

KT-Drucks. Nr. 096/2018

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Amtsleiterin
Barbara Dortenmann
Telefon 07031-663 1984
Telefax 07031-663 1962
b.dortenmann@lrabb.de
Az: 797.694
14.09.2018

Evaluation der Kreis-Nachtbuslinien

- Anlage 1 Karte Nachtbuslinien
- Anlage 2 Übersicht Nachtbuslinien
- Anlage 3 Absolute Fahrgastzahlen 17 und 18
- Anlage 4 Absolute Fahrgastzahlen 17 Kurse
- Anlage 5 Absolute Fahrgastzahlen 18 Kurse
- Anlage 6 Durchschnittl. FG-Zahlen Kurs

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

24.09.2018
öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

08.10.2018
öffentlich

II. Beschlussantrag

Die Kreis-Nachtbuslinien werden in ihrem heutigen Fahrtenumfang, inklusive der jeweiligen vierten Fahrt, fortgeführt.

III. Begründung

1 Vorbemerkung

Der Kreistag des Landkreises Böblingen hat in seiner Sitzung am 23.07.2012 das Kreis-Nachtbuslinienkonzept beschlossen. Dieses beinhaltete die Einrichtung von sechs Buslinien ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 (s. KT-DS 100/2012). In der Folge hat der Kreistag in seiner Sitzung am 26.05.2014 (s. KT-DS 049/2014) die Fortführung der Kreis-Nachtbuslinien inklusive einiger Verbesserungen beschlossen.

Die letzte Optimierung erfolgte mit dem KT-Beschluss (KT-DS 048/2016) vom 09.05.2016 und der Einführung einer vierten Fahrt auf allen Nachtbuslinien für die Dauer eines 2-jährigen Probebetriebs.

Hintergrund dafür war, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 der Verkehrsausschuss der Region beschlossen hat, dass die S-Bahnen in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag durchgehend fahren, um die Fahrgäste in der Nacht sicher aus der Landeshauptstadt zurück in die Landkreise zu bringen.

Mit Ende des Probebetriebs sollte eine Evaluation durchgeführt werden, um über eine dauerhafte Fortführung der 4. Fahrt anhand der Entwicklungen der Fahrgastzahlen zu entscheiden.

Das Nachtbusliniennetz ist der beigefügten Karte zu entnehmen (s. Anlage 1).

Die sechs Nachtbuslinien N62, N70 N74, N75, N76, N77 werden derzeit im Auftrag des Landkreises Böblingen betrieben (s. Anlage 2).

Daneben fährt die Linie N73, derzeit finanziert durch die Städte Böblingen und Sindelfingen. Die Linie N60 ist im Auftrag des Verbandes Region Stuttgart (VRS), die Linie N80 im Auftrag des Zweckverbandes ÖPNV Ammertal (ZÖA) unterwegs. Beide werden durch die jeweiligen Verbände finanziert.

2 Evaluation der Kreisnachtbuslinien

Als Grundlage für die durchgeführte Evaluation dienten die erhobenen Fahrgastzahlen. Zum Zeitpunkt der Datenauswertung lagen der Verwaltung für das Jahr 2018 nur Fahrgastzahlen für den Zeitraum von Januar bis Juli vor. Für die Monate August bis Dezember wurden Hochrechnungen durchgeführt, um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Dabei ist zu beachten, dass bei den nachfragestarken Monaten September und Oktober die zu erwartenden starken Fahrgastspitzen nicht abgebildet sind.

Zum Vergleich der Gesamtstärke der einzelnen Nachtbuslinien wurden die absoluten Fahrgastzahlen aus den Jahren 2017 und 2018 herangezogen.

Vor dem Hintergrund einer möglichen Streichung von Fahrten unter 500 Fahrgästen pro Jahr, diente die Untersuchung der kursspezifischen Entwicklungen der Fahrgastzahlen, um möglichen Handlungsbedarf identifizieren zu können.

Ergänzend wurden die durchschnittlichen Fahrgastzahlen je Kurs betrachtet. Hierzu wurde der Standard eines Basisangebotes für den Tagesverkehr (5-10 Fahrgäste pro Fahrt) gemäß Nahverkehrsplan zu Grunde gelegt. Wenn selbst dieser erfüllt ist, spräche dies noch deutlicher für eine hohe Nachfrage und Beibehaltung des Angebots.

2.1 Analyse der Fahrgastzahlen

Zunächst lässt sich feststellen, dass weitestgehend alle Kurse der Nachtbuslinien erfreulich stark nachgefragt sind.

Vergleich der absoluten Fahrgastzahlen 2017 und 2018

Bei einer allgemeinen Gegenüberstellung der Gesamtfahrgastzahlen beider Jahre (s. Anlage 3) zeichnet sich ein erwartungsgemäß heterogenes Bild ab. Die maximale Fahrgastzahl liegt bei rund 7.000 Fahrgästen (N74). Fünf von sechs Linien weisen Fahrgastzahlen von mindestens 4.500 bzw. deutlich darüber auf. Die grundsätzliche Linienstärke bewegt sich zwischen 2017 und 2018 auf einem ähnlich hohen Niveau.

Schwächen zeigen sich nur im Fall der Linie N77, welche im Gesamtvergleich beider Jahre die geringsten Fahrgastzahlen aufweist. Hierbei ist einerseits zu beachten, dass im Rahmen der Hochrechnung für das Jahr 2018 die aufgrund der Volksfeste nachfragestarken Monate September und Oktober bisher nicht berücksichtigt sind. Es ist also davon auszugehen, dass die tatsächlichen Werte über den berechneten liegen werden. Andererseits ergab sich eine erfreuliche Nachfragesteigerung um rund 500 Fahrgäste auf der Linie insgesamt.

Vergleich der absoluten Fahrgastzahlen 2017 und 2018 nach Kursen

Stellt man die nach Kursen aufgegliederten Fahrgastzahlen von 2017 und 2018 (s. Anlage 4 u. 5) gegenüber, zeigen sich Fahrgastverlagerungen vom ersten auf den vierten Kurs. Insbesondere weisen die vierten Kurse der Linien N74 und N75 erfreuliche Zuwächse um 200 Fahrgäste auf. Auch die Linie N77 hat in ihrem vierten Kurs über 200 Fahrgäste gewonnen. Lediglich in der Gesamtsumme liegt der vierte Kurs der Linie N77 im Jahr 2018 knapp unter den erforderlichen 500 Fahrgästen.

Vergleich der durchschnittlichen Fahrgastzahlen je Kurs

Den Standard von 5 bis 10 Fahrgästen pro Fahrt für die Aufrechterhaltung eines Basisangebotes des Tagesverkehrs zugrunde gelegt, zeigen sogar im nächtlichen Sonderverkehr alle Kurse der Nachtbuslinien eine erfreulich gute bis sehr gute Auslastung (s. Anlage 6).

Einzigste Ausnahme ist wiederum die Linie N77. Auf deren vierter Fahrt wurden im Jahr 2018 durchschnittlich vier Fahrgäste befördert. Dabei ist allerdings zu beachten, dass es sich hier

um einen Durchschnittswert handelt, welcher Fahrgastspitzen kaum berücksichtigt. Diese zeigen sich jedoch gerade auch bei dieser Fahrt. Auf 12 % der betrachteten Fahrten der Linie N77 wurden zwischen 9 und 19 Personen befördert.

Nach dem ÖPNV-Pakt wäre „in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage“ der Einsatz eines Rufbusses legitim. Hiervon ist jedoch aufgrund der zeitweise starken Kapazitätsanforderungen abzuraten.

Denkbar wäre darüber hinaus der Einsatz eines Midibusses anstatt eines Standardbusses. Dies würde aufgrund hoher Anschaffungskosten (rund 200.000€) lediglich eine Kostenersparnis von 9 Cent/km bewirken. Zudem wäre der Einsatz nur dann sinnvoll, wenn er neben der Nachtbuslinie auch andere Leistungen tagsüber abdecken könnte. Dies ist nicht der Fall.

2.2 Schlussfolgerungen aus der Evaluation

Die für die Jahre 2017 und 2018 durchgeführte Evaluation der Fahrgastzahlen belegt überzeugend die Notwendigkeit einer Fortführung der vierten Fahrt auf allen Nachtbuslinien.

Das Gesamtangebot unter Aufrechterhaltung der vierten Fahrt stellt ein merkbares, einheitliches Angebot für die Fahrgäste dar. Dessen Attraktivität spiegelt sich in den sichtbaren Fahrgastverlagerungen auf die vierte Fahrt wieder, was eindeutig für eine Fortführung spricht. Ergänzend stärkt auch der Vergleich der durchschnittlichen Fahrgastzahlen je Kurs diese Einschätzung.

Die einzig schwächere Linie ist die Linie N77. Eine Abbestellung dieser Fahrt würde lediglich zu einer Kostenreduktion von rund 3.250 € p.a führen (die jährlichen Gesamtkosten der N77 liegen bei 13.000 €). Auch hier wird aufgrund der unter 2.1 ausgeführten, zu berücksichtigenden Aspekte die Fortführung der vierten Fahrt empfohlen. Dies gilt insbesondere, da sich die Verbundlandkreise mit dem ÖPNV Pakt zu einer „mindestens stündlichen Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (Abend 20 – 24 Uhr, Samstag, Sonntag) sowie der Anbindung aller Nacht-S-Bahnen“ verpflichtet haben.

Neben der Vermeidung umweltschädlicher Emissionen sowie von Fahrten unter Alkoholeinfluss und der folglich gestiegenen Verkehrssicherheit, dient der Nachtbusverkehr seit seiner Einführung als wichtiger frühmorgendlicher Zubringer zum Flughafen.

3 Kosten für den Landkreis

Nach Verabschiedung des ursprünglichen Kreisnachtbuskonzeptes wurden separate Nachtbusverträge geschlossen. Die Nachtbusse wurden und werden im Rahmen der Vergabe von Busverkehrsleistungen gemäß des Linienbündelungskonzeptes sukzessive in neue Verkehrsverträge überführt.

Bei der Linie N62 fallen keine direkten Kosten an, da hier bis Ende Juni 2027 ein genehmigter eigenwirtschaftlicher Antrag vorliegt.

Zur Linie N70 gibt es derzeit noch einen alten Nachtbusvertrag. Hier wurde im Rahmen des Vergabeverfahrens zum Linienbündel 11 die Vorabbekanntmachung bereits veröffentlicht. Dabei wurde kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingereicht und genehmigt. Daher wird derzeit die auf 8,5 Jahre ausgerichtete Ausschreibung vorbereitet. Die künftigen Kosten der N70 hängen somit vom Ausschreibungsergebnis ab.

Die Kosten der Linien N74 – N77 ergeben sich aus den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen auf Grund der bereits erfolgten Vergaben. Hier besteht Kostensicherheit für die jeweilige Vertragslaufzeit: Bei den Linien N74 und N76 (Linienbündel 8) bis Dezember 2023, bei der Linie N75 (Linienbündel 5) bis Juni 2026 und bei der Linie N77 (Linienbündel 10) bis Dezember 2024.

Der Gesamtaufwand für die Kreis-Nachtbuslinien beläuft sich auf rd. 88.000 €. Davon gehen Zuschüsse Dritter und Erlöse ab, so dass sich die beim Landkreis Böblingen anfallenden Kosten derzeit auf ca. **58.000 €** pro Jahr belaufen.

Gesamtaufwand	Zuschüsse	Erlöse*	Kosten LK BB
88.231,45 €	4.700,00 €	25.422,38 €	58.109,07 €

*Die Erlöse berechnen sich aus den Fahrgeldeinnahmen, Erstattungen nach SGB IX, Ausgleich der DT-Verluste, sowie Erstattungen nach §45a

Zwei Nachtbuslinien verlaufen kreisüberschreitend. Hierfür erhalten wir jeweils Zuschussleistungen Dritter. Der bestehende Nachtbusvertrag für die N70 endet mit Vergabe des Linienbündels 11 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Im Rahmen der ohnehin abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung wird auch diese Nachtbuslinie berücksichtigt. Die Finanzierungsvereinbarung bei der N76 mit der Stadt Leinfelden-Echterdingen wird nach erfolgter Vergabe aktualisiert.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung am 24.09.2018 vorberaten und empfiehlt dem Kreistag antragsgemäß zu beschließen.

IV. Finanzielle Auswirkungen

s.o.



Roland Bernhard