

Kreistagsdrucksache Nr. 103/19

AZ 43/797

Anlagen: 3

Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Beteiligung des Landkreises bei der Integration von Kreisgemeinden in andere Verkehrsverbünde

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Vorberatung am 02.10.2019

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 09.10.2019

Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis Tübingen ist grundsätzlich bereit, die Hälfte der entstehenden Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste zu übernehmen, wenn eine Kreisgemeinde, auf eigenen Wunsch hin, in einen benachbarten Verkehrsverbund integriert werden möchte.
2. Von den durch die Integration von Ergänzungen in den VVS entstehenden jährlichen Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverlusten übernimmt der Landkreis die Hälfte.

Sachverhalt:

Vorgeschichte

Zusammenfassend wird der Rottenburger Ortsteil Ergenzingen ab 01.01.2020 auf Wunsch der Stadt Rottenburg am Neckar in den Verkehrsverbund Stuttgarter (VVS) integriert. Die Stadt Rottenburg ist bereit, hierfür die Kosten zu übernehmen, unter der Prämisse, dass sich der Landkreis ebenfalls beteiligt, worüber im alten Kreistag Konsens bestand. Alleine die Fragen, wie mit diesem Thema grundsätzlich zu verfahren ist und wie hoch die Kostenbeteiligung des Landkreises ausfällt, blieben offen und sind vom neuen Kreistag zu entscheiden.

Auf Kreistagsdrucksache Nr. 054/19 wird verwiesen (auch über den landkreiseigenen Internetauftritt www.kreis-tuebingen.de über „Sitzungen“ „Recherchefunktion“ abrufbar).

Grundsätzliches

Der Landkreis Tübingen ist Teil des Verkehrsverbundes naldo. Die Nachbarlandkreise Reutlingen im Osten sowie der Zollernalbkreis im Süden sind ebenfalls Bestandteil des naldo (**Anlage 1**).

Im Norden grenzt der Landkreis Tübingen an den VVS (**Anlage 2**). Mit Wiederinbetriebnahme der Schönbuchbahn im Jahr 1996 wurde der VVS-Tarif auf deren komplette Strecke angewandt und Dettenhausen damit in den VVS integriert, ohne dass vom VVS dafür Extra-Kosten in Rechnung gestellt wurden. In der Folgezeit änderte der VVS allerdings seine

Grundsätze, so dass die Integration weiterer Orte in den VVS in der Regel finanziell nicht mehr darstellbar war und Dettenhausen seither die einzige Gemeinde des Landkreis Tübingen im VVS blieb.

Mit der Wiederinbetriebnahme der Ammertalbahn und der Gründung des Verkehrsverbundes naldo wurde der naldo-Tarif auf dieser Strecke angewandt, der VVS-Tarif aber nicht geändert. Somit ergab sich im Raum Herrenberg eine einseitige Überlappung des naldo in den VVS hinein, die im Laufe der Jahre im Raum Gäufelden / Bondorf ausgebaut wurde. Eine Erweiterung des VVS gab es weiterhin nicht.

Die aktuelle Integration von Ergenzingen in den VVS ist somit die erste Tarifausdehnung des VVS in den Landkreis Tübingen hinein seit 1996. Sie wird nur auf der Schiene (Gäubahn) vorgenommen, entsprechend sind die Einnahmeverluste berechnet. Es ist denkbar, dass künftig die Forderung einer Komplettintegration von Ergenzingen in den VVS (also mit Buszubringern zum Bahnhof) sowie von weiteren benachbarten Orten formuliert wird.

Neben Ergenzingen wurde in der Vergangenheit die Integration von Ammerbuch-Altingen in den VVS diskutiert, um insbesondere die mit dem Haustarif der Buslinie 777 verbundenen tarifstrukturellen Probleme zu lösen (was aus Sicht der Verwaltung auch sinnvoll wäre). Allerdings ließ sich die Integration von Altingen in den VVS (die zwingend für Bus und Bahn erfolgen müsste) bisher wirtschaftlich nicht darstellen.

Im Westen grenzt der Landkreis Tübingen an die Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt (vgf – **Anlage 3**), sowie an die Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw (VGC). Zwischen vgf und naldo besteht ein umfangreicher gegenseitiger Überlappungsbereich im Raum Horb / Starzach / Rottenburg, d.h. der naldo-Tarif gilt hier bis nach Horb (bspw. auf der Kulturbahn für die Relation Tübingen - Horb), während umgekehrt der vgf-Tarif bis nach Rottenburg (bspw. Horb-Rottenburg oder Freudenstadt-Rottenburg) gilt. In der Praxis wird das System der gegenseitigen Überlappung von Verbundtarifen vom Kunden oft als kompliziert erlebt, obwohl es durch den Verbundtarif viele Vorteile bringt, v.a. wenn ansonsten beim Umsteigen zwei oder mehr Fahrkarten gelöst werden müssten, was derzeit noch im Raum Eutingen der Fall ist, wo es keine Überlappung von naldo und vgf gibt. Eine Änderung dort herbeizuführen – mit der Folge, dass möglicherweise Ortschaften des Landkreis Tübingen in den vgf zu integrieren wären – ist aufgrund der alternativen Fahrmöglichkeiten mit dem Zug über Horb oder Herrenberg oder dem Bus recht komplex und müsste bei einer Umsetzung als Einzelfall entschieden werden, zumal dies aus tarifstrukturellen Gründen geschieht.

Mit der VGC besteht keine Überlappung, hier sind auch keine Szenarien ersichtlich, die eine Ausweitung des VGC in den Landkreis Tübingen begründen könnten.

Die Integration von Kreisgemeinden in andere Verkehrsverbände und damit die Schaffung / Erweiterung von Überlappungszonen konkurriert immer mit dem zwischenzeitlich vom Land eingeführten Landestarif, dem bwtarif. Mit dem bwtarif soll eine einheitliche Landeslösung geschaffen werden (eine Fahrkarte für ganz Baden-Württemberg) und die Vielfalt der unterschiedlichen örtlichen Regelungen an den Verbundgrenzen überwunden werden, was die Verwaltung in der Zielsetzung ausdrücklich begrüßt. Allerdings ist in jedem Einzelfall abzuwägen, ob der Landestarif oder eine örtliche Lösung sinnvoller ist.

Auch wenn der Landestarif im Einzelfall aus grundsätzlichen Erwägungen und aus tarifstruktureller Sicht vorzuziehen wäre, kann trotzdem – das Einverständnis des Landes vorausgesetzt – eine örtliche Lösung (hier: Integration einer Kreisgemeinde in den Nachbarverbund) vorgezogen werden, insbesondere wenn dies vor Ort gewünscht wird, weil bspw. Tarifabsenkungseffekte als überwiegend eingeschätzt werden. In Anlehnung an die Finanzierungs-

grundsätze, die bei den von Kreisgemeinden gewünschten und inzwischen umgesetzten Ausweitungen von Verkehrsleistungen über den Angebotsstandard des Nahverkehrsplan hinaus angewandt werden, schlägt die Verwaltung daher vor, in diesen Fällen grundsätzlich die Hälfte der entstehenden Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste durch den Landkreis zu übernehmen.

Integration von Ergänzungen in den VVS

Im Falle der VVS-Integration von Ergänzungen sind die genannten Kriterien erfüllt. Die Integration erfolgt auf Wunsch der Stadt Rottenburg am Neckar, obwohl aus tarifstruktureller Sicht auch der Landestarif eine adäquate Lösung geboten hätte. Jedoch werden die Tarifabsenkungseffekte durch die örtliche Lösung (VVS-Integration) von der Stadt Rottenburg bzw. vom Ortschaftsrat Ergenzingen als überwiegend eingeschätzt. Da das Land und die Verbände dieser örtlich gewünschten Lösung zugestimmt haben, kann sie auch umgesetzt werden.

Von den bezifferten jährlichen Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverlusten in Höhe von 29 T€ übernimmt folglich der Landkreis Tübingen die Hälfte, also 14,5 T€. Die andere Hälfte sowie die Grundlasten des VVS in Höhe von 5 T€ trägt die Stadt Rottenburg. Die Umsetzung erfolgt zum 01.01.2020.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanzielle Beteiligung des Landkreises führt zu jährlichen Ausgaben bei der Produktgruppe 5470-01 „Verkehrsbetriebe/ÖPNV“ bei den Transferaufwendungen (Haushaltsplan 2019 S. 248, Nummer 17) in Höhe von ca. 14,5 T€ p.a., die mit der Tarifanpassungsrate der Verbände zu dynamisieren sind.