



Vorlage KT_31/2012
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 07.12.2012

mit 6 Anlagen

An die
Mitglieder
des Kreistags

Rad- und Wanderbusse im Landkreis Ludwigsburg

I. Rad- und Wanderbus „Stromer“

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat in seiner Sitzung am 29.06.2009 der Einrichtung eines Rad- und Wanderbusses im Landkreis Ludwigsburg für eine dreijährige Testphase zugestimmt. Diese Testphase endete am 04.11.2012.

In Anlehnung an die Öffnungszeiten des Freizeitparks Tripsdrill verkehrte der Rad- und Wanderbus erstmals 2010 zwischen Ende März und Anfang November. Es gab fünf Fahrtenpaare im Zwei-Stunden-Takt an Sonn- und Feiertagen von Bietigheim-Bissingen über Tripsdrill ins Kirbachtal und zurück. Nachdem das Angebot gut angenommen wurde, konnte es bereits zur zweiten Saison im Jahr 2011 auf weitere Kommunen ausgedehnt werden. Die Fahrtroute führt seither vom Bahnhof in Bietigheim über Löchgau, Erligheim, Bönnigheim und Freudental ins Kirbachtal, mit Abstecher nach Tripsdrill. Anschließend geht es auf dem gleichen Weg zurück (Anlage 1).

Für Radfahrer ist der Bus mit einem Anhänger für 20 Räder ausgestattet, die kostenlos mitgenommen werden können. Für die Fahrgäste gilt der VVS-Tarif.

Fahrgastzuwächse im Jahr 2011 waren der Anlass für eine weitere Ausdehnung des Angebots: Wanderer, Radfahrer und Parkbesucher hatten in der Saison 2012 die Gelegenheit, auch am Samstag den „Stromer“ für Ausflüge in den Nordwesten des Landkreises Ludwigsburg zu nutzen.

1. Bilanz des Testbetriebs

Die Fahrgastzahlen haben sich im Laufe der dreijährigen Testphase positiv entwickelt. Die Betreiberin der „Stromer“-Linie 572, die Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS), hat die beförderten Fahrgäste und Fahrräder regelmäßig gezählt. Die Zahlen für 2012 beziehen sich auf den Stand 21. Oktober 2012.

	Saison 2010 (Endergebnis)	Saison 2011 (Endergebnis)	Saison 2012 (Stand 21.10.)
Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Sonn-/Feiertag	102	133	148
Durchschnittliche Fahrgastzahl pro Samstag			133
Durchschnittliche Anzahl Räder pro Sonn-/Feiertag	6	11	10
Durchschnittliche Anzahl Räder pro Samstag			6

Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen sind selbst für den Quervergleich der Jahre nur bedingt nutzbar. Der Stromer als Freizeitbus ist in seiner Auslastung fast ausschließlich vom Wetter abhängig. Die Spitzenzahl des Jahres 2012 betrug z.B. an einem Samstag 294 Fahrgäste und an einem Sonn-/Feiertag 354.

Die jährlichen Gesamtkosten für den Rad- und Wanderbus variieren je nach Anzahl der Betriebstage pro Saison. An den Kosten beteiligt sich der Verband Region Stuttgart mit 14,5 Prozent. Unter Anrechnung der VRS-Beteiligung und der Mehreinnahmen ergab sich 2012 ein vom Landkreis zu tragender Kostenanteil in Höhe von 39.002,26 Euro. Dies entspricht einem Kostendeckungsgrad von rund 26 Prozent. Für ein reines Freizeitangebot stellt dies ein gutes Ergebnis dar.

Kosten für die Fahrten:	52.996,16 €
abzüglich Anteil VRS (14,5 %):	7.684,44 €
Zwischensumme:	45.311,72 €
abzüglich Mehreinnahmen:	6.309,46 €
Anteil Landkreis:	39.002,26 €

Der Erlebnispark Tripsdrill engagierte sich während des Testbetriebs zuletzt mit einem Betrag in Höhe von 7.500 Euro jährlich für Fahrten und Werbung. Wir haben mit den Verantwortlichen des Erlebnisparks erörtert, ob sich der Erlebnispark auch bei einer Überführung des Angebots in den Regelbetrieb dauerhaft finanziell am „Stromer“ beteiligen würde. Nach einem ersten Angebot wäre Tripsdrill bereit, maximal 5.000 Euro pro Jahr beizusteuern.

Die an der Strecke liegenden Kommunen Sachsenheim, Freudental und das „3B-Land“ (Bietigheim-Bissingen, Bönnigheim, Besigheim, Erligheim und Löchgau) hatten sich während der Testphase bereit erklärt, einen jährlichen Beitrag zu den Werbekosten in Höhe von insgesamt 2.850 Euro zu leisten.

Mit diesem Beitrag wurde vor allem die „Stromer“- Broschüre finanziert, die Beschreibungen der Kommunen und Parks sowie interessante Wander-, Radrouten und Freizeittipps enthält. Die Broschüre wird vom Landratsamt gemeinsam mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) entworfen und herausgegeben. Die an der Strecke liegenden Städte, Gemeinden und

Parks unterstützen den Landkreis dabei durch Text- und Bildmaterial sowie bei der Verteilung des Flyers.

Die Broschüre konnte regelmäßig zur Touristikmesse CMT fertig gestellt und über Partnerstände (VVS und 3B-Land) verteilt werden.

2. Weiterentwicklung

2.1 Übernahme des bisherigen Angebots in den Regelbetrieb

Der „Stromer“ hat sich mit seinem bisherigen Konzept bewährt und konnte seine Fahrgastzahlen kontinuierlich steigern. Wir möchten deshalb das aktuelle Angebot in den Regelbetrieb überführen. Die Verwaltung befürwortet die Überführung des Testbetriebs auf der Basis des aktuellen Fahrplans. Das aktuelle Angebot wird sehr gut angenommen zudem sind durch eine Änderung des Fahrplans derzeit keine Mehreinnahmen zu erwarten. Auch die RBS als Betreiberin der Linie spricht sich für die Beibehaltung des aktuellen Angebots aus.

Die RBS hat für das Jahr 2013 ein Angebot auf Basis des aktuellen Fahrplans erstellt. Demnach belaufen sich die Kosten auf 50.380,80 Euro. Dieser Betrag verringert sich um den Zuschuss des VRS und die Mehreinnahmen, so dass ein Betrag in Höhe von rund 36.800 Euro zur Finanzierung verbleibt.

2.2 Weitere Ausdehnung des Angebots bei Überführung in den Regelbetrieb

Die Stadt Besigheim hatte bereits zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 18.11.2011 angeregt, in den Linienweg des „Stromers“ aufgenommen zu werden. Der Antrag wurde in der Sitzung behandelt. Mit der Fahrzeitverlängerung, die sich durch die Einbindung von Besigheim ergeben würde, könnten die Ruhezeiten der Fahrer nicht mehr eingehalten werden. Es würde weiteres Personal erforderlich. Die Personalkosten stellen beim Rad- und Wanderbus auch wegen der Sonntagszuschläge einen wesentlichen Kostenfaktor dar. Dadurch würde das Angebot entsprechend verteuert. Dies gilt im Übrigen nicht nur für die Einbindung von Besigheim, sondern auch von anderen zusätzlichen Haltepunkten.

Die RBS hat die Möglichkeit zur Einbindung der Stadt Besigheim ab 2013 nochmals geprüft. Der alternative Bedienvorschlag sieht bei einem Stundentakt die Andienung von Besigheim bei jeder zweiten Fahrt vor. Um die längere Fahrzeit über Besigheim zu kompensieren, würde die Linie bei diesen Fahrten bereits in Hohenhaslach enden. Besigheim und Häfnerhaslach würden also abwechselnd alle zwei Stunden bedient, die übrigen Haltepunkte hätten eine nahezu stündliche Anbindung (mit leichtem Versatz aufgrund des veränderten Fahrweges). Der Start in Bietigheim würde im regulären Stundentakt erfolgen (Anlage 2).

Auch bei dieser Lösung ist der Einsatz eines weiteren Busses, Fahrers und Fahrradanhängers notwendig. Bei einem sinnvollen Einsatz von vier Fahrtenpaaren ergäben sich im Jahr 2013 zusätzliche Kosten in Höhe von 36.276,52 Euro. Besigheim wird unabhängig vom „Stromer“ regelmäßig von der Bahn erreicht, die die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern bietet. Aus diesem Grund halten wir diese zusätzlichen Kosten nicht für vertretbar.

2.3 Kostenbeteiligung der Kommunen

Während der Testphase haben sich die Städte und Gemeinden an der „Stromer“-Linie 572 aufgrund des Pilotcharakters finanziell nicht an der Verkehrsverbesserung beteiligt, sondern lediglich einen Beitrag zu den Werbekosten geleistet.

Mit der Überführung des Angebots in den Regelverkehr ist diese Kostenfreiheit zu überdenken. Auch deshalb, weil im Landkreis die Einführung weiterer Freizeitbusse geprüft werden soll (siehe Ziffer II). Eine Beteiligung der Kommunen an den Kosten ist unseres Erachtens gerechtfertigt, weil der „Stromer“ die Attraktivität der an seiner Fahrtstrecke liegenden Städte und Gemeinden steigert und Vorteile beispielsweise für die dortige Gastronomie bringt. Außerdem bietet er auch den Bürgerinnen und Bürger der Anrainer-Kommunen am Wochenende zusätzliche Fahrt- und Ausflugsmöglichkeiten.

Allerdings muss auch dem touristischen Charakter eines Freizeitbusses Rechnung getragen werden. Der Rad- und Wanderbus hat ein großes Einzugsgebiet und wird zu einem nicht unerheblichen Teil von Fahrgästen außerhalb der Anrainer-Kommunen genutzt. Außerdem verkehren Freizeitbusse nur saisonal, lokale Wünsche der Kommunen spielen eine untergeordnete Rolle. Eine Beteiligung in Höhe von 50 Prozent an den Nettokosten (Kosten abzüglich Beteiligung des Verbands Region Stuttgart, des Freizeitparks Tripsdrill und der Mehreinnahmen) erscheint der Verwaltung daher zu hoch.

Die Verwaltung hat daher dem Ausschuss für Umwelt und Technik vorgeschlagen, dass der Landkreis Ludwigsburg ab 2013 seine Finanzierung an Freizeitbussen auf 75 Prozent der Nettokosten begrenzt. 25 Prozent müssten von kommunaler Seite aufgebracht werden. Wie auch bei den Buskonzepten übernimmt der Landkreis im Gegenzug das Marketing, inklusive die Herstellung von Flyern.

Nach welchem Schlüssel die Kommunen die Kosten untereinander verteilen, obliegt ihnen wie bei den Buskonzepten selbst. Als Beispiel ist in Anlage 3 ein Kostenschlüssel auf der Basis der Parameter „Einwohnerzahl“ und „Anzahl der Abfahrten auf der Gemarkung“ dargestellt. Die Parameter wurden dabei jeweils zur Hälfte gewichtet.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat das Thema diskutiert und sich mehrheitlich für eine 50 Prozent-Verteilung der Kosten ausgesprochen. Die Auswirkungen einer Kostenverteilung von je 50 Prozent gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag der Verwaltung sind in Anlage 4 dargestellt.

II. Einrichtung eines weiteren Freizeitbusses

„Bottwartäler“

Freizeitbusse sind nach unserer Auffassung nur in landschaftlich und touristisch interessanten Gebieten sinnvoll, die nicht schon durch Schienenverkehre bedient werden. Wir richten dabei das Augenmerk auf den Schienenverkehr, da in den Zügen im Gegensatz zu den Bussen Fahrräder mitgenommen werden können.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat den Gedanken eines weiteren Freizeitbusses aufgegriffen und am 14.06.2012 einen Antrag auf Einführung eines „Bottwartälers“ gestellt (Anlage 5).

Im Bottwartal sollten – um ein touristisch ansprechendes Angebot zu schaffen – die Ortschaften Gronau und Prevorst als Ausgangspunkt für Wanderungen und Radtouren in die Linienführung einbezogen werden. Die kostengünstigste Möglichkeit wäre die Ausstattung der Busse auf den Bottwartal-Linien mit Fahrradanhängern. Diese Variante hatte die Verwaltung bereits parallel zur Einführung des Stromers geprüft. Leider kann diese Möglichkeit nicht umgesetzt werden, da

- die Linienführung von Oberstenfeld aus nach Beilstein geht und Gronau und Prevorst in der zur Verfügung stehenden Umlaufzeit nicht eingebunden werden können,
- auf den Linien auch Busse von Subunternehmern eingesetzt werden, an die kein Radanhänger angebracht werden kann.

Somit wäre für einen Radwanderbus eine eigene Linienführung von Marbach durch das Bottwartal nach Prevorst mit einem separaten Fahrzeug notwendig. Die Verwaltung möchte auf dieser Basis in die konkreten Planungen einsteigen und mit der RBS als Linienkonzessionärin Kontakt aufnehmen. Die Umsetzung eines Probebetriebs könnte bis zum Frühjahr 2014 angestrebt werden.

„Neckartäler“

Es liegt ein Antrag der FDP-Kreistagsfraktion vor, auch einen Wander-/Freizeitbus ins Neckartal zu untersuchen (Anlage 6). Parallel zum „Bottwartäler“ soll auch diese Untersuchung durchgeführt werden.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat das Thema behandelt und empfiehlt dem Kreistag mehrheitlich folgenden

Beschluss:

1. Die finanzielle Beteiligung des Landkreises an Freizeitbussen wird auf 50 Prozent der Kosten beschränkt, die nach Abzug sämtlicher Zuwendungen und Mehreinnahmen verbleiben (Nettokosten)
2. Der Rad- und Wanderbus „Stromer“ (Linie 572) wird auf der Grundlage der aktuellen Linienführung und des aktuellen Fahrplans in den Regelbetrieb überführt, sofern sich die Anrainerkommunen bereit erklären, 50 Prozent der Nettokosten zu tragen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, in die Planungen von Rad- und Wanderbussen im Bottwartal und im Neckartal einzusteigen und im Sommer 2013 zu berichten.