

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	20.10.2020	öffentlich	Kenntnisnahme

Haushaltsanträge 2020 - Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Offene Anträge aus den Haushaltsplanberatungen 2020

Aus Sicht der Verwaltung sind noch folgende Haushaltsanträge aus 2020 unbeantwortet:

- Nr. 3 Zukunft des ÖPNV (CDU)
- Nr. 8 Filstaltakt (CDU)
- Nr. 38b Antriebsarten (Freie Wähler)
- Nr. 48 Schulbuslinie Kirchheim/T. (Bündnis90/Grüne)
- Nr. 60 Buslinie Deggingen-Schlat (SPD)

Aufgrund der umfangreichen und zeitaufwändigen Schlussverhandlungen zur Umsetzung der VVS Vollintegration ab 01.01.2021, wegen der äußerst angespannten Personalsituation, die sich aus dauerhaft unbesetzten und überraschend neu zu besetzenden Stellen ergab, und in Folge der nicht vorhersehbaren Folgen der Corona-Pandemie (Fahrplanmanagement, Rettungsschirme) mussten im Ermessen der Verwaltung für den laufenden Betrieb nicht zwingend erforderliche Antragsinhalte vorerst zurückgestellt werden. Hierfür bittet die Verwaltung um Verständnis.

Davon betroffen waren die nachfolgend genannten Haushaltsanträge der Fraktionen, die die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots mit Blick auf die Phase nach dem Auslaufen der aktuell bestehenden Konzessionen in den fünf Linienbündeln umfassen. Zu den angesprochenen Themenkreisen werden mit aktuellem Stand ersatzweise einige programmatische Hinweise zum weiteren Vorgehen gegeben.

1. „Zukunft des ÖPNV“

Der in der Haushaltssitzung des UVA zunächst zugesagte Bericht der Verwaltung zum Antrag der CDU-Fraktion (Nr. 3) konnte aus den genannten Gründen nicht in der gewünschten Form bearbeitet werden. Wie auch in den weiteren Anträgen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV (Zif. 2-4, siehe unten) spielen die äußeren Rahmenbedingungen, die durch die EU, Bund und Land gesetzt werden, die entscheidende Rolle bei der weiteren Ausgestaltung durch den Landkreis als zuständigem Aufgabenträger für den Busverkehr.

Sie sind allesamt Inhalt der anstehenden und gesetzlich zwingend erforderlichen Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP), der bereits 2021 in Folge der Notwendigkeiten für die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV geändert bzw. teilweise ergänzt werden muss. Der NVP soll nach Vorgabe des ÖPNV-Gesetzes für Baden-Württemberg alle fünf Jahre überarbeitet werden. Durch die laufenden Arbeiten zur Vollintegration in den VVS zum 01.01.2021 konnte der 2015 verabschiedete Plan nicht fristgerecht fortgeschrieben werden. Künftig wird die Erarbeitung des NVP durch die Planungsabteilung des VVS übernommen und in Zusammenarbeit mit dem Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur anhand neuer Kriterien und Zielstellungen der allgemeinen Entwicklung angepasst.

Der Auftrag hierzu soll im Laufe des Jahres 2021 erteilt werden und im Wesentlichen bis Ende 2022 abgeschlossen sein. Der dann fortgeschriebene NVP bildet die rechtliche Grundlage für die 2023 zu veröffentlichende Vorabbekanntmachung zur Vergabe der bisher fünf Linienbündel in den Jahren 2025-27, die unter ggf. neuen Rahmenbedingungen (s.u.) angepasst werden können.

Dabei sind allgemeine technische Entwicklungen (Schadstoffklassen, alternative Antriebe, s.u.) ebenso zu berücksichtigen wie planerische Zielstellungen, die sich aus der Mitgliedschaft des Landkreises Göppingen im VVS (ÖPNV-Pakt Region Stuttgart) ergeben. Die Verwaltung wird hierzu rechtzeitig Vorgaben entwickeln und diese mit dem Gremium in der allgemeinen Zielstellung abstimmen.

Zu berücksichtigen sind insbesondere:

- die unterschiedlichen Voraussetzungen Stadt/Land bei der Ausgestaltung des betrieblichen Angebots (Taktfolge, Bedienungszeiten, Regelverkehr/On-demand-Verkehre usw.).
- ergänzende Angebote in Form multimodaler Mobilitätsketten (Car-Sharing, Bike+Ride)
- Die Abrundung des MeX-Takts auf der Filstalbahn (künftig über den Verband Region Stuttgart über die Verkehrsumlage finanziert), mit dem Ziel einer halbstündigen Durchbindung bis Ulm Hbf und ggf. einer weiteren Taktverdichtung bis Geislingen/Steige nach Fertigstellung des Tiefbahnhofs S 21
- Berücksichtigung weiterer ÖPNV-Knoten wie Merklingen/Schwäbische Alb in einem ergänzten Busnetz

- Ausbau der Schnellbusangebote durch Land und Region
- Chancen, die sich durch künftig autonom fahrende ÖPNV-Einheiten, zunächst mit Schwerpunkt im Stadtgebiet, ergeben. Hierzu steht das Mobilitätsamt im Kontakt mit dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und der Hochschule Nürtingen-Geislingen. Derzeit wird davon ausgegangen, dass autonomes Fahren bis 2035 vorrangig im ÖPNV Anwendung finden wird. Ein entsprechender Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums hierzu liegt bereits vor.
- Notwendigkeiten, die sich im Falle einer positiven Bewertung des Landes zu den Reaktivierungschancen der Boller Bahn (ggf. im Ringschluss Weilheim/T. – Kirchheim/T.) ergeben.

Die allgemeine Entwicklung wird durch das Vorhaben der Stadt Göppingen, durch den Erwerb der OVG selbst in das Busgeschäft einzusteigen und beim Landkreis die Übertragung der Aufgabenträgerschaft für ihr Stadtgebiet zu beantragen, überlagert. Hierüber wird der Kreistag noch in diesem Jahr eine Grundsatzentscheidung treffen müssen, ob und in welcher Form die Nahverkehrsplanung darauf künftig abgestimmt werden soll.

2. Filstaltakt/MeX

Die CDU-Fraktion hatte beantragt (Nr.8/9), Möglichkeiten für einen 20-Minuten-Takt des Metropol-Express bis Geislingen und die umsteigefreie Durchbindung bis Ulm Hbf aufzuzeigen und darüber Gespräche mit dem VM und dem Alb-Donau-Kreis zu führen.

Über die laufenden Gespräche auf Ebene des Ministerialdirektors und der Landräte wurde bereits berichtet. Zuletzt fand hierzu eine weitere Web-Konferenz Ende September statt. Dabei wurde folgender Sachstand festgestellt:

- Änderungen im laufenden Angebot (2 MeX-Verbindungen je Stunde bis Geislingen, einer davon durchgebunden bis Ulm Hbf sowie ergänzender RE Stuttgart-Ulm-Bodensee) sind erst mit Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs S21 (2025+) realisierbar.
- Der RE-Halt Amstetten kann ebenfalls erst zu diesem Zeitpunkt wieder realisiert werden.
- Die halbstündige Durchbindung des MeX bis Ulm Hbf wird unter diesen Voraussetzungen der Strecke betrieblich möglich. Der Neubau eines Abstellgleises im Bahnhof Geislingen/St. wird dafür nicht mehr benötigt. Nach Vorliegen der Eckdaten für die erforderlichen betrieblichen Mehrleistungen hat der Alb-Donau-Kreis seine grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, mit dem Land über eine finanzielle Beteiligung zu verhandeln. Hierüber sollen zeitnah Gespräche aufgenommen werden.

- Zu den Perspektiven des Fernverkehrs im Filstal (Antrag Nr. 9) wurde bereits in der UVA-Sitzung am 29.09.2020 ausgeführt.

3. Ausschreibung alternativer Antriebsarten

Entsprechend dem HH-Antrag 38b der Fraktion der Freien Wähler sollen bei künftigen Ausschreibungen der Bus-Linienbündel alternative Antriebsarten (Wasserstoff, Brennstoffzelle, Hybrid) vorgegeben werden.

Aufgrund der Zielvorgaben der EU-Kommission und deren Umsetzung in nationales Recht sind mit Blick auf die bevorstehende Ausschreibungswelle im ÖPNV des Landkreises Göppingen, die für die Jahre 2025-27 ansteht, alternative Antriebsarten zu prüfen und mit Bezug auf den Einsatz elektromobiler Fahrzeuge in definiertem Umfang sogar zwingend vorgeschrieben. Entsprechend sind die Vorbereitungen darauf auszurichten (s.o.).

4. Schulbuslinie Göppingen-Kirchheim/Teck

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Grüne (Nr. 48) sieht den Aufbau einer entsprechenden Schülerverbindung vor. Die Nachfrage für eine verbesserte Busverbindung aus dem Raum Göppingen/Voralb zu den Schulen der Stadt Kirchheim/T. ist gegeben und wurde wiederholt seitens der Gemeinden und der Elternverbände an die Verwaltung herangetragen.

Derzeit verknüpft die Buslinie 178 beide Mittelzentren direkt. Der Linienweg verläuft von Göppingen über Faurndau – UHINGEN – Albershausen – Schlierbach nach Kirchheim/T. Im Zuge des Buskonzepts „Bus19plus“ wurde durch die Verknüpfung der Linie 178 mit der neu eingerichteten durchgehenden Verbindung Ebersbach – Schlierbach – Hattenhofen – Zell u.A. – Bad Boll (Linie 924) eine zusätzliche Umsteigeverbindung geschaffen. Der Übergang erfolgt zentral in Schlierbach. Über den neuen Voralb-Knoten in Zell u.A. können dadurch weitere Verbindungen nach Kirchheim/T. in zumutbaren Zeitfenstern abgebildet werden.

Seit Beginn des Schuljahrs 2020/21 wurde mit der bis Zell u.A. rückverlängerten Buslinie 165 von Ohmden ein weiteres Angebot geschaffen, das gerade für Schüler*innen eine attraktive Verbindung zu den Kirchheimer Schulen herstellt. Auch in diesem Fall bestehen Übergänge zu den Linien 20, 21 und 22. Die Nachfrage aus dem Voralbgebiet kann dadurch inzwischen deutlich besser bedient werden, als noch vor zwei Jahren. Seit dem laufenden Schuljahr stellen auch die tariflichen Voraussetzungen in Form des vorgezogenen VVS-School-Abos kein Hindernis mehr dar.

Im Zuge der Überarbeitung des Nahverkehrsplans und mit Hilfe einer noch engeren Abstimmung im VVS-Raum wird am Gesamtbetriebsangebot im Voralbraum weiter gearbeitet. Die Planungen umfassen auch die Prüfung der bereits seit längerer Zeit gewünschten Schnellbusverbindung Göppingen – Flughafen/Messe über Kirch-

heim/T., die seitens der Verwaltung ergebnisoffen geprüft wird. Hierzu werden weitere Gespräche mit dem Verband Region Stuttgart geführt, in dessen Zuständigkeit mit der Vollintegration ein derartiges Angebot fallen würde. Die Verwaltung ist zuversichtlich, bis zur Fortschreibung des NVP eine diskussionsfähige Planung auf den Tisch legen zu können.

5. Buslinie Deggingen – Schlat

Die besonderen Anforderungen durch den unbefriedigenden Ausbauzustand der Landesstraße L 1218 schlossen eine Regelbedienung im Busverkehr bisher aus. Wiederholt wurde die Einrichtung einer Buslinie nach Göppingen seitens der Gemeinde Deggingen gefordert. Hierzu liegt ein ergänzender Antrag der SPD-Fraktion vor (Nr. 60).

Bisher erfolgte aus den genannten Gründen keine Aufnahme der Verbindung in den NVP. Im Weiteren wird zu prüfen sein, mit welchem Grundangebot ein aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbares Angebot eingerichtet werden kann, wenn zu diesem Zweck ein für die Herausforderung der Strecke geeignetes (kleineres) Fahrzeug eingesetzt wird. Auch hierzu werden die Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des NVP zu vertiefen sein.

III. Handlungsalternative

Zu 1. Aus Sicht der Verwaltung keine, ggf. bei anderer Schwerpunktsetzung unter zeitlicher Zurückstellung anderer Aufgaben und Projekte.

Zu 2. Kein weiterer Ausbau des künftigen MeX-Takts mit Durchbindung bis Ulm und weiterer Taktverdichtung.

Zu 3. Ausschließliche Beachtung der gesetzlichen Rahmenvorgaben ohne verkehrspolitische Akzente.

Zu 4. Kein weiterer Ausbau des Liniennetzes

Zu 5. Keine weitere Planungsüberlegungen zu einer Buslinie Deggingen-Schlat

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Derzeit keine, erst bei der Vertiefung einschlägiger Planungen und deren Umsetzung im Zuge des fortzuschreibenden NVP. Hierfür fallen voraussichtlich in 2021 noch keine zusätzlichen Kosten an.

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 Zukunftsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Mobilität	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Wirtschaft	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Klimasituation	☒	☐	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat