

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	27.09.2022	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	14.10.2022	öffentlich	Beschlussfassung

## Nahverkehrsplan Entwurfsfassung

### I. Beschlussantrag

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

Der Verwaltung wird die Freigabe zur Anhörung für die vorliegende Entwurfsfassung der Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Göppingen vom September 2022 erteilt.

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

#### 1. Grundsätzliches

Die Versorgung der Bevölkerung mit hochwertigen Mobilitätsangeboten ist ein wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge und damit eine Aufgabe der öffentlichen Hand. Verstärkt waren Themen rund um den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Gegenstand der gesellschaftlichen Debatte in den vergangenen Jahren. „Umweltgerechte Mobilität“ und „Klimaschutz“ gelten als zentrale Themenfelder der Kreisentwicklung und sind entscheidende Faktoren für die Umsetzung einer Verkehrs- und Klimawende.

Während sich viele mitunter brisante Diskussionen vor und während dem Gültigkeitszeitraums des 9-Euro-Tickets um Fragen des Schienenverkehrs drehten, kam dem regionalen Busverkehr in diesen Diskussionen eher eine untergeordnete Rolle zu. Dabei ist es abseits der Schienen-Achsen der regionale Busverkehr, der die entscheidende Erschließung mit Mobilitätsangeboten in der Fläche sicherstellt. Als Aufgabenträger für den Busverkehr kommt dem Landkreis Göppingen damit eine entscheidende Rolle bei der Unterstützung eines nachhaltigen Wandels im Mobilitätsgeschehen zu.

Als umfassender Rahmenplan zur Erfüllung dieser öffentlichen Aufgabe dient dabei der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Göppingen. Dieser bildet die Rahmenbedingungen, die Ausgangssituation, die Ziele und Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNVs der kommenden Jahre ab. Er ist eine Orientierungshilfe für

die bisher und zukünftig im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen und wichtiges Werkzeug zur Steuerung neuer Entwicklungen im ÖPNV. Als Rahmenplan setzt er die programmatische Grundlage für die gezielte Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel für die Vorabbekanntmachungen im Ausschreibungswettbewerb.

## **2. Beschluss- und Rechtslage, Hintergründe**

Am 11.12.2015 wurde vom Kreistag der aktuell gültige Nahverkehrsplan für den Landkreis Göppingen beschlossen (BU 2015/56). Dieser regelt die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Kreisgebiet und gehört gemäß dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) zu den Pflichtaufgaben des Landkreises. Nach § 12 (6) ÖPNVG sind Nahverkehrspläne „spätestens nach Ablauf von fünf Jahren“ zu überprüfen und „bei Bedarf“ fortzuschreiben. Zuletzt wurde am 15.12.2021 vom Kreistag eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans von 2015 beschlossen (BU 2021/203), die sich mit den Themen Barrierefreiheit, VVS-Tarif und geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen auseinandergesetzt hat. Die Teilfortschreibung wurde in Form von zusätzlichen Kapiteln zum bestehenden Nahverkehrsplan umgesetzt, welche bestehende Abschnitte ersetzten.

Mit dem NVP 2015 wurden erstmals folgende Gestaltungskriterien definiert:

- Grundlegende Vertaktung des Regelangebots
- Ausweitung der Bedienzeiten mit letzten Abfahrten nach 23 Uhr
- Erhebliche Aufwertung der Wochenendbedienung

Bei der Aufstellung des NVP 2015 war die Frage des Vollbeitritts in den VVS noch nicht abschließend geklärt. Mit der Vollintegration zum 01.01.2021 wurde ein weiterer wesentlicher Schritt hin zu einem vereinheitlichten ÖPNV-Angebot in der Region Stuttgart vollzogen. Der tariflichen Vollintegration sollte im Zuge der Neuvergabe der Linienbündel (2025-27) eine Annäherung an die Bedienungsstandards in den Verbundlandkreisen folgen.

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Göppingen in den kommenden Jahren bestehen inzwischen, im Vergleich zur Aufstellung des Nahverkehrsplans 2015, stark veränderte Rahmenbedingungen. Bis heute wird ein bedeutender Anteil der Bus-Verkehre im Landkreis eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen erbracht und durch Zubestellungen des Landkreises im Rahmen des Konzepts „Bus19+“ im Umfang von rd. 4,5 Mio. Euro p.a. ergänzt. Diese stellten einen ersten Schritt zur Annäherung an die VVS-Standards dar. Dadurch erhielt das Gesamtangebot faktisch aber einen gemeinwirtschaftlichen Charakter.

Nach Ablauf dieser Linienkonzessionen in den Jahren 2025-27 sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen die gesamten ÖPNV-Leistungen durch den Aufgabenträger Landkreis im Rahmen von Ausschreibungswettbewerben zu vergeben. Dies ist nur dann nicht der Fall, wenn - entgegen den aktuellen Erwartungen der Verwaltung - auch in Zukunft die Verkehrsunternehmen noch in der Lage sind eigenwirtschaftliche Verkehre durchzuführen. Die Vorarbeiten für die genannten Vergaben starten rund zwei Jahre vor der Inbetriebnahme. Für das erste auslaufende Bündel 3 (bis 30.11.2025) beginnt die Vorbereitung demzufolge bereits

im Sommer 2023. Zudem finden die künftigen Verfahren dann erstmals vollständig in der Systematik der VVS-Verbundlandkreise mit Unterstützung des VVS statt, um einheitliche Standards und eine Vergleichbarkeit des Verkehrsangebots im Verbundgebiet herzustellen.

- Diese Entwicklungen bedingen die Notwendigkeit einer Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans, in welcher dann auch die Vorstellungen des Landkreises zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots darzulegen sind.

Die VVS GmbH, die auch die Nahverkehrspläne der Landeshauptstadt Stuttgart und aller Landkreise im VVS erarbeitet, wurde mit der Erstellung des Nahverkehrsplans beauftragt. Diese Bearbeitung ist im VVS-Gesellschaftsvertrags § 13 geregelt und gilt mit der Vollintegration somit auch für den Landkreis Göppingen. Dadurch werden einheitliche Kriterien berücksichtigt und die Vergleichbarkeit der Angebote im Verbundraum gewahrt.

- Den Auftrag an die Verwaltung die Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans gemeinsam mit der VVS GmbH zu erarbeiten hat der Ausschuss für Umwelt und Verkehr am 27.09.2021 erteilt (BU 2021/151).

### 3. Verfahren

Die Erstellung der Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Göppingen erfolgt in den nachfolgend dargestellten Schritten.

*Tabelle 1: Aufstellungsverfahren für den Nahverkehrsplan*

	<b>Schritt</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Durchführung</b>
1.	Erstellung Entwurfsfassung	Zusammen mit der Verwaltung erarbeitet der VVS einen Entwurf für den NVP.	VVS, LRA
2.	Einbringung Entwurf	Umfangreiche Diskussion im UVA, anschließend Beschluss zum Start der Anhörung im Kreistag.	Kreistag
3.	Anhörungs- /Beteiligungsverfahren	Interessensvertreter, Verkehrsunternehmen und weitere Träger öffentlicher Belange werden beteiligt. Beteiligung des Fahrgastbeirats im VVS und online-Bürgerbeteiligung.	VVS, LRA
4.	Erstellung Beschlussfassung	Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Rückmeldungen aus dem Gremium wird eine finale Fassung erstellt.	VVS, LRA
5.	Beschluss	Nach Vorberatung im UVA beschließt der Kreistag den neuen Nahverkehrsplan.	Kreistag

Die Erstellung der Entwurfsfassung des über 200 Seiten langen Nahverkehrsplans und seiner umfangreichen Anlage-Dokumente stellt den größten Teil des Arbeitsaufwandes für den VVS dar. Nicht unerheblich dabei waren umfangreiche Zuarbeiten und Absprachen mit dem Landratsamt. Die Bearbeitungszeit erstreckte sich im Wesentlichen von Januar bis September 2022. Beteiligt war neben Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur insbesondere die Abteilung Planung mit den Teams Angebotsplanung und Vergabeverfahren beim VVS.

Im Rahmen der Entwurfserstellung wurden auch Vertreter des Ausschusses für Umwelt und Verkehr beteiligt. Hierzu wurde am 17.05.22 im Sparkassen-Forum in Göppingen ein ca. dreistündiger Workshop mit Vorträgen und verschiedenen Arbeitsgruppen durchgeführt.

An die Aussprache im Ausschuss für Umwelt und Verkehr am 27.09.22 schließt sich am 14.10.22 die Befassung des Kreistags an, welche den Beginn des Anhörungsverfahrens zum Ziel hat. Dieses gesetzlich vorgegebene Verfahren soll sicherstellen, dass die Belange unterschiedlichster Akteure im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden. Zu beteiligende Stellen sind u.a.

- Kommunen im Gebiet des Aufgabenträgers,
- Träger der Regionalplanung,
- Straßenbaulastträger,
- Vorhandene Verkehrsunternehmen,
- Genehmigungsbehörden nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Behindertenbeauftragte / Behindertenbeiräte des Aufgabenträgers und
- Benachbarte Aufgabenträger.

Zudem ist von der Verwaltung vorgesehen folgende Stellen zu beteiligen:

- Fahrgastbeiräte
- Bürgerbeteiligung im Online-Format
- Verkehrsministerium und Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
- Benachbarte Verkehrs- und Tarifverbände (u.a. DING, HTV, OstalbMobil)
- Verkehrsverbände (u.a. WBO, VCD, Pro Bahn, ADCF)
- Natur-/Umweltschutzverbände
- IHK
- Senioren- und Jugendvertreter
- Betroffene Ämter im Landratsamt Göppingen

Der Beginn des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens ist unmittelbar nach der Sitzung des Kreistags am 14.10.22 vorgesehen und endet voraussichtlich noch im Kalenderjahr 2022. Die angehörten Stellen (siehe oben) werden über das Verfahren schriftlich informiert und zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert. Die Auswertung und Verarbeitung der Einreichungen stellt den letzten größeren Bearbeitungsschritt im Gesamtprozess zur Aufstellung des Nahverkehrsplans dar.

Einreichungen führen entweder zu direkten Änderungen in der Entwurfsfassung, oder werden im Rahmen von Synopsen beantwortet und bewertet.

- Auch eingegangene Rückmeldungen von Mitgliedern des Kreistags bzw. Ausschusses für Umwelt und Verkehr werden im Verfahren berücksichtigt.
- Eine Online-Beteiligungsmöglichkeit für Bürgerinnen und Bürger soll nach Freigabe des Anhörungsverfahrens ermöglicht werden. Die technische Umsetzung der Möglichkeit eines Online-Beteiligungsformats wird derzeit allerdings noch geprüft. Ziel ist es direkte Hinweise und Vorschläge zum Entwurf des Nahverkehrsplans machen zu können. Sobald ein Beteiligungsverfahren einsatzbereit ist, informiert die Verwaltung hierüber mit einer Pressemitteilung und wird ergänzend auf die Mitteilungsblätter der Kommunen zugehen. Auch Social-Media-Formate werden geprüft.

Abschließend befasst sich der Ausschuss für Umwelt und Verkehr voraussichtlich im Frühjahr 2023 mit der überarbeiteten Fassung des Nahverkehrsplans, bevor dieser vom Kreistag beschlossen wird.

#### 4. Zentrale Ziele und Inhalte des Entwurfs

Der vorliegende Entwurf für die Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Göppingen versucht in den nachfolgend aufgelisteten sieben Kapiteln alle wesentlichen Aspekte aufzuarbeiten, welche für die Entwicklung des ÖPNV der kommenden Jahre relevant sind.

*Tabelle 2: Kapitel des Nahverkehrsplans*

Nr.	Kapitel	Inhalt
1	Grundlagen und Vorgaben	Darstellung der rechtlichen Vorgaben unterschiedlicher Ebenen und Einordnung übergeordneter Planungen zur Verkehrsentwicklung (Land, Region)
2	Struktur des Untersuchungsraums	Strukturelle Beschreibung des Untersuchungsraums hinsichtlich verkehrlich relevanter Faktoren und Planungen, sowie Einordnung des aktuellen ÖPNV-Angebots
3	Verkehrsnachfrage	Darstellung der Ergebnisse aus der Verkehrsanalyse 2010 in der Region Stuttgart und der darauf basierenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030.
4	Generelle Zielsetzungen	Aufstellung von generellen Zielen zu relevanten allgemeinen Entwicklungen, Zielsetzungen für das Verkehrsangebot (u.a. Erreichbarkeit, Bedienungsqualität, Tarif), sowie einem neuen Linienbündelungskonzept für den Landkreis.
5	Bewertung	Auswertung des festgestellten Verkehrs-

		angebots hinsichtlich der gesetzten Maßstäbe zur Erreichbarkeit, Beförderungszeit und Bedienungshäufigkeit.
6	Rahmenvorgaben und Einzelziele	Definition eines Verkehrlichen Mindestniveaus und einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Außerdem Festlegung von Vorgaben zur Erstellung des künftigen Verkehrsangebots und Darstellung von Zielen für einzelne Linienverkehre anhand von Steckbriefen.
7	Zusammenfassung und Ausblick	Zusammenfassung des wesentlichen Elemente des Nahverkehrsplans und Ausblick auf verschiedene mögliche Weiterentwicklungen des ÖPNVs allgemein und im Landkreis Göppingen.

Die nachfolgenden Abschnitte und Inhalte des vorliegenden Entwurfs sind dabei aus Sicht der Verwaltung entscheidend für den Erfolg und die positive Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen. Sie werden daher an dieser Stelle ausschnittsweise zusammengefasst. Dies bedeutet allerdings keineswegs eine geringere Relevanz weiterer, dem der Beratungsunterlage beigefügten Gesamtwerk zum Nahverkehrsplan zu entnehmenden Inhalte.

### **Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung und Verkehrsangebot** (Kapitel 4.1 und 4.2)

Zentrales Anliegen des Landkreises Göppingen, wie auch aller übergeordneten Ebenen, ist eine Erhöhung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Dies spiegelt sich auch wesentlich im vorliegenden Entwurf wieder und soll so den Grundstein für einen Beitrag des Landkreises zu einer umweltgerechten Mobilität legen.

Dieses Ziel der erhöhten Nachfrage wird von verschiedenen weiteren Ansprüchen unterschiedlicher Akteure und gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen ergänzt, welche wiederum weitere Ziele ergeben. Zu nennen sind hier der Demografische Wandel, Barrierefreiheit, Nachhaltigkeit und Umweltschutz im ÖPNV. Als maßgeblich für die Zukunft des ÖPNVs wird allerdings auch dessen Wirtschaftlichkeit und die nachhaltige Finanzierung des Angebots eingeordnet. Mit einem steigenden Leistungsangebot und erhöhter Nachfrage steigen die Finanzaufwendungen an die Verkehrsunternehmen aus dem Pool der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart.

Ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Nachfrage im ÖPNV ist die Steigerung der Bedienungsqualität im Hinblick auf die drei Kriterien

- räumliche Erreichbarkeit,
- Beförderungszeiten sowie die
- Bedienungshäufigkeiten

Einen weiteren Beitrag liefert die Beförderungsqualität, die aussagt, unter welchen Randbedingungen Fahrten im öffentlichen Verkehrsnetz stattfinden.

Gesetzte Ziele des Landkreises Göppingen zur Gesamtentwicklung und dem

Verkehrsangebot sind dabei unter anderem

- Solidarische Finanzierung einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch die Landkreise als Aufgabenträger.
- Kommunale Beteiligung (z.B. hälftig) an der Finanzierung sinnvoller Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus.
- Anbindung aller Flächen mit zusammenhängender Bebauung mit mehr als 200 Einwohnern an das ÖPNV-Angebot bei Betrachtung der im Entwurf hinterlegten Einzugsbereiche von Haltestellen.
- Einhaltung von maximalen Beförderungszeiten zwischen Teilorten und ihrem Gemeindehauptort, zwischen (Teil-)Orten und ihrem jeweiligen Mittelzentrum sowie zwischen (Teil-)Orten und dem Oberzentrum Stuttgart. Die Beförderungszeiten zum Oberzentrum Ulm sind ebenfalls im Anhang dargelegt.
- Umsetzung einer einwohnerabhängigen Bedienungshäufigkeit je Verkehrsachse als vergleichbare und transparente Grundlage für die Berechnung der angebotenen Fahrtenpaare.

### **Linienbündelungskonzept**

(Kapitel 4.3)

Das im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans ausgearbeitete Linienbündelungskonzept ist einer der wichtigsten Bestandteile zur Vorbereitung der anstehenden Vergaben in den Jahren 2025-27, welche ab 2023 durchzuführen sind. Der Zuschnitt der Linienbündel ist ein entscheidendes Werkzeug mit dem u.a. die Wirtschaftlichkeit, Mittelstandfreundlichkeit und Betriebsstabilität des späteren Betriebs bzw. für mögliche Betreiber beeinflusst werden können. Eine zentrale Erkenntnis bei der Aufstellung des Linienbündelungskonzeptes war, dass der bisherige Bündelzuschnitt (fünf Linienbündel mit insgesamt 7,3 Mio. Fahrplankilometern) als zu groß und somit nicht mittelstandsfreundlich im Hinblick auf kommende Vergaben zu bewerten war. Ergebnis ist die Einteilung der Linienverkehre in zehn unterschiedlich dimensionierte Linienbündel.

*Tabelle 3: Neues Linienbündelungskonzept*

<b>Bündel-Nr.</b>	<b>Linienbündel</b>	<b>Linien</b>	<b>Vergabezeitpunkt</b>
1	Stadtverkehr Göppingen	901, 901A, 902, 903, 904, 905, 906, 933*, 933A*, 980*, 980A*, 997, N94	01. Juni 2026
2	Ebersbach/Schurwald	912, 912A, 913, 913A, 916, 916A, 917, 918, 930*, N90	01. Juni 2027
3	Unteres Filstal	911, 911A, 914, 914A, 915, N91	01. Juni 2027
4	Voralb-West	920, 920A, 921, 921A, 922, 922A, 923, 924*, 924A, N92	01. Juni 2026

5	Östlicher Schurwald	931, 931A, 932, 932A, 934, 934A, 935, N93	01. Dezember 2025
6	Mittleres Filstal	940, 941, 941A, 942, 943	01. Dezember 2025
7	Süßen	951, 951A, 970, 971, 972, 972A, N97	01. Dezember 2026
8	Voralb-Ost	981, 981A, 982, 983, 983A, 984, 984A, RW1, RW2, N98	01. Dezember 2027
9	Oberes Filstal	961, 965, 965A, 966, 966A, 967, 968, N96, N99	01. Dezember 2027
10	Geislingen/Böhmenkirch	950, 950A, 952, 957, 958, 958A, 959, 962*, 963*, 964*, N95	01. Dezember 2026

\*Aufgrund der Neuordnung der Busverkehre im Landkreis Göppingen werden die gekennzeichneten Linien erst nach Inbetriebnahme (0,5 – 1,5 Jahre später) in das entsprechende Linienbündel aufgenommen.

## Verkehrliches Mindestniveau und Ausreichende Verkehrsbedienung (Kapitel 6.1 und 6.2)

Wichtig für ein stabiles öffentliches Verkehrssystem im Landkreis Göppingen ist die Berücksichtigung von verkehrlichen Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene. Daher ist eine der Grundlagen für die Definition eines verkehrlichen Mindestniveaus auch die Etablierung von verlässlichen MEX-Zubringern im Busverkehr. Für diese Zubringer-Verkehre wird ein Fahrtenvolumen von 36 Fahrtenpaaren (36 Fahrten je Richtung) von Montag bis Freitag (Mo-Fr), 28 Fahrtenpaaren an Samstagen (Sa) und 15 Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen (So/Fe) festgelegt. Dies bedeutet unter anderem einen Halbstundentakt von Mo-Fr in der Zeit von 6-20 Uhr, sowie zu etwas reduzierten Betriebszeiten an Sa. Auf allen als MEX-Zubringer definierten Linien werden Echtzeitdaten für die Anschlusssicherung verwendet und die Verkehre sind ohne bedarfsgesteuerte Angebote, sprich im klassischen Linienverkehr, zu erbringen. Dies soll für sieben verschiedene Korridore im Landkreis Göppingen gelten.

Außerdem ist es Ziel des Landkreises Göppingen, neben den verlässlichen MEX-Zubringern ein flächendeckendes Basisangebot nach einheitlichen und transparenten Kriterien festzulegen, welche auf den Zielsetzungen des Kapitels 4 beruhen (Bedienungshäufigkeit, Einsatz von On-demand Systemen etc.).

- Verlässliche MEX-Zubringer und Basisangebot bilden gemeinsam das verkehrliche Mindestniveau.
- Zur ausreichenden Verkehrsbedienung wird neben dem verkehrlichen Mindestniveau außerdem der verkehrlich sinnvolle Status quo hinzugezogen. Referenz ist das im Jahresfahrplan 2022 erbrachte Verkehrsniveau.
- Die errechneten Leistungen zur ausreichenden Verkehrsbedienung im Landkreis Göppingen liegen rund 1,7 Mio. Fahrplankilometer über dem heutigen Status quo. Damit würde der Landkreis in der Systematik zu den übrigen Verbundlandkreisen im VVS gleichziehen. Mögliche Zusatz-

leistungen, welche von einzelnen Kommunen gefordert werden könnten, wären separat hiervon zu betrachten.

### **Einzelziele und Liniensteckbriefe**

(Kapitel 6.4)

Die gesammelten Ziele zur künftigen Ausgestaltung des Verkehrs können in diesem Kapitel den so genannten Liniensteckbriefen entnommen werden. Hier wird für alle Linien, sortiert nach den vorgesehenen neuen Linienbündeln, festgehalten wie Status quo, verkehrliches Mindestniveau und ausreichende Verkehrsbedienung konkret aussehen. Die Angaben sind jeweils in Fahrtenpaaren nach der Systematik Mo-Fr / Sa / So / Nachtverkehr aufgeführt. Außerdem wird für jede Linie die Betriebsleistung in Kilometern aufgeschlüsselt, die primären und sekundären Anschlussziele (i.d.R. MEX/RE) dargestellt sowie verschiedene Hinweise zu Besonderheiten der Linie festgehalten.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Umsetzung des NVP 2023 in der vorliegenden Form für die Umsetzung durch Vorabbekanntmachungen für einzelne Linienbündel ab Mitte 2023 mit deutlichen finanziellen Risiken (siehe IV.) verbunden. Diese können in der aktuellen Situation, in der die Sicherung der Angebote Vorrang haben muss, schwer abgeschätzt werden. Im Sinne der dringend erforderlichen Verkehrs- und Klimawende, die gerade der zurückliegende Sommer erneut dramatisch vor Augen geführt hat, sollte an der generellen ÖPNV-Planung, die auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten zielt, aber dringend festgehalten werden und für die anstehenden Ausschreibungen flexibel reagiert werden. Dies ist durch den Charakter des NVP als Rahmenplan in begrenztem Umfang auch weiterhin möglich.

### **III. Handlungsalternative**

Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans wird nicht in das beschriebene Anhörungsverfahren gegeben, sondern von VVS und Verwaltung in einem Zwischenschritt überarbeitet. Daraus folgt eine im Vergleich zum dargestellten Zeitplan verspätete Verabschiedung des Nahverkehrsplans. Allerdings ist dies aufgrund der dargestellten rechtlichen Zwänge in Bezug auf die für 2023 bevorstehenden ersten Vergabeverfahren nicht zu empfehlen.

Dies gilt auch für den Fall, dass der Landkreis Göppingen die Annäherung an das Leistungsniveau in den Verbundlandkreisen nicht weiterverfolgen sollte. Damit würde der Eintritt des Landkreises Göppingen in die solidarische Finanzierung des Basisangebots grundsätzlich ausscheiden. Verhandlungen hierüber sollen ab dem Herbst 2022 geführt werden.

### **IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten**

Der vorliegende Entwurf für den Nahverkehrsplan als Rahmenplan entwickelt zunächst keine direkten finanziellen Folgewirkungen. Er ist jedoch die inhaltliche

Grundlage für die ab Mitte 2023 zu veröffentlichenden Vorabbekanntmachungen zu den ab 2025 anstehenden Vergaben der Linienbündel. Über die jeweiligen Vergaben ist im Einzelnen durch das Gremium zu entscheiden. Dafür sollte jedoch grundsätzlich klar sein, in welchem Umfang das Leistungsangebot des ÖPNV weiterentwickelt wird. Diese Funktion übernimmt der NVP.

Die Umsetzung des NVP steht grundsätzlich unter einem Finanzierungsvorbehalt. Der Landkreis als Aufgabenträger für den Busverkehr ist hier eindeutig Herr des Verfahrens.

Die Vergabeverfahren umfassen in verschiedener Hinsicht finanzielle Risiken für den Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV (Busverkehr).

1. Im Landkreis Göppingen gibt es bisher keine Erfahrungen mit Ausschreibungen im Bereich der Busverkehre. Die Ausschreibung der Freigestellten Schülerverkehre unterliegt abweichenden Rahmenbedingungen und kann daher nur begrenzt Hinweise geben.
2. Durch die Pandemie und die Energie-Krise können auch die Erfahrungen der anderen Verbundlandkreise aus deren erster Ausschreibungswelle der zurückliegenden Jahre nur begrenzt herangezogen werden. Unter regulären Rahmenbedingungen wäre im Ausschreibungswettbewerb jedoch von zunächst günstigeren Kostensätzen je Leistungskilometer auszugehen. Zwischenzeitlich haben sich aus der Energie-Krise aber deutlich höhere Kosten auf der Unternehmensseite ergeben. Ob es diesbezüglich in den kommenden Monaten wieder zu einer Entspannung kommen wird, bleibt zunächst offen.
3. Auch die erheblich gestiegenen Lohn- und Werkstattkosten tragen tendenziell zu einer Erhöhung der Kosten bei.
4. Derzeit ungeklärt sind die Folgekosten der Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) der Europäischen Union und des nationalen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes. Die angekündigte Landesregelung steht bisher noch aus. Offen ist bislang auch die Frage, mit welcher Technologie (E-Busse oder Brennstoffzelle) die Fahrzeuge künftig die Normen für emissionsfreie Antriebe in geeigneter Weise erfüllen können. In jedem Fall werden durch diese Vorgaben höhere Kosten erwartet, die mutmaßlich auf die km-Sätze durchschlagen werden.
5. Der Entwurf des NVP durch den VVS zeigt auf, dass zur Umsetzung des Basisangebots im Landkreis Göppingen (Herstellung des Halbstundentakts auf den Kernlinien, Ausweitung der Bedienungszeiten) eine Mehrung des Leistungsangebots in Höhe von rd. 1,7 Mio. Kilometer p.a. erforderlich wird. Diese ergeben sich aus der Umsetzung der definierten Basisleistungen der VVS-Verbundlandkreise. Mit veränderten Taktichten müssen die Umläufe und damit der Personaleinsatz völlig neu kalkuliert werden, die nicht zwangsläufig zu Mehrkosten führen müssen, sondern u.U. auch mit Synergieeffekten verbunden sein können. Es ist daher unter den unter 2.-4. genannten ungeklärten Fragen zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht absehbar, in welchem Umfang die Mehrkosten für dieses erhöhte Bedienungsangebot ausfallen werden.

Würde man die gültigen Konditionen aus dem Jahr 2019 mit Indexanpassung auf weitere Mehrleistungen im beschriebenen Umfang übertragen, entstünde ein zusätzlicher Aufwand von rd. 5 Mio. Euro. Dies kann jedoch nicht als worst-case-

Szenario herangezogen werden, da es nach wie vor zu viele Unsicherheiten für die Preisfindung gibt.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis (ausgenommen die Pflichtbedienung im Schülerverkehr) stellt nach wie vor eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge und somit in den wesentlichen Bereichen eine finanzielle Freiwilligkeitsleistung dar.

Das Finanzkonzept 2030 berücksichtigt für die Umsetzung des NVP 2015 („Bus19plus“) aktuell den Finanzierungsaufwand auf Basis des Vor-Pandemie-Jahres 2019 mit jährlicher Indexfortschreibung (3%). Diese muss aus heutiger Sicht als überholt gelten. Mehrleistungen gegenüber dem Status quo, wie sie der Entwurf des NVP 2023 perspektivisch entwickelt, sind darin noch nicht berücksichtigt.

Aufgrund der stark veränderten Rahmenbedingungen im ÖPNV ist davon unabhängig auch für das bestehende Leistungsangebot (Status quo 2022) in den kommenden Jahren grundsätzlich von einem erhöhten Finanzbedarf auszugehen. Die Verwaltung bittet um Verständnis, dass dazu aktuell keine genau quantifizierbare Größenordnung genannt werden kann. Vorrang hat zunächst die Sicherung des aktuellen Angebots und die Sorge um den Bestand der Bündelbetreiber.

→ Bei der schwierigen Ausgangslage der Kreisfinanzen ist daher sorgfältig zu prüfen, ob und in welchem Umfang Mehrleistungen später ausgeschrieben werden können. Der NVP gibt dafür den Rahmen im Sinne einer Zielvorstellung zu einem optimierten ÖPNV-Angebot wider. Bei der Beschlussfassung über die einzelnen Vorabbekanntmachungen (beginnend im 3. Quartal 2023) besteht daher nach wie vor die Möglichkeit, den Leistungsrahmen entsprechend der finanziellen Möglichkeiten anzupassen und ggf. während der Laufzeit eines Linienbündels nachzusteuern.

**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 Menschen mit Behinderung	<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"/>
	<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"/>				
--	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

gez.  
Edgar Wolff  
Landrat