

Antrag Nr. 072/15

AZ. 43/797

Anlagen: 2

Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Filder-Express-Bus, Antrag Bündnis 90/Die Grünen

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (nicht öffentlich) Vorberatung am 08.07.2015

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 22.07.2015

Beschlussvorschlag:

Der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen wird abgelehnt.

Sachverhalt:

In der Kreistagssitzung am 17.06.2015 erhielt der in **Anlage 1** beigefügte Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen das Quorum. Das von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen verfolgte Grundanliegen der Einrichtung einer Busverbindung von Tübingen zum Flughafen Stuttgart über die B 27 wurde bereits ausführlich im Zusammenhang mit den Beratungen zum Nahverkehrsplan 2012 dargestellt und beraten. Auf KT-DS 047/12/1 und 047/12/2 wird verwiesen, in **Anlage 2** finden sich Auszüge dieser Drucksachen. In der Kreistagssitzung am 21.11.2012 wurde der damalige Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, in den Nahverkehrsplan eine entsprechende Grundlinie im Achsennetz Zielsystem aufzunehmen, mehrheitlich abgelehnt. Die damaligen Pro- und Contra-Argumente gelten weiterhin.

Allerdings ergibt sich durch das nun vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden Württemberg (MVI) aufgelegte Förderprogramm „Regiobuslinien“ ein neuer Gesichtspunkt, auf den der aktuelle Antrag von Bündnis 90/Die Grünen Bezug nimmt. Demnach können Buslinien, die den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ergänzen und die bestimmten Qualitätsanforderungen genügen, vom Land gefördert werden. Es ist davon auszugehen, dass die Verbindung Tübingen – Flughafen / Messe (Filder-Express) grundsätzlich förderfähig ist, wenn sie montags bis freitags an Werktagen von 5 bis 24 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags von 7 bis 24 im Stundentakt verkehrt und gesicherte Anschlüsse an den SPNV hergestellt werden.

Gemäß den Förderrichtlinien des MVI werden bei dieser Linie die Nutzwagenkilometer p.a. (Nwkm) mit pauschalierten Kostensätzen (Mo-Sa 2,50 EUR/Nwkm, SoFei 2,70 EUR/ Nwkm) multipliziert, um deren Kosten zu ermitteln, wie in der folgenden Tabelle dargestellt:

Betriebstag	Anzahl	Kostensatz	Anzahl Fahrtenpaare	km (einfach)	Kosten
Mo - Fr	250	2,50 EUR	19	31,5	748.125 EUR
Sa	52	2,50 EUR	17	31,5	139.230 EUR
So/Fei	63	2,70 EUR	17	31,5	182.177 EUR
				Summe:	1.069.532 EUR

Ähnliche Kosten fallen auch bei der Reutlinger Flughafenlinie eXpresso (Linie X 3) an. Gegenzurechnen gegen die Kosten von ca. 1.070 TEUR sind die von einer Linie erwirtschafteten Einnahmen, die für den Filder-Express allerdings sehr schwierig zu prognostizieren sind. Auf Grundlage des naldo-Tarifs (4 Waben) können für eine erste Annäherung die Einnahmedaten der Reutlinger Flughafenlinie eXpresso in Höhe von ca. 680 TEUR herangezogen werden. Diese Einnahmen sind allerdings sehr hoch und würden nach Einschätzung der Verwaltung aus folgenden Gründen vom Filder-Express nicht erreicht:

- 1) Das Potenzial des Filder-Express ist geringer einzuschätzen, da mit dieser Tübinger Linie deutlich weniger Einwohner erschlossen werden. Der Expresso hält neben Reutlingen-Zentrum auch in Pfullingen, Reutlingen-Nord, Pliezhausen und Walddorfhäslach. Der Filder-Express würde nur den Hauptbahnhof und vielleicht die Haltestelle Reutlinger Straße in Tübingen an den Flughafen/die Landesmesse anbinden.
- 2) Der eXpresso erwirtschaftet im Binnenverkehr der Reutlinger Wabe (quasi als Schnellverbindung) erhebliche Einnahmen. Einen analogen Binnenverkehr gibt es beim Filder-Express nicht.
- 3) Da die naldo-Einnahmeverteilungsregelungen anzuwenden sind, können dem Filder-Express nur die echten von ihm erwirtschafteten Einnahmen zugerechnet werden. Fahrgäste, die von den bestehenden Linien 826/828 (Tübingen – Dettenhausen – Filderstadt / Flughafen) auf den Filder-Express umsteigen, dürfen ihm nicht zugerechnet werden. Im Gegensatz dazu gab es keine bestehenden Buslinien, die der Reutlinger eXpresso ersetzen konnte.

Vor diesem Hintergrund setzt die Verwaltung die dem Filder-Express zuzurechnenden Einnahmen optimistisch mit 50 % der eXpresso-Einnahmen an, also mit 340 TEUR. Es verbleibt eine Kostenunterdeckung von ca. 730 TEUR, von der das Land die Hälfte für maximal 5 Jahre übernehmen würde, da der Förderzeitraum (je nach Antragstellung) zwischen 3 und 5 Jahren beträgt. Der Landkreis müsste also einen Defizitausgleich in Höhe von 365 TEUR p.a. vornehmen und spätestens nach 5 Jahren das gesamte Defizit ausgleichen. Förderanträge im Jahr 2015 sind vom 15.06. bis 31.08., in den Folgejahren von 01.03. bis 31.05. einzureichen.

Nachdem bislang im Kreistag die Einrichtung einer Direktverbindung Tübingen – Flughafen abgelehnt wurde, sieht die Verwaltung in dem Förderprogramm „Regiobuslinien“ keine grundlegende Änderung der Sachlage. Denn dieses Förderprogramm kann letztlich nur der Anschubfinanzierung eines Projektes dienen, das auch grundsätzlich mehrheitsfähig ist. Eine aktuelle Bewerbung um Fördergelder „Regiobuslinien“ für einen Filder-Express ist nicht angezeigt, es sei denn, der Kreistag würde seine Entscheidung vom 21.11.2012 revidieren. Eine neue Sachlage könnte sich mit der Vergabe der Buslinien 826/828 durch den Landkreis Böblingen sowie mit der Inbetriebnahme des Filderbahnhofs im Rahmen von Stuttgart 21 ergeben. (Dann wird die Verbindung von Tübingen zum Flughafen sinnvollerweise über die Schiene abgewickelt.) Die Verwaltung begleitet und beobachtet beide Entwicklungen und wird, falls sich hier neue Aspekte auftun, diese auch zu gegebener Zeit in den Kreistag einbringen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die mit dem Antrag von Bündnis 90/Die Grünen verbundene Umsetzung einer Expressbuslinie zwischen Tübingen und dem Filderraum würde jährliche Mehrausgaben bei HHStelle 1.7920.6300 „Verkehrliche Maßnahmen“ in Höhe von ca. 365 TEUR verursachen, die im Haushalt nicht berücksichtigt sind.

