

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	06.12.2023	öffentlich	Kenntnisnahme

Mobilität der Zukunft

Haushaltsantrag lfd. Nr. 8 aus 2023 (CDU): Verkehrskonzept GP für alle Formen der Mobilität

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2023 beantragte die CDU-Fraktion ein Verkehrskonzept, das die Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV und des SPNV des Landkreises umfassend aufzeigt, das Prioritäten nennt und das ein verbessertes Umleitungskonzept bei Sperrungen und Baumaßnahmen auf der A 8 beinhaltet (HH-Antrag Nr. 8/2023).

Hierzu nimmt das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur nachfolgend Stellung. Die Ausarbeitung erhebt keinen Anspruch auf eine umfassende wissenschaftliche Expertise. Sie reflektiert bisherige Erkenntnisse aus der Perspektive der Praxis, Best-Practice-Beispiele und den aktuellen Stand des umfassenden fachlichen Diskurses.

1. Einordnung in die kreispolitischen Entwicklungsziele

Unter den kreispolitischen Entwicklungszielen (Schlüsselthemen) nimmt die Zukunft der Mobilität eine wichtige Stellung ein. Neben der

- Sicherstellung einer funktionalen Verkehrsinfrastruktur mit dringend erforderlichen Aus- und Neubaumaßnahmen wichtiger Verkehrsachsen im Landkreis (A 8-Albaufstieg und Weiterbau der B 10-neu bis Geislingen/Ost)

steht die

- Weiterentwicklung und Förderung umweltgerechter Mobilität (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

als gemeinsames Ziel. Ein leistungsfähiges, zeitgemäß entwickeltes Straßennetz ist

zugleich Grundlage für ein funktionierendes Buskonzept.

Diese wichtigen Anliegen gilt es mit den gleichrangigen Kreisentwicklungszielen

- Geordnete Finanzen und
- Klimaschutz und Klimawandelanpassung

abzustimmen und so weit als möglich in Einklang zu bringen. Die in Planung befindlichen und von der Kreispolitik mit großer Mehrheit geforderten Ausbauprojekte am A 8-Albaufstieg und beim Weiterbau der B 10 neu zwischen Gingen/Ost und Geislingen/Ost sind in ihrer Bedeutsamkeit für den Landkreis Göppingen als entscheidende Standortfaktoren für Bevölkerung und Wirtschaft dabei unstrittig. Die Kreisverwaltung setzt sich entschieden dafür ein, beide Projekte zeitnah in die Realisierungs- bzw. Planfeststellungsphase zu bringen. Immer wieder neue Verzögerungen hatten bis zuletzt diesbezüglich für Irritationen gesorgt. Entscheidend bleibt, dass sowohl Bund als auch Land wiederholt die hohe Priorität der geplanten Ausbaumaßnahmen betont haben und übereinstimmend erklären, dass deren Finanzierung in den laufenden Programmen sichergestellt sei.

Im Zusammenhang mit dem neuen Albaufstieg, für den die Fertigstellung bis 2032 ins Auge gefasst ist, werden zugleich

- Interimsmaßnahmen geprüft, die eine Entspannung bei der aktuell hohen Belastung der Ortsdurchfahrten in der Raumschaft erreichen sollen.

Diese führt mit steigender Intensität bei hohen Auslastungen der Strecke, insbesondere an Wochenenden, in Ferienzeiten und im Fall von Sperrungen der A 8 (Unfälle, Baumaßnahmen usw.) zu inakzeptablen Rückwirkungen auf das sekundäre Straßennetz. Die Autobahn GmbH hat hierzu ein Gutachten vergeben. Die Ergebnisse werden im 1. Quartal 2024 erwartet.

Bei umfangreichen Bauarbeiten an der Bestandsstrecke (Lämmerbuckeltunnel, Hangsicherungsmaßnahmen am Drackensteiner Hang usw.) kam und kommt es wiederholt zu Voll- und Teilsperren der A 8, die sich massiv auf die Verkehrsbelastung in der gesamten Raumschaft bis nach Geislingen (B 10) auswirken. Alle Beteiligten versuchen einen verbesserten Modus zu vereinbaren, um die Einschränkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Insbesondere wird die Kommunikation verbessert um auch riskante Umleitungsempfehlungen der Navigationssysteme auszuschließen.

Mit der Fertigstellung beider Großprojekte wird der Landkreis Göppingen regional und national, wie auch nach innen, optimal erschlossen.

2. Klimaschutz und Verkehrswende

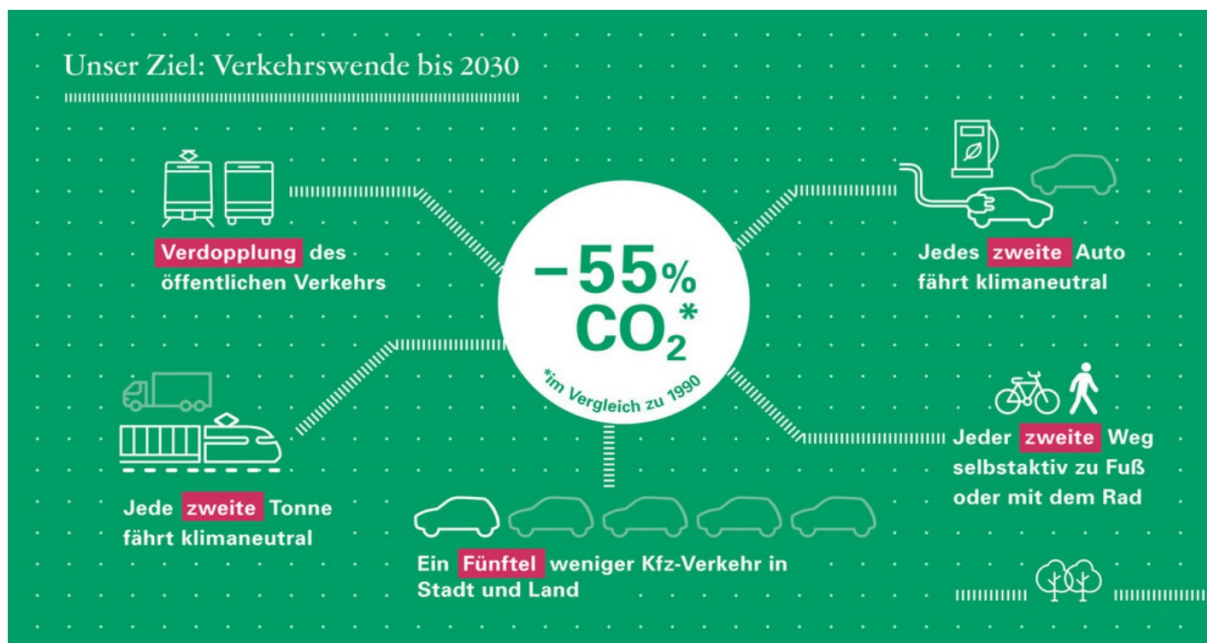
Um die Kreisentwicklungsziele Klimaschutz und Mobilität in Einklang zu bringen, müssen Veränderungen im allgemeinen Verkehrsverhalten zwingend erreicht werden, wenn eine „Verkehrswende“, wie sie inzwischen parteiübergreifend angestrebt wird, erreicht werden soll.

Unter der *Verkehrswende* wird nach herrschender Meinung eine markante Änderung der Modal Split-Anteile unter deutlicher Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs und des Umbaus der aktuell noch weitgehend fossilen Antriebe (Dekarbonisierung) verstanden, die weiterhin einen besonders hohen Beitrag zum klimaschädlichen CO₂-Ausstoss leisten.

In Baden-Württemberg als wichtigem Transitland im nationalen und europäischen Verkehrsnetz (u.a. im Zuge der A 8) liegt dieser noch immer bei über einem Drittel der Gesamtbelastung. Deshalb gilt es, vorrangig beim Sektor Mobilität gegenzusteuern:

- Flottenumbau hin zur emissionsfreien E-Mobilität und Förderung öffentlicher Verkehrsmittel, wie auch des Rad- und Fußverkehrs.

Bund und Land haben in den zurückliegenden Jahren ehrgeizige Ziele formuliert, um die Verkehrswende gängig zu machen. Das Verkehrsministerium hat in den zurückliegenden Jahren einen umfangreichen verkehrspolitischen Dialog eingeleitet. Daran beteiligt waren Experten aus der kommunalen Familie ebenso wie Vertreter der Fachverbände (u.a. WBO, Verkehrsverbünde, VCD, ADFC usw.). Im Ergebnis wurde die *ÖPNV-Strategie des Landes* entwickelt, die als Leitbild zunächst für die Entwicklung bis 2030 gilt:



■ Die aktuellen Krisen (Pandemie 2020-22, Ukraine usw.) haben die Bemühungen, den Umbau mit konkreten Maßnahmen voranzubringen, weit zurückgeworfen. Auch in finanzieller Hinsicht, da durch Stützungsmaßnahmen für die Verkehrsunternehmen (Einnahmeausfälle, Diesel-Hilfen u.a.) zusätzliche Mittel seitens Bund, Land und der kommunalen Aufgabenträger aufgebracht werden mussten. Die markanten Fahrgastrückgänge konnten erst 2023, unterstützt durch das D-Ticket, stabilisiert werden. Gleichzeitig wurden neue Kommunikationsformen (Web-Konferenzen im Kombination mit Home-Office) etabliert, die das Mobilitätsverhalten ihrerseits

beeinflussen und nachdrücklich ändern. Diese Entwicklung ist nicht abgeschlossen und statistisch auch noch nicht seriös aufgearbeitet. Da inzwischen nur noch sieben Jahre verbleiben, wird die Erreichung der Ziele von vielen Experten inzwischen als äußerst kritisch bewertet.

3. *Einzelaspekte der motorisierten Mobilitätsträger*

Dennoch bewertet die Verwaltung das Bündel der Maßnahmen im Grundsatz als zielführend. Dabei stellt sich die Frage, welchen Beitrag die einzelnen Beteiligten am Mobilitätsgeschehen leisten müssen und können. Einige Grundthesen sollen dabei aufzeigen, welche Rolle die einzelnen Verkehrsträger künftig übernehmen werden:

a) Individualverkehr

Das private Kraftfahrzeug wird auch künftig in der deutschen Gesellschaft in der europäischen Familie eine wesentliche Rolle spielen. Als Mobilitätsträger wird es im Grundsatz nicht in Frage gestellt. Der Einsatz sollte jedoch gezielter anlassbezogen erfolgen und Kurzstrecken (→ Vorrang Rad- und Fußverkehr) ebenso wie Langstrecken (→ Vorrang Schiene) nach Möglichkeit reduziert werden, wo dies möglich ist.

b) Veränderungen des Modal Split

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) muss jedoch einen neuen Platz im Gesamtverkehrsaufkommen und damit einen *deutlich reduzierten Anteil am Modal Split* einnehmen. Um die Städte und Gemeinden vom hohen Verkehrsdruck zu entlasten (ruhender Verkehr, Parksuchverkehr usw.) sollen verstärkt alternative Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, Fußverkehr) zum Einsatz kommen. Dadurch werden zugleich lebenswertere Innenstädte erreicht.

Der Einsatz der einzelnen Mobilitätsträger ist grundsätzlich zu hinterfragen:

- Wo kann der Fuß- und Radverkehr künftig größere Beiträge leisten, um den Modal Split zugunsten umweltgerechter Mobilität zu verändern?
- Welche Rolle kommt dem ÖPNV zu?

In beiden Fällen arbeitet die Landesregierung an einer deutlichen Steigerung der Anteile am Modal Split hin. Der ÖPNV soll entsprechend seiner ÖPNV-Strategie die Fahrgastzahlen bis 2030 im Vergleich zum Referenzjahr 2010 verdoppeln. Noch sind einzelne Räume davon ein gutes Stück entfernt. Hohe ÖPNV-Anteile werden zunächst vorrangig in den Metropolen der Verdichtungsräume erzielt. Im ländlichen Raum liegen die Anteile aufgrund der stärker streuenden Verkehrsbeziehungen und der Konzentration des ÖPNV-Angebots auf die Achsen deutlich darunter.

Es besteht Einigkeit darüber, dass kurze Wege (unter 500m) am sinnvollsten zu Fuß und mittlere Wege bis fünf Kilometer (elektromobil auch einige Kilometer darüber hinaus) in vielen Fällen am besten mit dem Fahrrad bewerkstelligt werden könnten. Voraussetzung dafür sind deutlich verbesserte Infrastrukturen vor Ort. Fußgänger und Radfahrer reagieren sehr sensibel auf unzulängliche Verbindungen. So sorgen

nachteilig geschaltete Lichtsignalanlagen und unsichere Fußwege dafür, dass Fußwege selten oder gar nicht stattfinden. Ähnliches gilt für den Radverkehr. Viele Zielgruppen nutzen diesen Verkehrsträger nur dann intensiver und regelmäßig, wenn ausreichende Sicherheit gewährleistet ist und die Relationen nicht übermäßig umwegig gefahren werden können. Oft ist dies heute nicht möglich, weil Radwege unterbrochen sind oder zu große Hindernisse aufweisen (fehlende Bordsteinabsenkungen usw.). Diesbezüglich kann, insbesondere auf kommunaler Seite, oft mit wenig Aufwand nachgerüstet werden. Vielerorts sind jedoch eine grundlegende Erneuerung der Radweginfrastruktur und der Aufbau eines gut nutzbaren Streckennetzes erforderlich, um mehr Menschen für die Nutzung des Fahrrads zu überzeugen.

c) Rolle der Automobilwirtschaft

Die Automobilwirtschaft leistet einen *wesentlichen Beitrag zur Wirtschaftskraft unseres Landes*. Dies gilt für Baden-Württemberg, die Region Stuttgart und auch den Landkreis Göppingen im Besonderen. Da die fossilen Treibstoffe entscheidend zum Klimawandel beitragen, künftig zugleich höheren steuerlichen Belastungen unterzogen werden, muss die Transformation zu emissionsfreien Antrieben rasch und schlüssig vorangebracht werden. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie strengt sich an, diesbezügliche Versäumnisse in der Vergangenheit aufzuholen, setzt individuell neue Akzente, um auf dem sich rasant entwickelnden Konkurrenzmarkt bestehen zu können.

Gleichzeitig müssen die Kapazitäten der Ladeinfrastruktur (batterieelektrische Antriebe) und die Verfügbarkeit von Grünem Wasserstoff (Brennstoffzelle) vor Ort massiv ausgebaut werden, um die neuen Techniken auf breiter Front in der Anwendung marktfähig zu gestalten. Hier ist zu prüfen und konzeptionell zu hinterlegen, welchen Beitrag der Landkreis selbst dabei leisten kann. Die 2021 erstellte E-Mobilitätsstudie hat erste Hinweise gegeben. Als Aufgabenspektrum der neuen Klimamobilitätsstelle (s.u.) wird diesbezüglich zu entscheiden sein, ob und in welchem Umfang der Landkreis hier tätig wird. Mit der in Kürze zu besetzenden Koordinierungsstelle für den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft im Landkreis Göppingen, die auch Relevanz für den emissionsfreien Umbau der Busflotte hat, wird ein weiterer zukunftssträchtiger Aspekt der Energiewende offensiv vorangetrieben.

d) Intermodalität

Die Verkehrswende wird am besten erreicht, *wenn alle Verkehrsträger*, private wie öffentliche, *ihre konkreten Vorteile nutzen* und in der Folge gezielter eingesetzt werden. So wird dem MIV in einigen Bereichen des Ländlichen Raumes weiterhin eine berechnete Funktion zukommen. Es wird auch bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2023 weiterhin Bereiche geben, deren Verkehrsbeziehungen durch den ÖPNV nicht oder nur in einem gewissen Spektrum des Freizeitverkehrs abbildbar sind. Wichtig ist deshalb, die einzelnen Verkehrsträger so effizient wie möglich zu nutzen und im Rahmen von Wegeketten sinnvoll zu ergänzen. Oft ist die

„letzte Meile“ das Problem und nicht die Kernverbindung in die größeren Zentren, die meist deutlich günstiger, umweltfreundlicher und oft sogar schneller mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können. Die Kombinationen Bus/Schiene, Pkw/Schiene (Park+Ride) oder Fahrrad/Schiene (Bike+Ride) sind hier die Mittel der Wahl, die lange emissionsstarke Fahrten mit dem MIV vermindern können. Dies gilt auch nach dem Umbau auf weitgehend emissionsfreie E-Mobilität, da zumindest die Zentren dem hohen Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Überlastungswirkungen nicht mehr Herr werden.

Schienenverkehr

Um das System des ÖPNV als Ganzes attraktiver zu gestalten, stehen Verbesserungen des Schienenverkehrs im besonderen Fokus. Die Zugverbindungen zwischen Stuttgart und Ulm bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsangebots:

- **Filstaltakt**

Die Schiene mit seinen verschiedenen Verkehrsangeboten gilt als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs. Im Filstal zwischen Plochingen und Geislingen (und in der Durchbindung bis Stuttgart und Ulm) krankt das System seit vielen Jahren an der hohen Auslastung im Mix aus Fern-, Güter- und Regionalverkehr. Der Landkreis bemühte sich in der Vergangenheit beständig, das Angebot zu stabilisieren und auszubauen. Als Meilenstein darf das MEX-Angebot mit zwei Verbindungen je Stunde gewertet werden. Leider verkehrt es bis heute teilweise mit stolperndem Takt und mehrminütigen Fahrpausen auf einigen Verbindungen. Diese werden von den Fahrgästen als negativ empfunden. Die Schlechtleistungen der Betreiber (zunächst ausschließlich DB Regio, seit 2020 zusätzlich die deutsche GoAhead, letztere seit Herbst 2023 im Eigentum der ÖBB), die sich über mehrere Jahre zog und noch nicht vollständig überwunden ist, trug wenig zur Verkehrswende bei.

Im Gegenteil mussten Kündigungen von Seiten der Pendler in Kauf genommen werden. Bisherige Kunden stiegen u.a. wieder auf das Auto um. Derartige Entwicklungen zeigen sehr deutlich, dass nur stabile Verkehre, die mit hoher Pünktlichkeit und verlässlicher Bedienung unterwegs sind, angenommen werden. Das Angebot muss so gestaltet sein, dass es von 5 Uhr morgens bis deutlich nach Mitternacht (bis gegen 1 Uhr) genutzt werden kann. Nur in diesem Fall können Fahrten in die Zentren Stuttgart und Ulm mit Fahrzeiten von bis zu 60 Minuten, je nach Ausgangsort, attraktiv mit dem ÖPNV bewältigt werden. Die Verwaltung arbeitet zusammen mit dem Alb-Donau-Kreis, dem Land Baden-Württemberg und der Region Stuttgart an weiteren Verbesserungen bei den Verkehren nach Ulm. Ziel ist, eine passgenaue Struktur mit Halbstundentakt zu entwickeln, die den Interessen beider Landkreise gerecht werden. Zwischen Ulm und Geislingen könnte alternativ zur Durchbindung des bisher kurz geführten MEX (stündlich Stuttgart-Geislingen) eine Regional-S-Bahn verkehren. Die Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen und müssen eng mit den neuen Fahrplanstrukturen auf der Filstalbahn ab Dezember 2025 entwickelt werden. Mit dem Fahrplanwechsel 2026 sollen große Teile des neuen Netzes mit dem Tiefbahnhof S21 in Betrieb gehen und das komplette Verkehrsangebot auf der Schiene neu ordnen. Der weitere Ausbau des

Angebots hin zu einem 20'- oder 15'-Takt ist eng an der Betriebsqualität der Gesamtstrecke zu orientieren. Entsprechende Untersuchungen des Verbands Region Stuttgart laufen. Die Finanzierung liegt nach dem Beitritt des Landkreises Göppingen zum VVS im Zusammenspiel mit dem Land in der Verantwortung der Region.

- Fernverkehr im Filstal

Der Landkreis Göppingen bedauert zutiefst, dass bei der Bahn kein Verständnis für den Erhalt eines Rumpfangebots im Fernverkehr vorhanden ist. Auf die Eigenwirtschaftlichkeit der Sparte wird verwiesen. Aus der Raumschaft werden zwei günstig gelegene Tagesrandverbindungen in das Rheintal und nach Augsburg/München gefordert, die umsteigefreie Reisen ermöglichen. Optimalerweise wäre diese durch ein Zugpaar gegen Mittag zu ergänzen. Zu sehen ist allerdings, dass in einzelnen Fahrplanlagen verkehrende Fernverkehrszüge sich wiederum negativ auf den engen Taktfahrplan im Regionalverkehr auswirken könnten (► ggf. erforderliche Taktabweichungen mit Wartezeiten beim MEX-Verkehr). Diese müssten gegeneinander abgewogen werden.

DB Fernverkehr verwies in einem Spitzengespräch u.a. auf die bisher zu geringe Nachfrage in Göppingen. Diese ist erklärbar, weil das System der IC/EC-Züge mit Halt im Filstal in der Vergangenheit von einem ursprünglichen 2-Stunden-Takt sukzessive ausgedünnt wurde und zuletzt auf wenige Rumpfangebote in Urlaubsgebiete (z.B. Allgäu) reduziert wurde. In diesem Fall war kaum von steigenden Nutzerzahlen auszugehen. Das Angebot wurde auf diese Weise ad absurdum geführt. Außerdem wurden Gründe vorgetragen, denen mit gutem Willen und vertretbaren Investitionen zumindest mittelfristig abgeholfen werden könnte. Die alten, dringend sanierungsbedürftigen Bahnsteige in Göppingen unterschreiten mit 36 cm die erforderliche Höhe, um den technischen Ansprüchen von modernen ICE-Garnituren gerecht zu werden. Sie passen auch nicht auf das aktuelle Zugmaterial der MEX-Züge und der bereits bestellten neuen Doppelstock-Einheiten, die künftig auf den RE 5-Verbindungen zum Einsatz kommen sollen. Die Erhöhung auf 55cm Bahnsteigkante wäre somit auf jeden Fall erforderlich. Auch bei der erst in einigen Jahren angekündigten Sanierungsmaßnahmen am Bahnhof Göppingen wurde dieser Teilaspekt bisher nicht explizit genannt. Das Amt für Mobilität wird in weiteren Gesprächen mit der Stadt Göppingen, der Region und dem Verkehrsministerium dafür Sorge tragen, dass ein zeitnahe Ausbau vorgesehen und auch finanziert wird. Für die Qualität des SPNV und einen durchaus möglichen späteren Halt ergänzender IC/ICE-Züge wäre dieser zwingend erforderlich. Da es sich auch hier um lange planerische Vorläufe handelt, muss zeitnah agiert werden. Auch hierfür ist dringend die Unterstützung der Politik erforderlich.

- Reaktivierung ehemaliger Nebenbahnen

Ob und in welchem Umfang im öffentlichen Verkehrsnetz stillgelegte Nebenbahnen eine Rolle spielen, wird aktuell gutachterlich untersucht. Gute Chancen werden bisher nur den früheren Stichbahnen Kirchheim/Teck-Weilheim/Teck und der Boller Bahn eingeräumt. Beide erreichen positive Quotienten der Wirtschaftlichkeit mit Blick auf die Förderfähigkeit. Aktuell wird vertiefend bewertet, unter welchen Bedingungen eine durchgebundene Stadtbahn Göppingen-Bad Boll-Weilheim/Teck-Kirchheim/Teck ebenfalls eine

positive Bewertung erreichen kann. Die Ergebnisse werden im 1. Quartal 2024 erwartet. Einer Reaktivierung der ehemaligen Hohenstaufenbahn im Schurwald werden auch in einer verkürzten Stichvariante bis Rechberghausen/Wärschenbeuren werden dagegen keine erfolgversprechenden Chancen eingeräumt.

e) Busverkehre des Landkreises

Anders gestalten sich die Voraussetzungen beim Busverkehr. Kann der Landkreis beim SPNV im Wesentlichen nur Impulse geben, vernetzen und nachdrücklich für Verbesserungen werben, ist er für den Busverkehr als korrespondierendem Teil des ÖPNV in der Fläche als Aufgabenträger in eigener Verantwortung originär zuständig (Regelung nach ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg). Nach wie vor wird der ÖPNV formal als „freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“ organisiert und finanziert.

Zu sehen ist, dass in den meisten Landkreisen der Schülerverkehr einen hohen Anteil der Fahrgäste beiträgt. Dieser steigt in der Raumkategorie „ländlicher Raum“ nochmals deutlich an. Die Sicherstellung der Schülerverkehre selbst ist jedoch Pflichtaufgabe. Beide Verkehrsanteile voneinander zu separieren ist bei den untrennbaren Verflechtungen im Aufbau der Fahrpläne und einer immer weiter voranschreitenden Diversifizierung des Verkehrsaufkommens (Verschiebung von Beginn- und Schlusszeiten, Austausch zwischen den Schulen, Ganztagsbetreuungsangebote usw.) im Grunde nicht mehr möglich. De facto ist der Busverkehr mithin als umfassende Pflichtaufgabe zu verstehen, der Spielräume lediglich in der Betriebsdichte und in Teilbereichen der Freizeitverkehre erlaubt. Durch die große Spreizung der Nachfrage auch in der Arbeitswelt werden diese aber immer weiter vermischt.

Der Aufgabenträger regelt sein Leistungsangebot in den verkehrspolitischen Zielstellungen des Nahverkehrsplans (NVP). Dieser ist gesetzliche Pflichtaufgabe, gibt aber lediglich den Rahmen für weitere konkrete Ausgestaltungen in den einzelnen zu vergebenden Linienbündeln vor. Bisherige Nahverkehrspläne wurden durch den VVS, die PTV/Nahverkehrsberatung Südwest (2015) und wiederum den VVS (2023) erarbeitet. Er umfasst durch die Expertise empfohlene Mehrleistungen von rd. 1,5 Mio. Kilometer p.a., womit das Niveau der Mobilitätsgarantie des Landes bereits weitestgehend erreicht würde.

Für die beiden ersten Vorabbekanntmachungen 2023 hat der Kreistag am 13.10.2023 entschieden, zunächst auf das „verkehrliche Mindestniveau“ (= VVS-Standard) zurückzugehen, um die finanziellen Risiken zu minimieren. Auch das Mindestniveau sieht über alle 10 Linienbündel Steigerungen der Leistungen um rd. 0,7 Mio. km p.a. vor. In Teilbereichen müssen aber auch Leistungskürzungen gegenüber dem Status quo („Bus19plus“) hingenommen werden. Grundelement sind die Halbstundentakete auf zentralen MEX-Zubringerlinien, für die Mehrleistungen erforderlich werden.

Der NVP 2023 ist das zentrale Gestaltungselement, über den der Landkreis seinen Anteil an der Verkehrswende und dem Verdopplungsziel im ÖPNV leisten kann. Mit den 2024 im Herbst vorzunehmenden formalen Ausschreibung der ersten

Linienbündel wird der Übergang von der „alten Welt“ der eigenwirtschaftlichen Konzessionen (mit Zubestellungen im Rahmen von „Bus19plus“) in die neue Vergabewelt endgültig fixiert. Dieser gesetzlich vorgeschriebene Weg (EU-Verordnung 1370/2007 und PBefG) wird überlagert von Entwicklungen, auf die der Landkreis als Aufgabenträger ebenfalls keinen Einfluss hat:

- Einnahmerisiken durch Pandemie und D-Ticket.

- Hier zeichnet sich bundesweit eine zunehmend dramatischere Entwicklung auf der Einnahmeseite der Verkehrsverbünde ab. Entsprechende Zahlen hat der Verband Region Stuttgart als Abrechnungsstelle mittlerweile vorgelegt. In der Tendenz sinkt der Finanzierungsanteil durch Tarifierlöse gegen 30% (2018 waren es noch rd. 60%). Je nach Vertragslage sind Verkehrsunternehmen direkt durch rückläufige Einnahmezuweisungen aus der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart betroffen (bis hin zur Insolvenzgefährdung). In der Konsequenz erfolgt eine zwingende Erhöhung der Finanzierungsanteile der öffentlichen Hand, die stützend eingreifen muss.

Im Landkreis Göppingen sind die Verkehrsunternehmen bis zum Auslaufen der Konzessionen 2025-27 noch durch die „November-Verträge“ aus 2020 abgesichert. Künftig werden keine eigenwirtschaftlichen Anträge mehr erwartet, sodass die höheren Kosten bei Brutto-Verträgen ohnehin beim Landkreis als Aufgabenträger verbleiben. Bis dahin ergeben sich aus der Vertragslage (deutlich) höhere Ausgleichszahlungen des Landkreises.

- Kostensteigerungen durch die Energiekrise

Diese ergaben sich in erster Linie durch im Jahr 2023 gewährte Dieselhilfen von rd. 1,5 Mio. Euro und deutlich erhöhte Indexanpassungen im Haushaltsjahr 2023, die in dieser Form nicht vorhersehbar waren und das Rechnungsergebnis 2023 deutlich belasten werden.

In der Folgewirkung der Indexanpassungen sind die Kosten auch für die Jahre 2024ff. höher anzusetzen.

- Finanzielle Risiken bei den Mehrkosten durch die Clean-Vehicles-Directive (CVD) und das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeug-BeschG)

- Die Verwaltung sieht sich aktuell nicht in der Lage, hierzu belastbare Aussagen zu treffen. In den Jahren 2021 und 2022 liefen Defizite in der Finanzierung der Verkehrsunternehmen auf, die über die bestehenden Sicherungen der November-Verträge (aus 2020) im Rahmen der Vollintegration ausgeglichen werden mussten. Die Haushaltsansätze reichten zusammen mit den Zuweisungen aus den Rettungsschirmen aus. In welchem Umfang diese für das Leistungsjahr 2023 Relevanz haben, ist noch offen. Damit stehen auch die Ansätze 2024 auf einer nicht gesicherten Grundlage.

Fakt ist, dass aktuelle Vergaben in den Verdichtungsräumen inzwischen zu deutlich höheren km-Kosten erfolgen als in der Vergangenheit. Diese sind bei den anderen Verbundlandkreisen in vielen Linienbündeln bereits die Regel. Ursächlich dafür sind die höheren Energiekosten, Inflation und markant

gestiegene Personalaufwendungen. Aktuelle Ausschreibungs-Ergebnisse liegen zwischen 3,50 und 4,00 Euro/km (derzeit im Landkreis bei laufenden Zubestellungen noch rd. 2,90 Euro). Nicht eingepreist sind darin die Vorgaben der CVD, die für unsere Vorabbekanntmachungen vollumfänglich gelten. Diese sieht emissionsarme Fahrzeuge im Umfang von 45% vor, wovon die Hälfte lokal vollständig emissionsfrei sein muss. Ab 2026 gilt auf den ab dann in Betrieb gehenden Linienbündeln der höhere Satz von 65%. Offen ist, in welchem Umfang das inzwischen erst für 2024 erwartete Landesmobilitätsgesetz diese Regelungen eventuell noch verschärft.

Emissionsfreie Fahrzeuge können als batterieelektrische Busse oder Brennstoffzellenbusse zum Einsatz kommen. Die Beschaffungskosten bei den Unternehmen liegen überschlägig um 100% resp. bis zu 150% höher als bei der Diesel-Variante. Die Ausschreibungen sehen auf jeden Fall diese Neufahrzeuge vor soweit keine eigenwirtschaftlichen Anträge vorliegen. Aktuell stehen Fördermöglichkeiten zur Verfügung, die den Mehraufwand gegenüber der konventionellen Technik um bis zu 80% abfedern. Ob und in welchem Umfang dies dauerhaft der Fall sein wird, ist nicht bekannt. Alle Zusatzkosten, die bei den Unternehmen entstehen, werden entsprechend in den Kilometerpreis kalkuliert. Dies gilt auch für erhöhten Aufwand in den Werkstätten/Wartung. Ohne massive Umbauten und Ertüchtigungen in den Betrieben kann die neue Flotte nicht betrieben werden. Auch auf diesem Feld werden deutlich höhere Kosten erwartet. Fördermöglichkeiten stehen zur Verfügung.

► Aus der Energiewirtschaft, auch im Landkreis, werden Warnungen laut, dass die benötigten Strommengen möglicherweise nicht vollumfänglich in kurzer Zeit zur Verfügung gestellt werden können. Eine Tankinfrastruktur für Wasserstoff in erreichbarer Nähe ist auf mittlere Sicht im Landkreis Göppingen noch nicht absehbar. Über die neu geschaffene Koordinationstelle für den Aufbau einer Wasserstoff-wirtschaft bei der Energieagentur, soll diese Frage, auch im Interesse des ÖPNV, möglichst zeitnah geklärt werden. Hierzu bedarf es des engen Schulterschlusses mit der Wirtschaft. Nur wenn diese Synergien genutzt werden, sieht die Verwaltung eine Chance, Grünen Wasserstoff als nachhaltigen Energieträger der Zukunft vor Ort zeitnah aufzubauen und damit einen Akzent für die Standorte im Landkreis Göppingen zu setzen. Dazu sollten mindestens die Mittelbereiche Göppingen und Geislingen berücksichtigt werden.

f) Flexibilisierung des Angebots und neue Mobilitätsangebote

In Räumen, die aufgrund der Einwohnerstruktur und –dichte eine geringe Nachfrage erwarten lassen, wird planerisch gerne auf flexible Bedienungsformen ausgewichen. Diese werden sowohl aus ökologischen (Fahrzeuggröße an Nachfrage angepasst) als finanziellen Aspekten (Kosten entsprechend der Nachfrage) gewählt. Der Landkreis Göppingen verfügt dabei über langjährige Erfahrung. Sog. „Rufbusse“ wurden bereits seit den 90er Jahren eingesetzt.

Heute stößt die Bereithaltung von Fahrzeugen (meist bei Taxiunternehmen) für

Rufverkehre auf ein deutlich vermindertes Interesse. Seit einigen Jahren können die Verkehre nur noch durch die Gewährung eines Bereitstellungsausgleichs organisiert werden. Außerdem wurden die Buchung und Beauftragung inzwischen digitalisiert (App- und Telefonbuchung).

Einem Trend der jüngeren Zeit folgend, werden die Rufverkehre zunehmend auf variablere Bedienformen in der Fläche umgestellt. Dabei wird versucht, App-gesteuert Fahrtwünsche zu bündeln. Für den Betrieb der „on-demand“-Verkehre wird eine gesonderte Software benötigt. Die Leistungen werden (wie bereits die bisherigen Rufverkehre) ausgeschrieben.

- Für den Raum Geislingen/Böhlenkirch und das Obere Filstal sowie die Albgemeinden wird ab 10. Dezember 2023 ein modellhafter On-demand-Verkehr auf den Weg gebracht, der zusätzlich einen gezielten „Klinik-Shuttle“ beinhaltet. Dafür stehen in der Raumschaft zunächst drei als „VVS Rider“ gebrandete Kleinbusse zur Verfügung. Gegenüber den bisherigen Rufbussen, die ihren Betrieb in dieser Raumschaft einstellen, entstehen dem Landkreis für diesen Bereich Mehrkosten von jährlich rd. 0,5 Mio. Euro. Ob und in welchem Umfang das neue Betriebskonzept auf weitere Teile des Landkreises ausgedehnt wird, ist zunächst im Rahmen einer Evaluation des Betriebs zu prüfen.

Neben den bekannten Bedienungsformen werden neue Mobilitätsangebote diskutiert und erprobt, die Probleme bei der Anschlussgestaltung und das zunehmende Personalproblem besser in den Griff bekommen könnten:

- Urbane Seilbahnsysteme können weitgehend automatisiert betrieben werden und sind bereits heute in vielen Ländern Standard. Insbesondere in den hochverdichteten Metropolen Südamerikas sind sie inzwischen Teil des ÖPNV. Sie lassen sich vergleichsweise kostengünstig installieren und betreiben. Nutzungseinschränkungen aufgrund privater Betroffenheiten treten in anderen Gesellschaften allerdings weiter zurück.

Mit Umlaufbahnen (Kleinkabinen) lassen sich Anschlüsse in kurzer Frequenz (ca. alle 20 Sekunden) realisieren. Dadurch werden Umsteigeverbindungen deutlich verlässlicher und attraktiver. Sicherheitsprobleme treten in aller Regel nicht auf. Ihr Einsatz ist auch in unseren Raumschaften nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Eine städtische Studie, an der sich der Landkreis beteiligt, soll klären, ob eine solche Verbindung zwischen Bahnhof Göppingen und der Klinik am Eichert Chancen auf eine Realisierung hat. Zu berücksichtigen ist dabei die Abhängigkeit zum bestehenden Busangebot auf der Linie 902. Das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur ist in die planerischen Überlegungen eingebunden.

- Autonomes Fahren wird durch einige führende Automobilkonzerne als neue Marktchance weltweit vorangetrieben. Erste Feldversuche laufen bereits, sowohl im Individualverkehr als auch in Bezug auf öffentliche Angebote. Beispiele für autonom fahrende Busse finden sich in Sitten/Sierre (Wallis), Karlsruhe-Dammerstock oder der Wiener Seestadt. Die Erfahrungen sind grundsätzlich positiv. Bis zur Marktreife und einem verlässlichen, fahrerlosen Betrieb (bzw. ohne Begleitung) im Linienverkehr werden voraussichtlich mindestens noch zehn Jahre vergehen. So auch die Einschätzung der Hochschule Geislingen.

Im Hinblick auf die anstehenden Vorabbekanntmachungen und späteren Ausschreibungen der zehn Linienbündel, die in den Jahren 2025 bis 2027 in Betrieb gehen, können diese erweiterten Betriebsmöglichkeiten noch keine Rolle spielen. Es sollten jedoch zeitnah die Weichen gestellt werden, um diese bei weiteren Vergaben berücksichtigen zu können. Mit Blick auf den akuten Personalmangel, der sich in den kommenden Jahren weiter verschärfen könnte, ist die Umstellung auf autonomes Fahren, in einem ersten Schritt als Ergänzung zum Regelverkehr außerhalb der großen Verkehrsachsen, weiter voranzutreiben.

g) Planerisches Vorgehen

■ Für den Landkreis als Aufgabenträger empfiehlt sich vor dem Hintergrund dieser schwer kalkulierbaren und in der weiteren Entwicklung noch offenen Rahmenbedingungen auch in diesem Bereich das „Fahren auf Sicht“.

- Entscheidungen sollten so lang wie möglich verschoben werden, bis mehr Klarheit in einzelnen Punkten besteht. Dies gilt aktuell vor allem bei der Umsetzung des NVP. Ohne eine Stützung des Fahrplanangebots über Zuwendungen des Landes im Sinne der Erreichung einer Mobilitätsgarantie werden weitere Angebotsverbesserungen („ausreichende Verkehrsbedienung“ mit + 1,5 Mio. km p.a.) in absehbarer Zeit nur schwer zu realisieren sein.

■ Angesichts vieler ungeklärter Teilaspekte fällt eine klassische Priorisierung auch in diesem Fall nach wie vor äußerst schwer.

- Es zeichnet sich aber ab, dass sich das Land in diese Richtung bewegen wird, wenn die finanziellen Spielräume es zulassen. Die AT bevorzugen verlässliche Mittelzuweisungen zur Umsetzung der Mobilitätsgarantie. Als bloßes „Leitbild“ werden die gewünschten Verbesserungen in den Verkehrsräumen kaum umfassend auf den Weg zu bringen sein.
 - Es bedarf demzufolge eines klaren Signals der Finanzierung der Mobilitätsgarantie durch das Land, ggf. in Umsetzungsstufen.
 - Insbesondere dürfen Aufgabenträger, deren Bestandsverkehre sich bereits heute über dem landesweiten Level (gerade in ländlich geprägten Räumen) bewegen, finanziell dabei nicht benachteiligt werden. Diese Haltung wird durch die Kommunalen Spitzenverbände nachdrücklich vertreten.

■ Angebotsausweitungen generieren in aller Regel eine deutlich höhere Nachfrage. Der Mitteleinsatz kann auch nur dadurch gerechtfertigt werden. Diese sollte auch über das neue Fahrplankonzept „Bus19plus“ erreicht werden. Der Landkreis unterstützt dieses mit heute rd. 5 Mio. Euro p.a.

Nach kurzer Anlaufphase wurde dieses verkehrspolitische Programm, das in der Region und beim Land auf hohe Anerkennung stößt, durch die verheerenden Wirkungen der Corona-Pandemie ausgebremst. Die markanten Fahrgasteinbrüche (2020-21), reduzierte Betriebsleistungen zu Beginn des Lockdowns u.Ä. führten zu einer beispiellosen Beschädigung des Gesamtsystems ÖPNV. Nach noch nicht überwandener Krise kamen die nicht minder verheerenden Wirkungen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine und der daraus resultierenden Energie-

preisexplosion hinzu. Das System hat sich als Ganzes bis heute nicht voll davon erholt, jedoch wieder weitgehend stabilisiert – bei deutlich gesunkenen Fahrgeldeinnahmen. Nicht zuletzt durch ein geändertes Mobilitätsverhalten, z.B. durch Sondereffekte wie verstärktes Home-Office. In der Folge liegt das Kostenniveau für die Aufgabenträger deutlich höher als zuvor.

2022 erfolgte mit den Verkehren von Geislingen und aus dem Oberen Filstal zum Bahnhof Merklingen/Schwäbische Alb eine nochmalige Ausweitung des Angebots. Die Inanspruchnahme wird 2024 evaluiert. Aktuell zeigt sich die Nachfrage noch zurückhaltend. Durch deutlich höhere Ausschreibungsergebnisse der im Alb-Donau-Kreis bewirtschafteten Linien kommt es auch in diesem Bereich zu deutlich höheren Kosten als bisher erwartet.

4. Tariffinnovation D-Ticket

Durch bundesstaatlichen Eingriff in die Tarifstrukturen (D-Ticket) ist es gelungen, Fahrgäste zurück- und neu zu gewinnen und dem ÖPNV als Gesamtsystem eine neue Aufmerksamkeit zu verschaffen. Diese hat Wirkungen gezeigt, das System stabilisiert und ein Stück weit reformiert. An dieser Stelle müssen aber weitere Schritte folgen, um es nicht bei einem Strohfeuer zu belassen:

- An vielen Stellen im Land zeigen sich deutliche Überlastungen der Nachfrage, weil die Kapazitäten nicht ausreichen, insbesondere im Schienenverkehr zu den Hauptverkehrszeiten und im Freizeitverkehr am Wochenende. Touristisch bedeutsame Strecken (z.B. Bodensee, Schwarzwald, Allgäu, Oberbayern) leiden besonders stark unter den Kapazitätsengpässen. Die oft chaotischen Zustände wiederum schaden der Attraktivität und dem Ruf des ÖPNV.
- Der Bund kommt seiner Verantwortung nicht nach, das in eigener Initiative eingeführte D-Ticket im Zusammenspiel mit den Ländern dauerhaft und solide, d.h. auskömmlich finanziell zu sichern. Zu beachten ist:
 - Kunden reagieren sensibel und ggf. ablehnend auf die fehlende Zukunftsfähigkeit der Tarife. Mobilitätsentscheidungen (z.B. Verzicht auf ein Zweit- oder Drittauto) werden entsprechend geschoben.
 - Das Gesamtsystem des ÖPNV leidet als Ganzes unter den fehlenden Kapazitäten der Schiene in zeitlichen Segmenten, der auf die Stabilität nachteiligen Baustellensituation und den immer evidenter werdenden Fahrermangel

Nachdem der ÖPNV bezüglich der Nachfrage bis Ende 2023 wieder deutlich in Schwung kam, das Niveau 2019 weitgehend wieder erreichte und mutmaßlich weiter zulegen wird, spiegelt sich diese Entwicklung inzwischen auch im Landkreis Göppingen:

- Auf vielen Linien, nicht allen, entwickelt sich das Verkehrsaufkommen sehr positiv. Das D-Ticket leistet dazu zweifellos einen positiven Beitrag.
- Auch das erweiterte Angebot in den Tagesrandzeiten wird besser angenommen als zuvor.
- Auf der Klinik-Linie (902), die mit Beschluss des Kreistags zur Verbesserung

der Erreichbarkeit aus allen Teilen des Landkreises zeitweise zu einem 15'-Takt ausgebaut und auch am Wochenende verstetigt wurde, zeigen sich diese Effekte besonders deutlich. In einigen nachfragestarken Fahrlagen treten bereits Engpässe auf.

Es zeichnet sich ab, dass die Verbesserungen durch das Fahrplankonzept „Bus19plus“ nach den über zweijährigen Einschränkungen der Pandemie erst jetzt seine Wirkung voll entfalten können. Deshalb wäre es absolut kontraproduktiv, wenn es in der Zukunft zu neuen Restriktionen beim Angebot kommen würde. Der Beitrag des Busverkehrs zur Verkehrswende würde für diesen Fall deutlich beschädigt. Zumindest in dem Teil, der durch den Landkreis beeinflusst werden kann.

In jedem Fall wird das Angebot bei der Umsetzung der neuen Linienbündel (NVP 2023) kritisch hinterfragt und nachfrageorientiert angepasst, wo sich die gewünschten Effekte bisher nicht eingestellt haben.

5. Finanzierungsrisiken und –chancen

Rahmenbedingungen:

Aus Sicht der Aufgabenträger reichen die seitens des Landes und des Bundes zur Verfügung gestellten Finanzmittel nicht aus, um den Ansprüchen der Mobilitäts-garantie gerecht zu werden.

Aktuell werden für die durch den Landkreis als Aufgabenträger organisierten Verkehre (Regelbuslinien, Rufverkehre, On-demand, Nacht- und Sonderverkehre (z.B. RadWanderbus) jährlich rd. 22 Mio. aufgewandt, in der Tendenz weiter steigend. Gegenzurechnen sind die staatlichen Zuweisungen und Leistungen aus den Rettungsschirmen (zuletzt Ausgleich D-Ticket in der Systematik der Rettungsschirme 2020-2022).

■ Insbesondere die Höhe der künftigen Zuweisungen nach §15 ÖPNVG stellt ein finanzielles Risiko dar. Heute fließen über dieses Instrument jährlich rd. 5 Mio. Euro in den Landkreis. Sie sind Teil der Gesamtfinanzierung des ÖPNV. Die Mittel wurden nach einer Systemumstellung für mehrere Jahre pauschaliert und wurden ohne Indexanpassung ausbezahlt. Dabei profitierte der Landkreis Göppingen von einem internen Solidaritätsausgleich. Künftig werden die Zuweisungen u.a. nach dem tatsächlichen Leistungsangebot im Busverkehr berechnet und können entsprechend jährlich variieren. Es ist davon auszugehen, dass die künftigen Mittel unter dem heutigen Betrag liegen. In der Konsequenz heißt das zugleich: jede Veränderung in der Bedienungsqualität des durch den Landkreis als AT beauftragten Busverkehrs wirkt sich auf die Höhe der Mittel aus. Dies ist vom Land gewollt, um Anreize für Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zu erzielen.

■ Wie bereits ausgeführt sinken seit 2022 die Mittelzuweisungen aus der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart aus dem Einnahmepool des VVS. Die Einnahmen sind in Folge veränderten Verkehrsverhaltens und revolutionär neuer Tarifangebote (wie dem D-Ticket) deutlich rückläufig. Auch in diesem Fall werden die Gelder nach dem jeweiligen Leistungsniveau in den Landkreisen zugewiesen. Aktuell werden Mindereinnahmen durch den Ausgleich des Landkreises entsprechend den November-Verträgen getragen. Nicht alle Defizite konnten

aus den Rettungsschirmen der Jahr 2020-22 (ab 2023: „Rettungsschirm“ D-Ticket) ausgeglichen werden. Bei den Jahresabschlüssen bis 2022 spielten diese aber keine tragende Rolle. Ab 2023 ist dagegen von Mehrbelastungen auszugehen. Die Risiken erhöhen sich, sollte im Frühjahr 2024 keine verlässliche Nachsteuerung bei der Finanzierung des D-Tickets erfolgen. Diese ungelöste Thematik erweist sich als extrem belastend für alle weiteren Planungen.

■ Für den im NVP 2023 vorgesehenen Ausbau des Leistungsumfangs im Busverkehr entsprechend des „verkehrlichen Mindestniveaus“ (mittlere Stufe mit rd. 0,7 Mio. Mehrkilometer bezogen auf alle 10 Linienbündel) sind in der Summe höhere Kosten für den Landkreis anzusetzen. Die Ausschreibungen ab Herbst 2024 legen den Standard für zirka 8-10 Jahre fest. In einem gewissen Umfang können auch während der Laufzeiten Ab- und Zubestellungen erfolgen. Schwer abschätzbar ist das Risiko, in welchem Umfang die Bestandsleistungen im Status quo (eigenwirtschaftliche Konzessionen mit den Zubestellungen aus „Bus19plus“) künftig finanziell bewertet und seitens der Busunternehmen bei der wettbewerblichen Vergabe angeboten werden.

Bestehende und neue Finanzierungsinstrumente:

Bis Mitte des Jahres 2024 werden Ergebnisse bei der Umsetzung der Mobilitätsgarantie durch das Land erwartet (s.o.). Das neue Landesmobilitätsgesetz wird den Rahmen festlegen. Derzeit befindet sich ein zweiter Entwurf in der Ressortabstimmung. Das Anhörungsverfahren wird für das Frühjahr 2024 erwartet.

Die gesetzlichen Regelungen werden entscheidend für die Spielräume im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen sein. Insbesondere hinsichtlich der Kernfrage, ob den Aufgabenträgern zusätzliche Mittel für eine erste Stufe der Mobilitätsgarantie zur Verfügung gestellt werden.

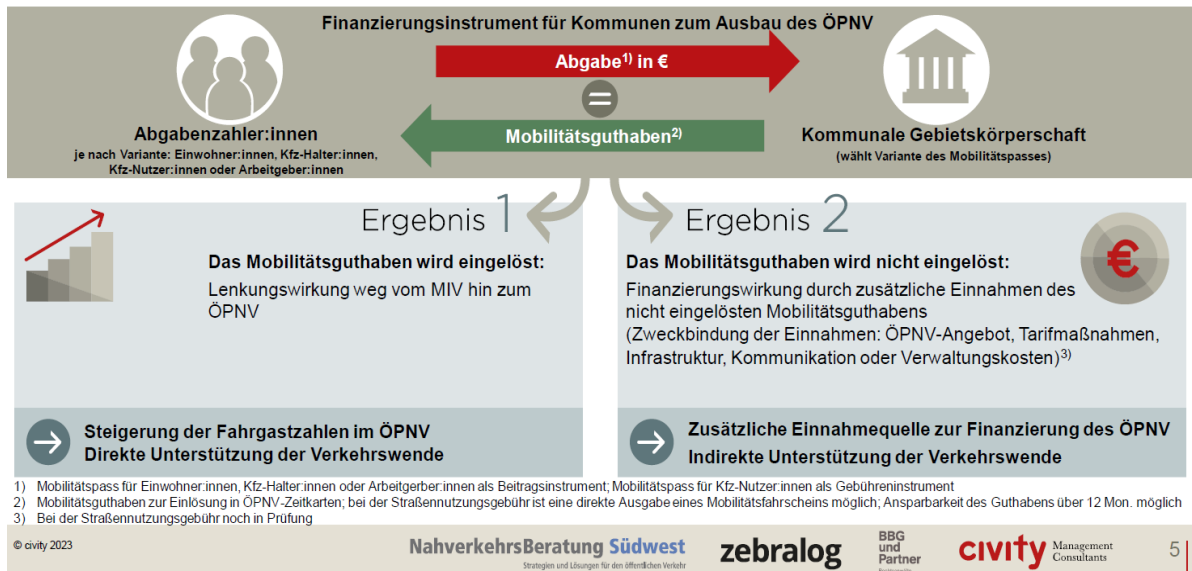
■ Das neue Landesmobilitätsgesetz soll darüber hinaus auch Möglichkeiten für die Drittmittelfinanzierung von ÖPNV-Leistungen eröffnen. Die Kommunen sollen demnach künftig ermächtigt werden, eine Abgabe zu Zwecken der verbesserten Ausgestaltung des ÖPNV zu erheben. Der Landkreis Göppingen war Modelllandkreis bei der beispielhaften Berechnung der aus einer solchen Abgabe zu erwartenden Erträge. Grundsätzlich stehen allen berechtigten Kommunen (auf jeden Fall den Landkreisen) vier verschiedene Varianten zur Bemessung der Abgabe zur Verfügung:

- Einwohner
- Kfz-Halter
- Arbeitgeberabgabe
- Straßennutzungsgebühr (City-Maut)

Die Abgabe soll aus verfassungsrechtlichen Gründen durch einen „Mobilitäts-Pass“ als Mobilitäts-Guthaben zur Verfügung gestellt werden, z.B. zum Erwerb eines Abonnements im ÖPNV (u.a. D-Ticket). Die nicht eingelösten Beträge werden ausschließlich für den weiteren Ausbau des ÖPNV eingesetzt.

Konzept des Mobilitätspasses

Beim Mobilitätspass entrichten Abgabenzahler:innen eine Abgabe an eine Kommune, die hierfür ein Mobilitätsguthaben an die Abgabenzahler:innen ausgibt



Beispielhafte Berechnungen führten für den Landkreis Göppingen zu den in der Übersicht dargestellten Ergebnissen:

Übersicht finanzielle Gesamtwirkung – Landkreis Göppingen

Ein Vergleich der Ergebnisse der berechneten Varianten zeigt den entstehenden Gesamt-Netto-Erlös-Effekt und die prognostizierte Aktivierungsquote im ÖPNV

	Alle Angaben pro Jahr				
	Brutto-Einnahmen	Gesamt-Netto-Erlös [Netto-Erlöse Kommune + VU]	Anzahl Abgabenschlichtiger	Gesamt-Netto-Erlös- Effekt [Wirkungsgrad Finanzierung]	Aktivierungsquote ³⁾ [Aspekt der Lenkungswirkung]
Straßennutzungs- gebühr Tur Gebietszuschnitt: Göppingen/Eislingen	11 Mio. € Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis	-1 Mio. €	252 T Fälle ¹⁾ Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis	<0 %	34 % Hinweis: deutlich andere Ausgangsbasis
Einwohner:innen- beitrag	31 Mio. €	31 Mio. €	172 T Personen	ca. 100 %	6 %
Kfz-Halter:innen- beitrag	17 Mio. €	17 Mio. €	92 T Personen	ca. 100 %	6 %
Arbeitgeber:innen- beitrag	20 Mio. €	20 Mio. €	118 T Fälle ²⁾	ca. 100 %	6 %

1) Um den Pkw-Besetzungsgrad korrigierte Anzahl an Personen bei Pkw-Dauernutzer:innen und regelmäßig einfahrende Kfz-Nutzer:innen, um den Modal Split und Pkw-Besetzungsgrad korrigierte „Besuche“ im Fall von gelegentlich/einmalig einfahrender Kfz-Nutzer:innen
2) Bei abgabenschlichtigen Arbeitgeber:innen beschäftigte Personen
3) Die Aktivierungsquote beschreibt, welcher Anteil bisheriger Nicht-ÖPNV-Zeitkartenkunden (bisherige Bartarif und ÖPNV-Nichtnutzer) das Mobilitätsguthaben zumindest anteilig einlösen.

**Einstellung: Abgaben-
höhe 15 €**

© civity 2023 | NahverkehrsBeratung Südwest | zebalog | BBG und Partner | civity Management Consultants | 23

Alle Aufgabenträger im VVS vertreten jedoch die Auffassung, dass Drittmittelfinanzierungen erst dann relevant werden, wenn Grundstrukturen der Mobilitäts-garantie umgesetzt sind. Nach dem Konnexitätsprinzip steht hier zunächst das Land in der Pflicht, ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen. Die zu erwartenden

Einnahmen bei einer Abgabenhöhe von monatlich 15 Euro zeigen jedoch deutliche Spielräume auf (bis zu 31 Mio. Euro/Jahr), um den ÖPNV insgesamt auf eine solidere und zukunftsorientierte finanzielle Basis zu stellen, die in der Perspektive genutzt werden sollten. Auch wird darin ein wesentlicher Beitrag zur Änderung des Mobilitätsverhaltens gesehen, da die Abgabe unabhängig von der persönlichen Nutzung des ÖPNV erhoben werden.

6. *Rad- und Fußverkehr als umweltfreundliche Alternative*

Die Verwaltung bewertet die Chancen für nichtmotorisierte Mobilitätsformen realistisch. Sie sind in Teilen abhängig von der gesellschaftlichen Bewertung der Mobilität in Alltag und Freizeit.

► Um einen größeren Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu erreichen, muss die Infrastruktur in Teilen deutlich verbessert werden. Heute liegen die Anteile zwischen 7% und 15% (Talschaften), je nach den topographischen Verhältnissen und der Dichte der Besiedelung. Durch die zunehmende Elektrifizierung der Flotte ergeben sich auch in dieser Hinsicht neue Chancen. Distanzen und Steigungsverhältnisse werden vor allem in kurzen und mittlangen Mobilitätsbeziehungen nivelliert, wenn die Wege möglichst durchgängig zurückgelegt werden können. Umwege werden nur in wenigen Fällen akzeptiert. Die Ausnahme bilden in einem höheren Standard besonders ausgebaut Schnellverbindungen.

Nach dem qualifizierten Ausbau und der vorbildlichen Ausschilderung touristischer Radrouten widmet die neue Radverkehrskonzeption 2024 ihr besonderes Augenmerk dem Alltagsverkehr. Dort liegen die größten Chancen, weitere Potenziale der Verkehrsnachfrage auf den Radverkehr zu lenken. Deshalb ist es dringend erforderlich, die Fördermöglichkeiten bei Bund und Land zu nutzen und ggf. durch den Landkreis zu unterstützen, wo diese nicht greifen.

Eine Herausforderung stellt die Herstellung einer Radschnellverbindung im Filstal dar. In teils engen Ortslagen, hoch verdichteten Gewerbebereichen und entlang des Gewässerrandstreifens der Fils ist sehr viel planerische Kreativität, das Entgegenkommen anderer Interessensträger und das enge Zusammenwirken aller Beteiligten erforderlich, um zum Ziel zu kommen. Seit 2022 wird die Radschnellverbindung in kommunaler Trägerschaft durch den Landkreis geplant. Bereits 2021 konnte die Referenzstrecke von Reichenbach/Fils nach Ebersbach/Fils eingeweiht werden. Sie demonstriert die Wirkung des Radschnellwegstandards als neue Qualität der Infrastruktur für die Nutzer.

Für die Planung kann auf Zuschüsse in Höhe von 87,5% durch Bund und Land zurückgegriffen werden. Die Investitionsanteile auf kommunaler Seite werden auf rund 4 Mio. beziffert, die nach aktueller Planung in den Jahren 2025-28 zu finanzieren sind. Auf Markung Göppingen ist die Stadt selbst Träger der Planung. Diese wird durch den Landkreis mit organisiert. Leider liegt bisher keine Zustimmung der Stadt Uhingen vor, die Radschnellverbindung entsprechend der planerischen Empfehlung der Vorzugstrasse südlich der Fils zu realisieren. Das Verkehrsministerium und das Regierungspräsidium haben jedoch inzwischen klargestellt, dass die Planung auch ohne Uhingen ohne Einschränkungen bei der Förderung

weitergeführt werden kann. Die Verwaltung geht davon aus, dass sich im weiteren Austausch eine Lösung für diesen Abschnitt erzielen lässt.

Aktuell arbeitet das Straßenbauamt an der Anlage der erforderlichen Filsquerung (Brücke) an der Querspange Ebersbach/West. Dieser Abschnitt knüpft an das bereits fertiggestellte Demonstrationsteilstück an und wird ebenfalls durch das Land Baden-Württemberg finanziert.

7. Fazit

Wenn die Klimaschutzziele des Landkreises, des Landes, wie auch des Bundes bis 2040 erreicht werden sollen, muss der Verkehrssektor mit seinem hohen Anteil am CO₂-Ausstoß einen wesentlichen Beitrag leisten. Die steuernden Möglichkeiten wurden kursorisch aufgezeigt.

Es wird aber nicht ausreichen, die notwendigen Maßnahmen isoliert zu denken. Es muss umfassend zwischen allen staatlichen Ebenen, auch in der kommunalen Familie, intensiv zusammengearbeitet werden, um zu konsensfähigen, zugleich aber wirksamen Ergebnissen zu kommen.

■ Der einseitige Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr und des Leistungsangebots im ÖPNV kann die gesteigerte Inanspruchnahme des Systems nicht im Alleingang erreichen. Es bedarf vermehrt eng abgestimmter Konzepte, die Push- und Pull-Faktoren sich gegenseitig ergänzend abstimmen, um eine spürbar nachhaltige Verkehrswende einzuleiten. Diese wird das private Kfz nicht in Frage stellen, dessen beliebigen Einsatz aber verändern und auch einschränken müssen.

- Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern spielt dabei die entscheidende Rolle.
- Sie muss mit leistungsfähigen und zuverlässigen Systemen digital flankiert werden (Anschlusssicherung, Tarifierung usw.).

Die beim Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur neu eingerichtete, durch das Land finanzierte Stelle einer Koordinatorin für Mobilität und Klimaschutz, wird sich mit dieser Thematik vertiefend befassen und diese in einem Klimamobilitätsplan aufarbeiten.

Zu sehen ist allerdings, dass dem Landkreis mit Blick auf als sinnvoll erachtete Push- und Pull-Maßnahmen selber nicht ausreichende politische Gestaltungsspielräume zur Verfügung stehen. Die zielorientierte Förderung des ÖPNV in Form eines verbesserten Angebots korrespondiert in seiner Wirksamkeit mit den verkehrlichen Rahmenbedingungen in den Städten und Gemeinden, die ggf. auch restriktive Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs umfassen. Dies betrifft insbesondere die künftige Zugänglichkeit der Innenstädte für den Pkw-Verkehr und das verfügbare Angebot an Parkmöglichkeiten (Zahl der Plätze) und dessen Bepreisung. Auf letztere hat der Landkreis keinen unmittelbaren Einfluss. Der Klimamobilitätsplan kann hierzu lediglich Vorschläge erarbeiten und Maßnahmen koordinieren helfen.

■ Wenn der weitere Ausbau des ÖPNV die gewünschten Effekte im Mobilitäts-

verhalten zukunftsweisend und nachhaltig generieren soll, bedarf es verstärkt eines abgestimmten Vorgehens innerhalb in der kommunalen Familie. Dies liegt im Interesse eines zielgerichteten und effizienten Mitteleinsatzes, da auch die hohen Kosten für ein leistungsfähiges und für die Fahrgäste attraktives ÖPNV-Angebot des Landkreises, wie es der Nahverkehrsplan 2023 vorschlägt, letztendlich über die Kreisumlage in Teilen von den Städten und Gemeinden mitgetragen wird.

III. Handlungsalternative

Keine Eingriffe in das bestehende System des Mobilitätsverhaltens vornehmen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Unterschiedlich und abhängig vom Erfüllungsstand bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2023. In jedem Fall wäre der Landkreis mit dem Einsatz weiterer Finanzmitteln im Bereich der Freiwilligkeitsleistungen gefordert.

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

gez.
Edgar Wolff
Landrat