



Vorlage TA_36/2012
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 06.07.2012

mit 2 Anlagen

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Kreis-Nachtbus "nachtaktiv-lb"
hier: Anpassung des Nachtbus-Netzes an das künftige Nachtverkehrsangebot der S-Bahn

Der Kreis-Nachtbus „nachtaktiv-lb“ besteht seit 2001 und bietet gegenwärtig in den Nächten zum Wochenende jeweils drei Verbindungen in die Städte und Gemeinden des Landkreises. Durch Kooperationen der Verkehrsunternehmen konnten bisher Synergien aus dem gleichzeitigen Betrieb des regionalen Nachtbusverkehrs genutzt und sehr wirtschaftliche Umläufe gestaltet werden. Die jährlichen Gesamtkosten des Kreisnachtbusnetzes betragen zurzeit rund 210.000 Euro, der Anteil des Landkreises sowie der Städte und Gemeinde beträgt nach Abzug des VRS-Anteils in Höhe von 14,5 Prozent jeweils rund 90.000 Euro pro Jahr.

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wird das Nachtverkehrsangebot des Verbands Region Stuttgart (VRS) auf S-Bahn-Betrieb umgestellt. Um den ergänzenden Nachtbusverkehr im Landkreis auch weiterhin erbringen zu können, müssen wir unsere Konzeption, die sich seit über zehn Jahren bewährt hat, anpassen. Darüber haben wir den Ausschuss für Umwelt und Technik am 05.03.2012 unterrichtet (TA_08/2012).

Der Nachtverkehr im gesamten Verbundraum und besonders im Landkreis Ludwigsburg ist erfolgreich und wird sehr gut angenommen. Wir gehen deshalb davon aus, dass auch die Städte und Gemeinden im Landkreis weiterhin Interesse an der Fortführung des Nachtbusverkehrs haben werden. Um eine Grundlage für die erforderlichen Gespräche und Beschlussfassungen in den kommunalen Gremien zu schaffen, haben wir auf der Basis des Fahrplankonzepts für die Nacht-S-Bahnen des Verbands Region Stuttgart eine neue Konzeption für den Kreis-Nachtbus entwickelt.

1. Neukonzeption des regionalen Nachtverkehrs

Die Bedienung mit Nacht-S-Bahnen wird an Wochenenden, d.h. in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen erfolgen. In diesen

Nächten werden jeweils drei Abfahrten im Stundentakt auf allen Linien in jeweils beiden Richtungen durchgeführt werden.

Der zentrale Punkt der Konzeption ist die Frühanbindung des Flughafens. Hierzu wurde der Fahrplan der Nacht-S-Bahn so gestaltet, dass mit der letzten Abfahrt in Richtung Stuttgart von jeder Linie ein Anschluss zum Flughafen besteht und dieser zumindest an Wochenenden gegen 4.30 Uhr erreicht werden kann. Die weiteren beiden Abfahrten wurden von dieser letzten Abfahrt aus jeweils im Stundentakt festgelegt. Die ab dem Fahrplanwechsel verlängerte S-Bahn-Linie S4 soll künftig zwischen Marbach und Backnang durch einen regionalen Nachtbus bedient werden.

Die Ausrichtung des Fahrplans der Nacht-S-Bahnen auf eine fixe Ankunftszeit am Flughafen hat zur Folge, dass die von den Fahrgästen im Tagesverkehr gewohnten Taktzeiten verlassen werden. Außerdem entstehen zwischen der letzten S-Bahn im Tagesverkehr und der ersten Nacht-S-Bahn teilweise größere Fahrplanlücken. Wir haben dem VRS unsere Bedenken dazu geäußert – sie wurden jedoch nicht geteilt.

Wir konnten aber erreichen, dass bei den drei S-Bahn-Linien in den Landkreis (S4, S5, S6) die im Tagesverkehr bestehenden „Über-Eck-Anschlüsse“ an den Umsteigebahnhöfen Ludwigsburg und Zuffenhausen in beiden Richtungen erhalten bleiben. So kann die S-Bahn die Fahrbeziehungen zwischen Marbach (S4) und Bietigheim (S5) sowie zwischen Ditzingen (S6) und Ludwigsburg (S4) sicherstellen und diese wichtigen Verkehrsbedürfnisse innerhalb des Landkreises auch im Nachtverkehr erfüllen.

2. Verbindungen im S-Bahn-Netz für den Landkreis Ludwigsburg

Für den Landkreis Ludwigsburg ermöglicht das nächtliche S-Bahn-Netz folgende Verkehrsbeziehungen:

- Ab Stuttgart mit der **Linie S4** gegen 2.30, 3.30 und 4.30 Uhr über Ludwigsburg nach Marbach, und mit der **Linie S5** gegen 2.00, 3.00 und 4.00 Uhr über Ludwigsburg nach Bietigheim. Dadurch entsteht zwischen 2.00 und 04.30 Uhr ein Halbstundentakt bis Ludwigsburg. Außerdem mit der **Linie S6** gegen 2.20, 3.30 und 4.20 Uhr ab Stuttgart über Zuffenhausen nach Korntal und Ditzingen.
- Ab Marbach mit der **Linie S4** gegen 1.00, 2.00 und 3.00 Uhr über Ludwigsburg nach Stuttgart. Die Abfahrten um 2.00 und 3.00 Uhr haben Anschlüsse in Ludwigsburg nach Bietigheim und in Zuffenhausen nach Ditzingen. Die Abfahrt um 3.00 Uhr hat in Stuttgart Anschluss zum Flughafen.
- Ab Bietigheim mit der **Linie S5** gegen 1.30, 2.30, 3.30 Uhr über Ludwigsburg nach Stuttgart. Die Abfahrten um 2.30 und 3.30 Uhr haben in Ludwigsburg Anschluss nach Marbach. Die Abfahrt um 3.30 Uhr hat in Stuttgart Anschluss zum Flughafen.
- Ab Ditzingen (von Herrenberg kommend) mit der **Linie S6** gegen 1.20, 2.20 und 3.20 Uhr über Zuffenhausen nach Stuttgart. Die Abfahrten um 2.20 und 3.20 Uhr haben in Zuffenhausen Anschluss über Ludwigsburg nach Marbach. Die Abfahrt um 3.20 Uhr hat in Stuttgart Anschluss zum Flughafen.

- Von Ludwigsburg aus können damit sämtliche S-Bahnhöfe im Landkreis auch in der Nacht erreicht werden:
Freiberg, Benningen und Marbach gegen 2.45, 3.45 und 4.45 Uhr mit der Linie S4
Asperg, Tamm und Bietigheim gegen 2.15, 3.15 und 4.15 Uhr mit der Linie S5
Kornwestheim zwischen 1.15 und 3.45 Uhr halbstündig mit den Linien S4 oder S5
Korntal und Ditzingen gegen 2.15 und 3.15 Uhr mit den Linien S4 und S6 mit kurzer Übergangszeit in Zuffenhausen.

3. Notwendigkeit, das Kreis-Nachtbusnetz anzupassen

Der heutige Betrieb der Kreis-Nachtbuslinien ist auf den bisherigen 70-Minuten-Takt der regionalen Nachtbusse aus Stuttgart optimiert und teilweise darin integriert. Diese Integration ist durch den Wegfall der regionalen Nachtbuslinien zukünftig nicht mehr möglich. Die nächtlichen S-Bahn-Verbindungen aus Stuttgart und aus Ludwigsburg werden Fahrten an alle S-Bahnhöfe des Landkreises im Stundentakt ermöglichen. Die neuen Nachtbuslinien des Landkreises müssen daher an den S-Bahnhöfen auch im Stundentakt anschließen. Es war absehbar, dass dabei einige Linienverläufe innerhalb dieser Zeitspanne nicht mehr vollständig durchfahren werden können sondern gesplittet werden müssen.

4. Analyse des bestehenden Kreis-Nachtbusnetzes

Um ein neues Nachtbus-Netz im Landkreis aufbauen zu können, haben wir gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen zunächst die bestehenden Linienstrukturen analysiert. Dabei stellten sich unter anderem folgende Fragen:

- Welche Nachtbuslinien können in den verfügbaren 60 Minuten der Taktzeit unverändert durchfahren werden?
- Welche Linien können angepasst und welche müssen gekürzt werden?
- Wie können weggefallene Anbindungen von Gemeinden ersetzt werden?
- Welche Linien sind nur durch Integration in das regionale Nachtbusnetz wirtschaftlich zu erbringen und wie könnte eine alternative Anbindung erfolgen?
- Sind die bisher berücksichtigten überörtlichen Freizeiteinrichtungen noch von Bedeutung?

Es zeigte sich, dass die Linien N43 von Ludwigsburg nach Remseck, N44 von Freiberg in das Neckartal und N46 von Marbach in das Bottwartal nur in den Fahrzeiten angepasst werden müssen, um ihre Aufgabe weiterhin erfüllen zu können.

Bei den Linien N53 von Ludwigsburg in das Strohgäu, N56 von Bietigheim in den Vaihinger Raum und N57 von Bietigheim in das nördliche Kreisgebiet reicht die erforderliche Fahrzeit nicht für einen Stundentakt. Sie müssen gekürzt werden.

Die Linie N45 von Marbach nach Affalterbach ist so stark in die regionale Nachtbuslinie N40 aus Stuttgart integriert, dass ein isolierter Betrieb nicht wirtschaftlich ist.

In mehreren Arbeitssitzungen haben wir schließlich eine Linienkonzeption entwickelt, die unseren bewährten Zielsetzungen entspricht und zusätzlich allen Gemeinde-Hauptorten im Landkreis Anschluss zu den S-Bahnen aus und – wenn möglich – auch nach Stuttgart gewährleistet.

5. Empfehlung für ein neues Nachtbus-Netz im Landkreis Ludwigsburg

In der AUT-Sitzung vom März haben wir die neuen Rahmenbedingungen, die sich aus dem nächtlichen S-Bahnverkehr ergeben, und die voraussichtlichen verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen auf ein angepasstes Nachtbus-Netz vorgestellt. Aus der Mitte des Ausschusses für Umwelt und Technik erhielten wir die Anregung, auch ein Nachtbus-Netz zu betrachten, das alle Teilorte im Landkreis über 2.000 Einwohner umfasst. Daher haben wir das neue Nachtbus-Netz in zwei Varianten geprüft.

In einer „Variante 1“ sollen die Kreis-Nachtbuslinien entsprechend dem bisherigen Vorgehen alle Gemeinde-Hauptorte und überörtlich bedeutsame Freizeiteinrichtungen im Landkreis Ludwigsburg auch über das S-Bahn-Netz verknüpfen. Über die Gemeinde-Hauptorte hinaus sollen Teilgemeinden und Ortsteile weiterhin nur bedient werden, wenn diese ohnehin auf der vorgegebenen Strecke liegen.

In einer „Variante 2“ wurden auch alle Teilorte im Landkreis mit über 2.000 Einwohnern berücksichtigt.

Für das neue Kreis-Nachtbusnetz haben wir unsere bewährten Prämissen durch die Verknüpfung mit der S-Bahn ergänzt. Der Kreis-Nachtbus hat weiterhin über den Weitertransport der Fahrgäste aus Stuttgart hinaus eine eigenständige Funktion innerhalb des Landkreises. Wenn möglich, sollen die Nachtbus-Linien auch Zubringerverkehr zu den Nacht-S-Bahnen nach Stuttgart bieten.

Das empfohlene Nachtbus-Netz im Landkreis Ludwigsburg orientiert sich weitgehend an den von den Fahrgästen im Tagesverkehr genutzten Verkehrswegen. Wo immer es möglich ist, werden die gewohnten Umsteigepunkte von der S-Bahn beibehalten. Das vorgeschlagene Nachtbus-Konzept beinhaltet in beiden Varianten mindestens folgende Linien (Anlage 1):

- N41/N42 – Das Linienpaar erschließt in Form einer liegenden Acht die schienenfernen und nachfragestarken Wohngebiete im Westen und im Osten der **Stadt Ludwigsburg** (z.B. Neckarweihingen, Oßweil). Sie übernimmt die Funktion der bisherigen Linien N41 und N42, die mit der zukünftig entfallenden regionalen Nachtbuslinie N40 in einem Umlauf integriert waren. Das Linienpaar erhält in Ludwigsburg Anschluss von und zu den Nacht-S-Bahnen.
- N43 – Die Linie verbindet wie bisher Ludwigsburg mit **Remseck**. Sie erhält in Ludwigsburg Anschluss von und zu den Nacht-S-Bahnen.

Zwischen den letzten Busverbindungen im Tagesverkehr und der Ankunft der ersten Nacht-S-Bahn im Stundentakt besteht bei den Linien N41/N42 und N43 eine Lücke von jeweils zwei Stunden. Es muss geprüft werden, ob diese Lücke durch eine zusätzliche (vierte) Fahrt gegen 01.15 Uhr geschlossen werden soll.

- N44 – Die Linie verbindet wie bisher Freiberg mit den Gemeinden im Neckartal. Die Städte und Gemeinden **Ingersheim, Pleidelsheim, Mundelsheim, Hessigheim** und **Besigheim** erhalten in Freiberg Anschluss von den drei Nacht-S-Bahnen aus Stuttgart. In der Gegenrichtung wird die S-Bahn nach Stuttgart mit Anschluss zum Flughafen erreicht.
- N45 – Die Linie ist heute mit der zukünftig entfallenden regionalen Nachtbuslinie N40 in einem Umlauf integriert und kann sehr wirtschaftlich betrieben werden. Um die Gemeinden Ermannhausen und Affalterbach weiterhin mit vertretbarem Aufwand an das Nachtver-

kehrnetz anbinden zu können, streben wir mit dem VRS eine gemeinsame Lösung im Zusammenhang mit dem regionalen Nachtbusverkehr zwischen Marbach und Backnang an. Um gleichzeitig Anschlüsse an den S-Bahnhöfen in Marbach und Backnang zu ermöglichen ist ein System mit zwei Linien gedacht. Eine dieser Linien soll von Marbach über **Erdmannhausen** und **Affalterbach** nach Kirchberg und zurück nach Marbach geführt werden. In Marbach soll sie Anschluss von den drei Nacht-S-Bahnen aus Stuttgart erhalten.

- N46 – Die Linie verbindet wie bisher Marbach mit den Gemeinden im Bottwartal. Die Städte und Gemeinden **Murr**, **Steinheim**, **Großbottwar**, **Oberstenfeld** und **Beilstein** erhalten in Marbach Anschluss von den drei Nacht-S-Bahnen aus Stuttgart. In der Gegenrichtung wird die S-Bahn nach Stuttgart mit Anschluss zum Flughafen erreicht. Wegen der schon heute sehr starken Nachfrage wird diese Nachtbuslinie mit Gelenkfahrzeugen befahren werden.
- N53 – Die Linie verkehrt bisher von Ludwigsburg über Möglingen, Markgröningen, Schwieberdingen und Hemmingen bis Eberdingen und direkt über Markgröningen zurück. Dieser Linienvverlauf ist unter den neuen Rahmenbedingungen nicht mehr möglich und muss gekürzt werden. Die neue Linie N53 verbindet in beiden Richtungen Ludwigsburg mit **Möglingen**, **Markgröningen** und **Schwieberdingen**. Diese Gemeinden erhalten in Ludwigsburg Anschluss von drei Nacht-S-Bahnen aus Stuttgart. In der Gegenrichtung wird die S-Bahn nach Stuttgart mit Anschluss zum Flughafen erreicht. Außerdem besteht in Schwieberdingen Anschluss an die neue Linie N55 aus Zuffenhausen nach Hemmingen und Eberdingen.
- N55 – Diese neue Linie bindet die Gemeinden an, die von der Linie N53 nicht mehr erreicht werden können. Sie verkehrt von Zuffenhausen über **Schwieberdingen** und **Hemmingen** nach **Eberdingen**. Die Verknüpfung mit dem S-Bahn-Netz in Zuffenhausen entspricht den Verhältnissen im Tagesverkehr. Dort erhält die Linie Anschluss von und zu den Nacht-S-Bahnen. Um in Zuffenhausen alle drei Anschlüsse aus Stuttgart (Ankunft 2.30h, 3.30h, 4.30h) und aus Ludwigsburg (Ankunft 1.30h, 2.30h, 3.30h) aufzunehmen, wäre ein viertes Fahrtenpaar erforderlich.
- N56 – Die Linie verkehrt bisher von Bietigheim über Sachsenheim und Sersheim nach Vaihingen und weiter über Oberriexingen nach Markgröningen. Der Linienvverlauf bis Markgröningen ist nicht mehr möglich. Die neue Linie N56 verkehrt von Bietigheim über **Sachsenheim** und **Sersheim** nach **Vaihingen** und über **Oberriexingen** zurück nach Sachsenheim und Bietigheim. Diese Gemeinden erhalten in Bietigheim Anschluss von den drei Nacht-S-Bahnen aus Stuttgart. In der Gegenrichtung wird die S-Bahn nach Stuttgart mit Anschluss zum Flughafen erreicht. Der Markgröninger Ortsteil Unterriexingen kann im Linienvverlauf nicht mehr bedient werden.
- N57 – Die Die Linie verkehrt bisher von Bietigheim über Löchgau, Freudental, Erligheim, Bönningheim, Kirchheim, Gemmrigheim und Walheim nach Besigheim und von dort direkt zurück nach Bietigheim. Dieser Linienvverlauf ist nicht mehr möglich. Die neue Linie N57 verkehrt von Bietigheim über **Löchgau** und **Erligheim** nach **Bönningheim** und über **Freudental** zurück nach Löchgau und Bietigheim. Diese Gemeinden erhalten in Bietigheim Anschluss von den drei Nacht-S-Bahnen aus Stuttgart. In der Gegenrichtung wird die S-Bahn nach Stuttgart mit Anschluss zum Flughafen erreicht. Der Bönningheimer Ortsteil Hohenstein kann im Linienvverlauf nicht mehr bedient werden.
- N58 – Diese neue Linie bindet die Städte und Gemeinden an, die von der Linie N57 nicht mehr erreicht werden können. Sie verkehrt von Bietigheim über **Besigheim** und **Walheim** nach **Kirchheim** und über **Gemmrigheim** zurück nach Besigheim und Bietigheim. Diese

Gemeinden erhalten in Bietigheim Anschluss von den drei Nacht-S-Bahnen aus Stuttgart. In der Gegenrichtung wird die S-Bahn nach Stuttgart mit Anschluss zum Flughafen erreicht. Zwischen der letzten Bahnverbindung in Richtung Heilbronn im Tagesverkehr und der Ankunft der ersten Nacht-S-Bahn im Stundentakt besteht eine Lücke von zwei Stunden. Es muss geprüft werden, ob diese Lücke durch eine zusätzliche (vierte) Fahrt gegen 01.30 Uhr geschlossen werden soll.

Damit besteht das künftige Nachtbusnetz im Landkreis aus mindestens zehn strukturierten Linien im Stundentakt – zwei mehr als heute.

Sämtliche Städte und Gemeinden im Landkreis mit Ausnahme der Stadt Gerlingen wären damit im S-Bahn-Takt von Stuttgart und von Ludwigsburg verbunden (Variante 1). Die Stadt Gerlingen wird weiterhin mit der Nachtbuslinie N3 der SSB aus Stuttgart erreicht.

6. Voraussichtliche Kosten der Variante 1

Für das vorgeschlagene Nachtbusnetz haben wir von den Unternehmen Kostenangebote eingeholt und auf Plausibilität geprüft. Dabei haben wir berücksichtigt, dass heute bestehende Synergien mit den regionalen Nachtbussen künftig nicht mehr bestehen. Die Gesamtkosten für die zehn Linien im Stundentakt werden bei jeweils drei nächtlichen Abfahrten **rund 291.000 Euro** jährlich betragen. Nach Abzug des VRS-Anteils von 14,5 Prozent betragen die Anteile für den Landkreis und alle Gemeinden zusammen jeweils rund 125.000 Euro. Für den Landkreis bedeutet dies eine Erhöhung der jährlichen Kosten um rund 35.000 Euro oder ca. 40 Prozent.

Bei den Linien N41/N42, N43, N55 und N58 könnte eine vierte nächtliche Abfahrt sinnvoll werden, um z.B. die Fahrplanlücke zwischen den letzten Bussen im Tagesverkehr und der ersten Nacht S-Bahn zu schließen. In diesem Fall würden sich die Gesamtkosten auf **rund 330.000 Euro** erhöhen. Der Anteil für den Landkreis und alle Gemeinden zusammen würde dann jeweils rund 141.000 Euro betragen. Dieser Ansatz würde für den Landkreis eine Erhöhung der jährlichen Kosten um rund 51.000 Euro oder um rund 57 Prozent bedeuten.

7. Bedienung von Teilorten auf der vorgegebenen Strecke bei Variante 1

Aus Kostengründen und im Interesse zügiger Fahrzeugumläufe werden Teilorte nur bedient, wenn diese ohnehin auf der vorgegebenen Strecke liegen. Durch geänderte Linienführungen können manche Teilorte aus dem Linienverlauf entfallen, andere können hinzukommen.

So beinhaltet der neue Verlauf der Linien N56 nicht mehr die Strecke zwischen Oberriexingen und Markgröningen und der Markgröninger Teilort Unterriexingen kann nicht mehr auf dem Linienweg bedient werden. Die Zählungen des Verkehrsunternehmens weisen nur sehr wenige Fahrgäste dort aus – durchschnittlich weniger als ein Fahrgast pro Fahrt. Auch der Bönningheimer Teilort Hohenstein wird durch den Nachtbus nicht mehr bedient, da die Strecke zwischen Bönningheim und Kirchheim nicht mehr im Linienweg der N57 enthalten ist. Andererseits kann auf dem neuen Linienweg der Linie N57 der Bönningheimer Teilort Hofen und auf der neuen Linie N55 auch Münchingen angebunden werden.

Innerhalb der Fahrzeit der Linien könnten möglicherweise noch Ottmarsheim (Linie N58) oder Kleinsachsenheim (Linie N57) angebunden werden, zwei Teilorte, die zwar nicht auf dem di-

rekten Weg liegen, deren Einbindung aber voraussichtlich ohne wesentliche Mehrkosten möglich ist.

8. Variante 2: Ausweitung des Nachtbus-Netzes auf Teilorte über 2.000 Einwohner

Die Ausweitung unseres Nachtbuskonzeptes auf weitere Teilorte würde zu deutlichen Mehrkosten führen. Eine Ausweitung auf alle Teilorte im Landkreis mit mehr als 2.000 Einwohnern haben wir geprüft (Anlage 2).

Wie oben dargestellt, wären die Teilorte Ottmarsheim und Kleinsachsenheim mit geringem Mehraufwand in die neuen Linien N58 und N57 einzubeziehen. Auch für Rielingshausen wäre dies im Rücklauf der Linie N45 möglich.

Unterriexingen könnte durch eine Änderung des Linienwegs der Linie N53 angebunden werden. Dazu müsste die Linie von Markgröningen nach Unterriexingen statt nach Schwieberdingen geführt werden. Es müsste aber auf die umsteigefreie Verbindung von Ludwigsburg nach Schwieberdingen und auf den dortigen Anschluss nach Hemmingen und Eberdingen verzichtet werden. Dies wäre aus unserer Sicht aufgrund der Fahrgastzahlen nicht zu empfehlen.

Für die Anbindung der übrigen Teilorte im Landkreis über 2.000 Einwohnern wären zwei zusätzliche Buslinien erforderlich: Eine Linie von Sachsenheim über Hohenhaslach, Horrheim und Ensingen nach Vaihingen sowie eine Linie von Ditzingen über Hirschlanden und Schöckingen nach Heimerdingen. Unterstellt man die durchschnittlichen Kosten aus bereits vorliegenden Angeboten, wären für diese zusätzlichen Nachtbuslinien die Gesamtkosten um rund **70.000 Euro** erhöhen. Diese Variante würde somit unter Berücksichtigung der teilweise erforderlichen vierten Umläufe (s.o. Ziffer 6) einen jährlichen Aufwand von rund 400.000 Euro verursachen. Nach Abzug des VRS-Anteils müssten der Landkreis und die Städte und Gemeinden jeweils rund 171.000 Euro jährlich finanzieren. Diese Variante würde für den Landkreis gegenüber der heutigen Situation (90.000 Euro/Jahr) eine Erhöhung der jährlichen Kosten um rund 81.000 Euro oder um rund 90 Prozent bedeuten.

9. Weiteres Vorgehen

Es soll darüber beraten werden, welche Variante als Basis für die weiteren Gespräche mit den Gemeinden dienen soll.

Die Variante 1 entspricht den bisherigen Prämissen und verknüpft die Gemeinde-Hauptorte im Stundentakt der S-Bahn. Die voraussichtlichen Kosten für dieses Konzept einschließlich der sinnvollen zusätzlichen Abfahrten betragen jährlich rund 330.000 Euro, davon entfallen rund 141.000 Euro auf den Landkreis.

Die Variante 2 erweitert das Netz auf die Teilorte im Landkreis mit mehr als 2.000 Einwohnern. Die Gesamtkosten würden dadurch auf rund 400.000 Euro und der Anteil des Landkreises auf rund 171.000 Euro steigen.

In beiden Fällen schafft das neue Linienkonzept für den Kreis-Nachtbus die Grundlage für die erforderlichen Gespräche mit den Städten und Gemeinden. Wir werden – wo immer es möglich ist – die in diesen Gesprächen vorgebrachten Wünsche und Anregungen in das Konzept einarbeiten.

Über die grundsätzliche Fortführung, den Umfang des Nachtbusverkehrs und die Finanzierung des Kreis-Nachtbusses müssen die Gremien des Landkreises und aller Gemeinden im Herbst entscheiden.

Beschlussvorschlag:

Beratung