



## Regionaler Fahrgastbeirat des Landkreises Göppingen im VVS



### Große Herausforderung für den Kreis Göppingen: Mit Bussen und Bahnen klimaneutral unterwegs

Bei der Landtagswahl waren für Ministerpräsident Winfried Kretschmann 3 Themen entscheidend: „Klimaschutz, Klimaschutz, Klimaschutz!“ Tatsächlich finden sich in der Koalitionsvereinbarung mit der CDU jede Menge klimapolitische Ziele, vor allem für den Bus- und Bahnverkehr. Wie lassen sich diese aber bei uns im Landkreis Göppingen umsetzen?

Kreisverkehrsplaner Jörg-Michael Wienecke vom Landratsamt Göppingen beantwortet u. a. für den Fahrgastbeirat und damit auch für den VCD die wichtigsten Fragen zur Mobilität der Zukunft. Sie orientieren sich an den konkreten Vorschlägen der Koalitionsvereinbarung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die grundlegende Einschätzung Wieneckes: „Die Weiterentwicklung umweltgerechter Mobilitätsformen wird uns als zentrale gesellschaftspolitische Aufgabe in den nächsten Jahren personell massiv fordern. Der Zeitenwechsel ist aus unserer Sicht bereits eingeleitet, in seinen konkreten Konsequenzen in der Bevölkerung aber noch nicht wirklich angekommen. Das gilt für die Übergangszone und den ländlichen Raum ganz besonders.“

#### **FRAGE 1**

> Das Ziel der alten und neuen Landesregierung ist es, im Sinne des Klimaschutzes die Fahrgastzahlen im Bus- und Bahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Wie will der Landkreis Göppingen das umsetzen?

#### **KREISVERKEHRSPLANER JÖRG-MICHAEL WIENECKE**

>> Der Landkreis unterstützt das Ziel der neuen Landesregierung mit Nachdruck. Mit dem Dreiklang der Maßnahmen aus der Förderung des Schienenverkehrs (Stichwort: „MetropolExpress“ in Stufenumsetzung bis 2025), dem erweiterten Buskonzept „Bus19plus“ (seit 1.1.2019) und der VVS Vollintegration (1.1.2021) hat der Kreistag bereits weitreichende Entscheidungen mit dieser

Zielstellung getroffen. Insgesamt wurde der jährliche Aufwand für den ÖPNV seit 2019 um insgesamt rund 11 Mio. € gesteigert. Dieser Zuwachs ist beispiellos für einen Landkreis dieser Größenordnung und Wirtschaftskraft. Qualitätsverbesserungen, die darüber hinaus gehen, hängen ganz entscheidend von den künftigen Rahmenbedingungen ab, die das Land definiert. Dabei geht es sowohl um stärkere Zuweisungen für die Belange des ÖPNV oder die in Aussicht gestellte Drittmittelfinanzierung (Nahverkehrsabgabe/ Mobilitätspass und Ähnliches). Aus eigener finanzieller Kraft des Landkreises wird ein weiterer Ausbau nur schwer zu realisieren sein. Generell wird der neue Nahverkehrsplan 22/23 diesbezüglich Position beziehen müssen.

#### **FRAGE 2**

> Das Landratsamt unterstützt den Klimaschutzpakt von Land und Kommunen. Trotzdem beschränkt sich Ihre Verwaltung bei der Angabe zur Erreichbarkeit der Ämter fast ausschließlich auf den PKW. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Broschüren für Ausflüge im Kreisgebiet. Wie erklären Sie das?

#### **KREISVERKEHRSPLANER JÖRG-MICHAEL WIENECKE**

>> Fakt ist, dass Verbindungen im ÖPNV heute weit überwiegend über die elektronischen Systeme (über Smartphone oder Webseiten) abgerufen werden und dadurch tagesaktuell zur Verfügung stehen. Bessere Hinweise auf den ÖPNV sind in der Tat wünschenswert und noch nicht in der ausreichenden Tiefe auf öffentlichen Seiten bzw. Flyern und Broschüren verankert. Dies gilt für Informationsmittel im kommerziellen Bereich aber gleichermaßen. Um dies zu verbessern, werden wir verstärkt Veröffentlichungen auf diesen Zusammenhang mit prüfen. Im Sinne der angestrebten Verkehrswende gilt es, den ÖPNV generell tiefer in den Köpfen zu verankern und als attraktive Alternative herauszustellen. Im konventionellen wie im digitalen Bereich.

#### **FRAGE 3**

> Die Koalitionsvereinbarung sieht den Ausbau des Schnellbusverkehrs zur weiteren Verknüpfung von Verkehrsknotenpunkten vor. Welche Verbindungen wären für den Stauferkreis nützlich?

#### **KREISVERKEHRSPLANER JÖRG-MICHAEL WIENECKE**

>> Zusätzliche Expressbusse machen nur dann Sinn, wenn Sie dem formulierten Anspruch an die Qualität auch genügen. Mit der X93 Göppingen-Lorch wurde ein erster Regio-Schnellbus im Juni 2019 an den Markt gebracht. Die Beliebtheit steigt, das Angebot wird anerkannt, noch lässt die Resonanz allerdings Spielraum nach oben. Auch hier hat uns die Pandemie einen deutlichen Strich durch die Rechnung gemacht. Die Einbrüche der Nutzerzahlen wie der Fahrgeldeinnahmen im ÖPNV sind nach wie vor gravierend. Zum 01.01.2021 ging die X93 auf die Trägerschaft des Verbands Region Stuttgart über. Wir arbeiten mit dem Verband auf Sicht an einer Ausweitung des Angebots. Diskutiert wird darüber hinaus ein adäquates Angebot im Voralbraum, das die Mittelzentren Göppingen und Kirchheim/T. verbindet und den Anschluss an den Flughafen und die Landesmesse sicherstellt. Auch dieser Schnellbus fiel in die Trägerschaft des Verbands Region Stuttgart und ist durch die Regionalversammlung zu beschließen.

#### **FRAGE 4**

> In Aalen und Schwäbisch Gmünd gehören Elektrobusse im Linienverkehr schon zum Stadtbild. Wann werden im Landkreis Göppingen rein elektrisch betriebene Linienbusse fahren, die von Land, Bund und EU favorisiert werden?

#### **KREISVERKEHRSPLANER JÖRG-MICHAEL WIENECKE**

>> Die E-Mobilität in den Busflotten trägt aus unserer Sicht noch immer den Charakter einer erweiterten Versuchsphase, wird jedoch künftig auch im Landkreis Göppingen an Fahrt aufnehmen. Die Unternehmen sind dazu in ernsthaften Überlegungen. Der Landkreis arbeitet an einem Förderprojekt. Die 2025-27 auslaufenden Konzessionen stellen jedoch ein kalkulatorisches Hindernis dar, in der Restlaufzeit in diese Investition noch einzusteigen, zumal die am Markt verfügbaren E-

Fahrzeuge nicht restlos überzeugen und teils deutlich höhere Kosten im Betrieb verursachen würden. Mit Blick auf die Vergabewelle im genannten Zeitraum ist die „Clean Vehicle Directive“ der EU zwingend einzuhalten. Von einer CO<sub>2</sub>-freien bzw. -armen Flotte > 60% ist bis dahin auszugehen. Diese ist entsprechend in den öffentlichen Ausschreibungen zu fixieren. Wir gehen davon aus, dass bis dahin technisch deutlich verbesserte Modelle zur Verfügung stehen, um die geforderte Norm zu erfüllen. Gleichzeitig sind durch die Unternehmen bzw. die Aufgabenträger die technischen Voraussetzungen (z.B. der Ladeinfrastruktur) zu schaffen.

#### **FRAGE 5**

> Die Koalitionsvereinbarung schlägt das „1-2-3-Ticket“ vor, mit dem man rechnerisch pro Tag einen Euro für lokale Fahrten, zwei für regionale und drei für landesweite bezahlen soll. Wie schätzen Sie diesen Vorschlag ein?

#### **KREISVERKEHRSPLANER JÖRG-MICHAEL WIENECKE**

>> Grundsätzlich ist dies ein interessanter Ansatz, der jedoch die tatsächliche Wertigkeit und Kostenwahrheit der Mobilität grundsätzlich in Frage stellt. Wenn das Land dies vorschlägt und fordert, muss es nach dem Subsidiaritätsprinzip auch die finanziellen Mittel dafür bereitstellen. Bei der ersten Frage wurden mögliche Wege dazu benannt. Wir sehen jedoch keine realistische Chance, die Mobilitätswende zu schaffen, wenn diese ausschließlich über Preisanreize organisiert werden soll, es im Gegenzug aber keine Restriktionen für den Individualverkehr gibt. Dabei wird die private wie auch die kommerzielle Nutzung des Pkw nicht in Frage gestellt. Push- und Pull-Faktoren müssen so definiert werden, dass das Ziel einer Verdoppelung des ÖPNV-Anteils am Modal Split eine realistische Chance am „Markt“ erhält. Klimaschutz heißt dabei auch, umweltfreundlichere Alternativen wie den Radverkehr noch stärker zu fördern und auszubauen.

#### **FRAGE 6**

> Die Aufgabenträger des Bus- und Bahnverkehrs erhalten laut Koalitionsvereinbarung die Möglichkeit, einen Mobilitätspass einzuführen. Der Landkreis könnte damit eine Mobilitätsabgabe verbinden, die Bus- und Bahnfahrern in Form des Mobilitätspass mit Guthaben zurückgegeben wird. Inwiefern streben Sie die Umsetzung dieser Möglichkeit an?

#### **KREISVERKEHRSPLANER JÖRG-MICHAEL WIENECKE**

>> Wie bei der ersten Frage ausgeführt halten wir das für einen guten Ansatz, wenn das erklärte Ziel ist, MEHR Mittel für den ÖPNV zu generieren, ohne die öffentlichen Haushalte noch stärker zu belasten. Dabei präferieren wir ein LANDESEINHEITLICH ABGESTIMMTES Vorgehen. Sollte sich dieses als nicht realistisch bzw. durchsetzbar erweisen, fordern wir eine durchgängige Regelung im VVS-Raum.

#### **WEITERE INFORMATIONEN**

Die nächsten richtungsweisenden Aufgaben des Landkreises im Überblick:

- Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans zur Barrierefreiheit im ÖPNV (2021)
- Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans (2022/23)
- Ausschreibung der Linienbündel im ÖPNV (Vorankündigung 2023, Vergaben ab den Jahren 2025-27)

Konkrete Ziele und Daten im Sinne der Verkehrswende hat zum Beispiel Hamburg. Die „Hochbahn“, das Verkehrsunternehmen im Besitz der Hansestadt, plant unter dem Motto „Busse ohne Bass“ den vollständigen Umstieg auf emissionsfreie Busse bis 2030. Dazu werden seit dem vergangenen Jahr nur noch Elektrobusse angeschafft, die mit Ökostrom betrieben werden. Bis 2025 soll die Hälfte der 1.000 Busse bereits emissionsfrei fahren.