
VOLLINTEGRATION DES LANDKREISES GÖPPINGEN IN DEN VVS?

Kosten und Nutzeneffekte der Verbundintegration

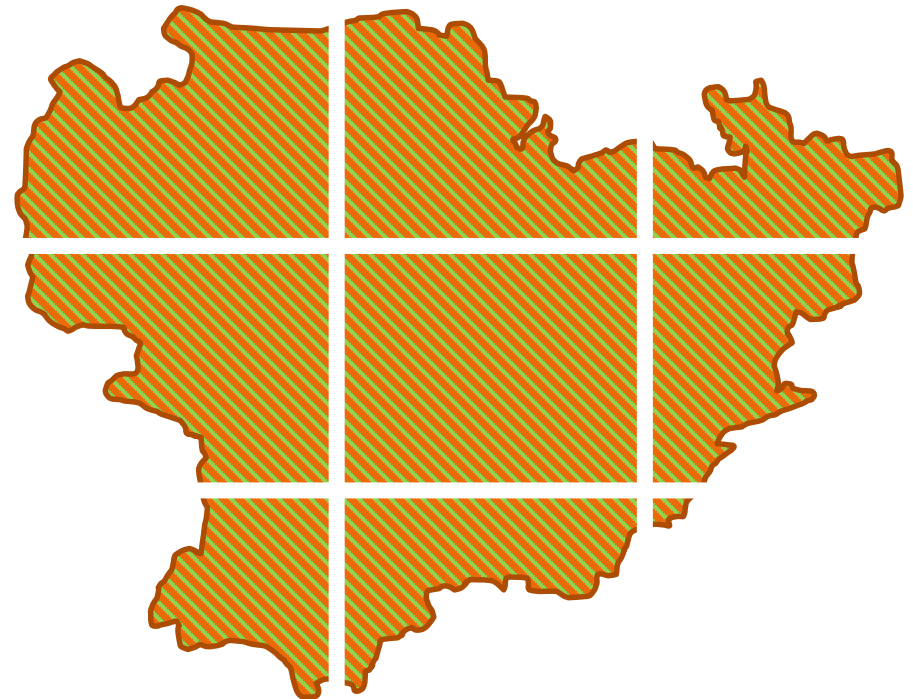
Vorstellung der Ergebnisse

Göppingen 23.01.2018

Prof. Dr. Tobias Bernecker

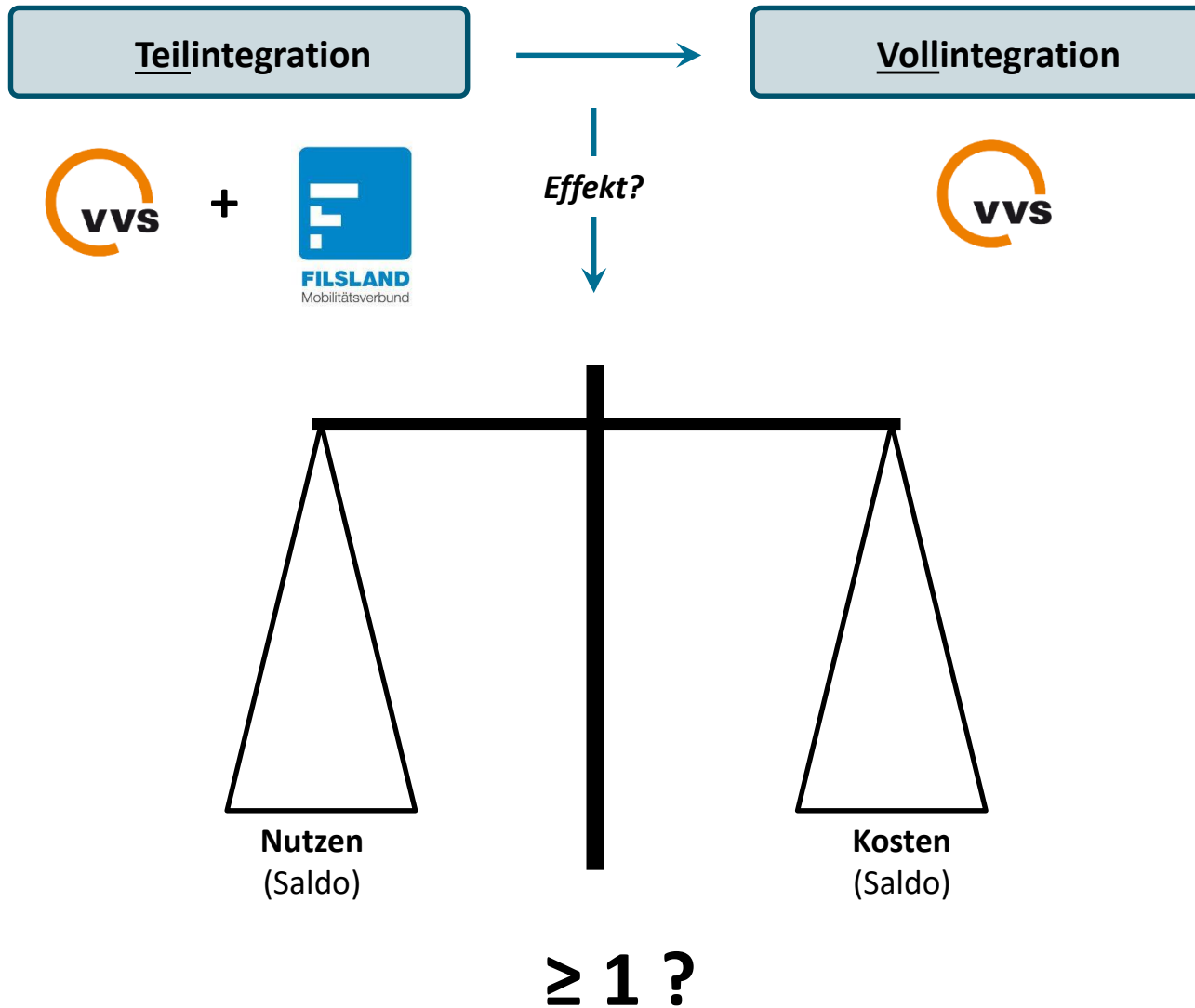
Hochschule Heilbronn

Verkehrsbetriebswirtschaft



Kosten und Nutzeneffekte der VVS-Vollintegration

Fragestellung



Kostenblöcke einer Vollintegration

- Einmalige Umstellungskosten
- Harmonisierungsverluste
- Kosten für die Mitfinanzierung von Verbundangeboten (Verkehrsangebot, Tarif, Struktur)
- Transaktions- und Vertriebskosten

Landkreis Göppingen

Verkehrsumlage VRS mit reduziertem Einwohneranteil (60 %)

+ Verbundlastenausgleich Stadt Stuttgart

+ Beteiligung an der VVS GmbH

= Kosten der Vollintegration

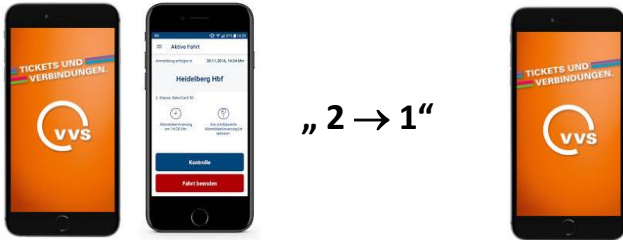
./. Aufwand für Teilintegration

./. Aufwand für Filsland-Mobilitätsverbund

= **Mehrkosten der Vollintegration**

Fahrgast

Abbau von Zugangshürden



Integrierte Mobilität

„Mobilitätsketten“



Standortattraktivität

„Raumwirkung“



Zuständigkeiten

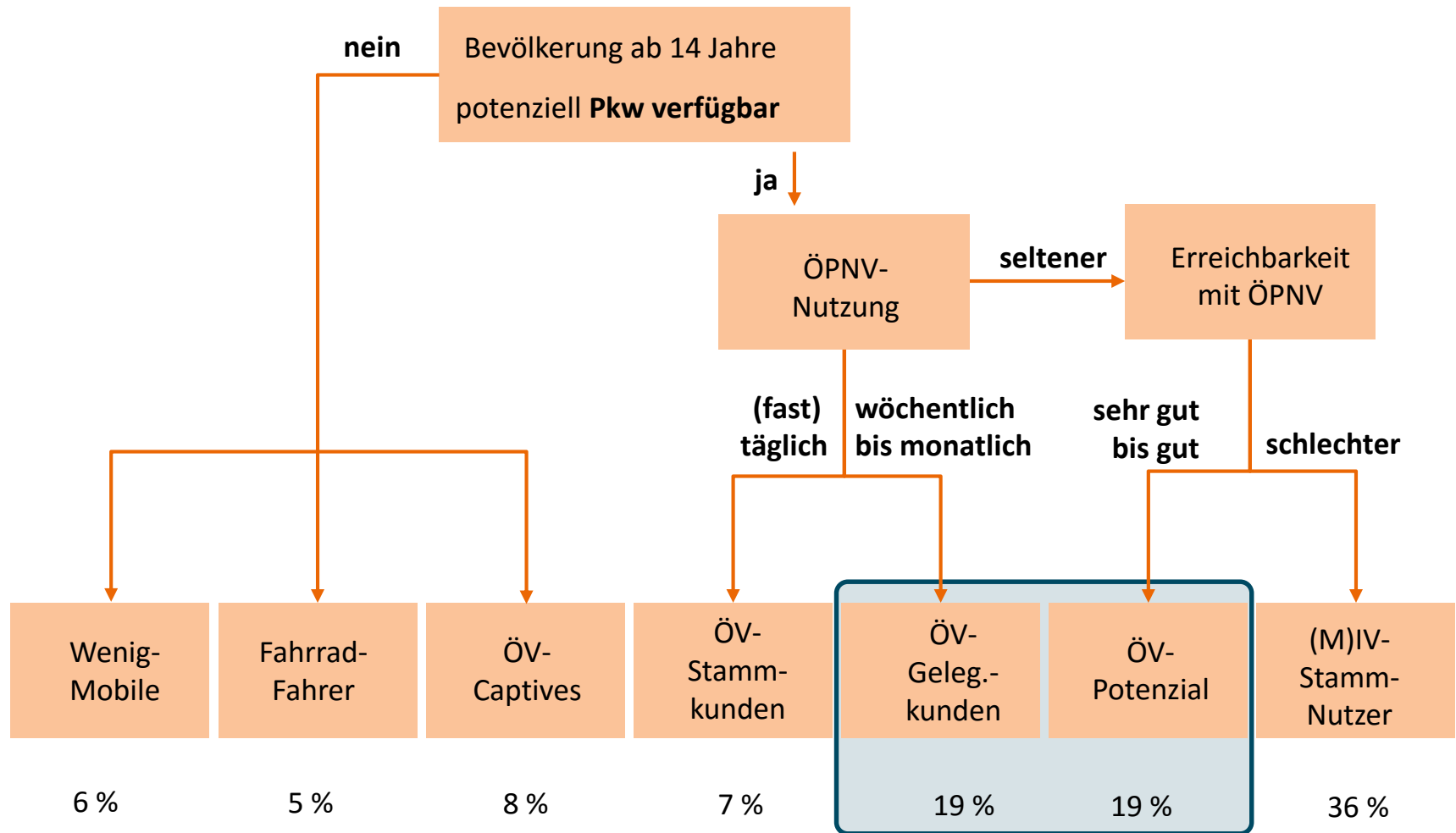
„Synergien“



Kommunen

Administration

ÖPNV-Stammnutzer und ÖPNV-Potenzial



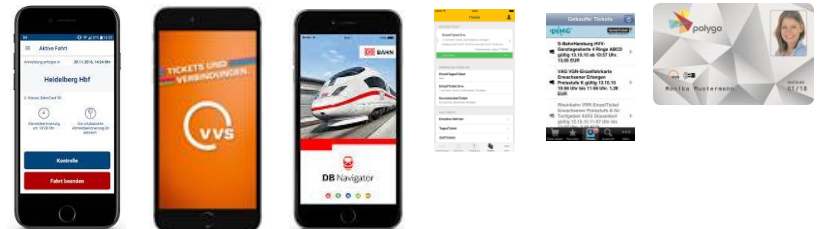
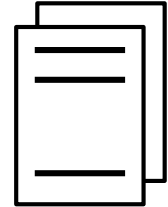
Abbau von Zugangshürden

Vereinfachung Ticketsortiment

- **Gelegenheitsnutzer**
(→ Kurzstrecke, Einzeltickets, Tageskarten)
 - Binnenverkehr im Landkreis:
→ VVS-Tarif auf allen Relationen
(Bus + Schiene)
 - Richtung Stuttgart:
→ komplettes VVS-Ticketsortiment auf
allen Relationen (Schiene + Bus)
- **Stammnutzer**
(→ Zeitkarten)
 - Binnenverkehr im Landkreis:
→ VVS-Zeitkarten auf allen Relationen
(Bus + Schiene)
 - Richtung Stuttgart:
→ alle VVS-Zeitkarten auf allen
Relationen (Schiene + Bus)

Zusammenspiel Tarif und Vertrieb

- **Vertrieb**
→ Leichtigkeit des Zugangs
- **Tarif**
→ preisliche Attraktivität

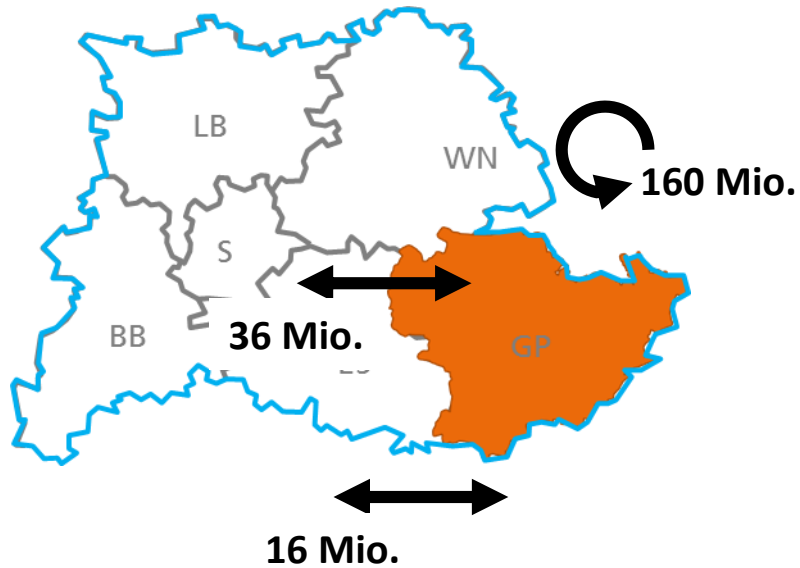


- **E-Ticket**
→ vorrangig Vertriebsinstrument

VVS-Tarifzonen ≠ Filmland-Tarifzonen → Preis je Zone kein sinnvoller Vergleichsmaßstab

Integrierte Mobilität

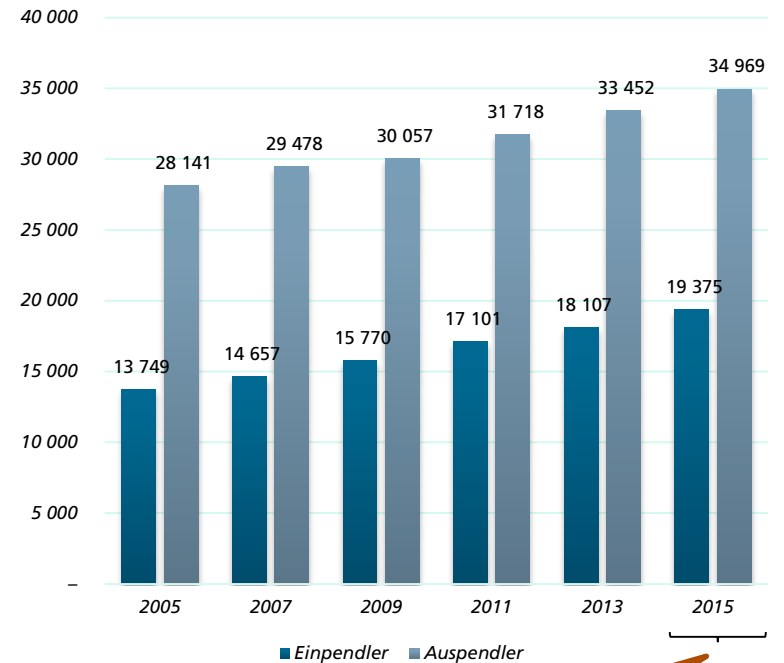
Verkehrsaufkommen 2010



In Wegen pro Jahr (alle Verkehrsträger) (2010)

Quelle: [PDVV 2030]

Berufspendler über Kreisgrenzen

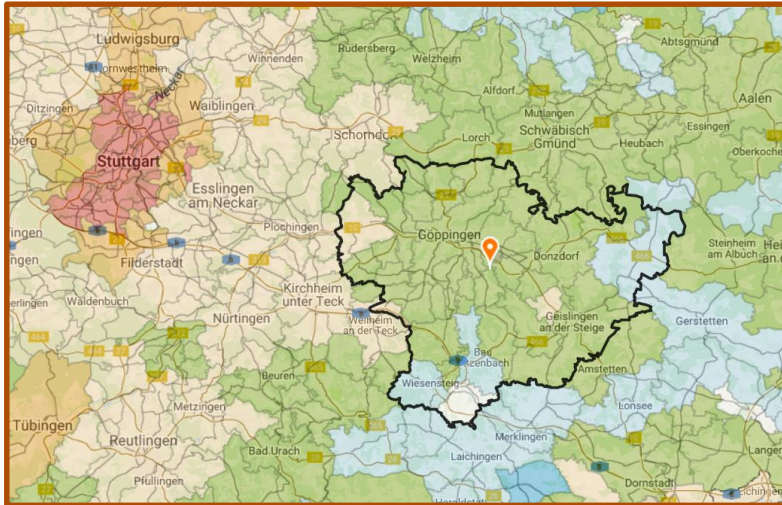


zu 68 % Region Stuttgart

Quelle: [Statisches Landesamt BW 2017]

Der Landkreis Göppingen weist die höchste Pendlerdynamik in der Region Stuttgart auf

Mietpreise Wohnungen 2017

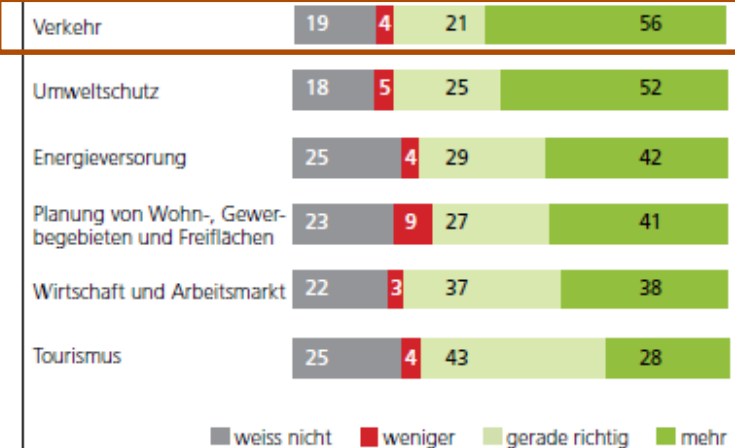


© Kartendarstellungen: Immobilienscout24.de / Google Maps

Quelle: [Immobilienscout24.de]

Identifizierung mit der Region

Gemeinsame Regelung in einzelnen Bereichen alle Angaben in %



„Auch bei der offen gestellten Frage, in welchem Themenbereich mehr gemeinsam geregelt werden soll, nennen 36 Prozent der Befragten den **ÖPNV an erster Stelle.**“

Quelle: [VRS 2013: 10]

Ein gemeinsamer, preislich attraktiver ÖPNV gilt als wesentlicher Standortfaktor

- Von einer Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS gehen im **Saldo in allen betrachteten Teilnutzenbereichen**
 - Abbau von **Zugangshürden**
 - Schaffung **integrierter Mobilitätsangebote**
 - Steigerung der **Standortattraktivität**
 - Reform der **Zuständigkeiten**

positive Effekte aus, wobei Zugangserleichterungen durch die Integration von Verkehrsangebot und Vertrieb sowie positive Standortwirkungen dominieren

- Vor dem Hintergrund der für den Landkreis Göppingen zu erwartenden **Entwicklung der Verkehrsnachfrage** werden diese Nutzen in Zukunft weiter steigen – und auch den Landkreis als Standort positiv beeinflussen
- Eine positive verkehrliche Gesamtwirkung ist insbesondere dann realistisch, wenn die Vollintegration in einem **engen Zusammenhang mit der Realisierung von Nahverkehrsplan und Metropolexpress** umgesetzt wird
- Die Entscheidung über eine Vollintegration in den VVS ist eine **wesentliche Grundsatzentscheidung** für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

PROF. DR. TOBIAS BERNECKER

Professor für Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft
Hochschule Heilbronn