

---

Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	Ausschuss für Umwelt und Verkehr	18.03.2014
	Öffentlich	TO Nr. 10

---

## Weiterentwicklung des regionalen ÖPNV-Angebots

### I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Seit 2013 wird sowohl auf Landes- als auch auf regionaler Ebene intensiv über die Zukunft des ÖPNV diskutiert. Im Fokus stand der Streit zwischen dem Verband Region Stuttgart, der Landeshauptstadt Stuttgart und den Verbund-Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr um die Zuständigkeit als Aufgabenträger für den Busverkehr. Der Landkreis Göppingen war hiervon nur indirekt betroffen, da er nicht Gesellschafter des VVS ist und daher nach dem Verbandsgesetz auch nicht in das Instrumentarium der regionalen Finanzierung des ÖPNV (Verkehrsumlage) eingebunden ist. Mit einem Schreiben an den Verkehrsminister des Landes hat der Landkreis seine ablehnende Haltung gegenüber der geforderten Verschiebung der Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr zum Verband Region Stuttgart deutlich gemacht. Verkehrsminister Hermann hatte sich vermittelnd in die Auseinandersetzung zwischen den divergierenden Interessen der Beteiligten eingeschaltet. Anfang Februar 2014 sind hierzu erste Entscheidungen gefallen.

Bezüglich der künftigen Ausgestaltung der ÖPNV-Finanzierung über das Land Baden-Württemberg ist die Entwicklung noch im Fluss. Die bisher vorgestellten Modelle würden sich auf den Landkreis stark nachteilig auswirken und sind daher abzulehnen.

#### *1. Zuständigkeitsfragen und neue Mobilitätsangebote*

Laut einer Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 13.02.2014 haben sich die Partner nach monatelangen Verhandlungen am 13. Februar in einem Spitzengespräch auf eine deutliche Ausweitung des ÖPNV-Angebots in der Region Stuttgart geeinigt. Die Vereinbarung legt ein umfangreiches Arbeitsprogramm bis zum Jahr 2025 fest. Es sieht folgende Eckpunkte vor:

- Stabilisierung der S-Bahn als Rückgrat des ÖPNV
- Ergänzung des Angebots durch neue, vertaktete MetropolExpress-Züge, zu Mittel- und Oberzentren, die außerhalb der Region Stuttgart liegen
- Entlastung/Ergänzung der Schienenverbindungen durch Express-Buslinien zwischen den Mittelzentren innerhalb der Region und zu externen Zielen
- Einheitliche Standards auf den Bus-Zubringerlinien zu den S-Bahn-Stationen
- Koordinierter Ausbau der Park&Ride-, Bike&Ride- sowie der Parken&Mitfahren-Plätze
- Regional koordiniertes Verkehrsmanagement

Der Verband Region Stuttgart erhält somit die Zuständigkeit für die Planung und Finanzierung ergänzender Schnellbus-Angebote im Tangentialverkehr als Ergänzung des bestehenden S-Bahn-Netzes sowie für die Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum Schienenverkehr (Infrastruktur, Mobilitätsmanagement). Die Änderungen müssen noch durch ein novelliertes Verbandsgesetz im Landtag und in den Gremien der kommunalen Partner bestätigt werden.

Für den Landkreis Göppingen und seine weiteren Planungen für ein verbessertes Mobilitätsangebot im Filstal wie auch in der Vernetzung in die Fläche sind sowohl die neuen MetropolExpress-Züge als auch die durch den Verband Region Stuttgart zu bestellenden Express-Buslinien in der ergänzenden Direktverbindung wichtiger Mittelzentren von erheblicher Relevanz.

#### *MetropolExpress (ME)*

Das Land strebt an, den bestehenden RE-Verkehr zu einem MetropolExpress-System im 30-Minuten-Takt fortzuentwickeln. Als Endpunkte der von Stuttgart ausgehenden Linien sind Heilbronn, Schwäbisch Hall, Aalen, Geislingen/Steige, Horb, Pforzheim und Tübingen vorgesehen. „Der MetropolExpress kann an den Außenästen aufgrund der kürzeren Fahrzeiten eine Alternative zur kostspieligen Verlängerung von S-Bahn-Linien sein“. Er wirkt daher entlastend auf die S-Bahn im Kernbereich und schafft neue Kapazitäten. Auf die Betriebsqualität im Rahmen des Gesamtsystems soll ein erhöhtes Augenmerk gerichtet werden.

Zur Finanzierung des ME-Takts durch das Land wurden bisher keine Aussagen gemacht. Auch nicht dazu, in wieweit der neue 30-Minuten-Takt Teil der Angebotskonzeption des Landes 2020+ ist. Diese wiederum ist Grundlage der derzeit zusammen mit dem Verband Region Stuttgart beauftragten Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine Verlängerung der S-Bahn in den Landkreis Göppingen. Für die Ergebnisse der NKU ist es von maßgeblicher Bedeutung, welcher Vergleichsfall (Prognose-Null-Fall) der Studie für die Berechnung des wirtschaftlichen Nutzens zugrunde liegt. Das durch die Landeskonzeption vorgegebene Betriebsmodell ist vor allem entscheidend dafür, welche Taktlagen der S-Bahn im Filstal fahrbar sind und wie diese im Zusammenhang mit den verbleibenden schnellen Zügen (IRE und RE bzw. ME) stehen. Die Verwaltung ist bemüht, die offenen Fragen kurzfristig zu klären um ggf. notwendige Konsequenzen für die laufenden Arbeiten daraus abzuleiten.

#### *Express-Buslinien (EBL)*

Angebotslücken in dem in der Regel konzentrisch auf die Landeshauptstadt Stuttgart ausgerichteten S-Bahn-Netz sollen entsprechend der Vereinbarung der ÖPNV-

Partner in der Region durch qualitativ hochwertige, in der Regel kreisüberschreitende Express-Buslinien (EBL) geschlossen werden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Bedienungslücken auch künftig aus verschiedenen Gründen (Kosten, Nachfrageintensität, Topographie) nicht durch Schienenstrecken überwunden werden können. Die EBL in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart verbinden die Mittelzentren und besondere Verkehrsknotenpunkte innerhalb der Region (zentrale Umsteigepunkte zum Schienenverkehr, Flughafen/Messe, regional bedeutsame Arbeitsplatz- und Ausbildungsschwerpunkte) sowie benachbarte Städte der Metropolregion Stuttgart. In einer Pilotphase sollen zunächst auf fünf EBL Erfahrungen gesammelt werden. Im Zusammenhang mit dem Raum Göppingen wurden Verbindungen nach Kirchheim/Teck, Schorndorf (innerhalb der Region) sowie nach Heidenheim und Schwäbisch Gmünd (außerhalb der Region) aufgenommen. Das Mittelzentrum Geislingen wird in diesem Zusammenhang nachvollziehbar nicht genannt, da es durch die MetropolExpress-Linie erschlossen werden soll.

Darüber hinaus wollen die ÖPNV-Partner verbindliche Standards für die S-Bahn-Zubringer im Busverkehr setzen:

- Halbstündliche Bedienung während der Haupt- und Normalverkehrszeit (6-20 Uhr)
- Stündliche Verbindungen in den Schwachlastzeiten (20-24 Uhr und am Wochenende sowie bei den Nacht-S-Bahnen)
- Ersatz durch Rufbusse/Ruftaxis in Gebieten des ländlichen Raums mit schwächerer Verkehrsnachfrage. Ausnahmen vom Grundtakt sollen dort möglich sein.
- Auf allen Linien werden Systeme der Anschlusssicherung auf der Basis von Echtzeitdaten eingerichtet.

Mit einem regionalen Verkehrsmanagement soll die wachsende Nachfrage nach Mobilität in der Region Stuttgart optimiert werden. Hierzu gehören der Einsatz von Mitfahrmöglichkeiten, betriebliches Mobilitätsmanagement bis hin zu Fußwegeberatung und Radroutenplanung. Ziel ist die bessere Vernetzung der Verkehrsträger unter Federführung des Verbands Region Stuttgart. Der Verband koordiniert und finanziert Verbesserungen bei Angeboten zu Park&Ride, Parken&Mitfahren, Bike&Ride und zum Carsharing, bei Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystemen in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr sowie bei der Einrichtung von Fernbushaltestellen in Verbindung mit ÖPNV-Angeboten.

Da der Landkreis Göppingen auch nach der Teilintegration seit 1.1.2014 weiterhin nicht Gesellschafter des Stuttgarter Verkehrsverbundes (VVS) ist, gelten die üblichen Finanzierungsmechanismen bei den regionalen Zuständigkeiten für ihn nur eingeschränkt. Infrastruktureinrichtungen wie auch betriebliche Zusatzangebote (z.B. von Express-Buslinien) sind entsprechend in *gesonderten Finanzierungsvereinbarungen* zwischen dem Verband und dem Landkreis Göppingen zu regeln. Der Verband Region Stuttgart hat aber bereits großes Interesse signalisiert und angeboten, mit dem Landkreis Göppingen hierüber zeitnah in Verhandlungen, z.B. für die modellhafte Einrichtung einer Express-Buslinie, eintreten zu wollen. Nachdem auch im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans im Raum Voralb die Notwendigkeit einer zusätzlichen direkten Schnellverbindung zwischen den Mittelzentren Kirchheim/Teck und Göppingen zuletzt auf mehreren Ebenen diskutiert wird, besteht in diesem Fall die Chance, über ein Modellprojekt zu konkreten Ergebnissen zu kommen. Dabei sind aber stets die Zusammenhänge zu bestehenden Linien-

konzessionen und Verkehrsströmen auch im Zusammenhang mit der Schülerbeförderung kritisch mit zu beleuchten.

## 2. Künftige Finanzierung des ÖPNV

Die staatlichen Ausgleichsmittel nach §45a PBefG (Schülerbeförderung) werden derzeit pauschaliert an die konzessionierten Linienunternehmen über die Verkehrsverbünde ausbezahlt. Sie sollen nach den Vorstellungen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur künftig den Aufgabenträgern (Stadt- und Landkreise) zur Verteilung zugewiesen werden. Dies wird im Grundsatz begrüßt. Unklar ist noch, in welcher Form das MVI Auflagen mit Zuweisung der Mittel verbinden wird und welcher Aufwand für die Aufgabenträger damit verbunden sein wird. Die Mittel sollen in der Folge ab 2015 nach einem objektiven Schlüssel an die Aufgabenträger verteilt werden. Eingbracht werden folgende Faktoren:

- Erschließungsaufwand = Fläche je Kreis (statisches Element)  
Hierbei wird vor allem der Aufwand für den Schülerverkehr berücksichtigt.
- Umfang und Qualität des Fahrplanangebots (dynamisches Element)
- Fahrgastnachfrage (dynamisches Element)

Ziel soll eine Minimierung der sich aus diesen Faktoren zwangsläufig ergebenden Umverteilung im Vergleich zum Status quo sein. Ein Demographiefaktor soll Gebiete mit Bevölkerungsrückgang beim Schlüsselfaktor *Fahrgastzahl* besonders berücksichtigen.

Ein besonderes Augenmerk erfährt der Faktor *Vertaktung (Bedienungsqualität)*. Ein hoher Grad der Vertaktung des Angebots im Zeitraum zwischen 5 und 24 Uhr wird positiv gewichtet und entscheidet mit über den künftigen Mittelfluss. Außerdem erfolgt eine gewichtete Gebietsdifferenzierung nach Raumkategorien (entsprechend Landesentwicklungsplan). Im ländlichen Raum werden bei Verbesserungen des Angebots noch erhebliche Potenziale für Fahrgastgewinne gesehen.

Negative Veränderungen bei der Zuweisung der Mittel gegenüber dem Status quo sollen im Übergangszeitraum bis 2018 (Neuordnung der Verbundförderung) auf max. 3% je Jahr begrenzt werden. Insgesamt soll durch eine Härtefallregelung im Übergangsprozess der ersten Jahre die Verringerung der Mittel auf maximal 12% begrenzt werden.

In der laufenden Diskussion befinden sich aktuell zwei Modelle:

- Basismodell 198 Mio. € (bisheriger Mitteleinsatz)
- Erweiterte Verteilungsmasse 243 Mio. € unter Einschluss zusätzlicher Mittel aus § 18 FAG

Unter Berücksichtigung der Härtefallregelung mit Begrenzung der Minderzuweisung an die Aufgabenträger wäre im Vergleich zur Status quo-Zuweisung von 4,9 Mio. € für den Bereich des Landkreises Göppingen künftig mit einem Delta von -0,4 Mio. € (bei 198 Mio. €) zu rechnen.

Bei erweiterter Finanzierungsmasse auf 238 Mio. € (über diese ist mit den kommunalen Spitzenverbänden aber noch intensiv zu verhandeln) würde sich trotz der Härtefallregelung sogar ein noch höheres Delta von -0,5 Mio. € ergeben. In ähnli-

chem Umfang würden der Alb-Donau-Kreis (-0,6 Mio. €), der Ostalbkreis (-0,7 Mio. €) oder der Landkreis Calw (-0,3 Mio. €) belastet. Andere Landkreise wiederum könnten mit einem Plus von bis zu 3,3 Mio. € (Ortenaukreis) rechnen. Vgl. hierzu auch die Tabellen im Anhang. Dies ist aus der Sicht der benachteiligten Aufgabenträger nicht akzeptabel.

Unabhängig von der Höhe der Finanzaufweisungen ist derzeit nicht vollständig absehbar, welcher organisatorischer und damit personeller Mehraufwand für die Aufgabenträger mit der Verwaltung der Finanzmittel verbunden sein wird.

Aus Sicht der Landkreisverwaltung sind diese Ungleichgewichte in der beabsichtigten Verteilung der Mittel durch das MVI entschieden abzulehnen. Sie würden die Bemühungen des Landkreises um Verbesserungen seines ÖPNV-Angebots und die grundsätzliche Bereitschaft des Kreistags, hierfür zusätzliche Mittel einzusetzen, konterkarieren, wenn zunächst ein erneuter Ausgleich für staatliche Minderzuweisungen zu erbringen wäre um das bestehende Verkehrsangebot zu halten. In einem Landratsschreiben (vgl. Anlage) wurden die negativen Auswirkungen der geplanten ÖPNV-Finanzierungsreform für den Landkreis Göppingen gegenüber dem MVI klar artikuliert. Auch über den Landkreistag wurden entsprechende Forderungen eingebracht, für eine ausgewogene Verteilung der Mittel Sorge zu tragen und entsprechend auf das Ministerium einzuwirken.

Die Grundgedanken zu einem verbesserten ÖPNV-Gesamtangebot auf Basis verakteter Verkehre sind gleichwohl zu begrüßen. Sie entsprechen den Intentionen des neuen Nahverkehrsplans, der sich derzeit in der Aufstellung befindet. Im Rahmen der Szenarien werden vergleichbare Takt- und Bedienungsstrukturen für das in die Fläche zu vernetzende ÖPNV-Angebot im Landkreis Göppingen berücksichtigt, wie sie auch das Land vorsieht. Entscheidend wird sein, auf Grundlage welcher finanziellen Basis der staatlichen Zuweisungen über §45a PBefG und § 18 FAG die Angebotsverbesserung für die kommenden Jahre geplant werden kann.

Es ist darüber hinaus zu sehen, dass die Fördervereinbarungen über die Verkehrsverbünde im Land Baden-Württemberg allgemein 2018 auslaufen und auch über die Anschlussregelungen noch neu verhandelt wird. Auch in diesem Zusammenhang sind deutliche Verschiebungen zum Status quo nicht auszuschließen. Diese würden sowohl die Finanzierung des Filsland Mobilitätsverbundes als auch der VVS-Teilintegration betreffen.

### **III. Handlungsalternativen**

Keine

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

Der finanzielle Aufwand für zusätzliche Verkehrsangebote in Zusammenarbeit mit dem Verband Region Stuttgart (z.B. Express-Buslinien) lässt sich derzeit noch nicht darstellen.

Bei einer grundlegenden ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes (Zuweisungen aus §45a und § 18 FAG) in der derzeit diskutierten Form drohen dem Landkreis Minderzuweisungen im Zeitraum bis 2018 von bis zu 0,5 Mio. € je Jahr (Endstufe).

**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 des Klimaschutzes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

DER LANDRAT

Landratsamt Göppingen • Postfach 809 • 73008 Göppingen

Herrn Minister  
Winfried Hermann  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Baden-Württemberg  
Hauptstätter Str. 67  
70178 Stuttgart

Göppingen, 19.02.2014

### **Künftige ÖPNV-Finanzierung**

Sehr geehrter Herr Minister,

die aktuelle Diskussion um die künftige Finanzierung des ÖPNV gibt uns im Landkreis Göppingen Anlass zu großer Sorge. Erlauben Sie bitte, dass ich dies kurz im Zusammenhang darstelle und begründe:

Im Grundsatz begrüßen wir es, wenn die 45a-Mittel künftig den Aufgabenträgern zur Verwaltung und Gestaltung zugewiesen werden. In welcher Form dies aufgrund der damit verbundenen Qualitätskriterien zu einem organisatorischen Mehraufwand führt, ist für uns derzeit nicht absehbar.

Der Landkreis Göppingen befindet sich nach der erfolgreichen Anbindung an den Ulmer DING-Verbund im Bereich der Stadt Geislingen und der zum 1.1.2014 vollzogenen Teilintegration in den VVS auf einem guten Weg, sein ÖPNV-Angebot zukunftsorientiert auszubauen. Diese Grundstimmung war bei unserer Eröffnungsveranstaltung im Göppinger Bahnhof zu Beginn des Jahres deutlich zu spüren: Hier bewegt sich etwas. Für die bisher großzügige Unterstützung bei den genannten zentralen Meilensteinen sind wir dem Land sehr dankbar. Bei unseren weiteren Bemühungen setzen wir verstärkt auf Elemente wie Vertaktung, die Sicherung von Mobilitätsketten in die Fläche und die Berücksichtigung kostengünstiger alternativer Bedienungsformen.

Der Kreistag ist sich sehr wohl bewusst, dass die angestrebten Verbesserungen nicht ohne einen erheblichen finanziellen Mehraufwand zu bewerkstelligen sein werden. Dies gilt umso mehr, als unser lediglich in der zentralen Achse im Filstal hochverdichteter Landkreis auch betont ländlich geprägte Strukturen aufweist und dort zunehmend mit erheblichen organisatorischen und finanziellen Problemen im Bereich der Schülerbeförderung zu kämpfen hat. Die demographischen Perspektiven gestalten sich diesbezüglich im Gegensatz zur Gesamtregion in weiten Teilen unseres Raumes leider ungünstig. Auch von dieser Seite her ist der Landkreis Göppingen gefordert, ein zukunftsfähiges ÖPNV-Gesamtkonzept auf die Beine zu stellen, das auf Dauer zusätzliche Kosten verursachen wird.

In dieser Gesamtkonstellation unserer Bemühungen um nachhaltige Mobilitätsangebote, die auch unsere ambitionierten Klimaschutzziele unterstützen sollen, würden negative Entwicklungen bei der Zuweisung der staatlichen Ausgleichsleistungen stark kontraproduktiv wirken. Nach den uns vorliegenden, über den Landkreistag kommunizierten Eckwerten der Überlegungen des MVI, müsste der Landkreis Göppingen seinen ÖPNV künftig im Extremfall mit 1,8 Mio. € Minderzuweisungen organisieren. Selbst bei den abgefederten Varianten (Härtefallregelung) entstünde ein Defizit von rd. 0,5 Mio. € gegenüber dem Status quo. Der Landkreis Göppingen nähme zusammen mit wenigen anderen Betroffenen Aufgabenträgern hierbei sogar eine negative Spitzenposition im Land ein. Ich bitte Sie um Verständnis, dass dies für uns schlichtweg nicht akzeptabel wäre, zumal andere Aufgabenträger mit durchaus vergleichbaren Strukturen zum Teil deutliche Zuwächse bei den Zuweisungen, insbesondere bei einem auf rd. 240 Mio. € erhöhten Finanzvolumen, zu erwarten hätten.

Die nach den bisher vorliegenden Modellen in jedem Fall verminderten Finanzzuweisungen würden künftig fehlen, um mit dem erforderlichen zusätzlichen finanziellen Engagement des Landkreises unsere genannten weitreichenden Ziele im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans, der sich aktuell noch in Aufstellung befindet, erfolgreich umzusetzen. Insofern wäre dies das völlig falsche Signal.

Sehr geehrter Herr Minister, ich möchte Sie daher bitten, die aktuellen Überlegungen noch einmal zu überprüfen um in der Folge zu einer vertretbaren Lösung bei der Neuzuweisung der Ausgleichsmittel für den ÖPNV zu kommen, die auch uns im Landkreis Göppingen weiterhin die Chance eröffnet, bei unseren Bemühungen um nachhaltige und zukunftsweisende öffentliche Mobilitätsangebote ein gutes Stück voranzukommen.

Es grüßt Sie freundlich

Edgar Wolff



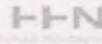
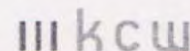
## Variante Härtefallausgleich

- Begrenzung Verluste auf -3 % p.a.,  
Rechengrundlage im Basisszenario: -10 % (entspricht  
-2 % p.a.), konservative Rechnung mit Puffer für  
Veränderungen der dynamischen Faktoren bei einzelnen  
Aufgabenträgern
- Basisrechnung mit Status Quo-Verteilungsmasse 198,2  
Mio. €, davon für Härtefallfond 17,7 Mio. €
- Rechnung mit erweiterter Verteilungsmasse,  
243 Mio. € unter Einschluss § 18 FAG (15 Mio. €):  
Umfang Härtefallfonds 3,5 Mio. €

22.1.2014



Nahverkehrsberatung Südwest

BBG  
und  
Partner

13

## Ergebnisse Verteilung 198 Mio. €

Kreis	Verbund	Status Quo	ohne Härtefall	mit Härtefall
Landkreis Alb-Donau-Kreis	DING	6,0	4,5	5,4
Stadtkreis Baden-Baden	KVV	0,5	1,2	1,1
Landkreis Biberach	DING	6,4	4,4	5,8
Landkreis Böblingen	VVS	4,1	4,2	3,8
Landkreis Bodenseekreis	BODO	4,4	3,4	3,9
Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RVF	5,1	5,7	5,2
Landkreis Calw	VGC	3,8	3,4	3,5
Landkreis Emmendingen	RVF	2,7	2,7	2,5
Landkreis Enzkreis	VPE	5,0	3,0	4,5
Landkreis Esslingen	VVS	5,8	5,6	5,2
Stadtkreis Freiburg im Breisgau	RVF	7,7	6,1	6,9
Landkreis Freudenstadt	VGf	3,3	3,0	3,0
Landkreis Göppingen	GP	4,9	3,1	4,5
Stadtkreis Heidelberg	VRN	4,5	3,6	4,0
Landkreis Heidenheim	HTV	2,4	2,5	2,3
Landkreis Heilbronn Landkreis	HNV	3,8	4,7	4,2
Stadtkreis Heilbronn Stadt	HNV	0,9	1,9	1,7
Landkreis Hohenlohekreis	HNV	3,5	3,5	3,2
Landkreis Karlsruhe Landkreis	KVV	6,3	5,5	5,6
Stadtkreis Karlsruhe Stadt	KVV	11,0	8,8	9,9
Landkreis Konstanz	VHB	3,4	4,9	4,5
Landkreis Lörrach	RVL	3,1	3,7	3,4

Zuweisung in Mio. p.a.

Kreis	Verbund	Status Quo	ohne Härtefall	mit Härtefall
Landkreis Ludwigsburg	VVS	5,5	5,3	4,9
Landkreis Main-Tauber-Kreis	VRN	1,5	3,5	3,2
Stadtkreis Mannheim	VRN	4,9	6,6	6,0
Landkreis Neckar-Odenwald-Kreis	VRN	4,4	3,7	3,9
Landkreis Ortenaukreis	TGO	3,3	7,3	6,6
Landkreis Ostalbkreis	OAK	7,1	6,3	6,4
Stadtkreis Pforzheim	VPE	1,6	2,6	2,3
Landkreis Rastatt	KVV	2,2	2,5	2,3
Landkreis Ravensburg	BODO	4,4	5,2	4,8
Landkreis Rems-Murr-Kreis	VVS	3,5	4,0	3,7
Landkreis Reutlingen	NALDO	4,4	5,7	5,2
Landkreis Rhein-Neckar-Kreis	VRN	4,2	6,8	6,1
Landkreis Rottweil	VVR	4,4	3,3	3,9
Landkreis Schwäbisch Hall	KVSH	6,0	5,6	5,4
Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis	VSB	3,6	3,8	3,5
Landkreis Sigmaringen	NALDO	3,9	4,3	3,9
Stadtkreis Stuttgart	VVS	16,0	14,7	14,4
Landkreis Tübingen	NALDO	4,9	4,3	4,4
Landkreis Tuttlingen	TUT	2,5	2,7	2,5
Stadtkreis Ulm	DING	1,9	2,6	2,4
Landkreis Waldshut	WTV	5,3	4,2	4,8
Landkreis Zollernalbkreis	NALDO	3,8	3,7	3,5
<b>Summe</b>		<b>198,1</b>	<b>198,1</b>	<b>198,2</b>

22.1.2014



Nahverkehrsberatung Südwest

BBG  
und  
Partner

14

## Ergebnisse Verteilung 243 Mio. € (incl. 15 Mio. € FAG)

Kreis	Verbund	Status Quo	ohne Härtefall	mit Härtefall
Landkreis Alb-Donau-Kreis	DING	6,5	5,5	5,8
Stadtkreis Baden-Baden	KVV	0,6	1,5	1,5
Landkreis Biberach	DING	6,9	5,4	6,2
Landkreis Böblingen	VVS	4,4	5,1	5,0
Landkreis Bodenseekreis	BODO	4,7	4,2	4,2
Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RVF	5,6	7,0	6,9
Landkreis Calw	VGC	4,1	4,2	4,1
Landkreis Emmendingen	RVF	2,9	3,4	3,3
Landkreis Enzkreis	VPE	5,3	3,7	4,8
Landkreis Esslingen	VVS	6,2	6,8	6,7
Stadtkreis Freiburg im Breisgau	RVF	7,8	7,5	7,4
Landkreis Freudenstadt	VGF	3,6	3,7	3,6
Landkreis Göppingen	GP	5,2	3,8	4,7
Stadtkreis Heidelberg	VRN	4,6	4,4	4,4
Landkreis Heidenheim	HTV	2,7	3,0	3,0
Landkreis Heilbronn Landkreis	HNV	4,2	5,7	5,6
Stadtkreis Heilbronn Stadt	HNV	1,0	2,3	2,3
Landkreis Hohenlohekreis	HNV	3,8	4,3	4,2
Landkreis Karlsruhe Landkreis	KVV	6,8	6,8	6,7
Stadtkreis Karlsruhe Stadt	KVV	11,2	10,8	10,7
Landkreis Konstanz	VHB	3,7	6,0	5,9
Landkreis Lörrach	RVL	3,4	4,5	4,5

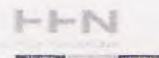
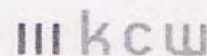
Zuweisung in Mio. p.a.

Kreis	Verbund	Status Quo	ohne Härtefall	mit Härtefall
Landkreis Ludwigsburg	VVS	5,9	6,5	6,4
Landkreis Main-Tauber-Kreis	VRN	1,9	4,3	4,3
Stadtkreis Mannheim	VRN	5,1	8,1	8,0
Landkreis Neckar-Odenwald-Kreis	VRN	4,7	4,5	4,4
Landkreis Ortenaukreis	TGO	4,1	9,0	8,8
Landkreis Ostalbkreis	OAK	7,7	7,7	7,6
Stadtkreis Pforzheim	VPE	1,7	3,1	3,1
Landkreis Rastatt	KVV	2,5	3,1	3,0
Landkreis Ravensburg	BODO	5,0	6,4	6,3
Landkreis Rems-Murr-Kreis	VVS	3,9	4,9	4,9
Landkreis Reutlingen	NALDO	4,9	7,0	6,9
Landkreis Rhein-Neckar-Kreis	VRN	4,8	8,3	8,2
Landkreis Rottweil	VVR	4,7	4,1	4,2
Landkreis Schwäbisch Hall	KVSH	6,5	6,8	6,7
Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis	VSF	4,0	4,7	4,6
Landkreis Sigmaringen	NALDO	4,3	5,2	5,1
Stadtkreis Stuttgart	VVS	16,3	18,0	17,8
Landkreis Tübingen	NALDO	5,1	5,2	5,2
Landkreis Tuttlingen	TUT	2,8	3,4	3,3
Stadtkreis Ulm	DING	2,0	3,2	3,2
Landkreis Waldshut	WTV	5,7	5,1	5,1
Landkreis Zollernalbkreis	NALDO	4,2	4,5	4,5
<b>Summe</b>		<b>213,1</b>	<b>243,1</b>	<b>243,2</b>

22.1.2014



Nahverkehrsberatung Südwest

BBG  
und  
Partner

15

## Bewertung Umverteilung

### Umverteilungsvolumen und Anzahl Verlierer

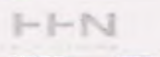
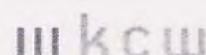
	Umvert. Mio. €	Über 10%	5 bis 10%	Bis 5%
198 Mio. ohne Härtefall	+/-21,1	15	3	3
198 Mio. mit Härtefall	+/-13,8	0	25	1
243 Mio. ohne Härtefall	+/-15,4	5	2	4
243 Mio. mit Härtefall	+/-5,5	0	8	4

- Zahl Gewinner überwiegt tendenziell
- Umverteilungsvolumen optimiert angesichts Streuung
- Verlierer durchweg gut erklärbar

22.1.2014



Nahverkehrsberatung Südwest

BBG  
und  
Partner

16