



Vorlage TA_31/2007
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 28.09.2007

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Überprüfung der Leistungen in den Buskonzepten des Landkreises Ludwigsburg - Anfrage der CDU-Fraktion vom 25. Juni 2007

Zur Verbesserung des ÖPNV in der Fläche hat der Landkreis gemeinsam mit den Gemeinden und Verkehrsunternehmen seit dem Jahr 1991 in fünf Verkehrsräumen des Landkreises Buskonzepte entwickelt und umgesetzt. Der Busverkehr sichert sowohl die Verbindung der Städte und Gemeinden untereinander und mit ihren Teilorten, dient aber gleichzeitig dazu, die nicht an Schienenstrecken liegenden Städte und Gemeinden möglichst optimal an das Netz der S-Bahnen, Regionalbahnen und Stadtbahnen anzubinden. Von den circa 23 Mio. Euro, die der Landkreis jährlich für den schienengebundenen ÖPNV sowie für Umlagen an die Stadt Stuttgart und die Region ausgibt, sind die 740.000 Euro, die wir für die Buslinien bezahlen, nur ein kleiner Teil und gut angelegt.

Die bereits im Jahr 1992 im Grundsatzbeschluss des Kreistags festgelegten Zielsetzungen der Buskonzepte haben auch in den Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg, der am 18.12.1998 vom Kreistag beschlossen wurde und aktuell überarbeitet wird, Eingang gefunden.

1. Grundsätze und Ziele bei den Buskonzepten

Im Nahverkehrsplan werden in Zusammenarbeit mit allen Städten und Gemeinden verkehrlich sinnvolle Entwicklungsmaßnahmen festgelegt. Dazu zählen beispielsweise

- die möglichst gleichmäßige Erschließung der Gemeinden in der Fläche und abseits von Schienenstrecken,
- die Sicherung der Anschlüsse an den Schienenverkehr,
- die für eine durchgängige Transportkette erforderliche Abstimmung der Fahrpläne,
- klar strukturierte und wirtschaftlich fahrbare Linienverläufe,
- die Nutzung von Synergieeffekten u.a. durch den Abbau von Parallelverkehren oder die Förderung von Kooperationen zwischen den Verkehrsunternehmen z.B. im Spätverkehr oder an den Wochenenden (sinnvolle Nutzung dadurch freiwerdender Fahrleistungen)

- sowie ein Mindeststandard der Bedienungshäufigkeit und -dichte durch das Schließen von Bedienungslücken, die Schaffung zusätzlicher Fahrmöglichkeiten und eine systematisierte Vertaktung.

Dabei legen wir Wert darauf, dass die zusätzlichen Leistungen grundsätzlich mit dem vorhandenen Fuhrpark der Verkehrsunternehmen erbracht werden. Dadurch konnten in der Vergangenheit Sprungkosten vermieden und Verkehrsverbesserungen wirtschaftlich erbracht werden.

Mit seinen flächendeckenden Verkehrsverbesserungen nach einheitlichen Grundsätzen nimmt der Landkreis eine Vorbildfunktion im Verbundraum ein. Auch dass wir Kosten sparen, indem wir unternehmensübergreifend in Linienstrukturen und Vertaktungen eingreifen, findet bisher im restlichen Verbundraum nur ansatzweise Anwendung.

Auch haben sich die Verbundlandkreise und der Verband Region Stuttgart darauf verständigt, nach Abschluss der neuen Kooperationsverträge gemeinsam nach dem Beispiel des Landkreises Ludwigsburg eine Linienoptimierung des Verkehrsangebotes durchzuführen.

Die im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans durchgeführten Erhebungen des Verkehrs- und Tarifverbundes bescheinigen dem Landkreis Ludwigsburg einen durchweg gut ausgestalteten ÖPNV. Wir sehen es daher als sinnvoll an, die Arbeiten an diesem schlüssigen System mit aufeinander abgestimmten Linien und Fahrplänen auch zukünftig fortzuführen.

2. Vorgehen bei Verkehrsverbesserungen und Erfolgskontrolle

Die Kreisverwaltung sammelt kontinuierlich die von den Kommunen, den Fahrgästen und auch den Verkehrsunternehmen vorgebrachten Anregungen und Beschwerden. Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Buskonzeptes werden dann alle möglichen Maßnahmen auf ihren verkehrlichen Nutzen, auf die Umsetzungsmöglichkeit und auf die Kosten hin untersucht.

Die Bewertung des Nutzens und der Kosten jeder gewünschten Maßnahme übernimmt die Kreisverwaltung gemeinsam mit dem VVS. Bei Maßnahmen mit einem schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnis führt die solidarische Finanzierung durch die beteiligten Gemeinden regelmäßig dazu, dass solche Verbesserungen, selbst wenn sie für eine einzelne Gemeinde durchaus wünschenswert wären, nicht umgesetzt werden.

Die konkreten Entscheidungen über die einzelnen Maßnahmen werden jeweils einvernehmlich für jedes Buskonzept zwischen den Gemeinden und dem Landkreis vorbereitet und den kommunalen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

Parallel werden bestehende Buskonzepte während dieses Verfahrens auf mögliche Einsparungen untersucht. Wir lassen zu diesem Zweck bei Bedarf Besetzzählungen auf einzelnen Kursen durchführen. Aber auch die Städte und Gemeinden werden gebeten, bei jeder Fortschreibung eines Buskonzeptes die Notwendigkeit der bisherigen Fahrten kritisch zu hinterfragen und gemeinsam mit dem Landkreis zu prüfen, welche Kurse gestrichen werden können. Dazu enthalten die Verträge zu den Buskonzepten einen Passus, wonach auch eine Reduzierung des Leistungsumfanges möglich ist, wenn zwischen den Partnern Einigkeit besteht.

Soweit bei einzelnen Verbesserungen nicht klar ist, ob die Angebote tatsächlich angenommen werden, haben der Kreistag und auch einzelne Gemeinden in der Vergangenheit bestimmte An-

gebotsverbesserungen nur unter dem Vorbehalt der Überprüfung nach einer angemessenen Zeit beschlossen. Zuletzt waren dies der Kreis-Nachtbus, der Direktbus Ludwigsburg – Waiblingen und die Busanschlüsse auf den erweiterten 15-Minuten-Takt der S-Bahn im nachmittäglichen Berufsverkehr von Marbach in das Bottwartal. Die Überprüfung dieser Verbesserungen zeigte, dass die in sie gesetzten Erwartungen hinsichtlich des verkehrlichen Nutzens, d.h. der Inanspruchnahme durch die Fahrgäste, bestätigt wurden. Momentan befindet sich die neu eingeführte Erschließung des Schwieberdinger Wohngebiets Hülbe im Probetrieb.

Weitere Beispiele:

- Bei der zum nächsten Fahrplanwechsel anstehenden Verbesserung des Busverkehrs im Bereich Marbach / Erdmannhausen / Affalterbach (Vorlage TA_30/2007 zur heutigen Sitzung) haben wir im Einvernehmen mit den Gemeinden auf die Schließung einer Lücke im Zeitbereich um 13 Uhr verzichtet, da dies mit den zur Verfügung stehenden Fahrzeugen – und damit kostengünstig – nicht zu bewerkstelligen war. Ebenso haben wir die Anschlüsse von und zur S-Bahn nur in der abendlichen Hauptverkehrszeit verbessert und andere Zeitbereiche noch ausgeklammert.
- Bei der Fortschreibung des Buskonzepts südöstliches Kreisgebiet wurde zugunsten einer verlängerten Betriebszeit an den Wochenenden der bestehende 40-Minuten-Takt in einen Stundentakt umgewandelt. Die dadurch eingesparten Fahrleistungen wurden dazu genutzt, kostenneutral die Betriebszeiten an Wochenenden zu verlängern und das Angebot für die Fahrgäste attraktiver zu gestalten.
- Beim 1999 zunächst als Probelauf beschlossenen Spätbusverkehrs im Bereich Vaihingen/Enz wurde als Folge der Zählungen im Mai 2000 die Linienführung über Roßwag gestrichen. Durch diese Maßnahmen konnten insgesamt 1.829,14 Euro/Jahr eingespart werden.

Konkret gehen wir auch allen Hinweisen auf schwächer besetzte Fahrten („Geisterbusse“) nach. Diese Fahrten werden gemeinsam mit dem VVS gezielt geprüft. In allen überprüften Fällen erwiesen sich die Fahrten bei näherer Betrachtung stets als Rückfahrten regulär besetzter Touren. Die Streichung von einzelnen Fahrten wurde daher bisher von keiner Gemeinde vorgeschlagen. Auch Landkreis und VVS sahen bisher keine Notwendigkeit, das Angebot zu reduzieren.

Die turnusmäßigen Verkehrsstromerhebungen des VVS (zuletzt im Herbst 2003 / Frühjahr 2004) werden ebenfalls herangezogen, um die realisierten Verkehrsverbesserungen auf ihre Wirkung zu kontrollieren.

Dass die in den letzten Jahren kontinuierlich vorgenommen Überprüfungen der Verkehrsverbesserungsmaßnahmen nur zu kleineren Anpassungen geführt haben, lässt sich auf folgende Punkte zurückführen:

- Durch die Planung der Buskonzepte vor Ort und die Einbeziehung der Sachkenntnis der Kommunen und der Verkehrsunternehmen werden regelmäßig nur verkehrlich sinnvolle Maßnahmen umgesetzt. Die Unterscheidung zwischen verkehrlich sinnvollen und wünschenswerten Maßnahmen im Rahmen der Beschlussfassungen wird durch die gemeinsame Finanzierung der Maßnahmen durch den Landkreis und die Kommunen unterstützt.

- Es werden nur solche Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen, die kostengünstig zu verwirklichen sind und die keine Sprungkosten verursachen.
- Durch unternehmensübergreifende Kooperationen und Abstimmungen können kostengünstig bzw. kostenneutral verlängerte Betriebszeiten und ein attraktiveres Fahrtenangebot gewährleistet werden.

Ein deutliches Indiz für den Erfolg der Maßnahmen ist auch, dass in fast allen Fällen die vor dem Inkrafttreten der jeweiligen Buskonzepte prognostizierten Fahrgeld-Mehreinnahmen nach den Überprüfungen erhöht wurden. Auch nach größeren strukturellen Änderungen, wie zuletzt beim Buskonzept Strohgäu im Bereich Schwieberdingen oder beim Buskonzept Vaihingen, wurden wir durch die Fahrgastzählungen bestätigt.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme