



BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat: Dezernat 3
Fachdienst: Verkehr und Mobilität
Sachbearbeitung: Markus Häußler
Fachdienstleitung: Markus Häußler

Beratungsgremium

Verwaltungsausschuss des Kreistags

Die Sitzung ist am

16.03.2020

öffentlich

Beratungsgegenstand:

Bericht zur Umsetzung der Ergebnisse aus dem Gutachten "Mobilität der Zukunft im Alb-Donau-Kreis und der Stadt Ulm"

Beschlussantrag:

Der Verwaltungsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Heiner Scheffold
Landrat

Sachdarstellung:

1. Ausgangssituation

Die CDU-Kreistagsfraktion beantragte im Rahmen der Haushaltsberatungen für das Jahr 2020 einen Bericht zur geplanten Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen aus dem Gutachten „Mobilität der Zukunft im Alb-Donau-Kreis und der Stadt Ulm“ (im Folgenden „Mobilitätsgutachten“).

2. Das Gutachten „Mobilität der Zukunft im Alb-Donau-Kreis und der Stadt Ulm“

Der Alb-Donau-Kreis hat im Jahr 2019 gemeinsam mit der Stadt Ulm ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die Mobilität der Zukunft unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Planungen¹ und unveränderlicher externer Einflussfaktoren (Mega-Trends)² darstellt. Die bereits beschlossenen Maßnahmen sowie die externen Einflussfaktoren wurden einer Wirkungsanalyse unterzogen und im sogenannten Referenzszenario mit einer zeitlichen Perspektive auf das Jahr 2030 dargestellt. Daneben entwickelten die Gutachter ein Nullszenario, in dem die beschlossenen Maßnahmen bei dennoch wirkenden externen Einflussfaktoren nicht umgesetzt werden, sowie ein gestaltetes Referenzszenario, in dem das Referenzszenario um zusätzliche Maßnahmen und deren Wirkung erweitert worden ist.³

Die Gutachter sind dabei von der Zielsetzung ausgegangen, den Bürgerinnen und Bürgern des Alb-Donau-Kreises und der Stadt Ulm unter Beachtung ökonomischer und ökologischer Gesichtspunkte auch in Zukunft den Zugang zu Mobilität zu sichern.⁴

Den Abschlussbericht des Gutachtens stellten die Gutachter der Pricewaterhouse-Coopers GmbH im Verwaltungsausschuss am 14. Oktober 2019 und im Kreistag am 21. Oktober 2019 vor. Beide Kreisgremien nahmen den Bericht jeweils zur Kenntnis.

Das Gutachten ist auf der Homepage des Alb-Donau-Kreises unter dem folgenden Link abrufbar:

<https://www.alb-donau-kreis.de/startseite/dienstleistungen+service/allgemeine+informationen+oepnv.html>

¹ zu den beschlossenen Maßnahmen vgl. Mobilitätsgutachten, Rn. 39, S. 22.

² zu den berücksichtigten Mega-Trends vgl. Mobilitätsgutachten, Rn. 79, S. 35.

³ zur näheren Definition der Szenarien vgl. Mobilitätsgutachten, S. 10 und Rn. 87, S. 40.

⁴ vgl. Mobilitätsgutachten, Rn. 13, S. 15.

3. Zentrale Ergebnisse des Gutachtens

Das Gutachten bescheinigt dem Alb-Donau-Kreis und der Stadt Ulm mit den bereits beschlossenen Maßnahmen ein hohes Ambitionsniveau und empfiehlt, die bestehenden Planungen mit Nachdruck zu verfolgen, um bis 2030 eine Basis für weitere Maßnahmen zu legen.⁵

Die betrachteten Maßnahmen wurden im Rahmen des Gutachtens einer Wirkungsanalyse unter Berücksichtigung der im Folgenden dargestellten und gewichteten Ziele unterzogen.

| Zielsetzung | Gewichtung |
|--|------------|
| Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen | 50,00 % |
| Verbesserung der Erreichbarkeit im ländlichen Raum | 33,33 % |
| Gestaltung einer umweltverträglichen Mobilität | 16,67 % |

Tabelle: Zielsetzungen und deren Gewichtung zur Wirkungsanalyse der Maßnahmen

Anhand einer vierstufigen Ordinalskala erfolgte die Einordnung, ob eine Maßnahme einen negativen (-1 Punkt), keinen (0 Punkte), einen geringen (1 Punkt) oder einen größeren Beitrag (2 Punkte) zur Zielerreichung leistet. Zusätzlich erfolgte eine Betrachtung der Umsetzungs- und Folgekosten sowie des Realisierungs- und Wirkungszeitraums auf je einer dreistufigen Skala nach den folgenden Kriterien:

| | | | |
|--------------------|-------------------------------|---|-----------------------|
| Kosten > 1.000 T € | langfristig (> 10 Jahre) | ⇒ | 0 Punkte |
| Kosten ≤ 1.000 T € | mittelfristig (1 bis 5 Jahre) | ⇒ | 1 Punkt |
| Kosten ≤ 100 T € | kurzfristig (≤ 1 Jahr) | ⇒ | 2 Punkte ⁶ |

Die Gutachter präsentierten in der Kreistagssitzung am 21. Oktober 2019 fünf Maßnahmen mit zentraler Bedeutung als Ausfluss dieser Wirkungsanalyse (Abbildung 1).

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen unter Nennung der aktuell bekannten Informationen in einen groben Zeitrahmen eingefügt.

⁵ vgl. Mobilitätsgutachten, Rn. 187, S. 74.

⁶ vgl. Mobilitätsgutachten, Rn. 153 f, S. 64/65.

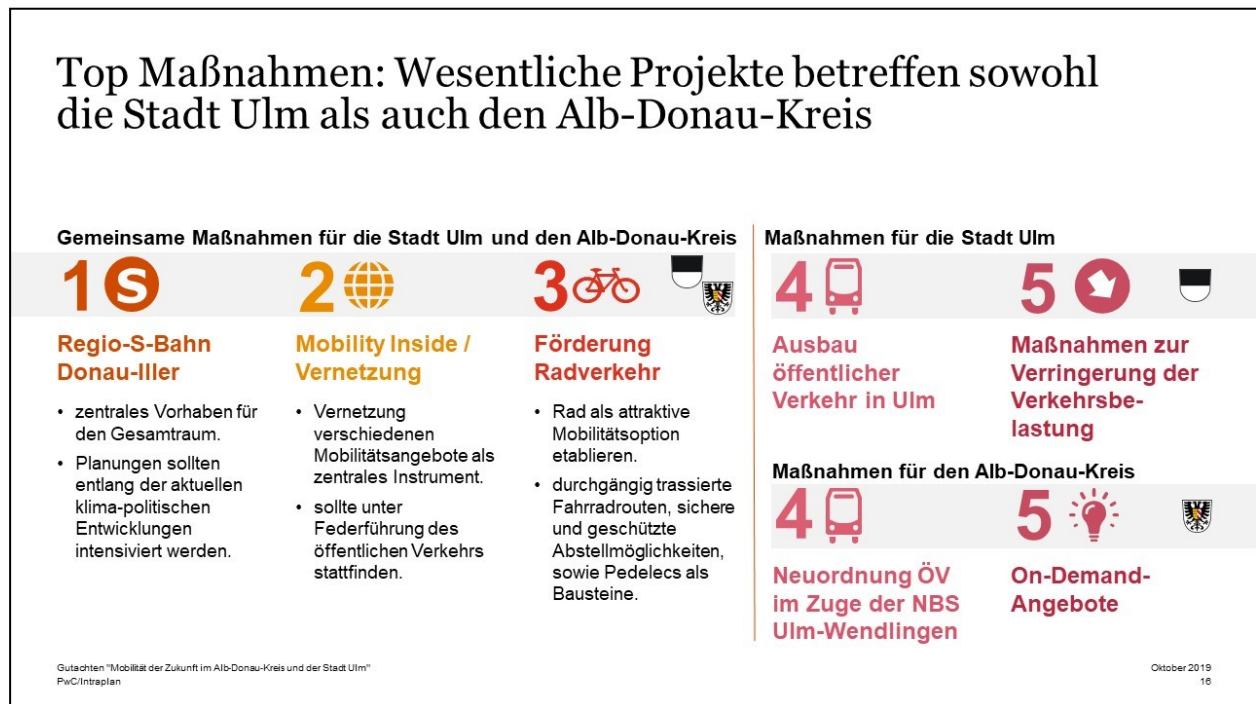


Abbildung 1: Top-5-Maßnahmen als Ergebnis des Mobilitätsgutachtens⁷

3.1. Regio-S-Bahn Donau-Iller

Zur Realisierung des Regio-S-Bahn-Projektes ist der Alb-Donau-Kreis, wie auch die anderen beteiligten Gebietskörperschaften, Mitglied im Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V.

Die Planung und Umsetzung des Projekts erfolgt durch die Geschäftsstelle des Vereins. Zuletzt berichtete Herr Geschäftsführer Dr. Oliver Dümmler dem Kreistag am 11. März 2019 ausführlich zum Sachstand des Projektes.

Derzeit bereitet die Geschäftsstelle die Ausschreibung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) vor, um das Projekt für eine Förderung nach dem Bundes-GVFG anmelden zu können. Wichtig sei nach Mitteilung der Geschäftsstelle insbesondere, sich mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf den sogenannten Nullfall („Ohne-Fall“) zu einigen.

Die Geschäftsstelle informierte die Kreisverwaltung zuletzt darüber, dass die Entwicklung auf der Illertalbahn wohl deutlich schneller voranschreite, als zunächst angenommen. Aus dem bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr habe der Verein die Rückmeldung erhalten, dass erste, im Rahmen der Regio-S-Bahn geplante Mehrverkehre dort bereits zum Fahrplanwechsel Ende 2020 eingeführt werden sollen. Daneben verhandle das bayerische Ministerium derzeit mit der DB Netz AG (Schieneninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG) über konkrete Planungen zur Elektrifizierung der Strecke.

⁷ PwC, Präsentation im Kreistag des Alb-Donau-Kreises am 21. Oktober 2019, Folie 16.

Des Weiteren informierte die Geschäftsstelle, dass der Vorsitzende der Interessensgemeinschaft Donaubahn auf sein Schreiben an den Konzernbevollmächtigten der Deutsche Bahn AG (DB) für Baden-Württemberg, Herrn Thorsten Krenz, u. a. die Antwort erhalten habe, dass die DB mit dem baden-württembergischen Ministerium für Verkehr im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (Modernisierungsprogramm für das Schienennetz zwischen Bund und Deutscher Bahn AG mit einem Volumen von rund 86 Mrd. € über zehn Jahre hinweg) Gespräche zur Ertüchtigung der Bahnhöfe in Allmendingen und Riedlingen führe.

Nach wie vor befinde sich auch das vom Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V. bereits im Jahr 2018 in Auftrag gegebene Gutachten zum Umfang möglicher Mehrverkehre auf der bestehenden Infrastruktur in Arbeit. Die Verzögerungen seien auf vom Land nicht zur Verfügung gestellte Grundlagen zurückzuführen. Dennoch sei die Fertigstellung für Mitte 2020 geplant.

Aus Sicht der Verwaltung ist zum heutigen Zeitpunkt keine belastbare Aussage darüber möglich, wann die Ziele des Regio-S-Bahn-Konzeptes erreicht werden. Die Ertüchtigung des Bahnhofs Blaubeuren für gleichzeitige Einfahrten von Zügen im Jahr 2022 könnte die Bestellung von Mehrverkehren auf der Donaubahn erleichtern. Die Umsetzung des Gesamtprojektes wird jedoch insbesondere dort, wo ein Infrastrukturausbau notwendig ist, noch deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen.

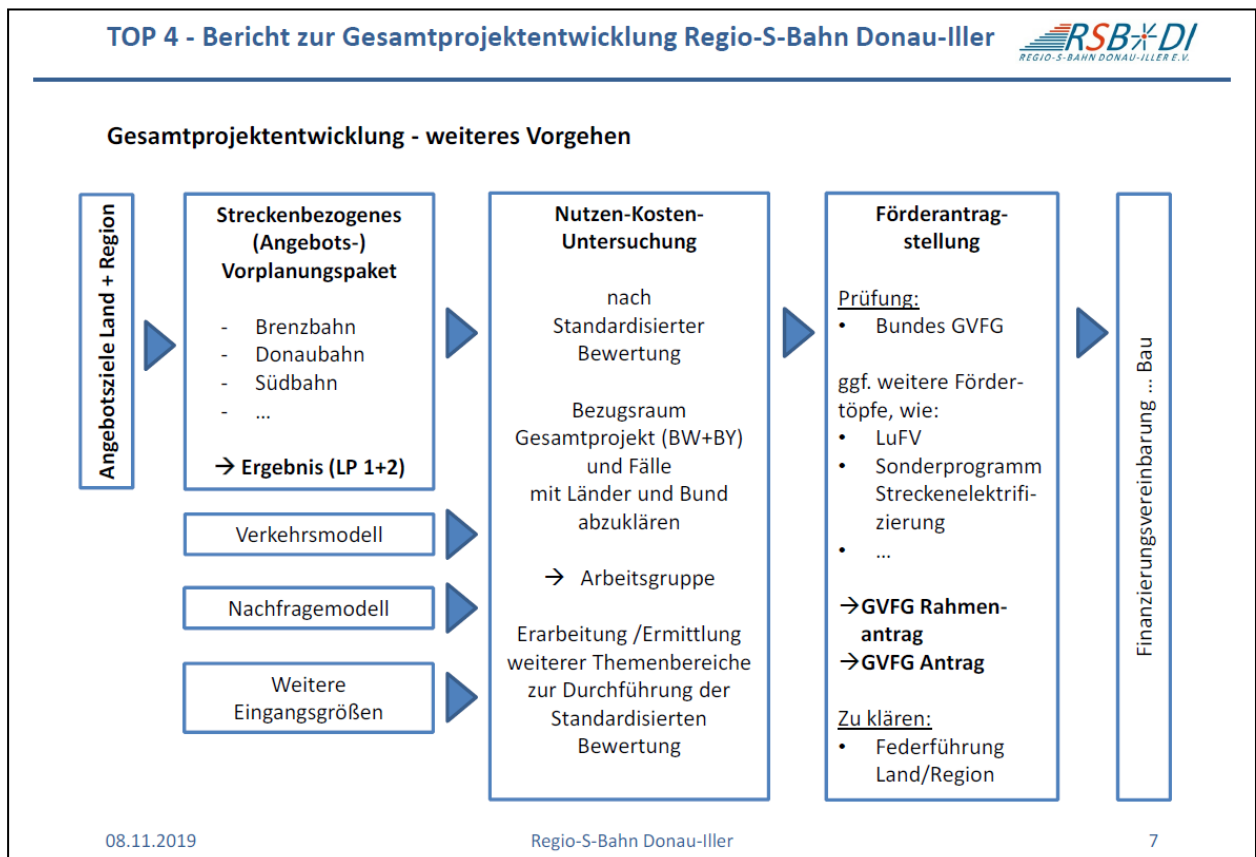


Abbildung 2: Gesamtprojektentwicklung des Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V.⁸

⁸ Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V., Präsentation zur Mitgliederversammlung am 8. November 2019, Folie 7.

3.2. Mobility Inside / Vernetzung

Mobility Inside ist eine bundesweite Initiative, deren Ziel darin besteht, alle Mobilitätsangebote auf einer Plattform zu vereinen. Mobilität wird so über Verbund- und Angebots- grenzen hinaus möglich.

Die Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) hat sich erfolgreich als Testregion für das bundesweite Projekt „Mobility Inside“ beworben. Herr Geschäftsführer Thomas Mügge (DING) berichtet dem Verwaltungsausschuss in derselben Sitzung über die bisherigen Erfahrungen im Testzeitraum.

Die Verwaltung ist bestrebt, alle neuen Mobilitätsformen im öffentlichen Verkehr verbundkonform auszugestalten und damit eine größtmögliche Vernetzung zu erzielen. Dies gilt auch für unser Modellprojekt „flexible Bedienformen“, bei dem der Kreistag in seinem Beschluss vom 21. Oktober 2019 eine Anbindung an den Verbund vorgegeben hat. Der Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsformen kommt im Rahmen der nachhaltigen Verkehrswende große Bedeutung zu. Insofern sind die Erfahrungen aus diesem Modellprojekt von hoher Relevanz.

3.3. Förderung des Radverkehrs

Die Fachdienste 14 – Straßen – und 21 – Ländlicher Raum, Kreisentwicklung – informieren fortlaufend über die Weiterentwicklung des Radwegenetzes an Kreisstraßen, einschließlich der einheitlichen Beschilderung und touristischen Nutzung, zuletzt in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 2. März 2020. Die Umsetzung dazu erfolgt nachfragegerecht und zeitnah auf Grundlage der Radwegekonzeption ADK 2017. Derzeit befindet sich das Beschilderungskonzept in der Umsetzung.

Nachholbedarf besteht vor allem bei der Neuanlage von Radwegen entlang der Landesstraßen. Zur Erreichung des selbstgesetzten Zieles „Fahrradland Nr. 1“ ist vor allem das Land Baden-Württemberg als Straßenbaulastträger gefordert.

3.4. Neuordnung des Öffentlichen Verkehrs im Zuge der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen und des Bahnhofs Merklingen

Aus der Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage von Herrn Abgeordneten Hagel vom 26. September 2019 geht hervor, dass das Land von einer planmäßigen Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen im Dezember 2022 ausgeht. Allerdings wird wegen der bis dahin noch nicht fertiggestellten Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Stuttgart nur ein Vorlaufbetrieb (wohl zwischen Wendlingen und Ulm) möglich sein.

Die Kreisverwaltung hat gemeinsam mit den angrenzenden und ebenfalls betroffenen Landkreisen Göppingen und Reutlingen einen Planer beauftragt, der seinerseits allerdings noch auf die verbindliche Bekanntgabe der Zugankunfts- und Abfahrtszeiten durch das Land bzw. die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg warten muss. Zwar geht das Land – Stand September 2019 – davon aus, dass die Vergabe des SPNV Vorlaufbetriebs noch bis Ende 2021 möglich sei, ohne die Betriebsaufnahme En-

de 2022 zu gefährden, die Vergabe von Busleistungen über Vorabbekanntmachungen und Ausschreibungen erfordert jedoch einen zeitlichen Vorlauf von in der Regel 27 Monaten vor Betriebsaufnahme. Unabhängig von diesen Fristen, die nur in Ausnahmefällen auf unter zwei Jahre verkürzt werden dürfen, müssen die Planungen auch in den Kreisgremien und mit den betroffenen Städten und Gemeinden sowie dem Verband Region Schwäbische Alb abgestimmt werden. Spätestens bis Ende des laufenden Jahres muss der Abstimmungsprozess soweit gediehen sein, dass die Verkehrsleistungen vorab bekannt gemacht und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschrieben werden können.

Der zeitliche Rahmen für die Landkreise als Aufgabenträger für den ÖPNV ist deshalb äußerst eng. Die Kreisverwaltung hat sich im Februar 2020 nochmals schriftlich an das Verkehrsministerium gewandt und um Übersendung des geplanten Betriebskonzepts für den Bahnhof Merklingen gebeten. Erst anschließend können die Planungen für das ÖPNV-Konzept fortgeführt und mit allen Beteiligten abgestimmt werden. Eine Beschlussfassung in den Kreisgremien muss noch im Jahr 2020 erfolgen.

3.5. On-Demand-Angebote

Der Kreistag hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 21. Oktober 2019 beauftragt, mit den Planungen für eine flexible Bedienform im Rahmen eines auf ca. vier Jahre angelegten Modellprojektes fortzufahren.

Stand heute gehen wir davon aus, dass eine Inbetriebnahme frühestens zum 1. Juli 2021 realistisch ist. Zu diesem Zeitpunkt enden die Liniengenehmigungen der Linienbündel Ehingen-Allmendingen und Ehingen-Stadtbuss. Der Zeitplan dahin ist jedoch ambitioniert, weitere Verzögerungen – zum Beispiel bei der Nachbesetzung vakanter Stellen im Fachdienst 31 – würden zu entsprechenden Verzögerungen im Pilotprojekt führen.

4. Interkommunale Zusammenarbeit

Darüber hinaus empfehlen die Gutachter den Ausbau der interkommunalen Zusammenarbeit. Wir stehen hier bereits in Gesprächen mit den anderen an DING beteiligten Gebietskörperschaften. Ziel soll – entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen – eine noch intensivere Abstimmung und auch eine Bündelung von Ressourcen sein.

Ziele dieser Zusammenarbeit sind – neben den in Abbildung 3 dargestellten Kooperationsbereichen – insbesondere auch die Weiterentwicklung der Verbundtarife mit dem Ziel einer Tarifvereinfachung, die Vernetzung der Verkehrsangebote über den ÖPNV hinaus (siehe auch 3.2.) sowie die Schaffung einer zentralen Beschwerdestelle bei DING (einschließlich einer Ideenbörse) entsprechend den Anträgen der Fraktionen von CDU und Grünen im Rahmen der Haushaltsberatungen 2020. Dazu hat sich Herr Landrat Scheffold mit Schreiben vom 15. Januar 2020 an den Geschäftsführer von DING gewandt und um Vorschläge zur weiteren Umsetzung gebeten.

Da die Gespräche hierzu erst aufgenommen worden sind, gehen wir von einer eher mittelfristigen Umsetzung aus. Ein Gespräch der Verwaltungsspitzen zur Entwicklung der Zusammenarbeit auf Verbundebene ist auf Ende April 2020 terminiert. Letztlich kommt es aber darauf an, alle im DING-Verbund organisierten Akteure, darunter auch die Verkehrsunternehmen, an diesem Prozess zu beteiligen.






| Kooperationsbereiche der interkommunalen Zusammenarbeit | Betroffene Maßnahme |
|---|--|
| Ausbau des ÖV-Angebots  <ul style="list-style-type: none">• Linienverläufe• Taktung• Anschlüsse• Ticketing• Multimodale Angebote | <ul style="list-style-type: none">• Erweiterung ÖPNV im Alb-Donau-Kreis (1)• Preislich attraktives ÖV-Angebot (6)• Einrichtung von On-Demand-Verkehren (7)• Durchgängig multimodale Verkehrsangebote (18)• Verringerung der Zugangshürden zum ÖPNV / Umweltverbund (4) |
| Vernetzung und Digitalisierung  <ul style="list-style-type: none">• Einheitliche Plattformen, Zugänge und Informationsbereitstellung• Vermeidung von Parallelentwicklungen• Datenstandards für Digitalisierung von Angeboten und Infrastrukturen• Gemeinsame Entwicklung und Vermarktung von Mobilitätsangeboten | <ul style="list-style-type: none">• Mobility Inside / Vernetzung (10)• Einführung eines koordinierten digitalen Verkehrsmanagements (19) |
| E-Mobilität und alternative Antriebe  <ul style="list-style-type: none">• Technologiewahl• Ladeinfrastruktur(-ausbau) | <ul style="list-style-type: none">• Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV (11)• Förderung Elektromobilität (21)• Elektrifizierung von Taxiflotten (neu) |
| Radverkehr  <ul style="list-style-type: none">• Abgestimmter Infrastrukturausbau• Einheitliche Mitnahmeregelungen im ÖV | <ul style="list-style-type: none">• Hochwertige Zugangspunkte und Haltestellen (8)• Förderung des Radverkehrs (17) |
| Zukunftsthemen  <ul style="list-style-type: none">• Abgestimmte Pilotprojekte, Schwerpunktsetzung• z. B. Autonomes Fahren | <ul style="list-style-type: none">• Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV (11)• Testbetrieb autonomer Fahrzeuge (12) |

Abbildung 3: Kooperationsbereiche der interkommunalen Zusammenarbeit⁹

5. Fazit

Zusammenfassend hat die Kreisverwaltung bereits mit der Umsetzung der Top-5-Maßnahmen begonnen bzw. treibt sie wo möglich voran. Auch bei den von den Gutachtern darüberhinausgehend dargestellten Maßnahmen ist die Verwaltung bereits aktiv. Ein grobes Zeitfenster kann dabei jedoch lediglich für Einzelmaßnahmen gesteckt werden.

Gleiches lässt sich auch für die Kooperationsbereiche der interkommunalen Zusammenarbeit festhalten.

Die Umsetzung der Ergebnisse und Erkenntnisse aus dem Gutachten betrachten wir – entsprechend der gutachterlichen Empfehlung – als Gesamtprozess mit vielen Einzelschritten, bei denen nahezu immer die Beteiligung der Kreisgremien und deren aktive Unterstützung benötigt werden. Die Verwaltung wird dem Kreistag insofern zu gegebener Zeit die Maßnahmen zur Beschlussfassung vorlegen.

⁹ vgl. Mobilitätsgutachten, S. 73.

Kosten und Finanzierung

a) Einmalige Kosten keine

b) Lfd. Kosten keine

Haushaltsmittel sind

Personalbedarf kein

Gäste und Sachverständige: keine

Beschlussauszüge sind zu übersenden an:

Fachdienst Verkehr und Mobilität

Vertagungsfähig: ja

Ulm, 26. Februar 2020

Anlage

keine