

Stuttgart, 09.11.2023

Haushalt 2024/2025

Unterlage für die 1. Lesung des Verwaltungsausschusses zur nichtöffentlichen Behandlung am 13.11.2023

Ergänzungsverkehr

Beantwortung / Stellungnahme

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist durch das Bus- und Stadtbahnnetz der SSB AG sehr gut erschlossen. Es gibt gemäß der Definition der Haltestelleneinzugsbereiche nur wenige Defizitbereiche. Der Einzugsbereich einer Bushaltestelle wird im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart mit einem Radius von 500 m um die Halteposition festgelegt. Für Stadtbahnhaltestellen gilt ein Radius von 600 m, um eine S-Bahn-Station 1.000 m. Die Stadt Stuttgart hat also grundsätzlich eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit, allerdings gelten in Stuttgart wegen der topographischen Besonderheiten mit vielen Stadtteilen in Hanglage zusätzlich Bedingungen, die eine gute Anbindung an den ÖPNV in manchen Bereichen erschweren.

Im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart identifizierte das Büro Graunke (Beratung im Verkehrswesen) Bedienungslücken und erarbeitete Lösungsvorschläge für die Schließung der Lücken. Die Ergebnisse dieses Gutachtens bilden die Grundlage für ein gesamtstädtisches Ergänzungsverkehr-Konzept (Abschlussbericht „Ergänzungsverkehre im Stadtgebiet Stuttgart“ vom 12. Dezember 2021).

Ergänzende Verkehrsleistungen sollen die vorhandenen Bedienungslücken bzw. Defizitbereiche im Nahverkehrsnetz schließen, um das Gesamtprodukt ÖPNV attraktiver zu gestalten. Defizitbereiche definieren sich durch fehlende Verkehrsverbindungen als auch nicht vorhandene Angebote in nachfrageschwächeren Zeitabschnitten. Einige dieser Defizitbereiche können durch die Ausweitung bestehender Linien oder auch durch die Einrichtung neuer bedarfsorientierter Verkehre (keine konventionellen Linienverkehre) ausgebessert werden.

Im Gutachten wurden die Defizitbereiche identifiziert und auch priorisiert. Bisher verfolgte die Stadtverwaltung gemäß Gremienentscheidungen eine abweichende Priorisierung. Mit insgesamt fünf verschiedenen Modellen für Ergänzungsverkehre schlägt die Stadtverwaltung und die SSB vor, die Defizitbereiche entsprechend ihrer Topografie und spezifischen Bedürfnisse zu schließen (gemäß GRDrs 751/2022). Hierbei können auch Synergien entstehen, die Bedienungslücken verbinden und besser versorgen.

- a) Modell 1 - Bürgerbus
- b) Modell 2 - Großer Ortsbus
- c) Modell 3 - Kleiner Ortsbus
- d) Modell 4 - SSB-Flex (On-Demand/ Ride-Pooling)
- e) Modell 5 – Ruftaxi

Modell 1: Bürgerbus	Beispiele: Bürgerbus Botnang, Feuerbach und Weillimdorf, meist betrieben durch einen Bürgerverein oder (kleines) Busunternehmen und strecken- als auch fahrplangebunden. Zumeist per Handzeichen und/oder Telefon abrufbar.
Modell 2: Großer Ortsbus	Beispiel: zweijähriges Pilotprojekt Ortsbus Stammheim Der Aufbau entspricht grundsätzlich einem regulären Linienverkehr („große Lösung“) Die Betriebskosten belaufen sich auf rd. 320 TEUR p.a.
Modell 3: Kleiner Ortsbus	Beispiel: Mobilitätswochen 2022 in Münster Mit einem kleinen Ortsbus werden drei Fahrten pro Tag an drei Tagen in der Woche organisiert. Aufgrund von Art und Umfang des Verkehrs kann dieses Modell an ein Busunternehmen vergeben werden, das vor Ort mit freien Kapazitäten bereits präsent ist. Dieser Lösungsvorschlag eignet sich vor allem für kleinere Gebiete mit schwerer Befahrbarkeit (Straßenbreite, etc.). Die Betriebskosten belaufen sich auf ca. 50 TEUR p.a.
Modell 4: On-Demand/ Ride-Pooling	Beispiel: SSB Flex aktuell am Abend von 18 Uhr bis 2 bzw. 4 Uhr, stadtweit. Streckenungebundene Verkehre, wie sie durch On-Demand oder Ride-Pooling- Services dargestellt werden, fahren keinen vorgeschriebenen Linienweg, sondern verbinden und erstrecken sich mit zahlreichen und eng gelegenen virtuellen Haltestellen über das gesamte Geschäftsgebiet. Fahrten finden erst nach einer Bedarfsanmeldung statt. Der Preis ist von Strecke und Mitfahrerzahl abhängig, Ermäßigung für VVS-Kunden von 1,80 Euro pro Fahrt.
Modell 5: Ruftaxi	Beispiel: RT70 Ruftaxi Königstraße, RT4 Ruftaxi Zazenhausen, RT6 Ruftaxi Kelterplatz – Rotenberg, RT7 Ruftaxi Ährenweg – Rohracker Die Ruftaxis fahren auf Bestellung (ca. 20-30 min vor Abfahrt anmelden) und in der Regel im Zusammenhang mit Nachtbusverkehren. Zudem werden die Ruftaxi-Verkehre momentan im Wirtschaftsplan der SSB abgebildet.

Für die folgenden Haushaltsjahre (2024/2025) empfiehlt die Stadtverwaltung folgende Vorgehensweise:

In der Landeshauptstadt Stuttgart verkehren bereits Ergänzungsverkehre, die den ÖPNV attraktiveren. Zusätzlich zu den bereits fahrenden Ruftaxen, verkehrt in Botnang der Bürgerbus, betrieben durch den Botnanger Bürgerverein e. V.. In Feuerbach und Weilimdorf unterhält eigenwirtschaftlich Wöhr Tours GmbH das Angebot „Bürgerbus“. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 fährt der Ortsbus Stammheim unter der Regie im Rahmen eines zweijährigen Probetriebs. Im Frühjahr 2024 findet die Evaluierung statt.

Alle drei Angebote (Botnang, Feuerbach/Weilimdorf und Stammheim) sollen weiterhin bestehen, so auch die verschiedenen Ruftaxis. Für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 sollen nun mindestens zwei weitere Projekte umgesetzt werden:

Projekt 1: SSB Flex Süd („große Lösung“)

Projekt 2: Kleiner Ortsbus Münster

Darüber hinaus können noch keine konkreten Vorschläge gebracht werden, da die Evaluierung der bereits bestehenden Modelle eine wichtige Grundlage für weitere Vorhaben bildet. Aufgrund vorliegender Anträge wurde aber auch ein optionales Budget für den Bereich Rüdern, Uhlbach, Rotenberg zusätzlich dargestellt.

Finanzielle Auswirkungen (in TEUR):

	2022	2023	2024 (Planansatz)	2025 (Planansatz)
Budget	200	800	500	500
		+120		
Stammheim	---	-320	-320	
SSB Flex Süd			-460	-460
Bürgerbusse		-72	-60	-60
Münster			-50	-50
Rüdern/ Uhlbach und Rotenberg			(-200 optional)	(-200 optional)
Restbudget	200	728	338 (138)	268 (-132)

Bei den Vorschlägen handelt es sich um Pilotprojekte, die nach Bewährung in den Regelbetrieb und in den Wirtschaftsplan der SSB übernommen werden könnten. Mit den Probetrieben sollen auch bewusst unterschiedliche Ansätze für Ergänzungsverkehre erprobt werden.

Projekt 1: SSB Flex Süd (Modell 4) – Zweijähriger Probetrieb (siehe GR Drs 708/2023)

SSB Flex ist als On-Demand Ridepooling Angebot und als Erweiterung zum Linienverkehr der SSB in Stuttgart großteilig fest integriert und etabliert. Mit SSB Flex soll ein erweitertes Angebot tagsüber als Probetrieb im Süden der Stadt mit dem Ziel einer Tagesbedienung für mehrere aneinandergrenzende Stadtbezirke im Süden der Stadt angeboten werden (Süd (inkl. Kaltental), Vaihingen, Möhringen und Degerloch). Ursprünglich sollte SSB Flex nur im Stadtteil Kaltental eingeführt werden. Durch die Erweiterung von SSB Flex in den südlichen Stadtbezirken (bei Bedarf auch Hasenbergsteige) können mehrere weitere, im Gutachten von Graunke identifizierte Defizitbereiche abgedeckt werden.

Die Bestellung von SSB Flex kann telefonisch, per Web oder per Mobiltelefon-Applikation erfolgen. In den jeweiligen Defizitgebieten sind die Fahrten mit SSB Flex tarifintegriert (VVS). Für Fahrten darüber hinaus gilt der Flex-Tarif.

Vorläufige Kosten bei einem Einsatz von 4 Fahrzeugen: 460.000 Euro/Jahr.

Projekt 2: Kleiner Ortsbus Münster

Der Stadtbezirk Münster wünscht sich eine kleine Lösung (wie in der Mobilitätswoche im September 2022). Aufgrund von Art und Umfang des Verkehrs soll der kleine Ortsbus an ein Auftragsunternehmen vergeben werden. Dabei sollen drei Fahrten pro Tag an drei Tagen die Woche stattfinden. Im Vergleich zu Stammheim unterscheidet sich der Anwendungsfall Münster dadurch, dass es sich um ein kleineres Gebiet handelt und teilweise sehr enge Straßen (Befahrbarkeit) vorhanden sind. Zudem ist das Fahrtenangebot sehr auf mobilitätseingeschränkte Personen und Senioren (z.B. Pflegezentrum) ausgerichtet, soll aber dennoch allen Bürgern in Münster zur Verfügung stehen.

Vorläufige Kosten: 50.000 Euro/ Jahr.

(Optional) Projekt 3: Großer Ortsbus für Gebiet Rüdern/ Uhlbach und Rotenberg

Für die Strecke Kelterplatz – Rotenberg verkehrt bereits ein Ruftaxi, dessen Gebiet erweitert werden könnte. Zur Option steht ein durchgehender Linienbetrieb zwischen 10 und 20 Uhr im 30'-Takt analog zum Ruftaxi. Allerdings besteht im 30'-Takt keine Wendezeit und kann so nicht gefahren werden, was einen 40'-Takt zur Folge hätte. Ein konkreter Linienverlauf steht – wenn im Rahmen der Haushaltsberatungen dieses Projekt weiterverfolgt werden soll - noch zur Prüfung aus.

Vorläufige Kosten:

Option 1 – Großer Ortsbus mit maximal 200.000 Euro/Jahr

Option 2 – Ruftaxi (läuft über den Wirtschaftsplan der SSB)

Mit den empfohlenen Vorschlägen können unterschiedliche Erfahrungen innerhalb des Probetriebs gemacht werden. Alle gezeigten Modelle würden in Stuttgart fahren. Ziel ist es, dass für weitere Defizitbereiche angepasste Angebote gefunden werden können, so dass in Zukunft die gesamte städtische Fläche mit dem klassischen ÖPNV und den jeweils am besten passenden Ergänzungsverkehren erschlossen werden kann.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

1023/2023 Bündnis 90/ Grünen, 1113/2023 Bündnis 90/ Grünen, 2018/2023 Teil 2 CDU, 3032/2023 Nr. 3 SPD, 4027/2023 Vorschlag Nr. 12 Die FrAKTION, 4040/2023 Nr. 2 Die FrAKTION

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dr. Frank Nopper

Anlagen

<Anlagen>