



Vorlage TA\_20/2009  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 29.06.2009

mit 3 Anlagen

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

## **Weiterentwicklung des Buskonzepts Bietigheim / Neckartal und Prüfung eines anrufgesteuerten ÖPNV-Systems**

### **1. ÖPNV-Grundsatzentscheidung des Kreistages, Rechtsgrundlagen**

Der Kreistag hat 1992 die Grundsatzentscheidung zur Übernahme von Aufgaben im ÖPNV und dessen Finanzierung getroffen. Demnach übernimmt der Kreis solidarisch mit den Gemeinden die Verantwortung für den ÖPNV, soweit dieser eine flächendeckende Erschließung sicherstellt. Zu diesen Aufgaben gehört die Weiterentwicklung des ÖPNV und die Verbesserung der Busnetze in der Fläche.

Seit Inkrafttreten des ÖPNV-Gesetzes zum 01.01.1996 sind die Stadt- und Landkreise freiwillige Aufgabenträger für die Busverkehre. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg, den der Kreistag 1998 verabschiedet und 2008 fortgeschrieben hat, sind die Rahmenvorgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV verankert.

Zur Verbesserung des ÖPNV in der Fläche hat der Landkreis zusammen mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen seit 1991 sieben Buskonzepte sowie den Direktbus Ludwigsburg – Remseck – Waiblingen und den Kreis-Nachtbus entwickelt und umgesetzt. Die Städte und Gemeinden tragen 50 Prozent der Kosten, die restlichen 50 Prozent werden vom Landkreis finanziert.

Der große Erfolg der Buskonzepte führt dazu, dass regelmäßig sowohl von kommunaler Seite als auch von Seiten der Fahrgäste weitere Wünsche vorgetragen werden. Der Kreistag reagierte darauf, in dem er in den Jahren seit 1992 die für den Busverkehr verfügbaren Mittel in zwei Schritten auf heute rund 800.000 Euro erhöhte. Zusätzlich stellen wir aus den ÖPNV-Fördermitteln des Landes weitere rund 200.000 Euro für Verbesserungen im Busverkehr zur Verfügung.

Durch diese Anpassungen und unsere bewährte 50:50 - Finanzierung, die sicherstellt, dass nur verkehrlich sinnvolle und notwendige Maßnahmen beantragt werden, konnten wir bislang alle

von den Städten und Gemeinden gewünschten Fortschreibungen umsetzen. Allerdings stehen wir heute wieder vor der Situation, dass kaum mehr finanzieller Spielraum für zukünftige Verkehrsverbesserungen im Busbereich vorhanden ist.

## **2. Schrittweise Entwicklung und Verbesserung des Buskonzepts Bietigheim / Neckartal**

Das Buskonzept Bietigheim / Neckartal mit 15 teilnehmenden Gemeinden und zwei Verkehrsunternehmen wurde 1993 mit einem Volumen von rund 350.000 Euro/Jahr umgesetzt. Nach zwei Fortschreibungsrunden in den Jahren 1996 und 2001 beträgt das Gesamtvolumen heute rund 620.000 Euro jährlich. Nach Abzug der vergleichsweise hohen Mehreinnahmen von über 200.000 Euro und unter Berücksichtigung der Finanzierungsanteile der Gemeinden und des Verbandes Region Stuttgart (VRS) beträgt der Anteil des Landkreises an den Kosten rund 165.000 Euro.

Die Fahrgastzahlen auf den Hauptlinien des Verkehrsraums Bietigheim/Neckartal haben sich seither zum Teil mehr als verdoppelt, so dass von den Städten und Gemeinden eine Fortschreibung des Buskonzepts gefordert wurde. Auch aus unserer Sicht ist die Fortschreibung zu empfehlen. Unser Zeitplan sieht vor, möglichst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 den ÖPNV in diesem Raum wesentlich zu stärken.

Die Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP haben am 20.10.2008 bzw. 06.04.2009 einen gemeinsamen Antrag zu den Bereichen „Förderung des ÖPNV“ und „Weiterentwicklung ÖPNV/Fläche/Bus“ gestellt (Anlage 1).

## **3. Geplante Fortschreibung**

Die von den Städten und Gemeinden im Verkehrsraum eingebrachten Wünsche und Anregungen haben wir mit Unterstützung des VVS geprüft und die Verkehrsunternehmen gebeten, die verschiedenen Verbesserungen in Fahrpläne umzusetzen und die Kosten zu ermitteln. Durch die gewünschten Änderungen würde sich das Gesamtvolumen des Buskonzepts zusätzlich um jährlich rund 1,115 Mio. Euro erhöhen.

Auf den verschiedenen Buslinien beinhaltet dieses Gesamtpaket:

- Taktverdichtungen und -ausweitungen während der Hauptverkehrszeit
- Schließen von Bedienungslücken während des Tages
- Angebotsausweitungen im Abend- und Wochenendverkehr

Die gewünschten Verbesserungen erfüllen in großen Teilen die Zielsetzungen des Nahverkehrsplans und sind grundsätzlich verkehrlich sinnvoll.

Darüber hinaus empfiehlt die Firma Spillmann die Ausweitung des bestehenden Rumpfangebots auf den Linien 561/564 Kammgarnspinnerei – Bietigheim-Bissingen – Freiberg/N an Werktagen. Je nach Umfang der Verkehrsausweitung würde dies zu weiteren Mehrkosten von 140.000 Euro bis 245.000 Euro jährlich führen.

Die von den Gemeinden gewünschten Verbesserungen haben ein hohes Kostenvolumen. Gleichzeitig kann für Angebotsausweitungen im Abend- und Wochenendverkehr nur mit relativ geringen Mehreinnahmen gerechnet werden. Deshalb haben wir die Möglichkeit einer zeitlichen Staffelung der Angebotsverbesserungen geprüft. Wir haben die Unternehmen gebeten, ihre Angebote in betrieblich und verkehrlich sinnvolle Umsetzungsschritte zu unterteilen.

Die „reduzierte Variante“ des Verkehrsunternehmens Regional Bus Stuttgart (RBS) sieht werktags im Wesentlichen Verbesserungen des Nachmittags- und Spätverkehrs vor. Die hauptsächlich vormittags angebotenen Fahrplanverdichtungen der Linien 459 (Freiberg – Besigheim) und 568 (Besigheim – Ottmarsheim) werden zunächst zurückgestellt, ebenso eine geplante zusätzliche Fahrt der Linie 444 von Ludwigsburg über Freiberg und Höpfigheim nach Steinheim am Nachmittag. Die vorgesehenen Verbesserungen am Wochenende bleiben jedoch komplett erhalten, da hier im Vergleich zu anderen Verkehrsräumen große Defizite bestehen.

Dieses abgestufte Konzept konnte bereits mit den Städten und Gemeinden aus dem östlichen Teil des Verkehrsraums Bietigheim / Neckartal (Bietigheim-Bissingen, Freiberg, Pleidelsheim, Ingersheim, Mundelsheim, Hessigheim und Besigheim) besprochen werden. Aus den Gesprächen ergab sich noch kein einheitliches Bild; ein Großteil der Beteiligten sprach sich jedoch für eine zeitliche und dadurch auch finanzielle Staffelung aus.

Ein detailliertes Angebot der Firma Spillmann liegt erst seit Anfang Juni vor. Es enthält sieben Angebots-Pakete, die noch auf ihren verkehrlichen Nutzen, die Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan und dem Grundsatzbeschluss des Kreistags zur Förderung des ÖPNV in der Fläche geprüft werden müssen. Erst danach kann das Konzept mit den Städten und Gemeinden abgestimmt werden. Eine Empfehlung der Kreistagsverwaltung und ein Beschluss zum Umfang der Fortschreibung des Buskonzepts kann daher erst im Oktober erfolgen. Die Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember ist dann immer noch möglich.

#### **4. Kosten der Fortschreibung**

Die Kosten einer „reduzierte Variante“ würden das Gesamtvolumen des Buskonzepts um jährlich rund 780.000 Euro zusätzlich erhöhen.

Nach dem Grundsatzbeschluss des Kreistags von 1992 tragen der Landkreis und die Städte und Gemeinden die Kosten der Buskonzepte je zur Hälfte, sofern die zusätzlichen Leistungen vom VVS als verkehrlich sinnvoll bewertet sind und der VRS 14,5 Prozent der Kosten pauschal übernimmt (für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste). Sofern sich die Gemeinden für dieses Stufenkonzept aussprechen, würde sich der Anteil des Landkreises um rund 350.000 Euro jährlich erhöhen. Die durch die Verbesserungsmaßnahmen erzielbaren Mehreinnahmen müssten zunächst durch den VVS prognostiziert werden. Sie würden den kommunalen Finanzierungsanteil von Landkreis und Gemeinden senken.

Wir schlagen vor, bei den jetzt anstehenden Anmeldungen zum Kreishaushalt 2010 den Haushaltsansatz für die Verkehrsverbesserungen in der Fläche um 350.000 Euro zu erhöhen. Sollten sich alle Städte und Gemeinden für die Umsetzung der Vollvariante aussprechen, müsste bei der Beschlussfassung im Oktober über eine Anpassung des Haushaltsansatzes beraten werden.

## 5. Prüfung der Ausgestaltung des ÖPNV in Form eines Ruftaxis oder Rufbusses

Mit dem oben genannten Antrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP wurde die Kreisverwaltung unter anderem beauftragt, Gespräche mit den Kommunen aufzunehmen, um die Einrichtung von bedarfsorientierten Verkehrssystemen wie Rufbussen oder Ruftaxen auszuloten. Diese Verkehrssysteme sollen in den VVS-Gemeinschaftstarif eingebunden werden und den schlecht ausgelasteten Linienverkehr zu Schwachverkehrszeiten ersetzen.

### ➤ Bestehende Anrufverkehre im Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart „VVS“

Im Verkehrsnetz des VVS werden in verschiedenen Räumen Anrufverkehre angeboten. Solche Verkehre bieten sich in der Regel dort an, wo aus Gründen der Daseinsvorsorge ein Angebot des ÖPNV vorhanden sein sollte, jedoch eine geringe Nachfrage erwartet wird. Die Abdienerung der Fahrgäste von einem Schienenverkehrsmittel steht dabei häufig im Vordergrund.

Im Landkreis Ludwigsburg werden bisher Anrufverkehre nur innerörtlich angeboten. So bestehen in Ditzingen, Gerlingen, Kornwestheim, Marbach am Neckar und Korntal-Münchingen Anrufverkehre. Diese werden ausschließlich durch die Städte finanziert, da sich der Landkreis nach dem Grundsatzbeschluss des Kreistages aus dem Jahr 1992 nur an Verkehrsverbesserungen in der Fläche beteiligt.

### ➤ Voraussetzungen für den Einsatz von Rufverkehren

Ein Anrufverkehr kann in einem Verdichtungsraum, wie er bei uns vorliegt, aufgrund der regelmäßig hohen Fahrgastzahlen häufig nur ein ergänzendes Angebot darstellen. Vor der Einführung müssen die Wirtschaftlichkeit, die Attraktivität und die Möglichkeit, die Rufverkehre zu organisieren, untersucht werden.

Für den Fahrgast ist es grundsätzlich zunächst eine Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV, wenn er die Beförderungsleistung aktiv anfordern muss. Dank der Mobiltelefone wird die Anforderung der Anrufverkehre erleichtert, trotzdem zeigt die Erfahrung, dass Gelegenheitskunden dieses Verkehrsangebot kaum nutzen. Die Gewinnung von Neukunden steht bei Anrufverkehren damit zwangsläufig im Hintergrund.

Voraussetzung für eine kostengünstige Durchführung eines Anrufverkehrs ist, dass ein Betreiber vor Ort für die Dienstleistung gewonnen werden kann. Da eine Fahrt in der Regel auf dem Niveau des Taxitarifs vergütet wird, müssen lange Zuführungsfahrten vermieden werden. Anrufverkehre sollten weiter nur mit einer eindeutigen Lastrichtung durchgeführt werden, zum Beispiel als Abbringer von einem Verkehrsknoten ins Umland. Bei anderen Linien besteht die Gefahr, dass nahezu die komplette Linie befahren werden muss, um auf einem kleinen Linienabschnitt eine Leistung zu erbringen. Darüber hinaus rät der VVS, Linienfahrten nur dann durch Anruffahrten zu ersetzen, wenn signifikante Einsparungen entstehen, zum Beispiel durch die Einsparung von Fahrpersonal. Würden nur laufleistungsabhängige Kosten (z.B. Treibstoff) verringert, sei der Einsatz eines Anrufverkehrs in aller Regel teurer und nicht zu rechtfertigen. Kostenvorteile gegenüber dem Linienverkehr ergeben sich meist nur, wenn wenige Fahrten abgerufen werden und vom „Anrufunternehmer“ jeweils nur ein Fahrzeug eingesetzt werden muss. Die Disposition der Fahrten und die Fahrleistung sollten dabei direkt durch das Taxi- bzw. Mietautounternehmen durchgeführt werden. Da die Abrechnung der Fahrten ausschließlich auf Aufzeichnungen des Unternehmens basiert, ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit Voraussetzung.

Unter diesen Voraussetzungen haben wir den Einsatz von Rufverkehren für das Buskonzept „Bietigheim Neckartal“ geprüft.

➤ Fahrgastzahlen im Wochenend- und im Abendverkehr von Montag bis Freitag

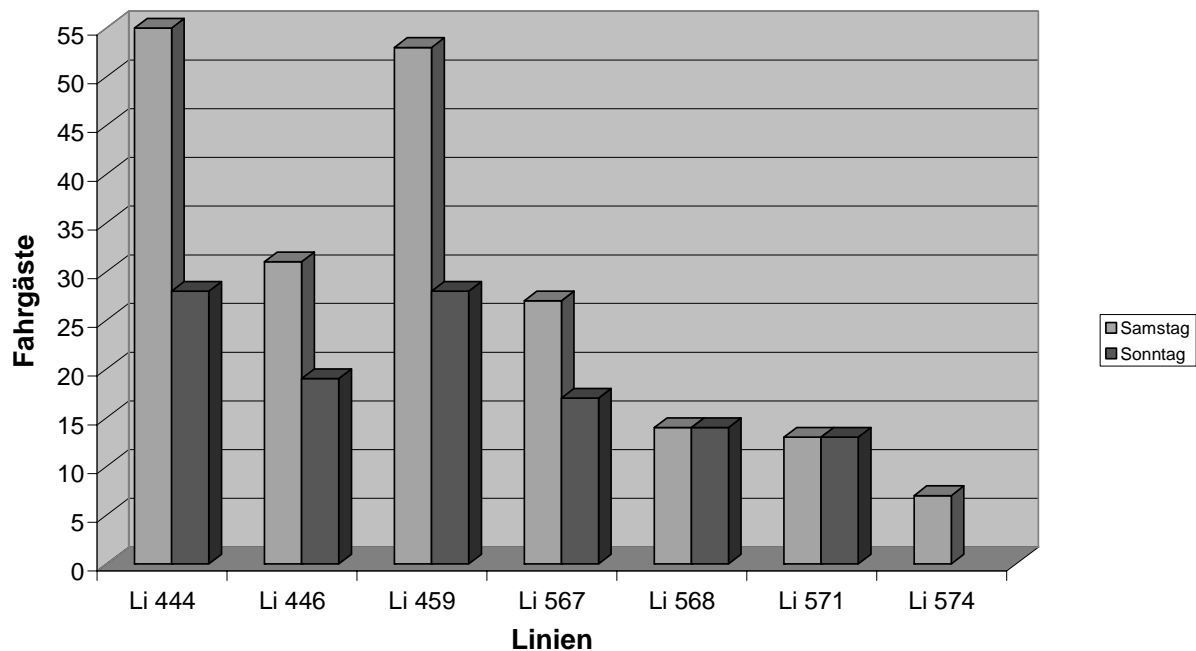
Die Fahrgastzahlen spielen im Anrufverkehr eine entscheidende Rolle. Deshalb haben wir die Fahrgastzahlen im Wochenend- und werktäglichen Spätverkehr herangezogen.

Da für den **Wochenendverkehr** keine Fahrgasterhebungen aus dem VVS-Datenbestand vorlagen, wurde von den Unternehmen RBS und Spillmann an zwei Wochenenden die Fahrgastnachfrage erhoben. Am 14./15.03.2009 und 21./22.03.2009 wurde jeweils ab Samstag 13.00 Uhr eine Fahrgasterhebung durchgeführt. Gezählt wurden folgende Linien:

- 444 (Ludwigsburg – Höpfigheim und Gegenrichtung)
- 446 (Freiberg – Kleiningersheim und Gegenrichtung)
- 459 (Freiberg – Besigheim und Gegenrichtung)
- 567 (Hohenhaslach – Pleidelsheim und Gegenrichtung)
- 568 (Besigheim – Ottmarsheim und Gegenrichtung)
- 571 (Sachsenheim – Häfnerhaslach und Gegenrichtung)
- 574 (Besigheim – Bönnigheim und Gegenrichtung)

Zur Prüfung, ob und welche Linie am Wochenende komplett durch einen Anrufverkehr ersetzt werden könnte, haben wir zunächst die Spitzenbelastungen der einzelnen Linien ermittelt. Die jeweils stärkste Besetzung einer Fahrt am Samstag und Sonntag ist aus dem nachfolgenden Diagramm für jede Linie ersichtlich.

**Zählung Fahrgäste - Höchstwerte**



Diese Auswertung kommt zu dem Ergebnis, dass auf den Linien im Verkehrsraum Bietigheim-Neckartal – mit Ausnahme der Linie 574 – der Ersatz einer kompletten Linie durch einen reinen Anrufverkehr ausscheidet.

Die Erhebung an den beiden Wochenenden hat darüber hinaus ergeben, dass die Zahl der Fahrgäste bei den einzelnen Fahrten stark schwankt, so dass es nicht möglich ist, mit einer festen Größe zu rechnen. Zur Verdeutlichung zwei Beispiele:

Die Linie 444 von Ludwigsburg nach Höpfigheim war am 14.03.2009 bei der Fahrt um 0.34 Uhr mit 16 Personen besetzt, am 21.03.2009 konnten bei dieser Fahrt 55 Fahrgäste gezählt werden.

Auf der Linie 568 von Ottmarsheim nach Besigheim waren am 15.03.2009 um 17.26 Uhr 14 Fahrgäste im Bus, am 22.03.2009 konnte um dieselbe Zeit lediglich ein Fahrgast gezählt werden.

Die Zählergebnisse haben wir Ihnen als Diagramme für jede Linie (unterteilt nach Samstag, Sonntag sowie Richtung und Gegenrichtung) in der Anlage 2 beigelegt. Daraus wird deutlich, dass die Fahrten auf diesen Linien ganz überwiegend in Anspruch genommen werden. Im Ergebnis wurden von den insgesamt angebotenen 236 Fahrten lediglich 2 Fahrten (0,85 Prozent) nicht nachgefragt. Bei allen übrigen Fahrten waren die Busse zumindest jeweils auf Teilabschnitten der Linie besetzt.

Die Auswertungen für das Wochenende zu den Höchstwerten sowie zu den Besetzungen der einzelnen Fahrten zeigen, dass der bereits bestehende Linienverkehr nicht auf ein Anruf-Sammel-Taxi reduziert werden kann. Der Regelbetrieb mit dem Linienbus müsste je nach Linie aufgrund der Fahrgastzahlen ganz oder zumindest teilweise aufrechterhalten werden. Wenn wir aber nur einzelne Fahrten aus der Linie herausbrechen und durch ein Anruftaxi ersetzen, könnte der Busunternehmen nur seine laufabhängigen Kosten reduzieren. Zusätzlich müsste der Anrufunternehmer bezahlt werden. Die öffentliche Hand könnte dadurch nichts einsparen.

Für den **Abendverkehr Montag bis Freitag** liegen dem VVS Erhebungsdaten aus dem Jahr 2006 über die Fahrgastzahlen vor. Die Auswertung durch den VVS erfolgt im Fünf-Jahres-Rhythmus.

Auch aus der linienbezogenen Betrachtung der werktäglichen Spätverkehre ergeben sich wenig Spielräume für den Einsatz von Anrufverkehren. Zwar sinkt im Bereich des Buskonzepts Neckartal das Verkehrsaufkommen im Spätverkehr deutlich ab. Als Abbringer vom Schienenverkehr werden jedoch auf den ersten Teilstrecken auch spät abends sehr häufig zweistellige Besetzungszahlen festgestellt. Weniger als fünf Fahrgäste traten im Spätverkehr beinahe ausnahmslos entgegen der Lastrichtung auf. Diese Fahrten dienen jedoch der Rückführung der Fahrzeuge an den Startpunkt der Linie und führen bei einem Ersatz durch einen Anrufverkehr naturgemäß nicht zu Einsparungen, da die Busse umlaufbedingt umgesetzt werden müssen.

Der Einsatz von Anrufverkehren ist bei den bestehenden Linien des Buskonzepts „Bietigheim Neckartal“ also wirtschaftlich nicht darstellbar. Wir haben aber weiter geprüft, ob ein Anrufverkehr auf der Linie 574 möglich ist, die heute an Sonn- und Feiertagen kein Angebot aufweist. In der Anlage 3 findet sich dazu eine Stellungnahme des VVS zum Einsatz von Anrufverkehren.

➤ Untersuchung eines rufgesteuerten Systems für die Linie 574 und Einholung von Angeboten

Auf der Linie 574 endet der ÖPNV bisher Samstags ab 13.00 Uhr. An Sonntagen besteht aktuell ganztags kein Fahrtenangebot.

Durch die RBS wurde bei der Fortschreibung eine Fahrplanerweiterung angeboten, die für das Wochenende eine wesentliche Stärkung vorsieht. Samstags soll die Linie im Stundentakt bis 21.45 Uhr weitergeführt und sonntags im Zeitbereich von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr ein 2-Stunden-Takt angeboten werden.

Um ein bedarfsgesteuertes System mit dem Linienbetrieb vergleichen zu können, wurde die von der RBS vorgeschlagene Fahrplanerweiterung für das Wochenende als Grundlage für eine Preisanfrage an die Taxi- bzw. Mietwagenunternehmer sowie an Kleinbusunternehmen herangezogen. Auf eine Anfrage bei Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre betreiben, wurde verzichtet. Bei diesen Unternehmen müsste – im Gegensatz zu Taxi- / Mietwagenunternehmen – das Personal nur für diesen Einsatzzweck vorgehalten und durchgehend bezahlt werden. Kosteneinsparungen wären daher voraussichtlich nicht möglich.

Der Preisanfrage wurde als Rahmenbedingung vorgegeben, dass die Disposition der Fahrten durch den Unternehmer selbst durchgeführt wird und für die Fahrten ein Fahrzeug zu benutzen ist, mit dem bis zu acht Fahrgäste befördert werden können. Sollte die Nachfrage in Einzelfällen acht Fahrgäste übersteigen, müsste vom Unternehmen ein weiteres Fahrzeug eingesetzt werden. Auf dieser Grundlage wurden zunächst die in Bönningheim und Besigheim in Frage kommenden Taxi- / Mietwagenunternehmer und Kleinbusunternehmen angefragt.

Der Rücklauf war enttäuschend. Ein Unternehmer lehnte ab, weil er beim Einsatz seiner Fahrer aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten keinen Spielraum für zusätzliche Fahrten sah. Ein anderer Unternehmer teilte mit, dass dieses „Lückenbüßergeschäft“ für ihn nicht in Frage komme. Weitere Rückmeldungen erfolgten nicht.

In einer weiteren Runde wurde die Preisanfrage auf Unternehmer ausgedehnt, die zwar über kein Großraumfahrzeug verfügen, aber mehrere Fahrzeuge im Fuhrpark haben. Dabei wurde der Radius auch auf Unternehmen aus Bietigheim-Bissingen ausgedehnt. Die Rahmenbedingungen wurden entsprechend angepasst.

Auf insgesamt 14 Preisanfragen wurde lediglich ein Angebot abgegeben. Von der Durchführung weiterer Preisanfragen wurde abgesehen, da sich im unmittelbaren Bereich von Besigheim, Bönningheim und Bietigheim-Bissingen keine weiteren Taxi- bzw. Mietwagenunternehmer befinden, die das Kriterium (zweites Fahrzeug) erfüllt hätten. Eine weitere räumliche Ausdehnung hätte aufgrund der steigenden Zuführungskosten keinen Sinn gemacht.

Festzuhalten bleibt, dass die Bereitschaft der Taxi- bzw. Mietwagenunternehmer und Kleinbusunternehmen, einen solchen Verkehr zu betreiben, sehr gering ist.

➤ Vergleich Regelbetrieb – Anrufsystem

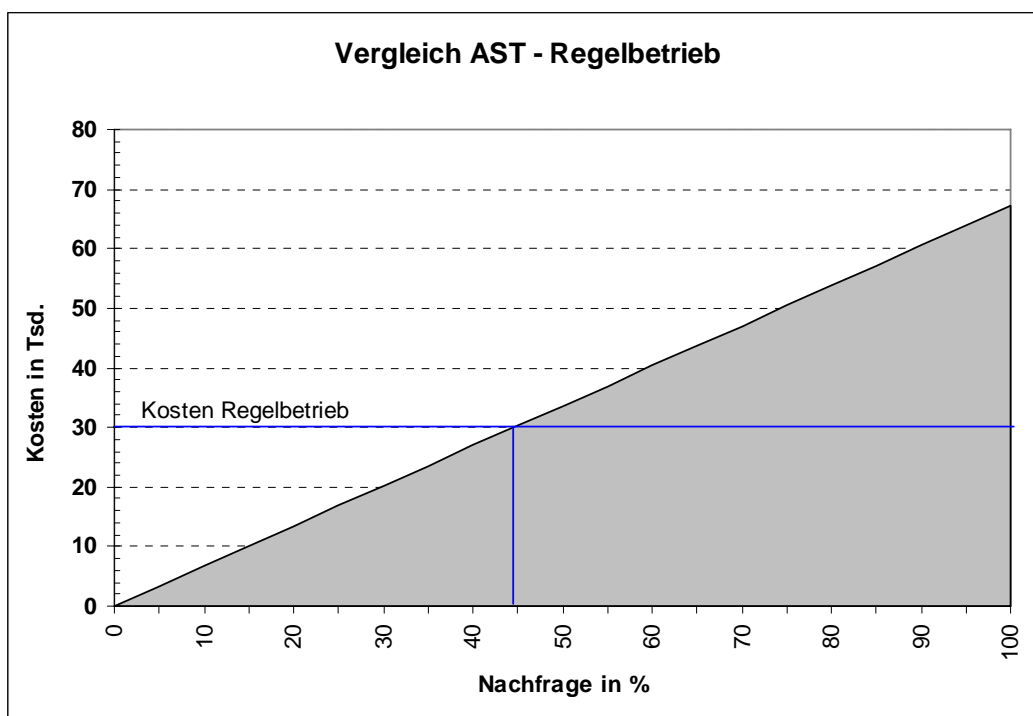
Aufgrund des schwachen Rücklaufs konnte die Vergleichsberechnung daher nur auf Basis des einzigen Angebots erstellt werden.

Für die Linie 574 fallen für die zusätzlichen Fahrten samstags und sonntags insgesamt rund 22.200 Kilometer pro Jahr an. Die Leistung der Linie 574 ist mit der Leistung der Linie 568 sonntags eng gekoppelt. Das bedeutet, dass hier vom Unternehmen derselbe Bus eingesetzt wird und Synergieeffekte entstehen. Werden Leistungen auf der Linie 574 reduziert, führt dies lediglich zu einer Verringerung der laufleistungsabhängigen Kosten, da das Fahrzeug mit Fahrer in der nicht benötigten Zeit trotzdem für die Linie 568 vorgehalten werden muss. Rechnerisch ergäbe sich eine Einsparung von circa 30.000 Euro.

Wird die Leistung der Linie 574 an den Wochenenden und Feiertagen im gleichen Umfang durch einen „Anrufunternehmer“ erbracht, d.h. alle Fahrten werden zumindest in einer Richtung angefordert, ergeben sich jährliche Kosten von rund 67.300 Euro. Die Fahrleistung würde sich auf circa 29.400 Kilometer pro Jahr belaufen. Darin sind auch die notwendigen Zu- und Abführungen des Fahrzeugs vom Standort Bietigheim-Bissingen enthalten (Fahrerwechsel, Ein- und Aussetzung des Fahrzeugs).

Da der Fahrplan an Sonntagen einen Zweistundentakt vorsieht, entstehen für den Unternehmer zwischen den einzelnen Fahrten jeweils längere Wartezeiten, die nicht in jedem Fall eine Rückfahrt zum Unternehmensstandort rechtfertigen. Daher wurde auch eine entsprechende Vergütung für die Wartezeit eingerechnet.

Die Gegenüberstellung des Regelbetriebes mit einem Rufbetrieb ergibt, dass eine Nachfrage im bedarfsgesteuerten System von mehr als 44,5 Prozent der Fahrten den Regelbetrieb zur kostengünstigeren Betriebsart macht.



Die so berechneten Kosten des Anrufsystems umfassen die Fahrleistung eines Fahrzeuges mit einer Kapazität von drei Fahrgästen. Bei entsprechend höheren Fahrgastzahlen müssten weitere Fahrzeuge eingesetzt werden, was zusätzliche Kosten verursachen würde.



Müssten zum Beispiel aufgrund der Nachfrage jeweils regelmäßig zwei Fahrzeuge eingesetzt werden, würde der Regelbetrieb ab einer Nachfrage von mehr als 21,9 Prozent der Fahrten zur kostengünstigeren Betriebsart.

➤ Beurteilung

Die bedarfsgesteuerten Verkehre dienen vorwiegend zur Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen in dünner besiedelten Bereichen, in denen die Nachfrage den Einsatz eines regelmäßig verkehrenden Linienbusses nicht rechtfertigt. Der Landkreis Ludwigsburg gehört zu den am dichtesten besiedelten Räumen im VVS-Gebiet, in dem die Nachfrage naturgemäß deutlich höher ausfällt. Die Fahrgastzahlenerhebungen belegen dies deutlich.

Grundsätzlich könnte die Fahrplanerweiterung am Wochenende und Feiertagen der Linie 574 mit einem bedarfsabhängigen System getestet werden. Die Einsparmöglichkeiten sind jedoch wie dargestellt eher gering, und es besteht je nach Nachfrage die Gefahr, dass das Rufsystem teurer wird als das Regelangebot. Um günstig zu fahren, müssten wir uns dann wünschen, dass das neue Angebot nur von wenigen Fahrgästen angenommen wird. Zudem ist der Qualitätsunterschied zwischen einer regulären Linienbedienung und einem rufgesteuerten System erheblich. Es wäre schwieriger, Neukunden zu gewinnen und damit einhergehend den Individualverkehr zu reduzieren.

Ein anrufgesteuertes System wird bereits ab einer Anforderungsquote von 44,5 Prozent teurer als der Regelbetrieb mit dem Bus. Und das nur, wenn nicht mehr als drei Fahrgäste mitfahren. Sonst ist der Punkt, an dem sich die Wirtschaftlichkeit ins Gegenteil verkehrt, früher erreicht. Nachdem die Erhebung aller bestehenden Fahrten im Bereich des Buskonzepts Bietigheim-Neckartal eine fast durchgängige Nachfrage ergab, gehen wir auch bei dem geplanten Neuverkehr auf der Linie 574 von einer entsprechenden Nachfrage aus. Die Verwaltung schlägt daher vor, auf die Einrichtung eines anrufgesteuerten Systems auf der Linie 574 zu verzichten.

**Beschlussvorschlag:**

Kenntnisnahme