

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	03.05.2016	öffentlich	Kenntnisnahme

Expressbusse des Landes

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Expressbusse im Verband Region Stuttgart

Mit der Vereinbarung zum ÖPNV-Pakt 2025 wurde im Jahr 2014 die Einführung eines regionalen Expressbussystems als zentraler Bestandteil im Konsens von Land, Region, Landeshauptstadt und Verbundlandkreisen beschlossen. Größere Lücken im Schienennetz, insbesondere in der Verbindung zwischen den Mittelzentren, sollen mit hochwertigen, vertakteten Buslinien geschlossen werden. Hierfür kommen in den Beziehungen zum Landkreis Göppingen grundsätzlich die Linien Göppingen-Schorndorf und Göppingen-Kirchheim/Teck in Betracht. Überschlägige Untersuchungen für die Expresslinie nach Kirchheim/Teck mit Weiterführung bis Flughafen/Messe gingen von einer Kostenunterdeckung je nach Ausgestaltung (Taktichte) von bis zu 800.000 €/Jahr aus. Die Linienführung (über Bad Boll-Heiningen oder alternativ über Schlierbach-Uhingen) war nicht abschließend geklärt. Vor dem Hintergrund der noch fehlenden Bedienungskonzepte im neuen Nahverkehrsplan des Landkreises wurde die Beteiligung des Landkreises an der ersten Tranche regionaler Expressbusse zurückgestellt. Da der Landkreis Göppingen bisher nicht in die Verkehrsumlage der Region Stuttgart eingebunden ist, hätte der Verband Region Stuttgart nur eine anteilige Finanzierung in seinem Zuständigkeitsbereich (hier: Wegstrecke im Landkreis Esslingen) übernommen.

2. Expressbusse des Landes

Im Jahr 2015 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ein Förderprogramm „Regiobuslinien“ zur anteiligen Förderung von Busverkehrsleistungen zur Ergänzung des SPNV-Netzes aufgesetzt. Gefördert werden unter anderem „Verkehrsleistungen im Betrieb von Linien des straßengebundenen ÖPNV mit Kraftfahrzeugen, die den Schienenpersonennahverkehr zur Anbindung von Mittelzentren ergänzen“. Das Land erstattet die Hälfte der durch die Einrichtung der Regiobuslinie entstehenden

Kostenunterdeckung. Das Programm ist auf Dauer angelegt, die Einzelbewilligungen erfolgen jeweils für einen befristeten Zeitraum.

Die Landkreisverwaltung hat die Regional Bus Stuttgart GmbH beauftragt, die Einrichtung einer Regionalbuslinie zwischen Süssen und Heidenheim zur Ergänzung des SPNV-Netzes zu prüfen. Diese hat zwei Fahrplanvarianten erstellt und jeweils das Fahrgastpotenzial der Linie analysiert. Die beiden Konzepte des Schnellbusses beziehen sich auf ein Basis-Angebot im 120-Minuten-Takt und auf ein verdichtetes Angebot im 60-Minuten-Takt. Während für das Basis-Angebot ein Gesamtpotenzial von 1.000-1.200 Linienbeförderungsfällen pro durchschnittlichen Werktag ermittelt wurde (einschließlich der bestehenden Verkehre), kann die zweite Variante ein Fahrgastpotenzial von 2.200-3.000 Linienbeförderungsfällen je Werktag aufweisen. Die ermittelten Fahrgastpotenziale enthalten jeweils die Annahme einer Nachfragesteigerung (1h-Takt +8%, 2h-Takt +6%), welche auf die Attraktivitätssteigerung der Relation zurückzuführen ist.

Für das Basis-Angebot beträgt der Zuschussbedarf der Expertise zufolge etwa 900.000 € jährlich, für das verdichtete Angebot lässt sich der Zuschussbedarf mit voraussichtlich 1,6 Mio. € pro Jahr beziffern. Die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen müssten jeweils noch ermittelt und gegengerechnet werden. Auf Basis der von Regiobus Stuttgart analysierten Nachfragesteigerung kann man bei Variante 1 (Basis-Angebot) mit einem Fahrgastzuwachs von circa 65 Personen rechnen. Die Fahrgeldeinnahmen würden sich bei einer Monatskarte mit einer Gültigkeit von fünf Zonen demnach auf etwa 72.500 € belaufen. Für die Variante 2 (verdichtetes Angebot) würden die Fahrgeldeinnahmen bei gleicher Berechnungsgrundlage circa 232.100 € betragen.

Die Mindestvoraussetzung für die Zuwendung einer Linie zur Anbindung von Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss ist die Sicherstellung eines durchgehenden 60-Minuten-Taktes. Dies hat zur Folge, dass das oben genannte Basis-Angebot die Anforderungen nicht erfüllt und somit nicht förderfähig ist. Für das verdichtete Angebot beträgt die Förderquote des Landes 50% der Kostenunterdeckung, welche sich nach Abzug der Fahrgeldeinnahmen auf circa 1.37 Mio. € jährlich beläuft. Nach Abzug der Förderung würde der Zuschussbedarf der Landkreise Heidenheim und Göppingen zusammen circa 685.000 € jährlich betragen.

Des Weiteren hat die Landkreisverwaltung das Unternehmen Omnibusverkehr Göppingen beauftragt, eine mögliche Regio-Expressbuslinie zwischen Göppingen und Schwäbisch Gmünd zu prüfen. Der Jahresfehlbetrag dieser Linie würde bei einem Stundentakt 590.800 € betragen. Die Einrichtung eines Zweistundentaktes hätte eine Kostenunterdeckung von voraussichtlich 212.000 € zur Folge. Auch dieser wäre nach den Bestimmungen des Landes nicht förderfähig. Da der Schnellbus vor allem für die Anschlüsse an die im 120 Minuten-Takt verkehrende IC-Linie nach Nürnberg Relevanz hätte, würde dieser aber ausreichen.

3. Bewertung

Die Landkreisverwaltung beabsichtigt, die genannten Schnellbuslinien in ihren Konzepten zunächst nicht weiter zu verfolgen. Durch ihren Charakter als Expressverbindungen (maximal 1 Halt je Gemeinde) und die besonderen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung lassen sich diese nicht ohne Weiteres in den Regellinienbetrieb integrieren und stellen dadurch eine isoliert zu betrachtende Zusatzleistung dar. Die Erfahrungen aus dem im Dezember 2016 anlaufenden Probetrieb in der Region Stuttgart sollten daher abgewartet werden. Im Rahmen der Ausgestaltung der Linienbündel wird entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans auf eine grundlegende Verbesserung der Linienverbindungen zu den genannten Mittelzentren hingearbeitet. Auf dieser Grundlage wird geprüft, ob und in welcher Form Schnellbusse in die neuen Bedienungskonzepte integriert werden können und welcher Kostenaufwand damit verbunden sein wird. Die Verwaltung sieht in einem Schnellbusbetrieb nach Kirchheim/Teck mit Durchbindung zum Flughafen den größten Nutzen für den Landkreis. Dieser ist hinsichtlich seiner Finanzierung auch im Zusammenhang mit einer möglichen Vollintegration in den VVS zu bewerten. Dieser könnte demzufolge frühestens bei einer zweiten Tranche regionaler Expressbusse (ca. 2019) berücksichtigt werden.

III. Handlungsalternative

Keine

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Expressbusse sind bisher weder in der Finanzplanung noch im Finanzkonzept 2020+ des Landkreises Göppingen berücksichtigt.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zukunfft von Schule und Beruf	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat