

Anmerkung: Der Brief ist für die Webseite neu formatiert aber im Wortlaut unverändert

Busverbindung Winterbach - Esslingen (Schurwaldbus)

- Diskussionspapier der Agenda 21 Winterbach vom 6. Dezember 2006 -

Anlässlich eines Gesprächs im Rathaus Winterbach am 6. Dezember 2006, an dem neben dem Winterbacher Bürgermeister auch Vertreter des Landratsamts und des VVS teilnahmen, hatte die Agenda 21 die Ergebnisse ihrer Bedarfsermittlung nach verschiedenen Ansätzen in einem Diskussionspapier zusammengestellt und an die Teilnehmer verteilt. Der VVS hatte eine Prüfung der Darstellungen zugesagt.

Mögliches Fahrgastaufkommen

Die Bedarfsabschätzungen der Agenda 21 stützen sich zum einen auf Umfragen im Raum Winterbach, zum anderen auf eine IV-Verkehrszählung an der L 1150 im Bereich Goldboden. Zu diesen Ansätzen ist folgendes anzumerken:

- Abfrage von Bedarfen:

Das Image des ÖPNV in der Öffentlichkeit ist erfreulicherweise sehr positiv. Dies führt regelmäßig dazu, dass sich auch Personen für seinen Ausbau aussprechen, die öffentliche Verkehrsmittel sehr selten oder nie nutzen. Hier besteht durchaus ein Zusammenhang mit dem Standardargument passionierter Pkw-Nutzer, „man würde den ÖPNV ja nutzen, wenn er besser ausgebaut wäre“. Ein ähnlicher Effekt ist in der Regel auch bei Fragestellungen wie „würden Sie ein neues oder stark verbessertes ÖPNV-Angebot nutzen?“ zu beobachten: auch hier ist die Zustimmung in der Regel überproportional positiv. In der Realität wird dann trotz früherer Zustimmung das verbesserte Angebot nicht in Anspruch genommen, weil in der letzten Konsequenz die Unbequemlichkeit der ÖPNV-Nutzung (Weg zur Haltestelle, Ausrichtung an Fahrplänen) gescheut wird. Die aus solchen Abfragen abgeleiteten Nachfragepotenziale liegen deshalb generell zu hoch. Auch die Annahme, dass von 85 im Raum Winterbach ansässigen Studenten der FH Esslingen 100 % für einen Schurwaldbus gewonnen werden könnten, ist leider wenig wahrscheinlich.

- IV-Verkehrszählungen:

Der an einem Straßenquerschnitt zu beobachtende Verkehr setzt sich aus einer Vielzahl kleiner Verkehrsströme mit unterschiedlichen Herkünften und Zielorten zusammen. Diese sind außerhalb des Fernverkehrs auch anhand der Kfz-Kennzeichen nicht zu unterscheiden. Diese Bündelfunktion eines Straßenteilstücks ist um so größer, je geringer die Zahl alternativer Fahrtrouten im betrachteten Korridor ist. Nachdem die Zahl der Verkehrswege durch den Schurwald sehr begrenzt ist, darf unterstellt werden, dass die auf der L 1150 anzutreffenden Verkehre mindestens aus den Remstal zwischen Remshalden und Plüderhausen, aus Berglen, dem Wieslauftal und dem Welzheimer Wald einerseits sowie dem Neckartal zwischen Esslingen und Wendlingen, dem Filstal bis Reichenbach und dem östlichen Filderraum andererseits stammen. Eine zwischen Winterbach und Esslingen verkehrende Buslinie dürfte für die meisten Pkw-Nutzer mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur über einen oder mehrere Umstiege zu erreichen sein. Eine wirkliche Alternative stellt ein Schurwaldbus hier nur für Einzelfälle dar. Ein Verlagerungspotenzial von 10 % erscheint deshalb hier leider völlig unrealistisch. Gegen diese optimistische Einschätzung spricht auch, dass die Entlastung von Straßen durch einen Busverkehr bislang nicht nachgewiesen werden konnte.

Gleichwohl ist eine Ableitung von Fahrgastpotenzialen anhand tatsächlich feststellbarer oder modellgestützt ermittelter Verkehrsmengen einer solchen auf der Basis von erklärten Nutzungsabsichten potenzieller Fahrgäste vorzuziehen. Der VVS hat in seiner aktualisierten Aufkommensprognose vom 5. Dezember 2006 für eine schnelle Busverbindung im Stundentakt ein Gesamtaufkommen von 220 Fahrten prognostiziert, wovon 80 als Neuverkehr einzustufen wären. Dies entspräche einer Verlagerung von knapp 2 % der von der Agenda 21 gezählten Pkw-Nutzer auf der L 1150 und erscheint damit durchaus realistisch.

Zum Vergleich: Die 2001 eingeführte Direktbuslinie 432 zwischen Ludwigsburg und Waiblingen ist inzwischen mit etwa 1.100 Fahrten je Normalwerktag belastet, wovon rund 220 Fahrten als Neuverkehr identifiziert werden konnten. Das Gesamtverkehrsaufkommen zwischen den zugeordneten Mittelbereichen Ludwigsburg/Kornwestheim und Waiblingen ist aber ungefähr 4 mal so hoch als zwischen den Mittelbereichen Esslingen und Schorndorf - und die Anbindung der Buslinie 432 in Ludwigsburg und Waiblingen an weiterführende Verkehrsmittel deutlich besser als die bislang für die Schurwaldquerung entwickelten Konzepte.

Angebotskonzeption

Von der Agenda 21 wird auf die bestehende Buslinie 106 verwiesen, die lediglich um etwa 6 km verlängert werden müsse. Das betriebliche Problem besteht dabei allerdings weniger in der Abmessung der möglichen Verlängerungsstrecke als in dem sprunghaft steigenden Betriebsaufwand. Der Fahrzeugumlauf Esslingen ZOB - Hohengehren - Esslingen ZOB dauert derzeit etwa 56 Minuten, so dass ein Stundentakt im Prinzip mit dem Einsatz eines Fahrzeugs angeboten werden kann. Jede Linienverlängerung führt bei gleicher Angebotsdichte damit zwangsläufig zu einer Verdoppelung des Fahrzeugeinsatzes und damit zu erheblichen Sprungkosten.

Hinzu kommt, dass die Buslinie 106 zur vollständigen Bedienung von Baltmannsweiler eine Stichfahrt zur Haltestelle "Reichenbacher Straße" absolvieren muss. Zur Begrenzung der Umlaufzeit sieht der aktuelle Fahrplan diese Stichfahrt nur in einer Fahrtrichtung (entweder auf dem Weg nach Esslingen oder von Esslingen kommend) vor, wobei die jeweilige Hauptrichtung des Verkehrsaufkommens berücksichtigt wird. Dies bedeutet beispielsweise für Einsteiger an den Haltestellen Kreissparkasse und Reichenbacher Straße, die am Nachmittag nach Esslingen fahren möchten, dass sie eine Umwegfahrt bis zum Linienende in Hohengehren und zurück in Kauf nehmen müssen. Wegen der kurzen Entfernung zwischen Baltmannsweiler und dem Teilort Hohengehren erscheint dies noch akzeptabel. Sollte die Linie 106 bis Winterbach verkehren, wäre diese Verfahrensweise allerdings nicht mehr tragbar. Die Stichfahrt bis zur Reichenbacher Straße müsste dann bei jeder Durchfahrt durch Baltmannsweiler erfolgen. Für Fahrgäste, die aus dem Remstal möglichst rasch nach Esslingen (bzw. umgekehrt) befördert werden wollen, würde sich diese Stichfahrt jedoch als ausgesprochen lästig darstellen. Neben dem tatsächlichen Fahrzeitmehrbedarf von 3 Minuten macht sie auch die "Langsamkeit" des ÖPNV direkt erlebbar. Ein attraktives Konkurrenzangebot zum Individualverkehr würde so kaum entstehen.

Nachdem jedwede Verlängerung der Buslinie 106 einen Fahrzeugmehrbedarf zur Folge hat, liegt die Überlegung nahe, das mindestens erforderliche eine zusätzliche Fahrzeug unabhängig von der Linie 106 für die Schaffung einer schnellen Verbindung von Winterbach nach Esslingen zu nutzen. Entsprechende Überlegungen sind von dem Verkehrsunternehmen, das die Linie 106 betreibt, auch bereits angestellt worden (vgl. Anlage).

Finanzierung

Im VVS gilt der derzeit und bis auf weiteres außerhalb der Verbundstufe I das Prinzip der Alteinnehmensicherung, d. h. bei Aufrechterhaltung der Beförderungsleistung ist das bisherige Einnahmenniveau garantiert. Das erlaubt es den Verkehrsunternehmen, Modifikationen oder Ergänzungen des Liniennetzes mit relativer Gelassenheit zu akzeptieren, hat allerdings den Nachteil, dass für neue Angebote nicht alle beförderten Fahrgäste, sondern lediglich die tatsächlich neu hinzugewonnenen bewertet werden können. Dies gilt derzeit auch für einen möglichen Schurwaldbus. Überlegungen, die Einnahmenaufteilung im VVS zu verändern, gibt es durchaus. Mit einer raschen Änderung der Anrechnung von Fahrgelderlösen zu einzelnen Linien ist gleichwohl nicht zu rechnen.

Die Frage, ob es sich bei der gewünschten Schurwaldlinie um eine Ausweitung eines vorhandenen Angebots oder um ein komplett neues Angebot handelt, ist hinsichtlich der Kosten irrelevant. Ausschlaggebend ist hier einzig und allein der für die Angebotsverbesserung entstehende Aufwand an Personal, Fahrzeugen und Betriebsmitteln.

An dem den Verkehrsunternehmen entstehenden Aufwand beteiligt sich die Region generell mit 14,5 %, sofern die Maßnahme als sinnvoll und die Kalkulation des Verkehrsunternehmens nicht als überzogen erachtet wird. Dieser Zuschuss mildert allerdings die Finanzierungsproblematik einer Schurwaldlinie nicht wesentlich.

Die Einführung eines Probetriebs macht nach unserer Einschätzung nur dann Sinn, wenn die auf öffentlicher Seite die Bereitschaft besteht, ein Betriebskostendefizit in der Größenordnung, wie es zum Startzeitpunkt prognostiziert wird, dauerhaft zu schultern. Erfahrungsgemäß bewegen sich auch bei überraschend stark positiver Inanspruchnahme die zusätzlich entstehenden Fahrgeldmehrerlöse im Busbereich in einer Größenordnung von maximal 20 T€. Eine Kostendeckung wird deshalb auch längerfristig auch nicht annähernd erreichbar sein. Dies lässt sich an dem bereits angesprochenen Beispiel Direktbus Ludwigsburg - Waiblingen ebenfalls ablesen.

Thomas Knöllner

[Zur Anlage: Nächste Seite](#)

Anlage

Weitere Überlegungen zur Angebotsgestaltung

Da für die Verbesserung des Busverkehrs über den Schurwald in jedem Fall mindestens ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird, ist zurecht zu prüfen, ob diese Verbesserung zwingend im Rahmen der Buslinie 106 erfolgen muss. Der Fahrzeitbedarf von rund 30 Minuten zwischen der Winterbacher Ortsmitte und dem Esslinger Bahnhof schafft hier allerdings eine schwierige Randbedingung, zumal in Winterbach und ggf. auch in Esslingen auch noch S-Bahn-Anschlüsse herzustellen sind. Die Fa. Scheffenacker, die auch die Buslinie 106 betreibt, schlägt deshalb vor, die Verknüpfungen mit dem Schienenverkehr in Winterbach und Oberesslingen vorzunehmen und die Linie in der Esslinger Kernstadt lediglich bis zum Verknüpfungspunkt Pliensauturm (Verknüpfung mit dem Busverkehr) durchzubinden. Mit der Konzentration der Unterwegsbedienung auf eine Haltestelle je Teilort und dem Verzicht auf Stichfahrten wird eine Fahrzeit von 24 Minuten je Richtung erwartet. Neben dem ambitionierten Fahrplan hat dieses Konzept vor allem den Nachteil, dass zum Erreichen der von den Schurwaldhöhen eigentlich gut anfahrbaren östlichen Stadtteile von Esslingen nochmals auf Stadtverkehrslinien umgestiegen werden muss, mithin also für Fahrgäste aus dem Remstal kaum ein Unterschied besteht, ob sie Esslingen mit der Bahn oder mit dem Schurwaldbus erreichen. Dies würde insbesondere auch für einen Teil der Studenten der Hochschule Esslingen gelten. Zudem sind die Übergänge zur S-Bahn in Winterbach (zwangsläufig) relativ großzügig bemessen, so dass für Fahrgäste, die bereits in den Zügen sitzen, kaum noch ein Fahrzeitleistungs-vorteil entstünde, wenn sie statt der Fahrt über Bad Cannstatt in Winterbach vom Zug auf den Schurwaldbus umsteigen würden.

Diese Thematik rührt an ein weiteres Kernproblem der Linie: das Aufkommen der Winterbacher Ortsmitte reicht für eine vertretbare Auslastung eines Schurwaldbusses nicht aus. Es müssen also Zubringerverkehre berücksichtigt werden. Hierfür stehen in Winterbach lediglich die S-Bahn-Linie 2 und die Buslinie 245 zur Verfügung. Nachdem die S-Bahn teilweise als konkurrierendes Angebot anzusehen ist, entsteht dadurch kein wirklich umfassender Einzugsbereich. Bei einer Anbindung der Schurwaldlinie an den Bahnhof Schorndorf stünden deutlich mehr Bahn- und Buslinien für Zubringerdienste zur Auswahl.

Aus dem obigen Ausführungen ergeben sich somit zwei noch zu prüfende unterschiedliche planerische Ansätze:

1. Bei Einrichtung einer separaten Schurwaldlinie konsequente Ausrichtung auf die ohnehin bescheidenen Potenziale, d. h. Beginn der Linie ab Schorndorf und Einführung nach Esslingen über Liebersbronn - Kennenburg oder Hegensberg, bei Umlaufproblemen 90- oder sogar 120-Minuten-Takt.
2. Bei einer Verlängerung der Buslinie 106 wäre lediglich der Winterbacher Bedarf zu berücksichtigen, d. h. eine Verlängerung bis Winterbach Bahnunterführung einschließlich Stichfahrt nach Manolzweiler mit angepasstem Angebot (z. B. 6 Fahrtenpaare täglich).

Soweit das Schreiben vom VVS. Wenn Sie darauf reagieren wollen, schreiben Sie bitte ins Gästebuch, um Ihre Gedanken auch anderen zugänglich zu machen oder über verkehr@agenda-winterbach.de erreichen Sie mich und ich werde untersuchen, was sich daraus ableiten lässt. – Wolf Altemüller

Nachsatz: Sie finden noch viele weitere Informationen in dieser website unter dem Stichwort **Schurwaldbus**