwendigen Rahmenbedingungen für deren

Umsetzung gibt es in den Städten und Gemeinden unterschiedliche Positionen. Hierüber wird am 16.10.2019 ein Fachgespräch im Verkehrsministerium Baden-Württemberg geführt. Es ist jedoch kaum zu erwarten, dass das Land von seiner kommunizierten Definition der in eigener Baulast getragenen Verbindungen abgehen wird. Am 17.10.2019 wird auf kommunaler Ebene über das weitere Vorgehen und ggf. beim Land einzureichende Förderanträge gesprochen. Das Verkehrsministerium stellt eine Zuschussquote von 87,5 % (einschließlich Förderung von Planungsleistungen) in Aussicht. Hierbei gilt das sogenannte „Windhundprinzip“. Will sich der Landkreis als denkbarer Träger der Gesamtplanung engagieren, wird ein rasches Vorgehen erforderlich. In jedem Fall ist der UVA hierüber abschließend zu befassen. Bislang sind keine Sondermittel des Landkreises im Haushalt 2020 dafür berücksichtigt.

Der Antrag des Landkreises Göppingen auf Rezertifizierung als „Fahrradfreundlicher Landkreis“ befindet sich leider noch immer in der Bearbeitungsschleife. Nachdem bisher keine kritischen Nachfragen erfolgt sind, hofft die Verwaltung, dass dieses Qualitätssiegel dem Landkreis auch künftig in Anerkennung seines bisherigen Engagements zur Förderung des Radverkehrs als umweltfreundlichsten Verkehrsträger erhalten bleibt.

III. Handlungsalternative

Rückzug von einzelnen Aufgabenstellungen, soweit diese nicht gesetzlich verpflichtend sind.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Zusätzliche Kosten gegenüber den bisher beantragten Haushaltstiteln sind derzeit noch nicht bewertbar. Weitere Bemühungen um attraktive Verkehrsangebote im ÖPNV und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur lösen in der Regel zusätzliche Kosten für den Kreishaushalt aus. Dabei handelt es sich in der Regel um Freiwilligkeitsleistungen. Sobald Maßnahmen mit finanzieller Wirkung relevant werden, wird darüber im Einzelfall in den Gremien zu entscheiden sein.

Die Bewertung des weiteren Vorgehens ist aus heutiger Sicht erst dann sinnvoll, wenn die künftigen Rahmenbedingungen seitens des Landes abschließend geklärt sind.

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

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat