

# Sitzungsvorlage Nr. 014/2019

Verkehrsausschuss

am 06.11.2019



Verband Region  
Stuttgart

21.10.2019 - VA-01419.docx

461 - VA-Ö - 014/2019

zur Beschlussfassung

## - Öffentliche Sitzung -

### Zu Tagesordnungspunkt 5

**Fortführung von Expressbusleistungen, u.a. Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN „Verbesserung des Expressbusangebots“ vom 15.10.2019**

a) Evaluation des Angebots

b) Antrag „Verbesserung des Expressbusangebots“ der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

#### I. **Beschlusslage zum Antrag**

Für die Ziffern 1 bis 3 des Antrages (Anlage 1) wurde folgender alternativer Vorschlag beschlossen: *Bei der für 2019 vorgesehenen Evaluierung der Expressbusverbindungen wird das Anliegen mit betrachtet und vom Gremium ebenfalls über die weitere Einführung und Taktverdichtung entschieden. Der aktuelle Haushaltsansatz für Marketing wird im Vergleich zum Marketing bei anderen Verkehren als angemessen betrachtet.*

Zu Ziffer 4 des Antrages wurde beschlossen: *Im Haushaltsplan 2019 werden 75.000 € zusätzlich eingeplant und mit einem Sperrvermerk versehen. Entscheidung darüber und Entsperrung erfolgen nach der Evaluation.*

#### II. **Sachvortrag**

a) **Evaluation des Angebots**

##### 1. Grundlagen der Expressbusverkehre

Expressbuslinien sind ein wesentliches neues Aufgabenfeld, das durch den ÖPNV-Pakt von 2014 entstanden ist. Regionale Expressbuslinien ergänzen das S-Bahnnetz durch Querverbindungen, sind also i.d.R. tangential angelegt, können aber insbesondere bei regionsübergreifenden Verkehren auch radial verlaufen. Start- und Endpunkte sind Mittelzentren, S-Bahn-Endpunkte (auch Endhalte von nur von einem Teil der S-Bahnfahrten, etwa Plochingen oder Renningen) oder besondere Aufkommens-, Bildungs- oder Arbeitsplatzschwerpunkte wie Gewerbegebiete, Hochschulen oder der Stuttgarter Flughafen.

<u>Kriterium</u>	<u>Vorgabe ÖPNV-Pakt</u>	<u>Regiobusprogramm</u>	<u>Ist-Standard Betrieb</u>
Betriebszeiten	Mo-Fr 5-22 Uhr	Mo-Fr 5-24 Uhr Sa 6-24 Uhr So/Fei 7-24 Uhr	Mo-Fr 5-24 Uhr Sa 6-24 Uhr So/Fei 7-24 Uhr
Taktdichte	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt Halbstundentakt Mo-Fr zwischen 6:30-8:30 und 14-19 Uhr
Fahrplangeschwindigkeit	35 km/h	30 km/h (im Metropolbereich)	35 km/h

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurden die Linien X10, X20 und X60 eingeführt. Der Verkehrsvertrag läuft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021, der Verband Region Stuttgart kann ihn jedoch einseitig maximal bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 verlängern. Dies muss bis zum 30.11.2019 dem Busunternehmen mitgeteilt werden. Parallel dazu wurde bis einschließlich 2021 eine Regiobus-Förderung beim Landesverkehrsministerium beantragt, dessen Kriterien ebenfalls aufgelistet sind.

<u>RELEX-Verkehre</u>	<u>X10</u>	<u>X20</u>	<u>X60</u>
Linienlänge	23,7 km	17,3 km	30,1 km
Fahrzeit	38 Minuten	29 Minuten	36 Minuten
Zwischenhalte	4	4	3
Anzahl Busse	4 (+ 1 Reserve)	3 (+ 1 Reserve)	3 (+ 1 Reserve)

Die eingesetzten Busse verfügen über 45 Sitzplätze (41 + 4 Klappsitze) und zeichnen sich durch einen hohen Komfort aus. Dazu zählen neben Polstersitzen mit verstellbarer Rückenlehne auch kostenfreies WLAN, Gepäckablagen, Klappsitze und USB-Ladesteckdosen. Der Mehrzweckbereich ermöglicht die gesicherte Unterbringung von 2 Rollstühlen. Als einziger Busverkehr im VVS ermöglicht der RELEX eine Fahrradmitnahme an 7 Tagen in der Woche einschließlich der HVZ.

## 2. Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

<u>Aufwand und Ertrag</u>	<u>2018</u>	<u>Deckungsbeitrag</u>
Fahrplankilometer	1.124.000	
<b>Bestellentgelt</b>	<b>2.140.000 €</b>	
Erträge aus Allgemeiner Vorschrift	1.145.000 €	53,5 %
Regiobus-Fördermittel	345.000 €	16,1 %
Ausgleichsmittel 45a, SGB	180.000 €	8,4 %
<b>Rest-Defizit (Verkehrsumlage)</b>	<b>470.000 €</b>	<b>22,0 %</b>

Gerade auch in Gegenüberstellung zur hohen Fahrplanleistung bleibt der RELEX damit ein äußerst wirtschaftliches Konzept, gerade auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass alle Linien täglich bis 24 Uhr verkehren. Die Regiobus-Förderung, die für die Linien X10 und X60 gewährt wird, läuft noch bis Ende 2019, die Bescheide für die Jahre 2020 und 2021 werden für den Zeitraum zwischen Versand dieser Sitzungsvorlage und dem Sitzungstermin erwartet. Im Falle einer Vertragsverlängerung werden seitens der Geschäftsstelle fristgerecht Folgeanträge für die Jahre 2022 bis 2024 gestellt. Für die Linie X20 wurde der Antrag erneut abschlägig beschieden. Im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Luftreinhaltung ist momentan im Ministerium für Verkehr eine weitere Förderung für Expressbusverkehre in Planung. Hiervon könnten sowohl die X20 als auch die generell auf allen Linien nicht geförderten Halbstundentakte profitieren.

<u>Betriebsqualität</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
10-Minuten-Pünktlichkeit	97,3 %	97,0 %
5-Minuten-Pünktlichkeit	89,1 %	92,0 %
Ausfallquote	0,06 %	0,00 %
Fahrplan-km in Mio.	1,126	1,124

Erfreulich ist, dass die Linien mit einer hohen Betriebsqualität gefahren werden, obwohl gerade der Filder- raum rund um den Flughafen ein besonders stark ausgelasteter Teil des regionalen Straßennetzes ist. Hier leiden die Linien X10 und X60 insbesondere unter Störungen auf der A8, die zu einer teilweise massiven Verlagerung auf das parallele Straßennetz führen. Auf der X10 wird dieser Effekt von gleichartigen Fällen auf der B313 im Bereich Wendlingen – Köngen – Denkendorf verstärkt.

Eine merkbare Verbesserung gab es insbesondere bei der eher von kleineren Störungen bzw. der allge- meinen Verkehrslage abhängigen 5-Minuten-Pünktlichkeit, welche von 89,1 % (2017) auf 92,0 % (2018) anstieg. Die X20 blieb 2018 die pünktlichste Linie, gefolgt von X60 und X10. Während die X60 im Jahr 2017 unter einer Großbaustelle an der A8 zwischen Kreuz Stuttgart und Dreieck Leonberg litt, ist die X10 von den aktuellen Bauarbeiten zwischen den Anschlussstellen Esslingen und Wendlingen stark betroffen. In allen genannten Werten sind auch Verspätungen enthalten, die als höhere Gewalt eingestuft wurden.

### 3. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Da die Nutzung der Expressbusse durch den Fahrgast maßgeblicher Erfolgsfaktor der 3 Linien ist, hat die Geschäftsstelle sowohl das Busunternehmen Schlienz-Tours als auch den VVS um regelmäßige Zählun- gen auf allen Linien gebeten. Die Ergebnisse dieser Zählungen wurden dem Verkehrsausschuss zu ver- schiedenen Zeitpunkten vorgelegt, wobei die Geschäftsstelle in allen Fällen Wert darauf legt, dass es sich hierbei um Stichproben handelt, die einen gewissen statistischen Fehler enthalten. Im 4. Quartal 2018 begann Schlienz-Tours mit der Ausstattung von 10 RELEX-Bussen mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS).

<b>Ø pro Tag (Schultag)</b>	<b>Prognose Uni 2014</b>	<b>Prognose VVS 2014</b>	<b>Zählung 2017</b>	<b>Zählung 2018</b>	<b>Zählung 2019</b>
X10	3.725	700	572	610	739
X20	1.675	200	600	594	918
X60	2.125	600	397	507	563
<u>Ø-Summe</u>	<u>7.525</u>	<u>1.500</u>	<u>1.569</u>	<u>1.711</u>	<u>2.220</u>

Die Werte für das Jahr 2019 wurden ausschließlich durch AFZS ermittelt. Dabei wurden unterschiedliche Schulwochen der Monate Januar, April und Mai 2019 ausgewertet. Zu beachten ist, dass nicht jede Fahrt jeder Linie in jedem Zeitraum automatisch erhoben wurde. Mit der gegenwärtig erfolgenden Beschaffung des AFZS-Hintergrundsystems durch den VVS besteht absehbar die Möglichkeit zur automatischen Auswertung und Hochrechnung von Zählwerten, was momentan manuell durch Schlienz-Tours bzw. die Geschäftsstelle erfolgen muss.

Gerade in Anbetracht der durchschnittlichen Auslastung der Busse in der Verbundstufe II stehen die Ex- pressbusse jedoch keinesfalls schlecht im Vergleich. So liegt lediglich die X60 unter dem Verbundstufe-II- Bus-Durchschnittswert von 9,14 Fahrgästen pro Fahrt (siehe Sitzungsvorlage 000/2019), gemeinsam er- reichen die RELEX-Linien den Wert 9,67. Bei einer Betrachtung des Betriebs ausschließlich unter der Wo- che lägen die Werte auf allen 3 Linien bei 12,04. Die Einzelanalyse einer Zählwoche im April 2019 ergab für die HVZ den Mittelwert 15,0 und für die NVZ 9,4. Der Durchschnittswert der Verbundstufe II umfasst sowohl Regionalverkehre als auch Stadtverkehre in den großen Städten der Verbundlandkreise.

Weitgehend bestätigt wurde durch die AFZS die zeitliche Verteilung der Nachfrage. So ist insbesondere auf den Linien X10 und X60 die Nachfrage stärker auf die HVZ ausgerichtet, wobei die X60 hier die

besondere Zuspitzung hat. Während sie in der Morgen-HVZ nicht selten höhere Fahrgastzahlen vorweisen kann als die X20, ist sie außerhalb der Spitzenzeiten schwächer nachgefragt.

Ebenfalls gut genutzt werden die zusätzlichen Fahrten nach Ausdehnung des Halbstundentaktes am frühen Abend. Schwächer nachgefragt aufgrund des Wegfalls von Pendlern und Studenten bleiben in unterschiedlicher Ausprägung hingegen die Fahrten nach 22 Uhr und die Wochenendverkehre. Auch die räumlichen Schwerpunkte der Nachfrage sind auf den Linien weitgehend konstant. So ist der bedeutsamste Abschnitt auf der X10 der Bereich Kirchheim / Wendlingen – Denkendorf, auf der X20 der Abschnitt Waiblingen – Stetten und auf der X60 der Abschnitt Leonberg – Universität. Eine Besonderheit auf der X10 ist, dass trotz der schnelleren S-Bahn-Verbindung eine beständige Binnennachfrage zwischen Kirchheim und Wendlingen besteht.

Nachfrageschwächster Abschnitt aller Linien ist der Bereich Universität – Flughafen auf der X60. Eine Einkürzung der X60 nur bis zur Universität bietet betrieblich jedoch kaum Vorteile, da die bisherigen Fahrplanfahrten dann als Leerfahrten durchzuführen wären, da X10 und X60 am Flughafen durchgebunden werden. Zudem ist es im Sinne der Daseinsvorsorge grundsätzlich sinnvoll, dem Mittelbereich Leonberg an jedem Wochentag eine Direktverbindung in und aus Richtung Flughafen anzubieten.

#### 4. Empfehlung zur Verlängerung des Verkehrsvertrags bis zum Fahrplanwechsel 12/2024

In Anbetracht der dargelegten wirtschaftlichen Entwicklung und Nachfragesteigerung, insbesondere auch der gerade im Verbundstufe-II-Vergleich guten Auslastung empfiehlt die Geschäftsstelle, die Vertragsverlängerung mit Schlienz-Tours bis Dezember 2024 (Fahrplanwechsel) zu beschließen. Hierzu sollen auch weiterhin die bestehenden bzw. zukünftigen Förderinstrumente im Interesse eines umfassenden Fahrplanangebots genutzt werden.

### **b) Antrag „Verbesserung des Expressbusangebots“ der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN**

#### 1. Marketingmaßnahmen, Entsperrung von Haushaltsmitteln

Die verfügbaren Marketingmittel von 75.000 € wurden für folgende Maßnahmen verwendet:

- Neuauflage RELEX-Infolyer, Plakate und Minifahrpläne anlässlich Taktverdichtung sowie deren Versand an Kommunen, Unternehmen und andere Aufkommensschwerpunkte entlang der RELEX-Linien, Auslage im Bus und an den VVS-Verkaufsstellen.
- Schaltung des RELEX-Werbespots in lokalen Kinos
- Großflächenplakate an den Zugangstüren zum Flughafen Stuttgart
- Anzeigen in den Presseerzeugnissen (Amtsblätter) der Kommunen entlang der RELEX-Linien
- Werbeeinblendungen auf relevanten Internetseiten.
- Präsenz beim Tag der Region mit Info-Material und Platzierung der RELEX-Liegestühle auf dem Marktplatz
- Großflächenplakate an den Bahnhöfen Leonberg, Kirchheim,
- Werbung auf den Kassenautomaten der Parkhäuser am Flughafen und an den Bahnhöfen Esslingen, Waiblingen, Leonberg und Kirchheim u.T.
- Einsatz der RELEX-Busse z.B. bei Gartenschau, Jubiläum.

Grundsätzlich neue Kampagnen wären nur mit Freigabe der bislang unter Sperrvermerk stehenden Marketingmittel möglich. In Kombination mit dem Haushaltsansatz für 2020 wären hier sowohl ein neues Kampagnendesign wie auch weitergehende Werbemaßnahmen denkbar, die sich aus Kostengründen bislang weitgehend auf klassische Kanäle und einzelne bzw. sich wiederholende Maßnahmen beziehen. Aber auch die Umsetzung von Aktions-Ideen könnte damit neu entwickelt werden. Für eine weitere konsequente

Marktdurchdringung wird auch in Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Vertragsverlängerung bis 2024 die Freigabe der gesperrten Mittel erbeten.

## 2. Weitere Ausdehnung des Halbstundentaktes

Die Verlängerung des Halbstundentaktes an Wochenwerktagen würde den RELEX stärker ins Bewusstsein als Alternative zur S-Bahn oder dem eigenen Pkw rücken. Eine gerade verpasste RELEX-Abfahrt mit Wartezeit von annähernd einer Stunde entspricht nicht dem in der Region Stuttgart üblichen Qualitätsstandard. Der RELEX läge damit auch unter dem Standard der meisten anderen Buslinien im VVS, welche eine X-Liniennummer haben oder haben sollen wie die X43 (bisher 432) zwischen Waiblingen und Ludwigsburg oder die X46 (460) zwischen Marbach und Beilstein. Eine Beschränkung der X-Nummernvergabe nur auf den RELEX und die SSB wurde von den Landkreisen, dem VVS und dem Regierungspräsidium abgelehnt.

Aufgrund der langen Linienverläufe führt eine Taktverdichtung zu einem erheblichen Anstieg des Betriebsaufwandes. Dennoch zeigen sich gerade um die Mittagszeit durchaus Potenziale für eine weitere Taktausdehnung. Aus diesem Grund ist es zunächst sinnvoll, eine in Erarbeitung befindliche Expressbus-Förderung seitens des Landes abzuwarten.

## 3. Anschlussoptimierung mit anderen Buslinien

Die im Dezember 2018 umgesetzte Fahrplananpassung führte nicht nur zu einer Ausdehnung des Halbstundentaktes, sondern auch zu einer Verschiebung von Taktlagen im Sinne einer Anschlussoptimierung mit der S-Bahn. Auf der X60 wurde bewusst der Fahrplan so verändert, dass der Anschluss zur Linie 638 an der Schillerhöhe von/nach Gerlingen erhalten bleibt. Dadurch ergab sich an der X60 zugleich der Anschluss zum S-Bahn-Grundtakt der S6, gleichermaßen an der X20 in Waiblingen und Esslingen. Damit verbunden sind in diesen Städten automatisch auch die Anschlüsse an andere Buslinien, welche üblicherweise auf den S-Bahn-Grundtakt angebunden sind. Damit dient der RELEX nicht nur die S-Bahn an und ab, sondern auch bedeutsame Stadt- bzw. Umlandverkehre im Busbereich. Konkreter Handlungsbedarf wird an dieser Stelle gegenwärtig nicht gesehen.

## 4. Andienung von Gewerbegebieten

Als mögliche Gewerbeschwerpunkte bieten sich vor allem der Stuttgart Engineering Park STEP in Österfeld sowie das Bosch-Entwicklungszentrum in Renningen an, die gerade der X60 weitere Fahrgäste bringen könnten. Die bisherigen Kontakte der Geschäftsstelle mit Bosch haben jedoch ein eher geringes Potenzial bei hohem Mehraufwand (12 km pro Fahrt und Richtung) ergeben. Hier wäre die Nutzung der S6 via Renningen die sinnvollere Alternative. Beim STEP wäre mit einer Schleifenfahrt von der A831 / B14 zum STEP eine Anbindung möglich, jedoch mit zusätzlichen Kilometerleistungen verbunden. In Abhängigkeit von der tatsächlichen Linienführung und Haltestellenposition im STEP ist nach ersten Berechnungen ein Zusatzaufwand von mindestens 20.000 € pro Jahr anzunehmen (tägliche Bedienung STEP mit jeder Fahrt). Entsprechende Abstimmungen / Detailplanungen mit der Landeshauptstadt und der SSB stehen noch aus.

## 5. Einführung zusätzlicher RELEX-Linien

In den vergangenen Jahren wurden ergänzend zum RELEX weitere Schnellbuslinien durch die SSB eingeführt, bestehende Linien mit X-Nummern versehen und weitere Planungen vorgenommen. Insbesondere die Überlegungen des Verkehrsministeriums zur Einrichtung von radialen Expressbuslinien nach Stuttgart wären bei entsprechender Finanzierung über ein Expressbus-Förderprogramm des Landes denkbar. Allerdings bestehen rechtlich und betrieblich hohe Hürden, da hier Parallelverkehre zur deutlich schnelleren S-Bahn sowie zu teilweise eigenwirtschaftlichen Buslinien eingerichtet würden. Ggf. wären zusätzliche Ausgleichsleistungen für Erlösausfälle an andere Unternehmen zu leisten.

Gleichzeitig ist fraglich, in welchem Umfang und Erfolg diese Linien gerade im Herzen Stuttgarts so beschleunigt werden können, dass sie nennenswerte Zeitvorteile zum und Verlagerungen vom MIV bewirken können. Die Geschäftsstelle hat diese Planungen konstruktiv-kritisch begleitet, sieht jedoch aktuell keine Handhabe, eine dieser Linien als RELEX-Linie im Sinne der geltenden Bestimmungen des ÖPNV-Pakts zu betreiben.

Seitens der Geschäftsstelle wurden jedoch weitere Ansätze im Sinne der Kriterien des ÖPNV-Pakts untersucht. Durch einen Antrag im Böblinger Kreistag fanden zuletzt Gespräche aller betroffenen Partner über die Einrichtung einer Expressbuslinie zwischen Leonberg und Pforzheim statt. Auch diese könnte möglicherweise den Robert-Bosch-Campus Renningen anbinden. Allerdings weisen die bislang vorliegenden Pendlerstatistiken (ÖV und IV in Summe) ein geringes Potenzial aus, daher erscheint eine wirtschaftlich tragbare Expressbuslinie hier eher unwahrscheinlich.

Deutlich mehr Potenziale könnten sich im Landkreis Göppingen ergeben, der gegenwärtig seine Linienverkehre anpasst und neue Angebote schafft. In Kombination mit dem 2021 vorgesehenen VVS-Beitritt bat das Landratsamt auch um Prüfung, ob eine Expressbuslinie aus dem heutigen VVS-Gebiet in den Landkreis Göppingen eingerichtet werden könnte. Der Schwerpunkt liegt hier vor allem auf der Relation Göppingen – Kirchheim u.T. (möglich über Schlierbach oder Bad Boll). Insbesondere eine Verbindung über Bad Boll wurde in der Vergangenheit angeregt, hier wären bei einer schnellen Linienführung attraktive Fahrzeiten und auch die schnelle Anbindung von Gemeinden wie Aichelberg und Bad Boll an Kirchheim und die S1 bzw. die X10 Richtung Stuttgart / Flughafen realisierbar. Analog zur X20 würde hier auch eine kreisübergreifende Direktverbindung zwischen Mittelzentren eingerichtet. Da der VVS-Beitritt erst 2021 erfolgen soll, wurden diese Grobplanungen mit dem Landratsamt Göppingen aber noch nicht weiter vertieft.

### **III. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss stimmt der Verlängerung des Verkehrsvertrags mit dem Busunternehmen Schlienz-Tours bis zum Fahrtplanwechsel im Dezember 2024 zu.
2. Zur weiteren Etablierung des Systems und maximal mögliche Steigerung der Fahrgastzahlen werden die bislang unter Sperrvermerk stehenden 75.000 € an Marketingmitteln zur Verwendung freigegeben.
3. Der Verkehrsausschuss stimmt der Durchführung weitergehender Planungs- und Nachfrageanalysen durch die Geschäftsstelle hinsichtlich Expressbusverkehren im Landkreis Göppingen zu.
4. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 15.10.2018 wird für erledigt erklärt.