

Stuttgart, 16.06.2023

Ergänzungsverkehre in Stuttgart (Ortsbusse) - Kaltental

Mitteilungsvorlage zum Haushaltsplan 2024/2025

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	27.06.2023

Bericht

Im Jahr 2021 wurde das Beratungsbüro Graunke von der Landeshauptstadt Stuttgart mit einem Gutachten zum Thema Erschließungsdefizite und Ergänzungsverkehre in Stuttgart beauftragt. Darin wurden im Gegensatz zu den Vorgaben im Nahverkehrsplan deutlich strengere Vorgaben für die Erschließungsradien um Haltestellen gesetzt. Zudem flossen weitere Faktoren wie z.B. Topografie, Altersstruktur und PKW-Verfügbarkeit in die Auswertung mit ein. Das Ergebnis war, dass auch das Stadtgebiet Kaltental laut Gutachten Erschließungsdefizite aufweist. Im Gutachten wurden mögliche Lösungen vorgeschlagen, darunter finden sich klassische Linienverkehre, aber auch SSB Flex als mögliche Optionen.

Grundsätzlich sind klassische Linienverkehre schwer umsetzbar, um die Erschließungslücken zu schließen. Zum einem ist die Errichtung klassischer Linienverkehre mit einem hohen Aufwand verbunden, zum anderen ist in diesen Gebieten prinzipiell mit einer geringeren Verkehrsnachfrage zu rechnen. Außerdem ist die Befahrbarkeit in den Gebieten aufgrund enger Straßen, Einbahnstraßenregelungen und Sackgassen oft problematisch.

Die Stadtverwaltung hat die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB AG) beauftragt, ein Konzept für das Stadtgebiet Kaltental auf Basis des Guthabens zu entwerfen.

Ergänzungsverkehr Kaltental

Aufgrund der Topografie sind die Zugangswege zu der zentralen Stadtbahnachse (U1) oft lang, umwegig und beschwerlich. Die SSB AG hat zwei Varianten für das Stadtgebiet überprüft.

Variante 1: Klassischer Ortsbus (wie z.B. in Stammheim)

Diese Variante orientiert sich an dem Vorschlag des Büros Graunke und ist ein klassischer Ortsbus-Linienverkehr mit einem Kleinbus. Entgegen der Annahme im Gutachten, ist allerdings nur ein 30'-Takt möglich (im Gutachten 20'-Takt), da die Fahrzeit im Gutachten zu knapp bemessen war und ausreichend Wendezeit eingeplant werden muss, um einen stabilen Betrieb zu gewährleisten.

Variante 2: Tagesbedienung durch SSB Flex

Auch eine mögliche Erschließung durch SSB Flex wurde im Gutachten genannt. Um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, wird das Bedienungsgebiet auf den gesamten Stadtbezirk Süd und ggf. weitere Stadtbezirke ausgeweitet (Vaihingen, Degerloch, Möhringen) um dort zusätzliche, ebenfalls im Gutachten aufgezeigte Erschließungsdefizite zu bedienen.

Die folgenden Vor- und Nachteile wurden darüber hinaus für beide Varianten evaluiert.

Ortsbus Kaltental

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">- klarer Fahrplan und Linienverlauf- gewohnte Haltestellenzugänglichkeit- Verwandtschaft zum klassischen ÖPNV bleibt- bessere Planbarkeit von Fahrten und Fahrzeugbedarf durch Fahrplanbindung- höherer Fahrzeugkomfort (Echtzeitinformation, Platzangebot)- barrierefreie Fahrzeuge- 30'-Takt möglich	<ul style="list-style-type: none">- ggf. sehr lange Zugangswege zu Haltestellen- Haltestellenbedienung begrenzt Einzugsgebiet => Schlechtere Erschließungswirkung<ul style="list-style-type: none">⇒ Parallelführung zur Stadtbahn in Kaltental- starre Linienführung (Ringlinie) mit der Folge – je nach Fahrtziel, von Umwegfahrten- Abweichungen von im Fahrplan genannten Zeiten möglich, durch enge Straßensituation (Unpünktlichkeit)- durch geringe Fahrgastzahlen, Leerfahrten möglich

Kostenschätzung:

Je nach Bedienzeit ergeben sich zwei Kostenvarianten. Die Kosten setzen sich durch Fahrzeug, Personal und den kilometerabhängigen Kosten zusammen.

- (1) Die Kosten belaufen sich auf 184.000 Euro, wenn die Bedienzeit 8-18 Uhr von Montag bis Sonntag entspricht.
- (2) Die Kosten belaufen sich auf ca. 280.000 Euro, wenn die Bedienzeit von 6-23 Uhr im 30'-Takt von Montag bis Freitag, sowie von 11-23 Uhr im 30'-Takt von Samstag bis Sonntag entspricht.

SSB Flex

Diese Option bietet eine einfache Erweiterungsmöglichkeit auf andere Stadtbezirke (Süd, Vaihingen, Möhringen, Degerloch)

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">- flexible Flächenbedienung- individuelle Beförderung und intensivere Kundenbindung durch fehlende Fahrplanbindung- höheres Fahrgastpotential durch höheren Erschließungsgrad- hoher Komfort durch individuell mögliche Zeitplanung- zusätzlicher Komfortgewinn durch Fahrzeitverkürzung gegenüber Linienverkehr- kurze Wege zum Abholpunkt- z. T. barrierefreie Fahrzeuge- Vorbuchung möglich- keine Nachteile einer Ringlinie	<ul style="list-style-type: none">- Zugangshemmnisse für den Fahrgast durch Abkehr vom vertrauten ÖPNV-System- Wartezeiten (ggf. hoch) abhängig von der Nachfrage- Notwendigkeit eines Kundenkontos- keine Interaktionsmöglichkeit zwischen Fahrer und Kunde bei telefonischer Buchung- Tarifintegration muss technisch umgesetzt werden

Kostenschätzung:

Bei der Variante SSB Flex entstehen Vorhaltungskosten für Personal und Fahrzeuge, sowie kilometerabhängige Kosten, sobald Fahrten auf Bestellung durchgeführt werden.

Für folgende Bedienzeit und Bedienungsgebiete entstehen folgende Kosten:

- (1) Bedienzeit von 8-18 Uhr, von Montag bis Sonntag für ein Fahrzeug nur in Kaltental (je nach Modell): ca. 115.000 Euro.
- (2) Bedienzeit von 8-18 Uhr, von Montag bis Sonntag für vier Fahrzeuge mit zusätzlich weiteren Bedienungsgebieten (bspw. Süd, Vaihingen, Möhringen und Degerloch): ca. 460.000 Euro
- (3) Falls der SSB Flex ab 18 Uhr in Kaltental verfügbar sein soll, entstehen keine Zusatzkosten für Spätbedienung (max. Fahrgeldmindereinnahmen durch Tarifintegration). Für diese Variante sprechen die Erfahrungen aus der ersten Pilotphase von SSB Flex: Um ausreichend Nachfragepotenziale zu erschließen und die systembedingten Vorteile voll auszunutzen, dürfen die Bedienungsgebiete nicht zu klein sein.

Voraussetzungen für die Inbetriebnahme eines Ortsbusses Kaltental ist die Einstellung von Fahrpersonal, sowie Fahrzeugbeschaffung und die entsprechende Haltestelleninfrastruktur. Auch bei der Variante 2 mit SSB Flex wird Fahrpersonal benötigt, sowie die technische Umsetzung der Tarif-Lösung und die Abgrenzung des Bedienungsgebietes.

Mit der Bereitstellung der finanziellen Mittel in Höhe von 500.000 Euro in den jeweiligen Haushaltsjahren sind auch zukünftige Pilotprojekte in anderen Stadtbezirken abgedeckt.

Finanzielle Auswirkungen

Ergebnishaushalt (zusätzliche Aufwendungen und Erträge):

Maßnahme/Kontengr.	2024 TEUR	2025 TEUR	2026 TEUR	2027 TEUR	2028 TEUR	2029 ff. TEUR
Ergänzungsverkehre, THH 810 – Bürgermeisteramt, Amtsbereich 8107015 – Referat Klima, Mobilität und Wohnen	500	500				
Finanzbedarf	500	500				

(ohne Folgekosten aus Einzelmaßnahmen, Investitionen oder zusätzlichen Stellen – diese bitte gesondert darstellen)

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Die Referate AKR und WFB haben Kenntnis genommen. Haushalts- und stellenrelevante Beschlüsse können erst im Rahmen der Haushaltsplanberatungen erfolgen.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dr. Frank Nopper

Anlagen

<Anlagen>