



Vorlage TA_21/2009
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

Einrichtung eines Rad- und Wanderbusses im Kirbachtal und nach Tripsdrill - Antrag der Fraktionen Bündnis90/Die Grünen und der FDP -

In den letzten Jahren wurden landesweit eine große Zahl von touristischen Angeboten im ÖPNV eingeführt. Umgesetzt wurden diese Konzepte meist in landschaftlich reizvollen Gebieten, die aber gleichzeitig am Wochenende nur eine Minimalversorgung mit dem ÖPNV zu bieten hatten.

Im Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart sind hier als Beispiel die Angebote des Wald- und des Limesbusses im Schwäbischen Wald (Rems-Murr-Kreis) oder des Rad- und Wanderbusses Schwäbische Alb (Landkreise Esslingen und Reutlingen) zu nennen.

1. Antrag der Fraktionen von Bündnis90/Die Grünen und FDP vom 20. Oktober 2008 bzw. 6. April 2009 (Anlage 1)

Mit diesem Antrag baten die Fraktionen, die Einrichtung eines so genannten Wanderbusses mit Fahrradanhänger zwischen dem Bahnhof in Bietigheim und dem Erlebnispark Tripsdrill in Cleeborn zu prüfen. Dieses Zusatzangebot soll immer an Wochenenden (Samstags und Sonntags) verkehren und – ausgehend vom Bahnhof Bietigheim-Bissingen – die Orte Erligheim und Bönningheim sowie Sachsenheim mit den Teilorten im Kirbachtal und dem Freizeitpark Tripsdrill verbinden (Anlage 1).

2. Mögliche Linienführungen für den Rad- und Wanderbus

Der Linienverkehr von Bietigheim-Bissingen ins Kirbachtal wie auch zum Freizeitpark Tripsdrill wird von der Regional Bus Stuttgart GmbH RBS durchgeführt.

Wir haben daher gemeinsam mit der RBS verschiedene Möglichkeiten geprüft. Vorgabe für die

Planung war aus finanziellen Gründen, dass die Fahrten mit nur einem Bus und einem Radanhänger durchgeführt werden. Auf Basis dieser Vorgabe ergibt sich ein 2-Stunden-Takt mit insgesamt 5 Fahrtenpaaren am Tag:

- Bei der im Antrag genannten Linienführung würde es sich um eine Ringlinie handeln, die von Bietigheim über Löchgau und Erligheim nach Bönningheim führt. Von dort geht es über Tripsdrill und Freudental weiter ins Kirbachtal, anschließend über Sachsenheim zurück nach Bietigheim. Die Bedienung der Haltestellen einer Ringlinie erfolgt sinniger Weise im Wechsel, d.h. die erste Fahrt startet von Bietigheim über Sachsenheim, die nächste Fahrt hat Löchgau als erstes Ziel, dann wieder eine Fahrt über Sachsenheim. Nur so ist gewährleistet, dass alle Fahrtwünsche auch für Zwischenziele in einem noch vertretbaren Zeitrahmen abgewickelt werden können. Der Fahrplanentwurf liegt als Anlage 2 bei.

Bei fünf Fahrtenpaaren pro Tag erreichen wir dabei sehr schnell die Einsatzgrenzen solcher Ringlinien. Fahrtangebote bestehen jeweils nur in einer Richtung und verursachen für den Fahrgast, der zu einem Ziel will, das in der Gegenrichtung liegt, jeweils einen hohen zeitlichen Aufwand. Wir haben daher mit dem Unternehmen einen alternativen Linienverlauf untersucht.

- Die alternative Strecke verläuft vom Bahnhof in Bietigheim-Bissingen über den Weißenhof bei Löchgau und über Freudental ins Kirbachtal bis Häfnerhaslach. Anschließend geht es auf dem gleichen Weg zurück. Vormittags wird Tripsdrill bei den Fahrten ab Bietigheim mit einer Stichfahrt bedient, um einen schnellen Anschluss von der S-Bahn in Bietigheim sicherzustellen. Nachmittags wird Tripsdrill für einen schnellen Anschluss zur S-Bahn erst bei den Rückfahrten nach Bietigheim mit einer Stichfahrt angegliedert. Der Fahrplanentwurf liegt als Anlage 3 bei.

3. Bewertung der Alternativen

Das angestrebte Projekt eines Rad- und Wanderbusses richtet sich vorrangig an Gäste, die das Gebiet um den Stromberg touristisch erfahren möchten. Sie werden ihren Ausgangspunkt überwiegend im Verbundgebiet haben und unser Angebot ab dem S-Bahn-Endpunkt Bietigheim nutzen.

Wie bereits oben ausgeführt sind Ringlinien aus fachlicher Sicht weniger geeignet, da sie jeweils nur ein Fahrtangebot in einer Richtung anbieten und dadurch je nach Fahrtziel einen u.U. sehr hohen Aufwand für den Fahrgast verursachen. So würde die Fahrt von Tripsdrill nach Bietigheim je nach Fahrtrichtung der Ringlinie zwischen 30 Minuten (über Bönningheim) und 1:08 Stunden (über das Kirbachtal) dauern. Solche Unterschiede sind für den Fahrgast weder transparent und noch attraktiv.

Ein regelmäßiger zweistündiger Verkehr auf einem einheitlichem Linienweg in beiden Richtungen bietet für den Nutzer eine höhere Attraktivität. So besteht beispielsweise vom Bahnknoten Bietigheim alle zwei Stunden eine direkte Fahrradbeförderung auf die Höhe beim Weißenhof und weiter über Freudental nach Häfnerhaslach und zurück. Von Bietigheim aus besteht vormittags zweistündlich eine direkte Fahrt nach Tripsdrill (25 Minuten Dauer) und nachmittags direkt zurück (28 Minuten). Dieser Linienverlauf orientiert sich weitgehend an bestehenden Linienwegen und lässt daher auch eine höhere Akzeptanz durch die Fahrgäste erwarten.

Die in dieser Variante nicht in den Linienverlauf integrierten Orte Löchgau, Erligheim und Bönningheim sind für Wanderer bereits durch die Linie 554 überwiegend stündlich mit Bietigheim verbunden. Für Radfahrer bestünde die Möglichkeit, mit der Fahrradbeförderung zwischen Bietigheim und Weißenhof in beiden Richtungen die Steigungsstrecke und die Stadtdurchquerung zu vermeiden.

Die ebenfalls nicht in das Netz einbezogene Stadt Sachsenheim ist überwiegend halbstündlich mit der Bahn an Bietigheim angebunden. Dabei werden auch Fahrräder befördert.

Aus diesen Gründen ist der alternative Linienweg vom Bahnhof in Bietigheim über den Weißenhof und Freudental ins Kirbachtal und zurück mit Stichfahrten nach Tripsdrill zu empfehlen.

4. Kosten des Rad- und Wanderbusses

Der Freizeitpark Tripsdrill ist bereits heute mit einigen Fahrten der RBS-Linie 567 an Bietigheim angebunden. Außerdem betreibt das gleiche Verkehrsunternehmen mit der Linie 571 auch den Linienverkehr in das Kirbachtal. Die Regional Bus Stuttgart ist als vorhandener Konzessionär zwingend in die Planungen einzubeziehen. Zum anderen verfügt die RBS über entsprechende Erfahrungen gerade mit Radbussen im Rems-Murr-Kreis und im Landkreis Esslingen. Sie ist deshalb für dieses ergänzende Angebot besonders geeignet.

Für die Kalkulation der Angebote haben wir folgende Rahmenbedingungen vorgegeben:

- Es erfolgt zunächst ein Testlauf über drei Jahre.
- Der jahreszeitliche Betrieb der Linie orientiert sich an den Öffnungszeiten des Freizeitparks Tripsdrill (von Ostern bis zum letzten Oktoberwochenende).
- Es sind zwei zeitliche Alternativen zu prüfen: Bei Alternative 1 verkehrt der Bus nur an den Sonn- und Feiertagen, Alternative 2 beinhaltet zusätzlich die Bedienung an Samstagen.
- Die erste Fahrt beginnt am Bahnhof in Bietigheim gegen 09.30 Uhr, die letzte Fahrt endet gegen 19.00 Uhr in Bietigheim. Es wird mit 5 Fahrtenpaaren pro Tag ein 2-Stunden-Takt angeboten.
- Das Angebot beinhaltet die Beschaffung eines Radanhängers und die notwendige Ausrüstung von zwei Linienbussen (inklusive Ersatzfahrzeug) mit Anhängerkupplungen.

Die RBS hat auf dieser Basis folgende Angebote für die Fahrten abgegeben:

Kosten pro Jahr	Sonn- und Feiertags	Samstags, Sonn- und Feiertags
Ringverkehr	31.760 €	48.340 €
Richtungsverkehr mit Stichfahrt nach Tripsdrill	31.310 €	47.280 €

Die Kalkulation beruht auf der Grundlage des laufenden Jahres 2009, wobei die Beträge jährlich entsprechend der Lage der Osterfeiertage und der Saisondauer des Freizeitparks variieren können. Für die Dauer des Probelaufs wird eine Preisgleitklausel vereinbart, die Steigerungen bei den Energie- und Personalkosten abdeckt.

In den Kosten sind auch die Abschreibungen für die Anschaffung des Anhängers und den Einbau der Fahrzeugkupplungen in den drei Jahren des Testlaufs enthalten. Der Kilometerpreis für die Maßnahme beläuft sich – je nach Variante – zwischen 2,30 Euro und 2,80 Euro. Die Höhe der Angebote ist plausibel, zum Beispiel im Vergleich mit den Kosten bereits umgesetzter Verkehrsverbesserungen im Landkreis.

Die Kosten des Rad- und Wanderbusses reduzieren sich durch die zu erwartenden Mehreinnahmen für diesen Verkehr, die gegenwärtig vom VVS ermittelt werden. Mehreinnahmen für den Freizeitverkehr fallen allerdings erfahrungsgemäß eher gering aus. Daneben wird die Beteiligung des Verbands Region Stuttgart nach den Regelungen über die Verkehrsverbesserungen an den Kosten mit 14,5 % vorausgesetzt.

5. Empfehlung der Verwaltung

In Anbetracht der Erfahrungen aus den anderen Freizeitprojekten im Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart GmbH sehen wir einen Bedarf für einen solchen Rad- und Wanderbus. Da solche Angebote im Vergleich zu täglich stattfindenden Fahrten nur langsam eine hohe Akzeptanz bei den Fahrgästen finden, sehen wir einen Testzeitraum von drei Jahren, der im Jahr 2010 an Ostern starten soll, als sinnvoll an. Wir beabsichtigen, gemeinsam mit dem VVS ein projektbegleitendes Werbekonzept zu erarbeiten.

Es wird weiter vorgeschlagen, den Betrieb des Rad- und Wanderbusses im Stromberg zunächst nur während der Saison des Freizeitparks Tripsdrill von Ostern bis Ende Oktober und beschränkt auf die Sonn- und Feiertage umzusetzen. Auch die ähnlich konzipierten Angebote im Schwäbischen Wald oder auf der Schwäbischen Alb verkehren nur an Sonn- und Feiertagen.

Die Kosten für das Projekt betragen auf Grundlage der Saisondauer 2009 **31.310 Euro** jährlich (Preisstand 2009). Nachdem es sich bei dem Rad- und Wanderbus um ein touristisches Angebot handelt, das vorrangig nicht den Einwohnern der Städte und Gemeinden an der Strecke dient, erscheint es sinnvoll, dass der Landkreis die Finanzierung des Rad- und Wanderbusses ohne eine Kostenbeteiligung der Städte und Gemeinden übernimmt.

Um das Defizit weiter zu senken, werden gegenwärtig mit dem Freizeitpark Tripsdrill Gespräche über eine mögliche Kostenbeteiligung geführt. Wir werden in der Sitzung über die Ergebnisse berichten.

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt einem dreijährigen Testbetrieb für einen Rad- und Wanderbus gemäß Anlage 3 an Sonn- und Feiertagen zu. Das Angebot wird ab Ostern 2010 umgesetzt.
2. Abweichend von den Regelungen zur Finanzierung von Verkehrsverbesserungen im ÖPNV-Grundsatzbeschluss aus dem Jahr 1992 übernimmt der Landkreis in diesem Sonderfall den Abmangel von maximal 31.310 Euro (Preisstand 2009).