

Kosten und Nutzeneffekte der Verbundintegration

**Gutachten im Rahmen der Diskussion um eine
Vollintegration des Landkreises Göppingen in den
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)**

Prof. Dr. Tobias Bernecker

Professor für Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik

Hochschule Heilbronn

Auftraggeber:

Landkreis Göppingen

Datum:

15.01.2018

Zusammenfassung der Ergebnisse

Kosten

- Die Kosten einer Verbundintegration bzw. die Mehrkosten einer Vollintegration sind immer nur in ihrem jeweiligen spezifischen Kontext sinnvoll zu interpretieren – pauschale Vergleiche sind daher wenig zielführend
- Die Verkehrsumlage der Verbundlandkreise im VVS ist – geschlüsselt auf Einwohner und Gesamtausgaben – annähernd gleichverteilt
- Eine die Kostenseite ergänzende Nutzenbetrachtung ist unbedingt erforderlich, um eine aussagekräftige Beurteilung der Sinnhaftigkeit einer Vollintegration in den VVS für den Landkreis Göppingen vorzunehmen

Methodik der Nutzenermittlung

- „Nutzen“ ergeben sich immer als Nutzensalden durch Verrechnung von positiven und negativen Effekten
- Die Nutzen eines Verkehrsverbunds sind unterschiedlich gut messbar und monetarisierbar; teilweise sind die Nutzen auch nur verbal beschreibbar
- Der Nutzen einer Verbundintegration entsteht bei verschiedenen Zielgruppen (Fahrgäste, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Gemeinden, Verbundgesellschaft, Region)
- Der Gesamtnutzen resultiert aus verschiedenen Sektoren (Zugangshürden, Integrierte Angebote, Standort, Zuständigkeiten)

Teilnutzen 1: Abbau von Zugangshürden

- Fallweise anzuwendende Tarifwerke und tarifliche Sonderregelungen stellen immer ein Zugangshindernis zum ÖPNV dar; dies gilt insbesondere für Gelegenheitsnutzer
- Die Reduzierung auf einen Tarif und ein Ticketsortiment unabhängig von der Fahrtrelation und der Verkehrsmittelwahl macht den ÖPNV insbesondere für Gelegenheitskunden, aber auch für Stammkunden leichter zugänglich.
- Dieser Grundsatz der Einfachheit muss auch für E-Tickets gelten, da diese mehr als Vertriebsinstrument denn als Tarifinstrument anzusehen sind
- Derzeit ist zu erwarten, dass sich das Smartphone (bzw. Smart Devices) als neues Standard-Vertriebsmedium etablieren wird

Teilnutzen 2: Integrierte Mobilität

- Die ein- und ausbrechenden Verkehrsströme des Landkreises Göppingen zeigen die engen Verflechtungen des Landkreises mit der Region Stuttgart
- Die Notwendigkeit, für die Planung und Buchung einer Reise mit dem ÖPNV verschiedene Auskunftsdienste nutzen zu müssen, lässt die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV für den Nutzer sinken
- Der Landestarif BW ist keine Alternative zu einer Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS
- Die Entwicklung integrierter Mobilitätsangebote muss auf Seiten des ÖPNV professionell vorangetrieben werden, um hier nicht den Anschluss zu verlieren

Teilnutzen 3: Standortattraktivität

- Bei Mietwohnungen deutet sich ein positiver Effekt der Verbund-Mitgliedschaft an – eine Überteuering des Landkreises Göppingen als Wohnstandort aufgrund einer VVS-Vollintegration ist aber nicht zu erwarten
- Die Themen Verkehr und ÖPNV werden von der Bevölkerung in der Region Stuttgart als regionale Aufgabe gesehen – stärker als jedes andere Thema
- In der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung entfaltet der ÖPNV erhebliche positive Effekte, da er zu einer Senkung der externen Kosten des Verkehrs beiträgt

Teilnutzen 4: Reform der Zuständigkeiten

- Der Übergang vom Unternehmensverbund Filmland zum Mischverbund VVS bringt organisatorische Veränderungen mit sich, die eine erhöhte Präsenz des Landkreises in Verbundangelegenheiten und eine veränderte Rolle des Omnibusgewerbes zur Folge haben
- Die Aufgabe der Genehmigungsbehörde für Busverkehre geht vom Landkreis Göppingen an das Regierungspräsidium Stuttgart über; der Landkreis bleibt aber Aufgabenträger für den Busverkehr

Teilnutzen 5: Betrachtung nach Nutzergruppen

- Der Wettbewerbsmarkt um Gelegenheits- und Potenzialkunden des ÖPNV ist größer als der Markt der ÖPNV-Stammkunden; er verdient daher als Teilmarkt neben Berufspendlern und Schülern eine entsprechende Aufmerksamkeit
- Die Gelegenheitskunden im erwerbsfähigen Alter heute sind die Senioren von morgen – sie repräsentieren eine stark wachsende Gruppe, die bereits heute in den Fokus genommen werden sollte
- Die Mobilitätswünsche dieser Gruppe (gelegentliches Berufspendeln, ggf. Freizeitverkehre, auch Kreisgrenzen überschreitend) können mit dem Ticketsortiment der derzeitigen Teilintegration nicht vollständig abgebildet werden

Fazit

- Von einer Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS gehen in allen betrachteten Teilnutzenbereichen 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
- 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

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der Ergebnisse	II
1. Aufgabenstellung.....	1
2. Kosten der Verbundintegration.....	4
3. Nutzen der Verbundintegration	8
3.1 Abbau von Zugangshürden.....	10
3.2 Integrierte Mobilität	13
3.3 Standortattraktivität.....	15
3.4 Reform der Zuständigkeiten	17
4. Betrachtung nach Nutzergruppen	18
5. Fazit	22
Quellennachweise	24

1. Aufgabenstellung

Der Landkreis Göppingen ist bislang als einziger Landkreis in der Region Stuttgart nicht vollumfänglich in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) integriert. Für die Binnenverkehre im ÖPNV (Bus und Schiene) im Landkreis Göppingen gilt seit dem 01.01.2011 vielmehr ein spezieller Binnentarif, der **Filsland-Tarif**. Dieser wird vom der Filsland Mobilitätverbund GmbH herausgegeben. Gesellschafter des Filsland-Mobilitätsverbunds sind die im Landkreis Göppingen im Linienverkehr tätigen Omnibusunternehmen sowie die Deutsche Bahn AG [Filsland 2018].

Der Landkreis Göppingen ist allerdings zusätzlich seit dem 01.01.2014 in den **Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart** (VVS) teilintegriert: auf der Filstalbahn bis Geislingen gelten alle Ticketangebote des VVS, sofern die Fahrt im übrigen VVS-Gebiet beginnt oder endet. Darüber hinaus gelten in allen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) im Landkreis Göppingen Tages-, Kombi- und Studi-Tickets des VVS. Für Vielfahrer (Pendler) sind zudem kombinierte VVS- und Filsland-Jahreskarten erhältlich, wobei in der Kombination der Filsland-Busanteil gegenüber dem separaten Erwerb zweier Zeitkarten um 50 % rabattiert ist. Weitere Ticketangebote des VVS wie z.B. Einzelticket, Kurzstrecke oder Monatskarten gelten in den Bussen des Filsland-Verkehrsverbunds hingegen grundsätzlich nicht. Im Raum Geislingen existiert neben Filsland- und VVS-Tarif seit 01.08.2013 zudem ein tariflicher Brückenkopf der **Donau-Iller-Nahverkehrsgesellschaft** (DING) für Fahrten in Richtung Ulm.

Um für die wachsenden Pendlerströme in Richtung Stuttgart ein adäquates Verkehrsangebot zu schaffen, wurden ab 2009 verschiedene Varianten eines verbesserten Nahverkehrsangebots auf der Filstalbahn untersucht. Insbesondere wurden verschiedene Varianten einer **Verlängerung der S-Bahn Stuttgart** in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart von Plochingen in den Landkreis Göppingen geprüft. Nachdem sich dieses Vorhaben als gesamtwirtschaftlich nicht vorteilhaft erwiesen hat [VWI 2014: 27 ff.], soll nun als Alternative zum Fahrplanwechsel 2019 mit dem **Metropolexpress** in der Trägerschaft des Landes Baden-Württemberg ein hochwertiges Schienenangebot im Halbstundentakt bis Geislingen realisiert werden. Der Landkreis Göppingen wird dieses Angebot mit jährlich rund 1,1 Mio. EUR – dynamisiert – mitfinanzieren.

Im Jahr 2015 wurde der aktuelle **Nahverkehrsplan** für den Landkreis Göppingen verabschiedet. Darin sind durch den Landkreis in seiner Funktion als Aufgabenträger für den ÖPNV gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG BW im Wesentlichen fünf Fahrplanräume bzw. Linienbündel für den Busverkehr vorgesehen. Geplant ist ein teilweise verdichteter oder auch ausgedünnter Stundentakt als Regelbedienung zwischen 05:00 Uhr und 00:00 Uhr. Darüber hinaus kommt der Anschlusssicherung große Bedeutung zu [PTV 2015]. Für die Umsetzung des Nahverkehrsplans wurde im Finanzkonzept ursprünglich mit Kosten von jährlich rund 2 Mio. EUR gerechnet. Die tatsächlichen Umsetzungskosten für alle Verkehre die der Nahverkehrsplan vorsieht, liegen voraussichtlich in etwa beim Doppelten dieses Betrags.

Mit dem Nahverkehrsplan 2015, der Entscheidung für den Metropolexpress und den verschiedenen tariflichen Verbesserungen seit 2011 wurden durch Landkreis und Verkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren die Weichen für ein attraktiveres ÖPNV-Angebot im Landkreis Göppingen gestellt. Als **übergeordnete Leitlinie** lässt sich dabei einerseits der Wunsch nach einer Attraktivitätssteigerung im Binnenverkehr durch Vertaktung, optimierte Linienverläufe und Anschlusssicherung festhalten, sowie andererseits das Ziel einer Attraktivitätssteigerung im ein- und ausbrechenden Verkehr.

Ungeachtet der engen thematischen Zusammenhänge zwischen Umsetzung des Nahverkehrsplans, Einführung des Metropolexpress und tariflicher Integration in Richtung Region Stuttgart gibt es bislang **keine uneingeschränkte Verknüpfung dieser Maßnahmen zu einem regionalen ÖPNV-Gesamtsystem**, das in der Lage wäre, die **Synergieeffekte** zwischen diesen drei Maßnahmenpaketen

in vollem Umfang abzuschöpfen und aus Kunden- bzw. Fahrgastsicht alle wesentlichen Schnittstellen zu optimieren (siehe Abbildung 1).

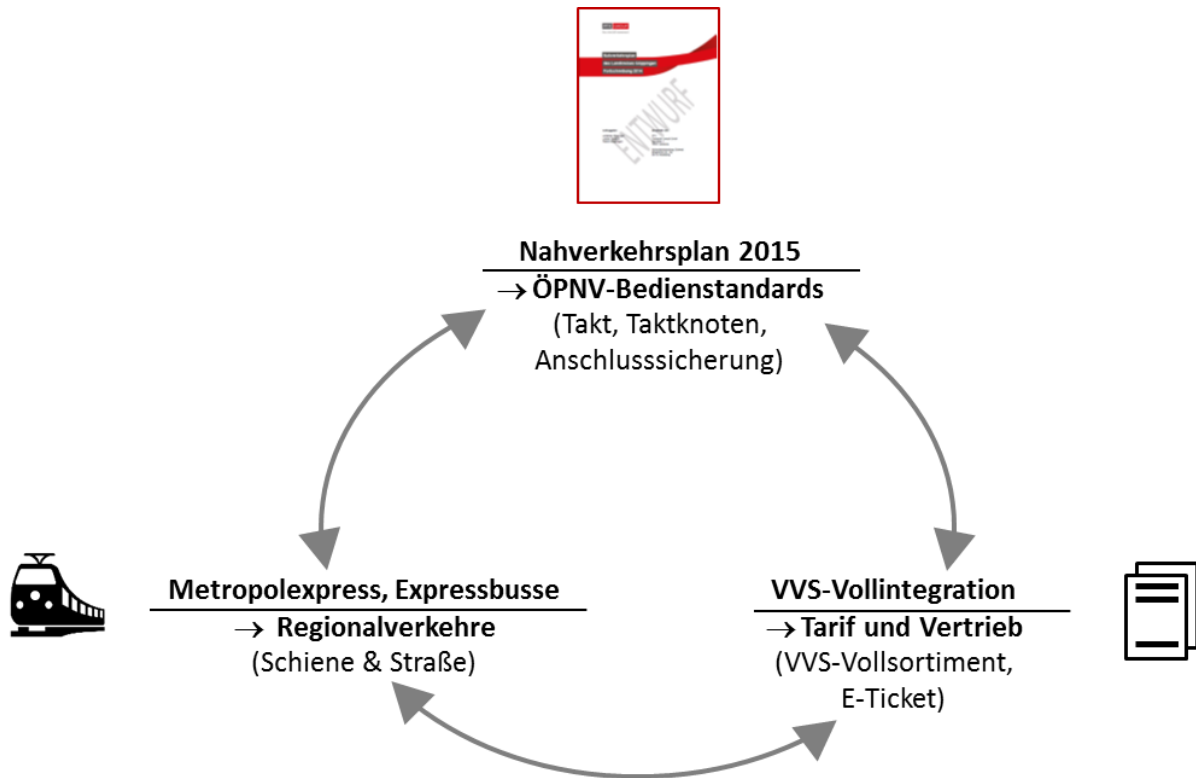


Abbildung 1: Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV im Landkreis Göppingen¹

Es soll daher geprüft werden, ob und in welchem Umfang diese Verknüpfung durch eine **Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS** erreichbar ist, oder ob dieses Ziel auch auf andere Art und Weise, z.B. über den neuen Baden-Württemberg-Tarif als Ergänzung zum Filmland-Mobilitätsverbund erreichbar scheint. Vollintegration bedeutet dabei, überall dort, wo nach der 2014 erfolgten VVS-Teilintegration noch kein VVS-Angebot in den Bereichen Tarif und Vertrieb für den Landkreis Göppingen besteht, dieses zu schaffen und die Strukturen des VVS vollumfänglich auf den Landkreis Göppingen anzuwenden. Im Einzelnen heißt dies:

- Angebot des kompletten VVS-Ticketsortiments für alle Binnenverkehre im Landkreis Göppingen bei gleichzeitigem Entfall des Filmland-Tarifs,
- Ausweitung des VVS-Tarifzonenmodells auf den gesamten Landkreis Göppingen,
- Übernahme der E-Ticket-Systeme und -Angebote des VVS,
- Integration des Landkreises Göppingen als neuen Gesellschafter in den VVS mit der Folge einer daraus resultierenden Umlagepflicht (Verkehrsumlage Region Stuttgart),
- Auflösung des Filmland-Mobilitätsverbunds.

Für die VVS-Vollintegration ist mit nicht unerheblichen Einmal- und Folgekosten für den Landkreis Göppingen zu rechnen. Ob diese letztendlich gerechtfertigt sind, ist durch eine Gegenüberstellung des erwarteten Nutzens zu prüfen. In § 9 Abs. 2 ÖPNVG BW heißt es:

Bei der Vereinbarung einer Verkehrskooperation soll die Form gewählt werden, die unter Berücksichtigung der strukturellen Gegebenheiten im Kooperationsgebiet, der

¹ Eigene Darstellung

Verkehrsbedürfnisse und der Verkehrsangebote sowie des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit den größten Nutzen erwarten lässt.²

Für derartige Fragestellungen steht mit der **Nutzen-Kosten-Untersuchung** ein umfassendes, in der ÖPNV-Praxis erprobtes Instrument zur Verfügung. Allerdings ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung, insbesondere in ihrer bekanntesten Anwendung im ÖPNV, der sog. **Standardisierten Bewertung** [ITP 2006], auf die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit von investiven Maßnahmen ausgelegt. Während bei investiven Maßnahmen (z.B. die Einführung neuer Schienenverkehrssysteme) allerdings klassischerweise Reisezeitersparnisse die Nutzenseite dominieren, zeigt sich der Nutzen eines Verkehrsverbunds eher in Durchgängigkeit und Einheitlichkeit sowie in „**weichen**“ **Faktoren** wie einer steigenden Standortattraktivität. Diese werden im Folgenden dargestellt und qualitativ bewertet. Ziel ist es dabei, die Entscheidungsträger argumentativ bei der Entscheidungsfindung für oder gegen eine VVS-Vollintegration zu unterstützen.

² § 9 Abs. 2 ÖPNVG BW vom 8. Juni 1995 (GBl. S. 417) in der Fassung vom 24. Oktober 2017 (GBl. S. 557)

2. Kosten der Verbundintegration

Ein Verkehrsverbund ist für die Aufgabenträger immer mit Kosten verbunden. Diese setzen sich üblicherweise aus einer **Umlage** zusammen, die – direkt oder indirekt – zur Finanzierung der Verbundaufgaben anfällt, und aus anderen **verbundbedingten Lasten**, z.B. in Form von Ausgleichszahlungen auf der Basis Allgemeiner Vorschriften für Höchstarife oder in Form von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die zur Erfüllung von Bedienstandards vergeben werden, die im Nahverkehrsplan für Verbundverkehre vorgesehen sind.

Des Weiteren zählen zu den verbundbedingten Kosten insbesondere zu Beginn auch **Investitionen** für erforderliche Anpassungen der Einrichtungen des ÖPNV vor Ort, wie z.B. Haltestellenschilder und -ausrüstung sowie ggf. weitere Zahlungen. Hierunter fällt z.B. im VVS der Verbund- und Verkehrslastenausgleich zugunsten der Landeshauptstadt Stuttgart bzw. der Stuttgarter Straßenbahnen AG.

Bei einer **mehrstufigen Integration**, wie sie für den Landkreis Göppingen nach der bereits erfolgten VVS-Teilintegration 2014 nun zu prüfen ist³, wird zudem unterschieden zwischen den **Gesamtkosten** der Verbundintegration und den **Mehrkosten** der aktuellen Maßnahme („Vollintegration“) gegenüber der Vorgängerstufe („Teilintegration“). Die Mehrkostenbetrachtung erfordert zwingend die Bildung von Salden. Dabei werden den zusätzlichen Kosten auch erzielbare Einsparungen durch verbundweite Synergieeffekte (z.B. bei Marketing und E-Ticketing) sowie entfallender Aufwand gegenübergestellt (siehe Abbildung 2).

	Verkehrsumlage VRS mit reduziertem Einwohneranteil (60 %)
+	Verbundlastenausgleich Stadt Stuttgart (3,5 %)
+	Beteiligung an der VVS GmbH
=	Kosten der Vollintegration
./.	Aufwand für Teilintegration
./.	Aufwand für Filsland-Mobilitätsverbund
=	Mehrkosten der Vollintegration

Abbildung 2: Schematische Ermittlung der Mehrkosten der VVS-Vollintegration⁴

Um die voraussichtlich anfallenden (Mehr-)Kosten nicht nur zu ermitteln, sondern auch beurteilen zu können, sind verschiedene Betrachtungsebenen hilfreich. Neben der absoluten Kostenhöhe (in EUR/Jahr) können die verbundbedingten (Mehr-)Kosten als Vorüberlegung zu einer Nutzen-Kosten-Betrachtung auch relativ zu soziodemografischen Kennzahlen des Landkreises (z.B. der Einwohnerzahl) oder zur Finanzkraft des Landkreises betrachtet werden.

Zur Einordnung der **absoluten Höhe** der für den Landkreis Göppingen erwarteten Verbundkosten und der Mehrkosten der Vollintegration sind Vergleiche hilfreich. Ähnliche Fragestellungen und Kostendiskussionen wie im Landkreis Göppingen haben sich in jüngerer Vergangenheit auch in anderen Land- und Stadtkreisen gestellt, die ebenfalls meist am **Rande einer Metropolregionen** liegen,

³ Der Ablauf entspricht damit im Wesentlichen der Vollintegration der übrigen Verbundlandkreise in den VVS, wo zunächst (1978) die S-Bahn mit Verbundfahrausweisen genutzt werden konnte (Verbundstufe I), ab 1982 Übergangstarife für den Busverkehr angeboten wurden und schließlich 1993 mit der Verbundstufe II („Nahverkehr aus einem Guss“) die Vollintegration folgte.

⁴ Eigene Darstellung nach [VVS 2017]

und über den Beitritt zu dem jeweiligen Verkehrsverbund zu entscheiden hatten. Als Beispiele sind hier zu nennen:

- In der **Europäischen Metropolregion München** die Integration des **Landkreises Landsberg** (Oberbayern) in den MVV mit Kosten im ersten Jahr von 5,0 Mio. EUR und in den Folgejahren von 4,0 Mio. EUR. Hierbei war eine Express-S-Bahn über den bisherigen Endbahnhof Geltendorf hinaus bis in den Landkreis Landsberg Bestandteil der Überlegungen und wäre mit der Verbundintegration zu finanzieren [MVV 2012].
- In der **Europäischen Metropolregion Hamburg** die Integration der **Stadt Lübeck** in den HVV, wobei hier Kosten im ersten Jahr in Höhe von 5,5 Mio. EUR und in den Folgejahren in Höhe von 4,0 Mio. EUR ermittelt wurden, die zum größten Teil aus zu kompensierenden tariflichen Mindereinnahmen (3,3 Mio. EUR, darunter 1,8 Mio. EUR SPNV) resultieren [Mobilité 2011].
- In der **Europäischen Metropolregion Nürnberg** die Vollintegration des **Landkreises Haßberge** (Unterfranken) in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) mit erwarteten Integrationskosten von rund 650.000 EUR im ersten Jahr und 150.000 EUR in den Folgejahren. Seit der Teilintegration 2010 konnte im Landkreis Haßberge bereits eine Schienenstrecke mit Bus-Zubringerverkehren zum VGN-Tarif genutzt werden.

In den ersten beiden Fällen wurden die Planungen einer Verbundintegration 2010 (Landsberg) bzw. 2016 (Lübeck) bis auf Weiteren zurückgestellt. In Landsberg wurden die Planungen allerdings zwischenzeitlich (2016) in Verbindung mit der zweiten Stammstrecke in München und der damit entstehenden Kapazität für eine Express-S-Bahn, die in vielen Merkmalen dem Metropoexpress entspricht, wieder aufgenommen. Eine Entscheidung ist bislang nicht gefallen. Der Landkreis Haßberge wurde wie geplant zum 01.01.2018 vollständig in den VGN integriert.

Bereits der Vergleich der beiden bayerischen Beispiele Landsberg und Haßberge zeigt die **Unterschiedlichkeit** der jeweiligen lokalen bzw. regionalen Situationen, und damit die fehlende Sinnhaftigkeit eines abschließenden Vergleichs über absolute Werte. Die beiden Landkreise unterscheiden sich z.B. nicht nur hinsichtlich der zeitgleich mit der tariflichen Vollintegration angedachten Ausbaumaßnahmen und Veränderungen im Angebotskonzept deutlich voneinander, sondern auch hinsichtlich Einwohnerzahl, Fläche und Finanzkraft.

Setzt man in einem ähnlichen Vergleich die derzeitige **Verkehrsumlage der Verbundkreise an den Verband Region Stuttgart** in ein Verhältnis zur Einwohnerzahl, so ergibt sich eine in allen Kreisen relativ ähnliche Belastung mit Verbundlasten pro Einwohner (siehe Abbildung 3).

	Verkehrsumlage (2017) (Mio. EUR)	Einwohner (2015)	Verkehrsumlage je Einwohner (EUR)
Stuttgart	15,7	623.738	25,17
Böblingen	10,2	381.281	26,75
Esslingen	12,6	524.127	24,04
Ludwigsburg	12,7	534.074	23,78
Rems-Murr-Kreis	10,8	419.016	25,77

Abbildung 3: Verkehrsumlage der VVS-Kreise im Verband Region Stuttgart je Einwohner⁵

Die Verkehrsumlage an den Verband Region Stuttgart umfasst dabei neben den Kosten der Verbundstufe II (Vollintegration aller Bahn- und Buslinien in den Landkreisen in den VVS) auch Kosten für Ausbau und Betrieb der S-Bahn-Stuttgart, Investitionen in Stuttgart 21 und weitere Investitionen.

⁵ Eigene Berechnung und Darstellung nach VRS [2017] sowie VVS [2016b], jeweils aktuellste verfügbare Werte

Die Gesamtumlage wird dabei zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart (26 %) und den Verbundlandkreisen (je 18,5 %) nach festen Prozentsätzen aufgeteilt (für Investitionen) bzw. nach Einwohnerzahl geschlüsselt (für Betrieb und Verwaltung)

Verglichen mit der einwohnerbezogenen Höhe der Verkehrsumlage im VVS wurden für **Lübeck** mit 25,46 EUR im ersten Jahr und 18,42 EUR für die HVV-Integration in den Folgejahren etwas niedrigere einwohnerbezogene Beträge ermittelt. Für den **Landkreis Landsberg** waren die erwarteten Verbundkosten mit 42,27 EUR pro Einwohner im ersten Jahr und 33,90 EUR in den Folgejahren hingegen deutlich höher. Darin enthalten sind allerdings auch anteilige Investitionen in die gleichzeitig geplante Express-S-Bahn.

Anderenorts wurden Verbundintegrationen zum 01.01.2018 auch zu deutlich niedrigeren einwohnerbezogenen Kosten vollzogen, so u.a. im **Landkreis Lindau** (zum Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund) mit 3,48 EUR im ersten Jahr und 2,48 EUR je Einwohner in den Folgejahren sowie im **Landkreis Haßberge** mit einwohnerbezogenen Verbundkosten von 7,78 EUR im ersten Jahr und 1,79 EUR in den Folgejahren.

Neben der Analyse der Verbundkosten relativ zur Einwohnerzahl ist grundsätzlich auch eine Bezugnahme auf andere soziodemografische Kennzahlen (z.B. Beschäftigte, Pendler, ÖV-Nutzer) denkbar, oder z.B. auch eine Betrachtung relativ zur Fläche. Theoretisch lassen sich auf diese Art nahezu beliebig viele Kennzahlen bilden. Dies birgt aber auch die Gefahr, der Beliebigkeit zu erliegen und den Blick für das Wesentliche zu verlieren. Daher wurde vorliegend auf weitere beispielhafte Schlüsselungen verzichtet, zumal sich die Einwohnerzahl als wesentliche Bezugsgröße im ÖPNV durchgesetzt hat.

Aus **finanzieller Sicht** stellt sich die Frage, wie die Kosten für eine Verbund(voll)integration relativ zu anderen Verpflichtungen im Kreishaushalt zu bewerten sind. Der Vergleichsmaßstab kann dabei

- sehr eng innerhalb des Öffentlichen Verkehrs gesehen werden, indem die Kosten für die Verbundintegration den Kosten z.B. für die Umsetzung des Nahverkehrsplans nach § 6 ÖPNVG BW bzw. des dort definierten Angebotskonzepts gegenübergestellt werden oder z.B. mit den Kosten zur Erfüllung gesetzlicher Verpflichtungen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 PBefG verglichen werden,
- relativ zu den Ausgaben für Verkehrszwecke insgesamt gewählt werden, d.h. insbesondere auch unter Berücksichtigung der Ausgaben für die Baulastträgerschaft der Landkreise für die Kreisstraßen nach § 43 Abs. 2 StrG BW,
- relativ z.B. zu den Gesamtausgaben des Landkreises aus Verwaltungstätigkeit oder zum Gesamthaushaltsvolumen (Ergebnis) mit/ohne Investitionen definiert werden.

Betrachtet man beispielsweise die VRS-Verkehrsumlage relativ zu den Kreisausgaben, so zeigt sich, dass die Höhe der Verkehrsumlage in der Region Stuttgart für die vier Verbundlandkreise bei jeweils rund 1 % der Kreisausgaben und für die Landeshauptstadt Stuttgart bei rund 0,6 % liegt (siehe Abbildung 4).

	Verkehrsumlage (2017) (Mio. EUR)	Kreisausgaben (2014) (Mio. EUR)	Verkehrsumlage in % der Ausgaben
Stuttgart	15,7	2.665,5	0,59%
Böblingen	10,2	1.025,4	0,99%
Esslingen	12,6	1.245,9	1,01%
Ludwigsburg	12,7	1.334,0	0,95%
Rems-Murr-Kreis	10,8	992,8	1,09%

Abbildung 4: Verkehrsumlage der VVS-Kreise im Verband Region Stuttgart in % der Ausgaben⁶

In den vorab zu Vergleichszwecken zitierten Beispielen schwanken die Anteilswerte relativ stark, wobei hier auch landesspezifische unterschiedliche Aufgabenzuweisungen an die Landkreise und die hierauf aufbauende Verteilung von Finanzmitteln zu berücksichtigen sind. So liegt der auf die Verbundintegration entfallende Anteil der Kreisausgaben z.B. in **Lindau** bei 0,24 %, in **Haßberge** bei 0,18 %, in Lübeck (fiktiv) bei 0,49 % und in **Landsberg** bei (ebenfalls fiktiven) 3,23 %.⁷

- Die Kosten einer Verbundintegration bzw. die Mehrkosten einer Vollintegration sind immer nur in ihrem jeweiligen spezifischen Kontext sinnvoll zu interpretieren – pauschale Vergleiche sind daher wenig zielführend
- Die Verkehrsumlage der Verbundlandkreise im VVS ist – geschlüsselt auf Einwohner und Gesamtausgaben – annähernd gleichverteilt
- Eine die Kostenseite ergänzende Nutzenbetrachtung ist unbedingt erforderlich, um eine aussagekräftige Beurteilung der Sinnhaftigkeit einer Vollintegration in den VVS für den Landkreis Göppingen vorzunehmen

⁶ Eigene Berechnung und Darstellung nach VRS [2017] sowie Stala [2017c], jeweils aktuellste verfügbare Werte

⁷ Kreisausgaben jeweils nach [GENESIS 2017]

3. Nutzen der Verbundintegration

Anders als bei den Verbundkosten, die unmittelbar als Geldflüsse abgebildet werden können, liegen die Verbundnutzen meist nicht originär in Geldeinheiten vor. Um dennoch beide Seiten einander gegenüberstellen zu können, sind Bewertungsverfahren erforderlich. Damit diese nicht der Beliebigkeit unterworfen sind, haben sich hier standardisierte Bewertungsanleitungen durchgesetzt, beispielsweise im Rahmen von Zuwendungsanträgen für ÖPNV-Investitionen nach dem GVFG die sog. „Standardisierte Bewertung“ [ITP 2006].

Allgemein lassen sich im Rahmen von derartigen quantitativen Kosten-Nutzen-Untersuchungen die **Nutzenkomponenten einer Maßnahme** untergliedern in

- Teilnutzen, die kardinal messbar sind und unmittelbar monetär vorliegen (z.B. Mehrlöse beim Fahrkartenverkauf nach einer Verbundintegration),
- Teilnutzen, die kardinal messbar und über sog. Einheitswerte monetarisierbar sind (z.B. vermiedene Umweltschäden wenn es in Folge der Verbundintegration zum Ersatz von Pkw-Fahrten durch Fahrten mit dem ÖPNV kommt, wobei standardisierte Wertansätze – z.B. „EUR pro Tonne vermiedenes CO₂“ – zum Einsatz kommen),
- Teilnutzen, die ordinal messbar und nur eingeschränkt monetarisierbar sind (z.B. gute/schlechte Erreichbarkeit mit den Verbund-Verkehrsmitteln als Faktor bei der Immobilienwertermittlung),
- Teilnutzen, die verbal beschrieben werden können, aber nur sehr eingeschränkt oder gar nicht monetarisierbar sind (z.B. die regionale Integrationswirkung, die von einem Verkehrsverbund ausgeht).

Ein realistisches Gesamtbild erfordert die Betrachtung von Indikatoren aus allen vier Kategorien. Aufgrund der hierfür notwendigen Einheitswerte und Rechenschritte handelt es sich daher bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung um ein **objektiviertes Verfahren**. Eine konsistente Anwendung der gewählten Methodik vorausgesetzt, bietet dieses eine valide Vergleichsmöglichkeit. Je mehr Größen dabei monetarisiert werden, umso besser lässt sich am Ende der Nachweis der Wirtschaftlichkeit durch Indikatorbildung („Nutzen-Kosten-Verhältnis ≥ 1 “) erbringen.

Die einzelnen Teilnutzen und auch der Gesamtnutzen einer Maßnahme können in der Nutzen-Kosten-Untersuchung sowohl positiv als auch negativ ausgeprägt sein. Dies bedeutet konkret, dass auch Faktoren, die sich mit der Verbundintegration verschlechtern (können), z.B. die Verteuerung von Einzelfahrten auf bestimmten Relationen, als „Nutzen“ bezeichnet und erfasst werden, wenn auch mit negativem Vorzeichen. Im Ergebnis führt dies zur Betrachtung von **Nutzensalden**, wofür positive und negative Effekte themenweise einander gegenübergestellt werden. Anschließend wird der resultierende Nettoeffekt in die Abwägung mit den Kosten eingebracht.

Der **Nutzensaldo einer Verbundintegration** wird in vorhandenen und öffentlich zugänglichen Darstellungen mit dem bis zu Vierfachen der Verbundkosten geschätzt [z.B. VRS 2014: 10], der gesamtwirtschaftliche Nutzen von Verbundverkehren im Kern der Metropolregionen teilweise sogar mit dem bis zu Fünffachen der Kosten [VAG 2009: 10] (siehe Abbildung 5).

	Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2013)	ÖPNV Stadt Nürnberg (2009)
Eingesparte Beförderungskosten	50 %	50 %
Vermiedene Umweltschäden	10 %	10 %
Vermiedene Unfallkosten	17 %	22 %
Andere Mobilitätsnutzen	23 %	18 %
Summe der Nutzen	100 %	100 %
ÖPNV-Kosten (% des Nutzens)	25 %	20 %
entspricht einem NKV von ...	4,0	5,0

Abbildung 5: Beispielhafte Nutzen-Kosten-Bilanzen von Verkehrsverbänden⁸

Die Nutzenseite wird in beiden Beispielen von kardinal messbaren Teilnutzen dominiert, insbesondere von eingesparten Reisezeiten. Dies ist insbesondere typisch für eine Beurteilung von investiven Maßnahmen in den ÖPNV. Aber auch das ordinal skalierte Kriterium der „**anderen Mobilitätsnutzen**“ trägt sowohl im VRS als auch im VGN in einem Umfang zum Nutzen-Kosten-Verhältnis bei, der schon für sich genommen nahezu ausreichen würde, um einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor (≥ 1) zu erreichen. **Die Bedeutung dieser Art von Nutzen wird also in beiden Fällen als erheblich eingestuft.**

In beiden Fällen wurden allerdings jeweils Kosten und Nutzen einer Gesamtlösung untersucht, die aus infrastrukturseitigen, angebotsseitigen und tariflichen Maßnahmen besteht. Insbesondere bei (nahezu) zeitgleicher Realisierung von Maßnahmenbündeln, wie es auch im Landkreis Göppingen durch

- Nahverkehrsplan mit neuen Bedienstandards (Takt, Taktknoten, Anschlusssicherung)
- Neue Angebotsformen mit erhöhtem Standard (Metropollexpress, ggf. Expressbusse)
- Neuorganisation von Tarif und Vertrieb (ggf. VVS-Vollsortiment, E-Ticket)

angedacht ist, ist die Zurechnung der Nutzen zu den einzelnen Teilmaßnahmen nämlich nicht immer eindeutig möglich. So sind beispielsweise die dominierenden Reisezeitnutzen das gemeinsame Ergebnis verkürzter Fahrzeiten auf Expressverbindungen, kürzerer Takte und damit kürzerer Wartezeiten, gesicherter Anschlüsse und eines einfachen und unkomplizierten Ticketsortiments, das nur einen geringen Aufwand beim Fahrausweiskauf erforderlich macht. Entfällt nun ein Baustein, so vermögen auch die anderen Teilmaßnahmen aufgrund fehlender Synergieeffekte nicht mehr ihren vollen Nutzen zu entfalten.

Soweit vor diesem Hintergrund sinnvoll möglich, werden dennoch nachfolgend die **verbundseitigen Nutzen** fokussiert. Dabei folgt die Untergliederung in Teilnutzen geläufigen Systematiken, die in der Literatur zur Beschreibung bzw. Untersuchung von positiven Verbundwirkungen verwendet werden [VAG 2009; Mobilité 2011; VRS 2014]. Diese werden aber auf die spezifische Situation im Landkreis Göppingen angepasst. Insgesamt ergeben sich so vier Wirkungsbereiche, in denen die Effekte einer Vollintegration messbar und zu beurteilen sind (siehe Abbildung 6).

⁸ Eigene Darstellung nach [VRS 2014] und [VAG 2009]

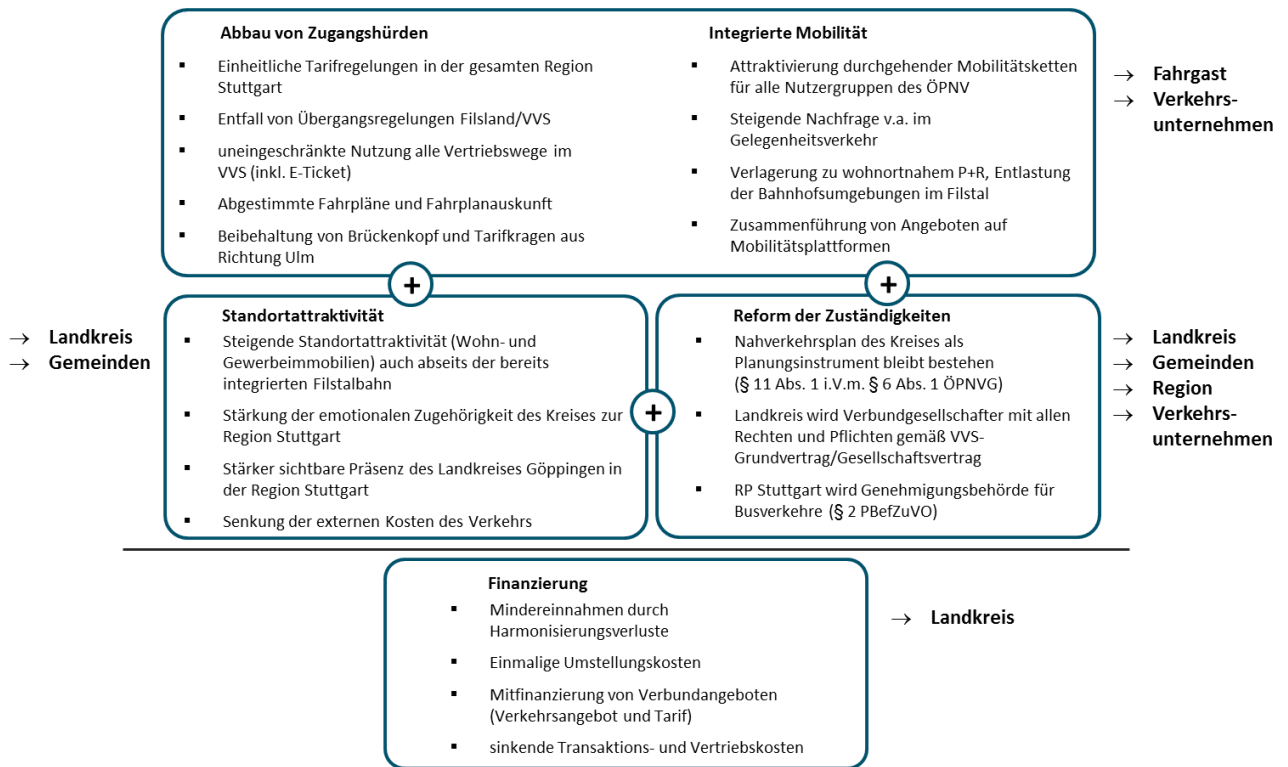


Abbildung 6: Nutzen-Kosten-Faktoren der Verbundintegration⁹

Die erwarteten Verbundnutzen entstehen primär beim Fahrgast bzw. ÖPNV-Kunden. Daneben sind aber auch der Landkreis selbst, die Kreisgemeinden, die Region sowie die Verbund- und Verkehrsunternehmen **Adressaten von verbundbedingten Nutzen**.

- „Nutzen“ ergeben sich immer als **Nutzensalden durch Verrechnung von positiven und negativen Effekten**
- Die Nutzen eines Verkehrsverbunds sind unterschiedlich gut messbar und monetarisierbar; teilweise sind die Nutzen auch nur verbal beschreibbar**
- Der Nutzen einer Verbundintegration entsteht bei verschiedenen Zielgruppen (Fahrgäste, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Gemeinden, Verbundgesellschaft, Region)**
- Der Gesamtnutzen resultiert aus verschiedenen Sektoren (Zugangshürden, Integrierte Angebote, Standort, Zuständigkeiten)**

3.1 Abbau von Zugangshürden

Nach § 1 ÖPNVG BW ist die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ ein zentrales Ziel für die Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Dies impliziert einen möglichst unkomplizierten Zugang. Tarif und Vertrieb sind dabei ein wesentliches Bindeglied.

Der **Vertrieb** ist verantwortlich für die Leichtigkeit des Zugangs zum System ÖPNV, indem er das Angebot bekannt macht und die Möglichkeit zum Erwerb der passenden Fahrtberechtigung (Ticketkauf) schafft. Der **Tarif** entscheidet über die finanzielle Attraktivität des ÖPNV für den Einzelnen.

⁹ Eigene Darstellung

Der Gestaltung und fortlaufenden Optimierung von Vertrieb und Tarif kommt daher für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Politik gleichermaßen zentrale Bedeutung zu.

Die **tariflichen Maßnahmen**, die im Zuge der Vollintegration in den VVS geplant sind, senken v.a. für **Gelegenheitsnutzer** die Zugangshürden zum ÖPNV:

- Für alle Einzelfahrten mit dem Bus im Landkreis Göppingen ist zukünftig auch dann ein VVS-Fahrschein verfügbar, wenn keine Tageskarte Netz erworben wird. Das zusätzliche Lösen eines Filmland-Tickets entfällt. Für **Einzelfahrten aus dem Kreisgebiet zu Zielen im VVS**, die mit dem Bus begonnen werden, führt dies bei den seit 01.01.2018 geltenden Fahrpreisen auf Entfernungen von bis zu sechs Zonen zu günstigeren Fahrpreisen. Zudem ist zukünftig ein Durchlösen von jeder VVS-Haltestelle bis zu jeder Zielhaltestelle im Landkreis Göppingen unter Verfügbarkeit des gesamten VVS-Ticketsortiments möglich.
- Für die **Binnenverkehre** im Landkreis Göppingen gelten nach einer Vollintegration ebenfalls ausschließlich Ticketsortiment und Tarif des VVS. Die bislang vor Fahrtbeginn erforderliche Entscheidung seitens des Fahrgasts, ob ein Filmland- oder ein VVS-Ticket gelöst wird, entfällt. Gleiches gilt für die im Filmland-Tarif bestehende Differenzierung in „Einzelfahrschein Schiene“ und „Einzelfahrschein Bus+Schiene“. Die VVS-Tickets gelten immer in allen Verbundverkehrsmitteln. Allerdings entfällt damit aber auch die Rabattierungsmöglichkeit auf die Schienentarife bei Besitz einer BahnCard.

Die **Reduzierung auf einen Tarif und ein Ticketsortiment** unabhängig von der Fahrtrrelation und der Verkehrsmittelwahl macht den ÖPNV leichter zugänglich. In den Grundpreisen unterscheiden sich die VVS- und die Filmland-Ticketangebote zudem bereits heute nur wenig voneinander, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass die Tarifzonen im VVS im Durchschnitt deutlich größer sind als im Filmland-Mobilitätsverbund (siehe Abbildung 7).

	VVS-Tarif (ab 01.01.2018)	Filmland-Tarif (ab 01.01.2018)
Einzelticket (1 Zone)	2,50 EUR 2,37 EUR (Handy-Ticket)	2,40 EUR 1,70 EUR (mit Mobilitätskarte 25) ¹⁰ 1,70 EUR (mit BahnCard)
Kurzstrecke	1,40 EUR (Bus und Schiene) ¹¹	1,60 EUR (Schiene) ¹² 0,80 EUR (Schiene mit BahnCard 50) kein Angebot (Bus)
Stadttarife Bus	1,40 EUR (Marbach a.N.) 1,80 EUR (Herrenberg) ¹³	2,40 EUR (Göppingen und Geislingen) ¹⁴

Abbildung 7: Ausgewählte VVS- und Filmland-Tarifangebote im Vergleich¹⁵

Bei jeder Veränderung von Zonen- bzw. Wabenstruktur und/oder Ticketsortiment gibt es zwangsläufig „Gewinner“ und „Verlierer“, die anschließend auf ihrer gewohnten Strecke einen anderen (niedrigeren oder höheren) Fahrpreis zu entrichten haben. Gänzlich zu vermeiden ist dieser Effekt nicht; er tritt aber beispielsweise auch bei jeder turnusmäßigen Anpassung der Fahrpreise durch Ausgleich von Rundungsdifferenzen auf. Eine **Definition der zukünftigen Tarifzonengrenzen** im Landkreis Göppingen, welche die im Nahverkehrsplan als häufig identifizierten Fahrtrrelationen in adäquater

¹⁰ Bei einer zu entrichtenden jährlichen Grundgebühr in Höhe von 20,00 EUR.

¹¹ Schiene: eine Haltestelle (mit Ausnahmen); Bus: drei Haltestellen (mit Ausnahmen)

¹² eine Haltestelle (mit Ausnahmen)

¹³ Beide Stadttickets werden vorläufig (als Test) bis Ende 2018 angeboten

¹⁴ Regulärer Fahrpreis für eine Tarifzone

¹⁵ Eigene Darstellung nach Angaben der jeweiligen Verkehrsverbünde

Form berücksichtigt, macht diese Effekte aber gestaltbar, zumal die Ticket-Grundpreise im VVS und im Filsland-Verbund bereits heute relativ ähnlich sind.

E-Tickets sollen die Nutzung des ÖPNV weiter vereinfachen. Manche E-Tickets werden zudem derzeit zu einem günstigeren Preis angeboten als das entsprechende Papierticket, so auch im VVS etwa beim Einzelticket oder beim UmweltTagesTicket. Dennoch handelt es sich beim E-Ticket nicht primär um eine tarifliche Maßnahme, sondern um ein **Vertriebsinstrument**, das durch den Einsatz von Mobilgeräten für Tarifinformation, Ticketauswahl, Bezahlvorgang und Hinterlegung des gekauften Tickets die Vertriebskosten senken und den Zugang zum ÖPNV vereinfachen soll. Gleichzeitig werden fahrtgenaue Daten gewonnen, die z.B. für Angebotsplanung oder Einnahmeaufteilung herangezogen werden können. Dabei ist das **Smartphone** das zentrale Medium. Im VVS wird aber z.B. mit der Polygo-Card alternativ ein zweites Medium für Zeitkarten vorgehalten, welches den bisherigen Verbundpass entsetzt und das gleichzeitig z.B. als Zugang zum Car- und Bikesharing und zum Parken nutzbar ist [VVS 2016a: 10 f.].

Im VVS erfolgt mittlerweile auch ein Großteil der **Fahrplananfragen und -auskünfte** mobil über das Smartphone [VVS 2016a: 29]. Auch aus anderen Verbundräumen ist bekannt, dass im Bereich der Fahrplanauskunft rund 75 % der Anfragen mit Mobilgeräten gestellt werden [RMS 2016: 11].

E-Tickets führen allerdings für Fahrgast und Verkehrsunternehmen nicht automatisch zu einer Vereinfachung. Vielmehr besteht wie beim konventionellen Vertrieb die Gefahr, dass sich **proprietarye Lösungen** herausbilden, die für den Kunden eher zu einer Verkomplizierung der Situation als zu einer Simplifizierung führen. So bestehen z.B. im Landkreis Göppingen Anfang 2018 folgende Varianten zum Erwerb einer „elektronischen“ bzw. „digitalen“ Fahrtberechtigung:

- DB Navigator (verfügbare VVS-Tickets: Kurzstrecke, Einzel-, Tages-, Monatstickets)
- VVS-HandyTicket (Einzeltickets, Tageskarten), Polygo-Card (Monats- und Jahrestickets)
- SSB-App Move (verfügbare VVS-Tickets: Kurzstrecke, Einzel-, Tages-, Monatstickets)
- Filsland ticket2go (Smartphone-basiertes Check-in/Check-Out im Landkreis Göppingen und in acht weiteren Verbänden – allerdings nicht in VVS und DING – sowie in Nahverkehrszügen der DB)
- DING Handyticket Deutschland (für Fahrten im DING-Tarif ab/bis Geislingen)

Diese Vielfalt macht für den Fahrgast im Vorfeld einer Nutzung des ÖPNV eine umfassende Auseinandersetzung mit dem Tarif und den verfügbaren Vertriebswegen erforderlich. Hierzu ist der (potenzielle) Fahrgast oft nicht bereit und reagiert mit einem **Nutzungsverzicht**. Hinzu kommt die Niederschwelligkeit der für viele bestehenden Alternative einer Fahrt mit dem eigenen Pkw.

Ob sich im Zuge einer Harmonisierung letztendlich E-Ticket- Systeme der Stufe 2 (elektronischer Fahrschein, wie z.B. das VVS-HandyTicket) oder solche der Stufe 3 (automatisierte Fahrpreisberechnung durch elektronische Erfassung des Ein- und Ausstieg wie z.B. ticket2go) durchsetzen werden, ist auch unter Experten umstritten [RMS 2016: 48]. Entscheidend für den Erfolg ist neben der technischen Zuverlässigkeit des Systems die **Akzeptanz des hinterlegte Tarifs und der Preisbildungsregeln** durch den Fahrgast: je klarer das E-Ticket strukturiert ist, umso höher der Nutzen [Landtag NRW 2016: 167 ff.]. Vor diesem Hintergrund ist auch der derzeitige pilothafte Einsatz von **E-Tarifen** zu sehen, die z.B. alleine auf der Luftlinienentfernung oder der Fahrzeit aufbauen. Auch hier ist der Wunsch nach Einfachheit treibend, führt aber gleichzeitig in Kombination mit dem Papierticket-Sortiment wieder zu einer Verkomplizierung.

Angesichts der relativ langen Zeit, die bereits an der Entwicklung papierloser Tickets gearbeitet wird – schon der Generalverkehrsplan 1995 des Landes Baden-Württemberg nennt die Einführung einer „multimodalen Chipkarte zur Integration der Verkehrsmittel“ als Ziel [VM BW 1995: 159] – lässt sich

die derzeitige Vielfalt an E-Tickets kaum mehr mit noch erforderlichen Pilotvorhaben o.ä. begründen. Aus Fahrgastsicht wünschenswert ist vielmehr eine rasche **Standardisierung**, gerade beim E-Ticket. Diese sollte sich nicht nur auf Hintergrundsysteme beziehen, sondern vielmehr zu tatsächlichen Vereinfachungen für den Nutzenden führen. Dies spricht dafür, diese Aufgabe dort zu konzentrieren, wo Verkehrswünsche gebündelt werden, d.h. bei den Verkehrsverbänden.

- **Fallweise anzuwendende Tarifwerke und tarifliche Sonderregelungen stellen immer ein Zugangshindernis zum ÖPNV dar; dies gilt insbesondere für Gelegenheitsnutzer**
- **Die Reduzierung auf einen Tarif und ein Ticketsortiment unabhängig von der Fahrtrelation und der Verkehrsmittelwahl macht den ÖPNV insbesondere für Gelegenheitskunden, aber auch für Stammkunden leichter zugänglich.**
- **Dieser Grundsatz der Einfachheit muss auch für E-Tickets gelten, da diese mehr als Vertriebsinstrument denn als Tariffinstrument anzusehen sind**
- **Derzeit ist zu erwarten, dass sich das Smartphone (bzw. Smart Devices) als neues Standard-Vertriebsmedium etablieren wird**

3.2 Integrierte Mobilität

Integrierte Mobilitätsangebote werden zum Teil auch unter Begriffen wie **intermodale** oder **multimodale Verkehrsangebote** beschrieben. Sie bauen auf mehreren Elementen auf:

- **Mobilitätsketten** betrachten den Verkehrswunsch als Tür-zu-Tür-Relation, wobei verschiedene Verkehrsmittel sowie ggf. auch Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr miteinander kombiniert werden.
- **Mobilitätsstationen** dienen als physische Verknüpfungspunkte (z.B. für den Umstieg Fahrrad/Bus, Bus/Bahn oder Pkw/Bahn), wofür entsprechende bauliche Anlagen zu errichten und vorzuhalten sind (Bahn-/Bussteige, P+R-Parkplätze, usw.).
- **Mobilitätsplattformen** (Websites, Apps) sind informelle Orte der Information und der Kommunikation mit dem Fahrgast. „Integriert“ bedeutet dabei, dass der Fahrgast sich nicht an mehreren Stellen gleichzeitig informieren muss, um einen Gesamtüberblick über die Möglichkeiten zur Erfüllung seiner Mobilitätswünsche und der damit verbundenen Kosten (Tarif) sowie der Nutzungsbedingungen (z.B. Sperrzeiten für bestimmte Tickets) zu erhalten.

Besonders wichtig sind integrierte Mobilitätsangebote für den ÖPNV v.a. deshalb, weil sie geeignet sind, **zusätzliches Fahrgastpotenzial** zu erschließen, da sie den ÖPNV bezüglich des Komfortkriteriums „Durchgängigkeit“ näher an den Individualverkehr heranführen [BPV 2016: 39 f]. Damit leisten integrierte Mobilitätsangebote einen wichtigen Beitrag zu dem Ziel nach § 1 ÖPNVG BW, den ÖPNV als vollwertige Alternative zum Individualverkehr auszugestalten. Eine besondere Rolle ist in ihrer Bedeutung für den Gelegenheitsnutzer zu sehen: dort gibt es besonders viele potenzielle Stammkunden des ÖPNV, denen integrierte Mobilitätsangebote den Zugang öffnen können.¹⁶

Mobilitätsketten enden allerdings nicht an Kreisgrenzen. Vielmehr ist es gerade bei der Betrachtung von Mobilitätsketten unerlässlich, den **Verkehrsströmen** zu folgen. Gemäß der Verkehrsuntersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 führen in der landesspezifischen Verkehrsanalyse 2010 von den jährlich rund 52 Mio. die Kreisgrenzen überschreitenden Fahrten mit Pkw, Zug und sonstigem ÖPNV in und aus dem **Landkreis Göppingen** rund 36 Mio. Fahrten in die Region Stuttgart. Auf den Binnenverkehr im Landkreis Göppingen entfallen demgegenüber rund 160

¹⁶ Siehe hierzu auch die Ausführungen in Kapitel 4.

Mio. Fahrten.¹⁷ Mit rund 120.000 werktäglichen Fahrten (denen rund 27.000 Fahrgäste werktätlich im SPNV auf der Filstalbahn¹⁸ gegenüberstehen) bzw. 70 % Anteil am Kreisgrenzen überschreitenden Verkehr und 17 % am Gesamtverkehr nimmt der Verkehr in Richtung Region Stuttgart also für den Landkreis Göppingen eine zentrale Rolle ein.

Klassische **P+R-Angebote**, die ein Abstellen des Pkw am Bahnhof und eine Weiterfahrt mit schienengebundenen Verkehrsmitteln vorsehen, stoßen in der Region Stuttgart zunehmend an ihre Grenzen. Ursächlich hierfür sind die nur begrenzt verfügbaren Stellplatzkapazitäten in Bahnhofsnähe, die aufgrund steigender Verkehrsdichten und Staurisiken zunehmend unattraktivere Anfahrt mit dem Pkw zum Bahnhof sowie der Wunsch, z.B. beim Berufspendeln oder im Freizeitverkehr fallweise oder komplett auf das Auto verzichten zu können. Mit dem Wunsch nach Verzicht auf das eigene Auto steigt gleichzeitig der Wunsch nach einer vollumfänglichen Integration (Fahrplanauskunft, fahrplanmäßige Abstimmung, gemeinsamer Tarif) von Bahn- und Busangebot.

Gerade für eher ländlich geprägte Räume, aber in den Randzonen rund um die Verdichtungsräume wird damit gerechnet, dass in Zukunft nicht mehr alle Fahrtenwünsche über reguläre Busverkehre und die bereits bestehenden **flexiblen Bedienformen** (z.B. Rufbusse) abgedeckt werden, sondern dass vermehrt auch neue Mobilitätskonzepte wie **Mitnahmeangebote** und **Carsharing** bis hin zu (in einer längerfristigen Perspektive) autonomen Fahrzeugen auf der „letzten Meile“ zum Einsatz kommen werden [UVM BW 2010: 130 ff.]. Auch bei **Fahrradleihsystemen** an den Bahnhöfen wird eine Bedeutungszunahme erwartet. Um in diesen Konzepten, die auch auf **Elemente des Individualverkehrs** setzen, eine führende Stellung einzunehmen, muss der ÖPNV für deren tarifliche und vertriebliche Integration Verantwortung übernehmen. Angebote wie die Polygo-Card des VVS, die bereits heute auf eine derartige multimodale Nutzung ausgelegt sind, gelten hier ebenso als Ansatz wie auch systemoffene Mobilitätsplattformen im Internet oder für das Smartphone.

Der bei vielen Verkehrsunternehmen bestehende Wunsch nach gleichmäßigerer Auslastung von Fahrzeugen und Kapazitäten des ÖPNV, aber auch die Vermarktung touristisch attraktiver Gebiete, führt vielerorts zum Aufbau von **integrierten Freizeitverkehren**. Dabei sind diese Angebote dort besonders erfolgreich, wo sie interkommunal gestaltet und als Teil einer regionalen Identität vermarktet werden. Das Vorhandensein von Verkehrsangeboten am Wochenende (z.B. „Wanderbusse“, gezielte Bedienung von Erholungsgebieten) und **attraktive Tarifangebote** (z.B. Freizeittickets, Mitnahmeregelungen, Entfall von Sperrzeiten, Fahrradbeförderung) gelten als Faktoren, mit denen sich der ÖV-Anteil an Wochenenden deutlich steigern lässt.

Unter dem Gesichtspunkt integrierter Mobilitätsangebote ist auch die bevorstehende Einführung des **Landestarifs BW** („BWtarif“) zu sehen. In der ersten Stufe (Dezember 2018) wird der Landestarif zunächst für verbundübergreifende Einzelfahrten im SPNV gelten, die am Zielort ggf. mit dem ÖSPV (Bus oder Stadtbahn/Straßenbahn) fortgesetzt werden („Anschlussmobilität“). In der zweiten Stufe (Dezember 2021) soll dann auch für verbundübergreifende Fahrten im SPNV, die mit Bus oder Stadtbahn/Straßenbahn beginnen, der Landestarif verfügbar sein. Ebenfalls sollen dann Zeitkarten nach dem Landestarif verfügbar sein. Für verbundinterne Verkehre gilt der Landestarif hingegen nicht [VM BW 2017].

Für Fahrten aus dem **Landkreis Göppingen** in das Tarifgebiet des VVS mit dem Zug hat der Landestarif in der ersten Stufe gegenüber der derzeitigen VVS-Teilintegration den Nachteil, dass nur Einzeltickets verfügbar sein werden. Für den Bus zum Bahnhof ist zudem, wie bei der derzeitigen Teilintegrationslösung, ein zusätzliches Filsland-Ticket erforderlich. Die Rückfahrt nach dem

¹⁷ Eigene Berechnungen nach [BVU 2014]

¹⁸ [VRS 2016: 53]

Landestarif muss zwingend an einem Bahn-Tarifpunkt beginnen; bis dorthin ist ggf. ein VVS-Ticket erforderlich. Dafür darf dann im Landkreis Göppingen der Bus genutzt werden. In der zweiten Stufe ab 2021 entfallen diese Einschränkungen; auch das Ticketsortiment wird dann auf Zeitkarten erweitert. Es verbleibt aber gegenüber einem Verbundtarif der Nachteil, dass es sich beim Landestarif um ein landesweit v.a. zwischen den SPNV-Betreibern abgestimmtes Angebot handelt, welches primär auf den Nahverkehr auf der Schiene ausgerichtet ist (als Ersatz des bisherigen C-Tarifs der Deutschen Bahn AG), und nicht auf die Bedürfnisse lokaler und regionaler (Bus-)Verkehre. Hierfür sieht das Land Baden-Württemberg explizit die Beibehaltung der bisherigen Verbundtarife vor [VM BW 2017].

- **Die ein- und ausbrechenden Verkehrsströme des Landkreises Göppingen zeigen die engen Verflechtungen des Landkreises mit der Region Stuttgart**
- **Die Notwendigkeit, für die Planung und Buchung einer Reise mit dem ÖPNV verschiedene Auskunftsdienste nutzen zu müssen, lässt die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV für den Nutzer sinken**
- **Der Landestarif BW ist keine Alternative zu einer Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS**
- **Die Entwicklung integrierter Mobilitätsangebote muss auf Seiten des ÖPNV professionell vorangetrieben werden, um hier nicht den Anschluss zu verlieren**

3.3 Standortattraktivität

Die Qualität der verkehrlichen Erschließung gilt als wesentlicher Faktor lokaler bzw. regionaler **Standortattraktivität und -identität**. Neben der Erreichbarkeit mit dem Pkw wird dabei auch das ÖPNV-Angebot zunehmend wichtiger. Die Vorteile einer guten Erschließung können sich einerseits im Sinne einer steigenden Standortqualität auswirken, wofür z.B. Immobilienpreise und Mieten als Indikator herangezogen werden. Andererseits werden aus einer vermehrten ÖPNV-Nutzung in der Nutzen-Kosten-Untersuchung auch positive **externe Wirkungen** durch Reduzierung der Luftschadstoff-, Lärm- und Klimagasemissionen und durch Reduzierung der Unfallzahlen abgeleitet.

Wissenschaftliche Detailuntersuchungen zur Entwicklung der **Immobilienpreise** in Abhängigkeit von der Erschließung mit dem ÖPNV für die Region Stuttgart existieren nicht. Aktuelle Immobilienkauf- und Mietpreisvergleiche auf Immobilienportalen im Internet ermöglichen allerdings Tendenzaussagen für den Bereich Wohnimmobilien. So zeigen gemeindescharf verfügbare durchschnittlichen Wohnungs- und Einfamilienhauspreisindices auf Immobilienportalen im Internet speziell bei den durchschnittlichen Quadratmeterpreisen für **Mietwohnungen** einen Preissprung zwischen 0,01 und 2,00 EUR/m² direkt an der Kreisgrenze Esslingen/Göppingen und auch in Richtung Rems-Murr-Kreis. Vergleichbare Sprünge sind in dieser Deutlichkeit z.B. in Richtung Ostalbkreis nicht erkennbar, und in Richtung Alb-Donau-Kreis nur teilweise identisch mit der Kreisgrenze. Bei den **Kaufpreisen** für Wohnimmobilien ergeben sich Preissprünge hingegen weniger an den Kreisgrenzen sondern v.a. zwischen Gemeinden mit/ohne hochwertigem Anschluss an den Schienenverkehr (v.a. die S-Bahn) und die Bundesfernstraßen. Speziell bei Häusern sinken die Preise in der Region zudem mit zunehmender Entfernung vom Stuttgarter Stadtzentrum, steigen aber wiederum in der Nähe großer Arbeitgeber (z.B. im Raum Sindelfingen) wieder an.¹⁹

Für **Gewerbeimmobilien** liegt mit dem **Büromietpreis-Spiegel** der IHK Region Stuttgart für das Jahr 2017 eine aktuelle Auswertung über alle Kreise der Region Stuttgart hinweg vor. Darin wird auch die

¹⁹ Eigene Auswertung in Interpretation nach [Immobilienscout24.de 2018]

Abhängigkeit der Preise von der (empfundene) Qualität der Straßen- und ÖV-Anbindung in den Landkreisen (subjektiv) bewertet (siehe Abbildung 8).

	Durchschnittliche Nettomiete [EUR/m ² 2017]	„gute“ Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr	„gute“ Erreichbarkeit mit dem Auto
Stuttgart	11,40	93,3 %	82,1 %
Rems-Murr-Kreis	9,20	60,3 %	91,9 %
Ludwigsburg	8,90	74,5 %	96,4 %
Böblingen	8,80	55,3 %	85,0 %
Esslingen	8,80	73,6 %	87,6 %
Göppingen	7,80	72,2 %	97,3 %

Abbildung 8: Büromieten in der Region Stuttgart und verkehrliche Erreichbarkeit²⁰

Die Daten ergeben **kein eindeutiges Bild**, weder für die Bedeutung der ÖV-Anbindung, noch für die Straßenanbindung. So wird z.B. der Rems-Murr-Kreis in der Anbindung durchweg nicht so gut wie der Landkreis Ludwigsburg bewertet; dennoch sind dort die durchschnittlichen Büromieten höher. Gleiches gilt auch im Vergleich der Landkreise Göppingen und Böblingen. Dies bedeutet aber keinesfalls, dass die Verkehrsanbindung für die Preise keine Rolle spielt. Andere Faktoren (z.B. Büroflächenverfügbarkeit, Ausstattungsqualität) scheinen die Mietpreise aber stärker zu beeinflussen.

Zuletzt stellt sich auch die Frage nach der Rolle einer Verbundintegration für die **regionale Identität**. Grundsätzlich wird in der Region Stuttgart nach den Ergebnissen einer Erhebung des Verbands Region Stuttgart aus dem Jahr 2013 die **persönliche Verbundenheit** mit der eigenen Wohngemeinde und dem Landkreis gegenüber der regionalen Identität als höher empfunden. Bei der Frage, wo die Region sich künftig aktiver zeigen sollte, belegt der Bereich „Verkehr“ allerdings den ersten Platz, wobei im Freitext zudem besonders häufig der Hinweis auf den „ÖPNV“ als bevorzugten regionalen Regelungsbereich gegeben wurde [VRS 2013a: 10] (siehe Abbildung 9).

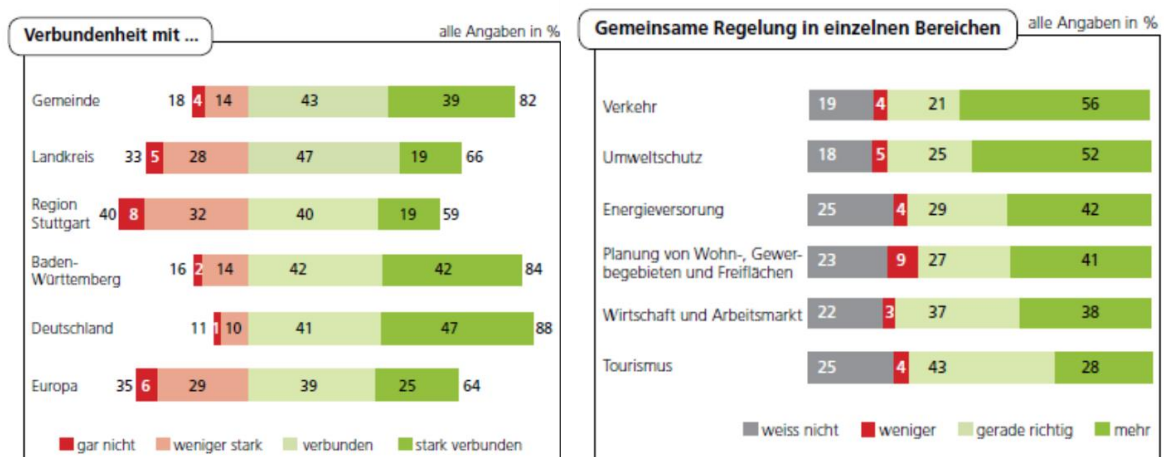


Abbildung 9: Verbundenheit mit der Region Stuttgart und gewünschte Aufgabenschwerpunkte²¹

Zu berücksichtigen ist, dass alle Befunde in dieser Untersuchung immer auf den Verkehr allgemein bzw. auf das System ÖPNV insgesamt abzielen. Dort sind große regionale Effekte sichtbar. Wie hoch

²⁰ Eigene Darstellung nach [IHK 2017]. Die Werte für den Landkreis Göppingen repräsentieren im Wesentlichen die Verhältnisse in der Stadt Göppingen [IHK 2017: 6]

²¹ Abbildungen entnommen aus: VRS [2013a: 5 und 10].

dabei allerdings der **verbundbedingte Teileffekt** bzw. der vertriebs-/tarifgetriebene Anteil ist, ist nicht offensichtlich. Einen Hinweis gibt aber die Aussage, dass selbst im „Großraum“, d.h. in den nicht durch die S-Bahn erschlossenen Gebieten der Region Stuttgart, günstigeren Preisen und einem dichteren Takt im ÖPNV deutlich mehr Bedeutung eingeräumt wird als der Einrichtung neuer Linien [VRS 2013b: 13].

- **Bei Mietwohnungen deutet sich ein positiver Effekt der Verbund-Mitgliedschaft an – eine Überteuering des Landkreises Göppingen als Wohnstandort aufgrund einer VVS-Vollintegration ist aber nicht zu erwarten**
- **Die Themen Verkehr und ÖPNV werden von der Bevölkerung in der Region Stuttgart als regionale Aufgabe gesehen – stärker als jedes andere Thema**
- **In der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung entfaltet der ÖPNV erhebliche positive Effekte, da er zu einer Senkung der externen Kosten des Verkehrs beiträgt**

3.4 Zuständigkeiten

Mit einer Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS würden sich verschiedene Veränderungen bzw. Verschiebungen bei Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten für die **Akteure im Landkreis** ergeben. Dabei würden einzelne Akteure zukünftig mehr bzw. anders Verantwortung für das System ÖPNV im Landkreis Göppingen tragen, während andere Akteure teilweise Aufgaben abgeben müssten.

Der **Landkreis Göppingen** bleibt Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG BW für die Busverkehre im Landkreis. Die Aufstellung des Nahverkehrsplans nach § 11 ÖPNVG BW erfolgt für die Verbundlandkreise satzungsgemäß durch den VVS im Auftrag des Landkreises, dem unverändert die Beschlussfassung obliegt. Hingegen ist der Landkreis zukünftig nicht mehr zuständige Behörde für Linienverkehrsgenehmigungen nach § 11 PBefG. Diese Aufgabe übernimmt dann nach § 2 PBefZuVO – wie auch in den anderen Verbundkreisen – das Regierungspräsidium Stuttgart. Zusätzlich würde der Landkreis zukünftig zum Mitgesellschafter im VVS mit allen Rechten und Pflichten gemäß VVS-Grundvertrag/Gesellschaftsvertrag.

Für die **Busunternehmen** im Landkreis entfallen die Aufgaben im Zusammenhang mit der Organisation und dem Betrieb des **Filsland-Mobilitätsverbunds**, der bei einer Vollintegration in den VVS seine Aufgaben verliert und aufzulösen wäre. Damit geht allerdings die Einbringung der lokalen Kompetenz in die Gestaltung des ÖPNV nicht vollständig verloren. Sie wird allerdings stärker als bislang durch den Landkreis und nicht mehr durch das Verkehrsgewerbe vertreten.

- **Der Übergang vom Unternehmensverbund Filsland zum Mischverbund VVS bringt organisatorische Veränderungen mit sich, die eine erhöhte Präsenz des Landkreises in Verbundangelegenheiten und eine veränderte Rolle des Omnibusgewerbes zur Folge haben**
- **Die Aufgabe der Genehmigungsbehörde für Busverkehre geht vom Landkreis Göppingen an das Regierungspräsidium Stuttgart über; der Landkreis bleibt aber Aufgabenträger für den Busverkehr**

4. Betrachtung nach Nutzergruppen

Der ÖPNV wird im Zuge des demografischen Wandels, aber auch vor dem Hintergrund steigender Erwartungen an eine Lösung der Verkehrsprobleme zukünftig noch mehr als derzeit gefordert sein, **Fahrgäste mit unterschiedlichem Hintergrund** bzw. mit **verschiedenen Nutzungsmotiven** für sich zu gewinnen. Durch die Konzentration auf Schüler und ÖV-Pendler als Stammkunden werden nämlich nur rund 15 % der täglichen Wege, die von der Bevölkerung ab 14 Jahre zurückgelegt werden, erfasst. Mehr als doppelt so viele Wege – dies sind deutschlandweit rund 100 Mio. Wege am Tag – sind demgegenüber dem direkten Wettbewerb zwischen Pkw und Öffentlichem Verkehr unterworfen, d.h. diese Menschen können als ÖPNV-Nutzer gewonnen, aber auch verloren werden [INFAS 2008: 111] (siehe Abbildung 10).

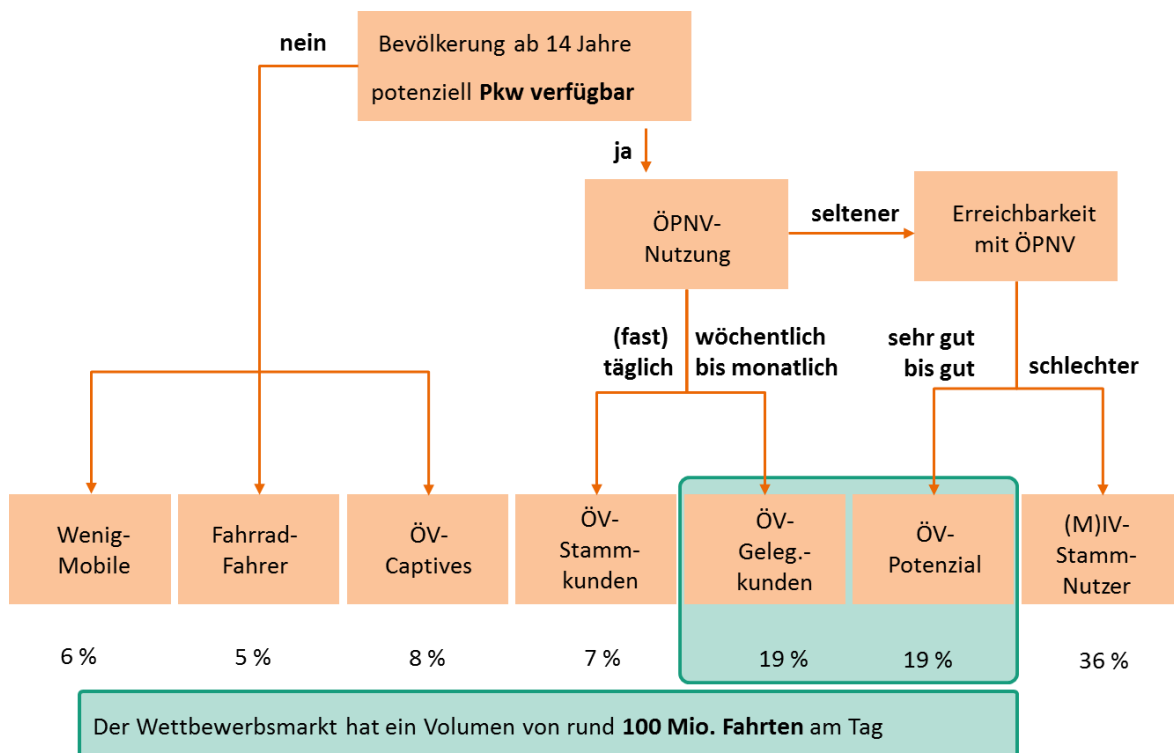


Abbildung 10: ÖPNV-Stammnutzer und ÖPNV-Potenzial in Deutschland 2008²²

Vor diesem Hintergrund soll nachfolgend der Beitrag, den eine VVS-Vollintegration des Landkreises Göppingen speziell auf das **Verkehrsmittelwahlverhalten** derjenigen Personen leisten kann, die die Gruppe der „Wahlfreien“ dominieren, nochmals im Detail betrachtet werden:

- Gelegenheitskunden
- Berufspendler
- Senioren

Für die Gruppe der **Gelegenheitskunden** des ÖPNV bringt eine Vollintegration grundsätzliche Veränderungen mit sich. Zukünftig muss nicht mehr fallweise über den Kauf eines Filmland- oder VVS-Tickets entschieden werden. Dort, wo bislang nur ein eingeschränktes VVS-Ticketsortiment verfügbar war und für andere Angebote auf den Filmland-Tarif ausgewichen werden musste (Busverkehre), steht nach einer Vollintegration ein **einheitliches Gesamtsortiment** zur Verfügung. Die Anpassung der Zonenstruktur an die Strukturen im VVS bedeutet, dass sich die Grundlage der Fahrpreisermittlung

²² Quelle: [INFAS 2008: 111] mit eigenen Ergänzungen

(Zonenzahl) auf vielen Relationen verändern wird.²³ Dies kann für bestimmte Fahrtbeziehungen auch zu Verteuerungen der Einzelfahrt führen. Exakte Aussagen hierzu sind allerdings nur möglich, wenn die VVS-Zonenstruktur im Detail bekannt und festgelegt ist. Insgesamt ist für die Gelegenheitsnutzer mit einer starken Verbesserung der ÖPNV-Attraktivität durch Vereinfachung des Gesamtsystems zu rechnen, da sie sowohl vom Abbau von Zugangshürden als auch von Integrationseffekten profitieren.²⁴

Die Gemeinden im Landkreis Göppingen zählen täglich mehr als 100.000 **Berufspendler**, die über Gemeindegrenzen hinweg pendeln. Gut 50.000 Personen sind dabei zwischen den Kreisgemeinden mobil, rund 34.000 pendeln aus dem Kreis aus und rund 19.000 Menschen pendeln in den Kreis ein. Etwa 26.000 **Auspendler** bzw. rund 75 % haben dabei als Ziel eine Arbeitsstätte im Gebiet des VVS. Für rund 10 % (knapp 4.000 Berufspendler) liegt der Arbeitsort im Alb-Donau-Kreis oder in der Stadt Ulm [Stala 2017b] (siehe Abbildung 11).

Arbeitsort (Auspendler), Wohnort (Einpendler)	Auspendler	Einpendler
Region Stuttgart	25.920	10.859
<i>Anteil</i>	<i>75,2%</i>	<i>56,0%</i>
Stadtkreis Ulm und Alb-Donau-Kreis	3.781	2.633
<i>Anteil</i>	<i>11,0%</i>	<i>13,6%</i>
Andere Arbeitsorte (Auspendler) bzw. Wohnorte (Einpendler)	798	1.659
<i>Anteil</i>	<i>13,8%</i>	<i>30,4%</i>
Summe	34.455	19.375

Abbildung 11: Berufspendler Landkreis Göppingen 2015²⁵

Die **Zahl der Berufspendler** ist in der Vergangenheit stark gestiegen. Zwischen 2005 und 2011 lag der Zuwachs im Landkreis Göppingen bei 16,5 %, und damit deutlich höher als in der Region Stuttgart insgesamt (+ 11,8 %) und im Landesdurchschnitt (+ 6,5 %). Auch zwischen 2013 und 2015 stieg die Zahl der Pendler über Kreisgrenzen hinweg im Landkreis Göppingen mit + 5,6 % wiederum stärker als in der Region Stuttgart insgesamt (+ 4,1 %) und im Land Baden-Württemberg (+ 2,3 %) [Stala 2017b].²⁶ Die regelmäßigen ÖPNV-Pendler finden bereits heute mit den Angeboten der Teilintegration (rabattierte Anschlusszeitkarte) ein attraktives Angebot zur Nutzung von Bus und Bahn vor. Für **gelegentliche Berufspendler** führt die Vollintegration hingegen zu einer spürbaren Verbesserung, da in vielen Fällen (Reiseweite bis zu sechs Zonen, Mitnahme im Pkw auf der Hin- oder Rückfahrt) das VVS-Ticketsortiment günstigere Angebote als das Tagesticket vorhält.

Ebenfalls zunehmend frei in der Verkehrsmittelwahl ist die Gruppe der **Senioren**. In der Bevölkerungsforschung setzt sich hier zunehmend die **Kohortentheorie** durch, nach der viele

²³ Die durchschnittliche Zonengröße in den Außenlandkreisen des VVS liegt bei rund 60 km² bzw. rund 40.000 Einwohnern; im Filmland-Mobilitätsverbund liegt die durchschnittliche Zonengröße bei rund 16 km² bzw. rund 6.500 Einwohnern.

²⁴ Siehe hierzu auch die Ausführung in Kapitel 3.1 dieses Gutachtens.

²⁵ Quelle: Eigene Berechnungen nach [Stala 2017b]; vgl. zu den Pendlerströmen auch [PTV 2015: 24 ff.].

²⁶ Aufgrund einer Revision der Bundesagentur für Arbeit sind die Pendlerdaten bis 2011 einerseits sowie ab 2013 andererseits nur eingeschränkt vergleichbar [Stala 2017]. Daher wurden keine diesbezüglichen Vergleiche vorgenommen.

Menschen – im Unterschied zum Lebenszyklusansatz, der jedem Lebensabschnitt ein bestimmtes Mobilitätsverhalten zuordnet – Mobilitätsgewohnheiten und -möglichkeiten auch bei Änderung der Lebensumstände beibehalten, und sich eher typisch für ihre Generation verhalten. So erklärt sich auch die seit einigen Jahren zu beobachtende Zunahme bei der Häufigkeit der Pkw-Nutzung im Alter [INFAS 2008: 181].

Vor diesem Hintergrund sind die derzeit mit bis zu 12 % doppelt so hohen Modal-Split-Anteile des ÖPNV bei älteren Menschen [INFAS 2008: 104] auch nicht mehr automatisch in die Zukunft übertragbar. Vielmehr befindet sich der ÖPNV zunehmend in einem intensiven **Wettbewerb mit dem Individualverkehr um die Kundengruppe der Senioren**. Auch wenn es derzeit nur wenige empirische Studien gibt, die sich explizit mit den Erwartungen von Senioren an den ÖPNV auseinandersetzen, so scheinen doch Themen wie Sicherheit, Barrierefreiheit, Anpassung von Fahrplänen und Taktzeiten an die Gewohnheiten von Senioren, aber auch die einfache Nutzbarkeit von elektronischen Medien für Fahrplanauskunft und Ticketerwerb zentrale Erfolgsfaktoren zu sein [EMTA 2007: 75; UVM BW 2010: 17; Landtag NRW 2016: 25 ff.; Telefonica 2017: 3]. Damit sind wiederum zahlreiche Faktoren benannt, die in der Zuständigkeit der Verkehrsverbünde liegen.

Abschließend soll die Entwicklung einzelner Nutzergruppen noch aus der Perspektive der jüngsten **kreisspezifischen Bevölkerungsvorausberechnung** des Statistischen Landesamts BW betrachtet werden. Demnach wird im Landkreis Göppingen bis 2035 vor allem die Zahl sehr junger und alter Menschen zunehmen, wohingegen die Zahl erwerbstätiger Personen zurückgehen wird (siehe Abbildung 12).

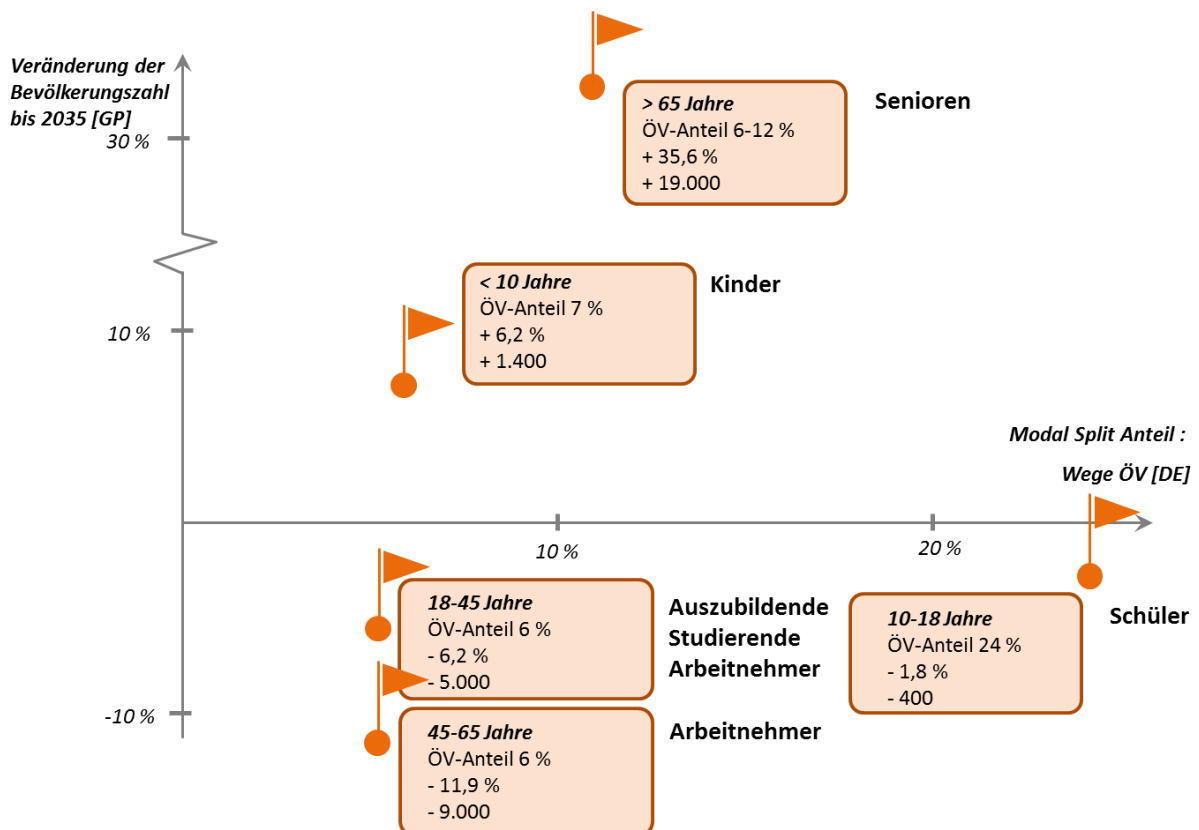


Abbildung 12: Veränderung der Bevölkerungszahl und Modal Split-Anteile²⁷

²⁷ Eigene Darstellung auf der Basis von [Stala 2017a] (Bevölkerungsvorausberechnung) sowie [INFAS 2008: 104] (Modal Split).

Wiederum zeigt die Abbildung die zukünftige Bedeutung eines **einfachen Zugangs zum ÖPNV für ältere Menschen**. Hierzu zählen auch möglichst einfache und übersichtliche Tarif- und Vertriebsstrukturen. Vor dem Hintergrund der Erkenntnisse aus der Kohortentheorie wäre es allerdings leichtfertig, erst im Alter zu versuchen, diese Gruppe für den ÖPNV zu gewinnen. Vielmehr ist die Gruppe derjenigen, die im Jahr 2035 mindestens 65 Jahre alt sind, im Wesentlichen die Gruppe der heute 45-65Jährigen, d.h. ein erheblicher Teil der **heute Erwerbstätigen**. Insofern ist es geboten, auch unter diesem Aspekten den Erwerbstätigen (Pendler, aber auch Gelegenheitsnutzer) und ihrer Mobilitätsbedürfnisse besonderes Augenmerk bei einer Abwägung der Vor- und Nachteile einer VVS-Vollintegration zu schenken.

- **Der Wettbewerbsmarkt um Gelegenheits- und Potenzialkunden des ÖPNV ist größer als der Markt der ÖPNV-Stammkunden; er verdient daher als Teilmarkt neben Berufspendlern und Schülern eine entsprechende Aufmerksamkeit**
- **Die Gelegenheitskunden im erwerbsfähigen Alter heute sind die Senioren von morgen – sie repräsentieren eine stark wachsende Gruppe, die bereits heute in den Fokus genommen werden sollte**
- **Die Mobilitätswünsche dieser Gruppe (gelegentliches Berufspendeln, ggf. Freizeitverkehre, auch Kreisgrenzen überschreitend) können mit dem Ticketsortiment der derzeitigen Teilintegration nicht vollständig abgebildet werden**

5. Fazit

Die Höhe der voraussichtlichen Kosten für eine Vollintegration des Landkreises Göppingen in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart erfordert eine **besonders sorgfältige Prüfung und Beurteilung der Nutzen**, die mit dieser Maßnahme verbunden sind. Dies kann u.a. durch **Vergleiche** mit der Situation in den derzeitigen VVS-Verbundlandkreisen oder mit vergleichbaren Fragestellungen bei anderen Aufgabenträgern erfolgen. Über Vergleiche hinaus ist aber auch eine **systematische Nutzenerfassung und -bewertung** für die **spezifische Situation im Landkreis Göppingen** erforderlich.

Erfolgreicher Nahverkehr wird in Zukunft nicht mehr alleine durch das (ÖPNV-)Verkehrsangebot definiert, sondern zunehmend auch über einen **einfachen und guten Zugang** zu diesem Angebot. Im Landkreis Göppingen mag der derzeit **sehr hohe Binnenverkehrsanteil** als gutes Argument dafür dienen, diese Aufgabe im Bereich der Busverkehre auch zukünftig innerhalb der Kreisgrenzen zu sehen und vor diesem Hintergrund die derzeitige Filsland-Lösung mit einem **gemeinsamen Binnentarif** und **ergänzenden Regeln** für ein- und ausbrechende Verkehre auf der Schiene (Teilintegration) fortzuführen. Allerdings ist alleine die derzeitige Anzahl an Umsteigern Bus/Bahn als bestimmende Entscheidungsgröße für eine derartige Festlegung nicht ausreichend, da sich gerade die **Zahl der Aus- und Einpendler** im Landkreis besonders dynamisch entwickelt und mit einer **reinen Status-Quo-Betrachtung** die Wirkung eines einheitlichen Fahrscheins für alle **nicht erfassbar** ist.

Vielmehr entstehen zusätzliche – positive wie negative – Nutzen durch die Vollintegration. Diese lassen sich zu folgenden **vier Teilnutzenbereichen** aggregieren:

- Abbau von **Zugangshürden**
- Schaffung **integrierter Mobilitätsangebote**
- Steigerung der **Standortattraktivität**
- Reform der **Zuständigkeiten**

Die vorliegende Analyse dieser vier Teilnutzenbereiche hat gezeigt, dass der ÖPNV im Landkreis Göppingen **in allen vier Dimensionen von einer Vollintegration in den VVS profitiert**, nämlich durch

- die **Vereinfachung und Vereinheitlichung** von Tarif und Vertrieb (Abbau von Zugangshürden),
- die **engere Verknüpfung von Bus und Bahn** (integrierte Mobilität),
- eine **Stärkung der Zugehörigkeit zur Region Stuttgart** (Standortattraktivität),
- **Mitspracherechte** als VVS-Verbundgesellschafter (Zuständigkeiten).

Die damit verbundenen Teilnutzen der Vollintegration exakt zu quantifizieren und in Form einer **Nutzen-Kosten-Untersuchung** den erwarteten Verbundkosten gegenüberzustellen, war gutachterlich in dem vorliegenden Kurzgutachten, für das nur wenig Zeit und kein Verkehrsmodell zur Verfügung stand, nicht abschließend möglich. Dennoch ist eine **Einschätzung** möglich: Die derzeit zu beobachtenden und für die Zukunft erwarteten Entwicklungen der Verkehrsnachfrage im Landkreis Göppingen – insbesondere die **wachsenden Pendlerströme** über die Kreisgrenze hinweg, aber auch der **demografische Wandel** mit seinen Auswirkungen auf den ÖPNV – **profitieren erheblich von einer Vollintegration** in den VVS. Dies gilt insbesondere dann, wenn diese Maßnahme in einem **engen zeitlichen Zusammenhang** mit anderen Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV wie der **Umsetzung des Nahverkehrsplans** und der **Einführung des Metropolexpress** erfolgt.

Diese **positive Gesamtwirkung** verdeutlichen andere, gutachterlich eingehend untersuchte Situationen, die ebenfalls davon geprägt sind, dass in einem engen Zusammenhang Maßnahmen

- zur Verbesserung der Binnenverkehre durch **Vertaktung und Anschlusssicherung**,
- zur Verbesserung der ein- und ausbrechenden Verkehre durch **Expressverbindungen**,

- zur **Integration von Tarif und Vertrieb** im gesamten Verkehrsraum

umgesetzt wurden. Der Maßnahmenumsetzung wird in der Regel ein **hoher volkswirtschaftlicher Nutzen** attestiert, welcher in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung die Verbundkosten deutlich übersteigt. Gerade in stark verdichteten Räumen rechtfertigen dabei bereits die „weichen“ **Standort- und Integrationseffekte** sowie die aus einer Vollintegration resultierenden **Zugangserleichterungen zum ÖPNV** die Mehrkosten auf Seiten der Aufgabenträger, die durch einen Verkehrsverbund entstehen.

Insgesamt darf die **Situation in Baden-Württemberg** mit einer Vielzahl kleiner Verbünde, Tarifkooperationen und teilweise kreisweiter Lösungen auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass **bundesweit der Trend eher zu größeren Verbundräumen** geht. Exemplarisch zu nennen sind hier etwa Berlin/Brandenburg und Nordrhein-Westfalen oder auch Bayern.

Die **Entscheidung** zur Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS ist angesichts der damit verbundenen Kosten und der Tragweite **keine Routineaufgabe**. Sie muss letztlich nach sorgfältiger Abwägung aller Argumente im politischen Raum fallen. Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Nutzeneffekte wäre sie aber als **ganz wesentliche Investition in die (ÖPNV-)Zukunft des Landkreises Göppingen** zu bezeichnen. Der Landkreis hätte dadurch die Chance, in Bezug auf die Integration des ÖPNV-Angebots mit den anderen Verbundlandkreisen in der Region Stuttgart gleichzuziehen und gleichzeitig in maximal möglichem Umfang von Metropolexpress und Nahverkehrsplan zu profitieren.

Quellennachweise

- [BPV 2016] Bedarfe und Potenziale bei Angebot und Organisation im ÖPNV Nordrhein-Westfalen, Koblenz.
- [Bundesrat 2016] Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im Öffentlichen Personenverkehr, Bundesrats-Drucksache 195/16.
- [BVU 2014] Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 – Personenverkehrsmatrizen.
- [EMTA 2007] Older People and Public Transport: Challenges and Chances of an Ageing Society, Köln.
- [Filsland 2018] Über Filsland, online unter <https://www.filsland.de> [07.01.2018].
- [GENESIS 2017] Ausgaben der Landkreise in Bayern, online unter <https://www.statistikdaten.bayern.de> [04.01.2018].
- [IHK 2017] Büromietpreise in der Region Stuttgart 2017, Stuttgart.
- [Immobilienscout24.de 2018] Immobilienpreise: Deutschland; Daten und Kartendarstellungen online abrufbar unter <https://www.immobilienscout24.de/immobilienbewertung/immobilienpreise.htm> [03.01.2018].
- [ITP 2006] Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung – Version 2006, München.
- [INFAS 2008] Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Bonn.
- [Landtag NRW 2016] Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in NRW im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels, Düsseldorf.
- [Mobilité 2011] Integration der Hansestadt Lübeck in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV), Köln.
- [Stala 2017a] Bevölkerungsvorausberechnung 2035 auf der Basis 2014 (Hauptvariante), online unter www.statistik-bw.de [04.01.2018], Stuttgart.
- [Stala 2017b] Die Berufspendler in Baden-Württemberg: Datensatz des Statistischen Landesamtes BW, CD-ROM, Stuttgart.
- [Stala 2017c] Kommunalfinanzen in Baden-Württemberg, online unter www.statistik-bw.de [04.01.2018].
- [Telefonica 2017] Digital mobil im Alter - So nutzen Senioren das Internet, Berlin.
- [MVV 2012] Ein Verkehrsverbund für die Europäische Metropolregion München?, München.
- [PTV 2015] Nahverkehrsplan des Landkreises Göppingen – Fortschreibung 2015, Karlsruhe.
- [RMS 2016] Digitalisierung und Tarife im ÖPNV, Frankfurt.
- [UVM BW 2010] Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, Stuttgart.
- [VAG 2009] Der Nutzen des ÖPNV in Nürnberg, Nürnberg.
- [VM BW 1995] Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995, Stuttgart.
- [VM BW 2017] BW-Tarif GmbH gegründet: Zukünftig mit einem Fahrschein für Bus und Bahn durch BW, online unter www.vm.baden-wuerttemberg.de [05.01.2018].

[VRS 2013a] Wie sehen die Bürger ihre Region? Repräsentative Ergebnisse der Bürgerumfrage des Verbands Region Stuttgart, Kurzinformation, Stuttgart.

[VRS 2013b] Wie sehen die Bürger ihre Region? Repräsentative Ergebnisse der Bürgerumfrage des Verbands Region Stuttgart, ausführliche Ergebnisse, Stuttgart.

[VRS 2013c] Wie sehen die Bürger ihre Region? Repräsentative Ergebnisse der Bürgerumfrage des Verbands Region Stuttgart, Rohdaten, Stuttgart.

[VRS 2014] Der Nutzen des VRS für das Rheinland - Gesamtwirtschaftlicher Nutzen des ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Köln.

[VRS 2016] Regionalverkehrsplan für die Region Stuttgart – Entwurf vom 21.12.2016, Stuttgart.

[VRS 2017] Die Verkehrsumlage, online unter www.region-stuttgart.org [02.01.2018].

[VVS 2016a] Verbundbericht 2016, Stuttgart.

[VVS 2016b] Zahlen, Daten, Fakten zum Verbundbericht 2016, Stuttgart.

[VVS 2017] Verbundlandkreise und Landeshauptstadt Stuttgart machen dem Landkreis Göppingen Vorschlag zur Vollintegration, Pressemitteilung vom 24.10.2017, Stuttgart.

[VWI 2014] Fortschreibung und Weiterentwicklung der Studie „Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart“, Stuttgart.