



Rückmeldebogen für Stellungnahmen zum Entwurf der ÖPNV-Strategie 2030

Institution/Organisation	Kontakt für Rückfragen (Name, Vorname)	Mailadresse für Rückfragen
Landkreis Göppingen	Jörg-Michael Wienecke Sebastian Hettwer Daniel Sauter	j.wienecke@lkgp.de s.hettwer@lkgp.de d.sauter@lkgp.de

Allgemeine und übergreifende Stellungnahmen zum Dokument

Tragen Sie an dieser Stelle Ihre allgemeinen und übergreifenden Anmerkungen zum Entwurfsdokument der ÖPNV-Strategie ein:

Der Landkreis Göppingen unterstützt grundsätzlich die Ziele des Verkehrsministeriums, um eine nachhaltige Verkehrswende umzusetzen. Die Handlungsfelder und die konkret vorgeschlagenen Maßnahmen sind zukunftsorientiert und dienen einer grundlegenden Verbesserung des ÖPNV. Sie sind daher richtig und sinnvoll.

Der ÖPNV in der Region Stuttgart befindet sich durch das finanzielle Engagement der Verbundlandkreise seit Jahren auf einem im Landesvergleich bereits überdurchschnittlich hohen Niveau. Besonders im Bereich der Busverkehre konnte das Angebot und die Qualität im ÖPNV deutlich gesteigert werden. Dennoch sind aus fachlicher Sicht weitere Anstrengungen notwendig, wenn die in der ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg genannten Ziele mit Blick auf die Mobilitätswende und den Klimaschutz erreicht werden sollen.

Diese allgemeine Bewertung gilt für den Landkreis Göppingen, der zum 01.01.2021 den Vollbeitritt zum VVS vollzogen hat, mit Einschränkungen. Die fehlende Einbindung in das S-Bahn-Netz der Region und der noch nicht stabil laufende Halbstundentakt des MetropoExpress auf der Strecke Stuttgart-Ulm führen zu abweichenden Rahmenbedingungen innerhalb der Region. Mit dem zum 01.01.2019 eingeführten Fahrplankonzept „Bus19plus“ wurden die Busverkehre hinsichtlich Vertaktung und Betriebszeiten zuletzt deutlich verbessert. Sie entsprechen jedoch noch nicht vollumfänglich den allgemeinen Standards im VVS-Raum, die aufgrund laufender Konzessionen in 5 Linienbündeln voraussichtlich erst in der Ausschreibungswelle 2025-27 Anwendung finden werden.

Bisher erfolgt die Finanzierung durch kreiskommunale Mittel. Verbindliche Zielsetzungen und Vorgaben des Landes für die weitere Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots durch die kommunale Seite sind nur im Rahmen einer nachhaltigen und umfassenden Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen durch das Land akzeptabel. Zwingende Vorgaben ohne vollständige Finanzierung des Landes werden abgelehnt.

Auf dem Gebiet des VVS wurde mit der Tarifreform ein wesentlicher Beitrag für einen preislich attraktiven ÖPNV geleistet. Neben der Zusage des Landes, diese Tarifreform entgegen der bisherigen Haltung dauerhaft mitzufinanzieren, besteht auch die zwingende Notwendigkeit, dass weitere im Rahmen der ÖPNV-Strategie angedachte und geplante Tarifabsenkungen für bestimmte Fahrgastgruppen oder Tarifangebote vom Land wesentlich und dauerhaft mitfinanziert werden.

Die vom Land vorgegebene Mobilitätsgarantie ist vollumfänglich vom Land zu finanzieren (Konnexitätsprinzip). Hier dürfen die Aufgabenträger, die in der Vergangenheit mit hohem finanziellen Aufwand für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV gesorgt haben und die Mobilitätsgarantie bereits in weiten Teilen erfüllen, nicht gegenüber den anderen Aufgabenträgern benachteiligt werden. Das Gleiche gilt im Übrigen für die bereits erreichten Qualitätsverbesserungen wie WLAN, Barrierefreiheit, DFI, usw.

Das Finanzierungsinstrument „Mobilitätspass“ ist gerade im Verbundraum Stuttgart mit seinen sehr unterschiedlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen noch mit vielen Fragestellungen verbunden. Aus heutiger Sicht ist daher eine Stellungnahme zur Umsetzung dieses Instruments nicht möglich. Grundsätzlich gilt aber für das Thema Mobilitätspass, dass es nur ein zusätzliches Finanzierungsinstrument sein kann und keinesfalls dazu führen darf, dass das Land sich aus seiner Verantwortung zur Finanzierung des ÖPNV zurückzieht.

Aus unserer Sicht sind bei der Umsetzung der vom Land vorgestellten Maßnahmen und Ansätze folgende weiteren Punkte zwingend zu berücksichtigen:

- Bei allen ÖPNV-Themen bedarf es der Abstimmung mit allen am ÖPNV Beteiligten. Es ist erforderlich, sich zunächst gemeinsam mit unseren Partnern intensiv mit den Vorschlägen, deren Wirksamkeit und vor allem auch den finanziellen Konsequenzen zu befassen.
- Bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen sind die sich örtlich z.T. stark unterscheidenden Rahmenbedingungen stets zu berücksichtigen und auf dieser Grundlage daraus maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln. Es wird bezweifelt, dass diese durch nur zwei Raumkategorien ausreichend abgebildet werden.
- Eine Priorisierung der Maßnahmen ist zwingend erforderlich, da nicht alle Maßnahmen zeitgleich aus personellen und finanziellen Gründen umgesetzt werden können. Hier müssen die gewichtigeren Maßnahmen zuerst umgesetzt werden.

- Zunächst müssen die Maßnahmen im SPNV erfüllt werden, bevor die Maßnahmen für den Busbereich konsequent umgesetzt werden können. Die Busfahrpläne werden auf das SPNV-Angebot abgestimmt (Umsteigeverbindungen). Außerdem muss das Land seine Verantwortung für den SPNV auch bei den Nebenbahnen wahrnehmen und für diese Bahnen Finanzmittel aus den Regionalisierungsmitteln bereitstellen.
- Die vielseitigen Fördermöglichkeiten und deren Antragstellung müssten drastisch vereinfacht werden. Aus unserer Erfahrung bindet die Komplexität der Antragstellung Fachkräfte, nimmt sehr viel Zeit in Anspruch und verteuert letztendlich die Umsetzung erheblich, da teilweise sehr umfangreiche Unterlagen vorzulegen sind.
- Alle Zielsetzungen und Leitmaßnahmen müssen unter dem grundsätzlichen Vorbehalt der Umsetzbarkeit und v. a. der Finanzierbarkeit, adäquater staatlicher Förderleistungen und des begrenzten Einsatzes kommunaler Haushaltsmittel stehen.
- Die Finanzierung durch das Land muss nachhaltig sein. Das bedeutet, dass es nicht genügt, dass das Land nur die ersten Jahre mitfinanziert, sondern dauerhaft die von ihm geforderte Qualität durch eine weitere kontinuierliche Finanzierung garantiert.
- Die finanziellen Mittel sollten in erster Linie für Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen genutzt werden und nicht zu stark für Tarifmaßnahmen eingesetzt werden.

Stellungnahmen mit Bezug zu einzelnen Abschnitten der Strategie

Nutzen Sie die folgende Tabelle, um Ihre Stellungnahme zu einzelnen Abschnitten der Strategie und den tabellarisch aufgeführten Maßnahmen¹ abzugeben. Bitte ordnen Sie Ihre Stellungnahmen immer dem Kapitel und der Maßnahme bzw. Stelle im Dokument möglichst genau zu, um die Zuordnung zu erleichtern.

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
6		Höhere Taktung und Fahrpreise	Von Seiten des Landes werden folgende Thesen aufgestellt: „Je besser das Angebot und insbesondere die Fahrplandichte, desto attraktiver ist der ÖPNV aus Sicht der Fahrgäste, und desto höher sind entsprechend auch dessen Marktanteil und damit die Fahrgastzahlen [...] das Netz ist da, jedoch muss noch mehr gefahren werden, damit die Fahrgäste auch häufiger einsteigen.“

¹ Bitte beachten Sie, dass alle Maßnahmen in der Strategie zweimal aufgeführt werden. Wenn Sie sich auf Zeithorizonte und Verantwortlichkeiten zu den Maßnahmen beziehen, verweisen Sie auf die entsprechende Stelle im Anhang.

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
			<p>und „Aus Sicht der Fahrgäste ist [...] auch das Preis-Leistungsverhältnis vielerorts noch unbefriedigend...“</p> <p>Aus unserer Sicht ist fraglich, ob die ständige Diskussion über Tarifvergünstigungen zielführend ist und zu einem Fahrgastzuwachs führt. Ebenso ist zu hinterfragen, ob allein ein dichter Takt automatisch mehr Fahrgäste generiert. Hauptkriterien für die verstärkte Nutzung des ÖV sind: Kürzere Fahrzeit, pünktlicher ÖPNV, umsteigefreie Verbindungen. Diese Faktoren lassen sich durch eine höhere Vertaktung nicht oder nur bedingt verwirklichen. Es sollte deshalb sehr genau geprüft werden, an welchen Stellen eine Taktverdichtung Sinn macht.</p>
6 und 13 ff		Flexible Tarife und Digitalisierung der Vertriebswege	Alle Mobilitätsformen sollten über eine entsprechende MobilitätsApp buchbar sein – vom Busticket bis hin zu Sharing- oder On-Demand-Angeboten. Dieses Ziel kann jedoch nur verbundübergreifend unter Einbeziehung aller beteiligten Akteure erreicht werden.
14		Ausbau von Radabstellanlagen; Maßnahmen 13, 14, 15	Der Ausbau von Radabstellanlagen ist in der Radverkehrskonzeption vorgesehen und wird von uns unterstützt. Als Maßnahmenträger werden die Kommunen angesprochen, sichere und wettergeschützte Abstellanlagen an Knotenpunkten zu schaffen, um den ÖPNV zu stärken.
14 ff		Fahrradmitnahme im ÖPNV; Maßnahmen 16, 17, 18	Es ist vorgesehen, dass die Fahrradmitnahme im ÖPNV langfristig vereinfacht werden sollte. Es wird empfohlen, hier verschiedene Optionen zu prüfen.
15		Carsharing; Maßnahme 22	Ein gut ausgebautes und vernetztes System ist essenziell für die Attraktivität von Carsharing. Eine stärkere Integration in die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs wäre mit neuen Standorten an Umsteigepunkten zum ÖPNV und dazugehörigen Fahrradboxen, in denen Carsharing-Nutzer ihre Fahrräder sicher abstellen können, möglich.
60	Leistungsangebot	Nr. 1 Landesweiter Mindestbedienstandard	Die Kosten der vom Land definierten Mobilitätsgarantie sind in vollem Umfang vom Land zu übernehmen.

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
60	Leistungsangebot	Nr. 2 SPNV Zielkonzept 15-min-Takt	Die Hauptverantwortung liegt beim Land. Im Landkreis Göppingen wäre mit Blick auf den „Stolpertakt“ der Filstalbahn eine konsequente Umsetzung der Taktvorgaben auch von Seiten des Landes als Aufgabenträger im SPNV wünschenswert. Auf die Kofinanzierung der MeX-Verbindung durch den Verband Region Stuttgart wird verwiesen.
61	Leistungsangebot	Nr. 5 Staffelung Schulanfangszeiten	Eine Entzerrung der Schülerströme zur Entspannung der Schülerbeförderung ist dringend erforderlich. Voraussetzung wäre eine stringente Vorgabe des Landes für die Schulen. Der Zeithorizont 2030 ist deutlich zu lang gefasst. Hier könnte ohne finanziellen Aufwand seitens des Landes oder der Aufgabenträger eine deutliche Entspannung zu den Hauptverkehrszeiten erreicht werden. Die Maßnahme muss beschleunigt angegangen werden.
66	Teilziel 2.2	Nr. 19 Integration von weiteren Mobilitätsangeboten	Zu klären ist die Finanzierung sowie die Einnahmenaufteilung zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsanbietern.
69	Teilziel 3.1	Nr. 25 Intensivierung Parkraummanagement	Es ist rechtlich und organisatorisch zu klären, inwieweit die generierten Mittel für den Ausbau des ÖPNV genutzt werden können, da in der Regel die Zuständigkeiten für den ÖPNV und die Parkraumbewirtschaftung auseinanderfallen.
70	Teilziel 3.2	Nr. 26 Mobilitätspass	Zum Mobilitätspass wird auf die allgemeine Stellungnahme zu Beginn verwiesen.
71	Teilziel 3.3	Nr. 27 Umverteilung Straßenraum	Für den Ausbau der Infrastruktur ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig.
80	Teilziel 5.1	Nr. 51 Erhöhung Fahrzeugreserve	Die Vorhaltung von Fahrzeugreserven wird die Verkehre verteuern. Auch hier muss über eine zusätzliche Finanzierung gesprochen werden, da insbesondere durch den verstärkten Einsatz von CVD-Fahrzeugen schon deutlich mehr Fahrzeuge im Vergleich zu Bussen mit konventionellen Antrieben benötigt werden.
81	Teilziel 5.1	Nr. 52 Erhöhung Personalreserven	Die Erhöhung von Personalreserven ist grundsätzlich wünschenswert, allerdings angesichts des Personalmangels bei den ÖPNV-Betrieben nicht realistisch.

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
82	Teilziel 5.2	Nr. 59 Förderung emissionsfreier Busse	Die großzügige Förderung von sauberen bzw. emissionsfreien Bussen ist zwingend erforderlich, da die Systemumstellung eine große finanzielle Herausforderung für die VU, v. a. die KMUs ist. Bei der Busförderung des Landes muss sichergestellt sein, dass alle beantragten Fahrzeuge der Antragssteller bei der Förderung berücksichtigt werden. Zwingend erforderlich ist eine verbindliche Zusage, dass Fahrzeuge, die die Verkehrsunternehmen für die Erfüllung der Quote beschaffen, durch Land oder Bund gefördert werden. Aufgrund der geringen Reichweite eines batterieelektrischen Busses (hier muss man realistischerweise aktuell von rund 130 km ausgehen) kann ein Dieselbus nicht eins zu eins ersetzt werden. Hier muss sich das Land über die originäre Busförderung hinaus an den zusätzlichen Kosten beteiligen.
87	Teilziel 6.2	Nr. 75 Modellvorhaben eines drittnutzerfinanzierten ÖPNV	Die Möglichkeiten einer Arbeitgeberabgabe (Beispiel Wien) sollte unter rechtlichen Gesichtspunkten geprüft werden.
96	Teilziel 8.1	Nr. 102 Verankerung Zielwerte und Mindeststandards als Mobilitätsgarantie	Die vom Land vorgegebenen Standards sind vom Land zu bezahlen.
97	Teilziel 8.1	Nr. 103 ÖPNV als gesetzliche Pflichtaufgabe	Neben der gesetzlichen Festlegung als kommunale Pflichtaufgabe müsste konsequenterweise die Finanzierung durch das Land (Konnexitätsprinzip) in gleichem Maße gesetzlich festgelegt werden.
98	Teilziel 8.1	Nr. 106 Landesnahverkehrsplan	Der Sinn eines Landesnahverkehrsplans neben den bereits bestehenden und miteinander abgestimmten Nahverkehrsplänen auf Regions- oder Landkreisebene erschließt sich nicht.
99	Teilziel 8.2	Nr. 110 Solide Finanzierung des ÖPNV	Zum Mobilitätspass wird auf die allgemeine Stellungnahme zu Beginn verwiesen.

Fügen Sie der Tabelle bei Bedarf gerne weitere Zeilen hinzu (Rechtsklick auf die Tabelle → Einfügen → Zeile hinzufügen)