



LANDKREIS
GÖPPINGEN

Zukünftige Ausrichtung des ÖPNV im Landkreis Göppingen

Jörg-Michael Wienecke
Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

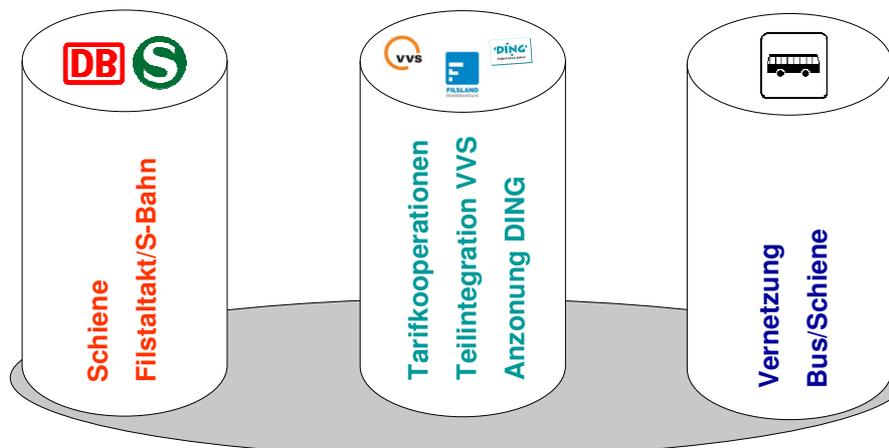
Ausgangslage



- Die (negative) demographische Entwicklung setzt im Landkreis Göppingen früher ein als in der Gesamtregion
- Aktuell bereits Bevölkerungsverluste (- 2.000 EW)
- Finanzielle Spielräume sind entsprechend rückläufig
- Perspektiven für den ÖPNV
 - Veränderte Fahrgaststruktur (höheres Durchschnittsalter)
 - Erhebliche Rückgänge der Schülerzahlen (-20% bis 2020)
 - Fahrgastrückgang durch sinkende Erwerbstätigkeit
 - Entsprechende Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen
 - Auswirkungen auf das Gesamtangebot
- Wie kann das Angebot den sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst werden?

- Die Sicherung der Mobilität muss als wichtige Zukunftsaufgabe verstanden werden
- Die Qualität des ÖPNV gilt zunehmend als zentraler Standortfaktor im regionalen Wettbewerb
- Der Landkreis Göppingen muss bezüglich seiner Wahrnehmung in der Region Stuttgart aufholen, integraler Bestandteil werden
- Andernfalls sinkt seine Gunst als Wohn-, Wirtschafts-, Bildungs- und Erholungsstandort
- Ziel: Stabilisierung trotz negativer demographischer Vorzeichen

- Die 3 Säulen des ÖPNV im Landkreis



Säule 1: Der Schienenverkehr im Filstal



- Der Landkreis wird von der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm zentral an der Verdichtungsachse erschlossen
- Hervorragende Erreichbarkeiten der Bahnhöfe zwischen Plochingen und Süßen
- Grundvertaktetes Angebot seit 1995 (Filstaltakt)
- Fernverkehrsverbindungen als wichtige Ergänzung für die überregionale Anbindung (Rheinschiene/München/Bodensee)
- Eingeschränkte Betriebsqualität (Verspätungsanfälligkeit)
- Dauerhafte Sicherung des Angebots unzureichend

Säule 1: Der Schienenverkehr im Filstal

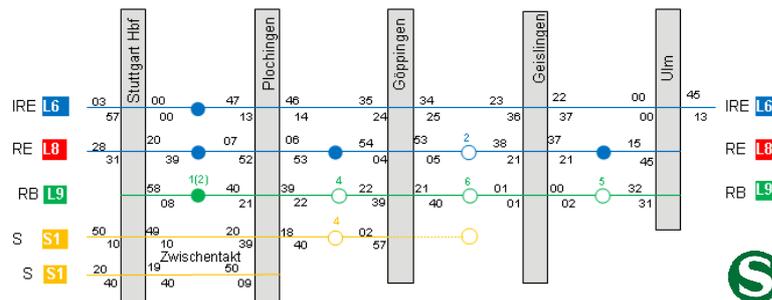


- Bessere Integration in das Verkehrsangebot der Region Stuttgart über eine S-Bahn-Verlängerung in das Filstal
- Erste Machbarkeitsstudie 2009 (MC/rmCom)
- Die Entwicklungen beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm (S21) beeinflussen den Zeitplan der „Railmap“ des Landkreises
- Das Land definiert mit der Angebotskonzeption 2020(+) einen neuen Standard durchgebundener Regionalverkehre, die im Knoten Stuttgart auf den Fernverkehr verknüpfen
- Der Landkreis Göppingen wird von einem Stundentakt der Systeme IRE (Bodensee-Karlsruhe), RE (Aalen-S-Ulm) und RB (Struttgart-Ulm) profitieren

Säule 1: Der Schienenverkehr im Filstal



- Chancen für den Landkreis durch verkürzte Reisezeiten und optimierte Anschlüsse (allerdings: Wegfall der IC/EC-Verbindungen)
- Eingeschränkte S-Bahn-Optionen bis Göppingen/Süßen auf Basis der neuen S-Bahn-Studie 2012



Säule 1: Der Schienenverkehr im Filstal



- Optimiertes Schienenangebot im Filstal durch ein Kombi-Modell aus
 - schnellem Regionalverkehr (IRE, RE)
 - einer beschleunigten Regional-S-Bahn (RB)
 - einer Verlängerung der S1 bis Göppingen oder Süßen (jeweils Stundentakt)
- Kernmerkmale des Kombi-Modells:
 - Hochwertiges Zugmaterial
 - Stärkung des Binnenverkehrs
 - Bessere Durchbindungen von allen Halten im Filstal (Richtung Stuttgart und Ulm)
 - Optimierte Reisezeiten für den Geislinger Raum
- Stärkere Vernetzung mit der gesamten Region Stuttgart

Säule 2: Tarifliche Kooperationen



- Der Landkreis verhandelt seit Jahren über eine verstärkte Kooperation mit dem Verbundraum des VVS
- Ziel: Teilintegration bis 1.1.2014



Seite 9 Jörg-Michael Wienecke - Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, 29.11.2012

Säule 2: Tarifliche Kooperationen



- Die Teilintegration VVS stärkt die Position des Landkreises Göppingen im öffentlichen Verkehrsraum der Region
- Besondere Kennzeichen:
 - DB-Halte zwischen Ebersbach und Geislingen werden Tarifpunkte des VVS im ein- und ausbrechenden Verkehr
 - Vernetzung in die Fläche (Bus) für Zeitkarten im Abo
 - Vorwegnahme einer Vollintegration (Flächenwirkung) für VVS-Tageskarten (Netz) und das StudiTicket
 - StudiTicket soll bereits ab WS 2013/14 gültig sein
- Teilintegration VVS ist Voraussetzung für die S-Bahn (Vorlaufbetrieb ab 2016+ wird aktuell geprüft)
- Kosten für den Landkreis Göppingen: rd. 1,1 Mio. €/Jahr

Seite 10 Jörg-Michael Wienecke - Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, 29.11.2012

■ Tarifzonenmodell 2014



- Für Geislingen wird in den Relationen zum Verbundraum DING (Ulm/Neu-Ulm) ein analoges Angebot benötigt
- Zum 1.9.2013 könnte die Kernzone Geislingen (Filsland) an den DING-Verbund angezont werden.
- Dadurch gilt der DING-Tarif bis Geislingen/West (Berufsschulzentrum) und im Stadtverkehr Geislingen
- Deutliche Verbesserungen im Schülerverkehr
- Gültigkeit des StudiTickets DING
- Tageskartenangebote

Säule 3: Vernetzung Bus/Schiene im Landkreis



- Betriebliche Verbesserungen auf der Schiene im Filstal und tarifliche Kooperationen mit den Nachbarverbänden VVS und DING reichen nicht aus
- Die Vernetzung Bus/Schiene im Landkreis muss verbessert und die Vernetzung in die Fläche auf eine neue Basis gestellt werden
- Taktverkehre auf den zentralen Achsen sind erforderlich
- Zieldefinitionen aus dem Nahverkehrsplan 1999 wurden bisher nur rudimentär umgesetzt
- Teilraumkonzepte wurden aus Kostengründen nicht realisiert

Säule 3: Vernetzung Bus/Schiene im Landkreis



- Die demographische Entwicklung erfordert alternative Bedienungskonzepte:
 - Vertaktetes Grundangebot auf nachfragestarken Linien
 - Ergänzung durch flexible Bedienungsformen in Schwachlastzeiten
 - Stärkung von Bürgerbussystemen (veränderte Nachfrage, soziale Komponente)
 - Anpassung der Fahrzeugflotte (barrierefreier Zugang)
- Busverkehrsunternehmen müssen auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren und verstärkt kooperieren
- Der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV ist gefordert, die öffentlichen Mobilitätsangebote neu zu definieren und ggf. finanziell zu fördern

Säule 3: Vernetzung Bus/Schiene im Landkreis



- Der Kreistag bringt steuernde Maßnahmen auf den Weg:
 - Linienbündelungskonzept 2013 mit wettbewerbskonformer Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten
 - Nahverkehrsplan 2013/14 auf der Grundlage des neuen Personenbeförderungsrechts (PBefG)
 - Option: Vergabe räumlich sinnvoller Linienbündel im Wettbewerb
- Die Busverkehrsunternehmen sind eingeladen, den Prozess aktiv zu begleiten und Lösungen kooperativ mit zu gestalten
- Durch rückläufige Finanzierungsquellen (Zuschüsse Bund und Land sowie Tarifeinnahmen) ist der Landkreis finanziell gefordert, wenn das öffentliche Mobilitätsangebot verbessert werden soll

Säule 3: Vernetzung Bus/Schiene im Landkreis



- Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgt in enger Kooperation mit
 - Städten und Gemeinden
 - Nachbarkreisen und -verbänden
 - Verkehrsunternehmen (DB, Busunternehmen)
 - Interessensverbänden
 - Bevölkerung (Bürgerbeteiligung)
- Durch die Aufstellung in 2013/14 besteht jetzt die Chance, das Planwerk gezielt auf die Anforderungen der demographischen Entwicklung abzustimmen