



## Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse zur Untersuchung des Citybus im Oberdorf zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat beschließt die Beibehaltung der Buslinienführung der Linien 60 und 215 wie im Bestand.

## Sachverhalt/Antragsbegründung:

Mit dem Grundsatzbeschluss zur NMF wurde auch die Verlegung der Stadtbahndaltestelle um rund 100 m beschlossen. Durch die Verschiebung der Haltestelle Lutherkirche wird der Umsteigeweg zwischen den Buslinien und Stadtbahn verlängert. Mit dem ÖPNV-Gutachten sollte daher eine Optimierung der Buslinienführung der Linie 60 und 215 überprüft werden, um ggf. verbesserte Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Stadtbahn herzustellen und gleichzeitig eine flächendeckende Anbindung an den ÖPNV weiterhin zu gewährleisten. Im Rahmen der Untersuchung wurden eine Fahrgastanalyse, der Einsatz einer Citybus-Linie, die Anzahl an eingesetzten Fahrzeugen und möglichen Mehrkosten und weiteren Faktoren betrachtet. Die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan des Rems-Murr-Kreises wurden herangezogen und als Basis für die Betrachtung genutzt. Gleichzeitig erfolgte während der Bearbeitung eine enge Abstimmung mit SSB, VVS und Landratsamt Rems-Murr-Kreis

### 1. Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Um die Ziele und Rahmenbedingungen abzustecken erfolgte im ersten Schritt eine Bestands- und Fahrgastanalyse. Anhand der Verkehrsstromerhebungen des VVS wurden dabei die bedeutendsten Fahrgastbeziehungen und Haltestellen für die Linie 60 und 215 analysiert.

Durch den Anschluss an die S-Bahn sind die Haltestellen Bahnhof Fellbach und Untertürkheim bei der **Linie 60** am wichtigsten. An den beiden Haltestellen steigen etwa 24-32 % aller Fahrgäste der Linie um, wohingegen lediglich 5-12 % der Fahrgäste an der Haltestelle Lutherkirche ein- oder aussteigen. Insgesamt steigen im Mittel lediglich 5,1 % aller Fahrgäste von der Linie 60 an der Lutherkirche von oder zur Stadtbahn um. Das bedeutet, dass sofern für die Linie 60 ein längerer Fahrweg hingenommen wird, um an der Lutherkirche einen kürzeren Umstieg zwischen Bus und Stadtbahn zu gewährleisten, sich die Fahrzeiten von etwa 95 % der Fahrgäste verschlechtern.

Bei der **Linie 215** findet wiederum der größte Anteil an Fahrgastwechseln an den Haltestellen Bahnhof Fellbach und Lutherkirche statt. Zusätzlich sind die Haltestellen im Oberdorf von großer Bedeutung. Daher wurde für die weitere Betrachtung der Linie 215 die mäandrierende Führung und flächige Erschließung des Stadtgebiets erhalten.

### 2. Anpassungen Linie 60

Für die Linie 60 wurden zwei Varianten untersucht. **Variante 1** (siehe Anlage 1, S.13) beinhaltet von Untertürkheim aus kommend die Führung über die Esslinger Str. – Tainer Str. zur Lutherkirche. Im weiteren Verlauf in Richtung Fellbach Bahnhof, Schmiden und Oeffingen führt die Variante dann wieder über den bestehenden Linienvorlauf. In der Ge-

genrichtung verläuft die Linie 60 bei dieser Variante parallel zum beschriebenen Fahrweg.

**Variante 2** (siehe Anlage 1, S.14) hat den Vorschlag der CDU-Fraktion aufgegriffen und führt die Linie 60 in Nord-Süd-Richtung wie im Bestand über die Untertürkheimer Str. – Burgstr. – Vordere Str. – Cannstatter Str. an die Lutherkirche heran (bestehender Fahrweg). In entgegengesetzter Fahrtrichtung führt die Linie 60 von Oeffingen, Schmiden und Fellbacher Bahnhof kommend auch über den bestehenden Verlauf. Ab der Lutherkirche erfolgt dann jedoch die Weiterleitung über die August-Brändle-Str. – Kleinfeldstr. – Rommelshauer Str. – Burgstr. (L 1198) – Untertürkheimer Str.

In **Tabelle 1** wurden die beiden Varianten mit dem Bestand verglichen. Es zeigt sich das mit **Variante 1** insgesamt kürzere Fahrzeiten und weniger Fahrplankilometer erzielen lassen. Gleichzeitig werden allerdings auch weniger Bürgerinnen erschlossen und es entsteht eine Erschließungslücke entlang der Untertürkheimer Straße. Gleichzeitig überschneidet sich entlang der Esslinger Straße die Linie 60 mit der Linie 207.

Bei **Variante 2** ergeben sich längere Strecken und Fahrzeiten. Hierdurch ist dann wiederum der Einsatz eines weiteren Fahrzeuges notwendig. Zusätzlich lässt sich mit diesem Linienverlauf kein kurzer Umsteigeweg an der Lutherkirche herstellen.

**Tabelle 1:** Vergleich Kennwerte Linie 60

Linie	Fahrplanzeit (h)	Fahrplankilometer (km)	Relation	Reisezeit (Mo-Fr) (Min.)	Anzahl Fahrzeuge	Erschließung* 300 m
60	32.566	591.508	Fellbach Bf. – Fellbach Lutherkirche / und zurück	7 / 8	11	22.169
			Fellbach Lutherkirche – Steigstr. / und zurück	6 / 6		
60 V1	31.825	564.017	Fellbach Bf. – Fellbach Lutherkirche / und zurück	7 / 8	11	19.785
			Fellbach Lutherkirche – Steigstr. / und zurück	5 / 5		
60 V2	33.297	602.549	Fellbach Bf. – Fellbach Lutherkirche / und zurück	7 / 8	12	22.739
			Fellbach Lutherkirche – Steigstr. / und zurück	8 / 6		

\*An Haltestellen, die nur in einer Richtung angefahren werden, wird die Erschließung halbiert.

### 3. Kostenschätzung Linie 60

Für die Kostenschätzung wurden u.a. die Kosten für ein Standardfahrzeug (12m-Bus), Fahrerstunden und die gefahrenen Fahrplankilometer herangezogen. Neue Haltestellen, die auf Grund der veränderten Linienführung notwendig wären, wurden dabei noch nicht berücksichtigt.

Durch die angedachten Änderungen an der Linie 60 ergeben sich bei **Variante 1** durch die eingesparten Fahrplankilometer (Reduktion um ca. 27.500 km/Jahr) und Fahrplanstunden (Reduktion um ca. 740 Stunden/Jahr) insgesamt eine Kosteneinsparung in Höhe von rund **-86.500 €/Jahr**.

Bei **Variante 2** erhöhen sich dagegen die Fahrplankilometer (Anstieg um ca. 11.000 km/Jahr) und Fahrplanstunden (Anstieg um ca. 730 h/Jahr). Hierdurch ergeben sich insgesamt Mehrkosten von rund **+106.400 €/Jahr** im Vergleich zum Bestand.

#### 4. Anpassungen Linie 215

Unter Berücksichtigung der veränderten Linienführung von der Linie 60 wurde der Linienverlauf der Linie 215 angepasst. Dabei wurden zwei Varianten betrachtet.

Bei **Variante 1** (siehe Anlage 1, S.19) der Linie 215 wurde der bestehende Verlauf zwischen der Haltestelle Max-Planck-Str. bis zum Rems-Murr-Center beibehalten. Von dort aus ist dann die Führung über die Schorndorfer Str. - Stuttgarter Str. – Esslinger Str. – Tainer Str. zur Lutherkirche vorgesehen. Ab der Lutherkirche erfolgt die Führung über die Hintere Str. bis zur Burgstr. Über die Gartenstr. wird die Haltestelle Altenheim, Stettener Str. und Kleinfeldstr. angebunden. Anschließend wird die Linie 215 über die August-Brändle-Str. zur Lutherkirche geführt. Von dort aus fährt die Linie auf dem gleichen Linienverlauf wie eingangs beschrieben in Richtung Bahnhof bzw. Max-Planck-Str. zurück. In **Variante 2** (siehe Anlage 1, S.20) wird die Linie 215 von der Haltestelle Max-Planck-Str. bis zum Rems-Murr-Center wie im Bestand geführt. Anschließend folgt die Anbindung der Waiblinger Str. und über die August-Brändle-Str. wird die Lutherkirche bedient. Im weiteren Verlauf über die Tainer- und Esslinger Str. in Richtung Süden wird das F3-Bad und das südwestliche Stadtgebiet erschlossen. Über die Eugenstr. wird die Untertürkheimer Str. angebunden und bis zur Haltestelle Rommelshauser Str. bedient. Ab hier verläuft die Linienführung über die Stettener Str. Richtung Altenheim und biegt in die Gartenstr. ein. Der Gartenstr. wird bis zur Bergstr./Untertürkheimer Str. gefolgt. Ab der Eugenstr. wird die Linie 215 wie zuvor beschrieben auf dem gleichen Linienweg zurückgeführt.

In **Tabelle 2** wurden wiederum die Ergebnisse der beiden Varianten mit dem Bestand von Linie 215 verglichen. Es zeigt sich das sowohl bei beiden Varianten die Fahrplanzeit, Fahrplankilometer und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge teils deutlich ansteigen. Durch den verlängerten Linienverlauf werden gleichzeitig etwas mehr Bürgerinnen erschlossen.

**Tabelle 2:** Vergleich Kennwerte Linie 215

Linie	Fahrplanzeit (h)	Fahrplankilometer (km)	Relation	Reisezeit (Mo-Fr) (Min.)	Anzahl Fahrzeuge	Erschließung* 300 m
215	8.257	129.131	Max-Planck-Str. – Fellbach Bf. / und zurück	3 / 3	2	11.704
			Fellbach Bf. – Fellbach Lutherkirche / und zurück	10 / 11		
			Fellbach Lutherkirche – Altenheim / und zurück	3 / 5		
215 V1	9.429	161.691	Max-Planck-Str. – Fellbach Bf. / und zurück	3 / 3	3	12.415
			Fellbach Bf. – Fellbach Lutherkirche / und zurück	11 / 15		
			Fellbach Lutherkirche – Altenheim / und zurück	3 / 5		
215 V2	9.504	171.241	Max-Planck-Str. – Fellbach Bf. / und zurück	3 / 3	3	13.184
			Fellbach Bf. – Fellbach Lutherkirche / und zurück	8 / 11		
			Fellbach Lutherkirche – Altenheim / und zurück	9 / 8		

\*An Haltestellen, die nur in einer Richtung angefahren werden, wird die Erschließung halbiert.

## 5. Kostenschätzung Linie 215

Analog zur Linie 60 wurde auch bei der Linie 215 eine Kostenschätzung erstellt. Es zeigt sich das bei **Variante 1** durch die längere Fahrzeit (Anstieg um ca. 1.200 Stunden/Jahr), Fahrplankilometer (Anstieg um ca. 32.600 km/Jahr) und das zusätzlich notwendige Fahrzeug eine Kostensteigerung in Höhe von rund **+167.200 €/Jahr** entstehen.

Bei **Variante 2** erhöhen sich wiederum die Fahrzeit (Anstieg um ca. 1.200 Stunden/Jahr) und Fahrplankilometer (Anstieg um ca. 42.100 km/Jahr). Zusätzlich kommen auch hier die Kosten für das zusätzliche Fahrzeug hinzu, wodurch sich bei dieser Variante in Summe Mehrkosten in Höhe von rund **+188.100 €/Jahr** im Vergleich zum Bestand ergeben.

## 6. Prüfung Citybus-Linie

Wie zuvor beschrieben entstehen durch eine Änderung am Linienvverlauf der Linie 60 und 215 Erschließungsdefizite innerhalb von Fellbach. Um diese zu kompensieren, wurde anhand von vier Varianten ein Citybus-Konzept ausgearbeitet.

**Variante 1** des Citybusses beinhaltet für die Linie 60 die zuvor beschriebene Führung über die Esslinger Str. und Tainer Str. (siehe Variante 1 Linie 60). Die Linie 215 wird vom

Bahnhof kommend wie im Bestand bis zum Rems-Murr-Center geführt. Von dort aus erfolgt die Anbindung an die Bahnhofstr. bis zur Lutherkirche. Von der Lutherkirche aus wird die Linie 215 über die Kleinfeldstr., Rommelshäuser Str., Kappelbergstr. und Gartenstr. zum Altenheim geleitet. Von dort aus erfolgt über die Kleinfeldstraße die Führung zurück zur Lutherkirche. Für den **Citybus** startet die Route am Bahnhof Fellbach und wird dann über die Esslinger Str. und Tainer Str. zur Lutherkirche geführt. Von dort aus wird das Rathaus-Carrée und die Hintere Straße bis zur Untertürkheimer Straße angebunden. Anschließend wird das geplante Freibadareal über einen Loop in der Eugenstraße und Untertürkheimer Straße angebunden. Der Rückweg führt dann bis zum Löwenbrunnen und der Lutherkirche. Von dort aus fährt der Citybus auf dem zuvor beschriebenen Weg zurück zum Bahnhof. Der beschriebene Linienverlauf ist in Anlage 1, S.23 dargestellt.

Mit **Variante 1** wird eine schnelle Anbindung zwischen dem Fellbacher Bahnhof und der Lutherkirche hergestellt. Dort sind die Umsteigewege zur Stadtbahn wiederum kurz. Zusätzlich wird die Erschließung des Rathaus-Carrée positiv bewertet. Gleichzeitig gibt es mit dem Citybus zur Linie 212 einen Parallelverlauf. Darüber hinaus wird die hohe Anzahl an Fahrgästen von den Haltestellen an der Untertürkheimer Straße kritisch gesehen. Die Kapazitäten eines Citybusses könnten hier schnell an ihre Grenzen stoßen.

In **Variante 2** (siehe Anlage 1, S.25) für den Citybus wird erneut für die Linie 60 die Führung über die Esslinger Str. und Tainer Str. (siehe Variante 1 Linie 60) verfolgt. Die Linie 215 wird wie im Bestand bis zur Lutherkirche geführt. Ab der Haltestelle Lutherkirche führt die Linie 215 über die Hintere Str. bis zur Untertürkheimer Str. Von dort aus biegt sie in die Kappelbergstr. zum Altenheim ab. Über die Rommelshäuser Str. und Vordere Str. wird die Linie 215 zurück zur NMF geführt. Ab dort wird sie auf dem entgegengesetzten Weg über die Cannstatter Str. zurück in Richtung Rems-Murr-Center und Fellbacher Bahnhof geführt. Der **Citybus** startet auch in der zweiten Variante am Bahnhof und wird über die Esslinger Str. und Tainer Str. zur Lutherkirche geführt. Ab hier führt er weiter über die August-Brändle-Str. und Kleinfeldstr. bis zur Rommelshäuser Str. Über die Untertürkheimer Str. und Eugenstr. wird das Freibadareal umfahren und auf dem zuvor beschriebenen Weg zurück zum Bahnhof geführt.

Mit dem zweiten Konzept zum Citybus wird wiederum das Rathaus-Carrée angebunden und die flächige Erschließung des Stadtgebiets sichergestellt. Gleichzeitig ergeben sich mit den Bussen der Linie 215 Probleme mit der Befahrbarkeit in der Hintere Str. Zusätzlich kann hier der rege Parksuchverkehr zu erheblichen Zeitverlusten führen. Darüber hinaus verlängern sich die Umsteigewege bei der Linie 215 und das Oberdorf verliert wie zuvor beschrieben die umsteigefreie Anbindung nach Untertürkheim. Die Kapazitäten des Citybusses für die Anbindung an die Alte Kelter sind auch hier kritisch zu sehen. Zusätzlich gibt es weiterhin den Parallelverlauf zwischen dem Citybus und der Linie 212.

Beim **dritten Citybus-Konzept** (siehe Anlage 1, S.27) wird erneut für die Linie 60 die Führung über die Esslinger Str. und Tainer Str. (siehe Variante 1 Linie 60) verfolgt. Der Linienweg der Linie 215 erfolgt von Norden nach Süden bis zum Rems-Murr-Center wie im Bestand; über die Stuttgarter Str. in die Esslinger Str. und über die Tainer Str. zur Lutherkirche; ab hier weiter in die August-Brändle-Str. und die Kleinfeldstr. in Richtung Altenheim. Über die Gartenstr. wird die Linie weiter über die Untertürkheimer Str. in die Eugenstr. mit einer Umfahrung des ehemaligen Freibades zur Alten Kelter geführt. Die Rückrichtung verläuft auf dem eben beschriebenen Weg wieder zurück. Die mäandrierende Linienführung der Linie 215 wird durch den Citybus mit einer direkten Linienführung vom Bahnhof über die Stuttgarter Str. und Bahnhofstr. bis zur Lutherkirche ergänzt. Von der Lutherkirche aus erschließt der Citybus die Hintere Str. bis zur Untertürkheimer Str. Von dort erfolgt über die Vordere Str. die Anbindung an die Haltestelle Löwenbrunnen und die Führung zurück zur Lutherkirche. Der Rückweg zum Bahnhof erfolgt

analog zum Hinweg.

Insgesamt ergibt sich mit dem Konzept **Variante 3** eine sehr gute Erschließung des Stadtgebiets. Der Umsteigeweg an der Lutherkirche wird zusätzlich verringert. Gleichzeitig ergeben sich für die Linie 215 sehr lange Fahrzeiten und -strecken. Der Citybus wird mit einem schnellen Fahrweg bis zur Lutherkirche geführt. Zusätzlich gibt es an der Lutherkirche lange Umsteigewege zur Stadtbahn.

In den ersten drei Varianten der Citybuslinie ergeben sich durch die Änderung der Linien 60 und 215 Nachteile in der Erschließung des Oberdorfs (z.B. keine Direktverbindung Untertürkheimer Straße zum Schulzentrum Schmiden und dem Oberdorf nach Untertürkheim und zum Bahnhof). Diese Nachteile können nur bedingt durch eine Änderung der Linie 215 und den neuen Citybus aufgefangen werden. Daher wurde mit **Konzept Variante 4** (siehe Anlage 1, S.29) die Führung der Linie 60 und 215 wie im Bestand erhalten. Der Citybus soll dabei das Angebot im Oberdorf verbessern. Dieser fährt dabei ab der Lutherkirche über die Cannstatter Str. und Kirchhofstr. in die Hintere Str. Von dort aus wird die Burgstr. überquert und die Gartenstr. angebunden. In der Gartenstr. wird die Haltestelle Altenheim angebunden und über die Rommelshäuser Str., Kleinfeldstr. und August-Brändle-Str. an die NMF herangeführt. Insgesamt fährt der Citybus eine kleine Schlaufe im Oberdorf.

Mit dem **vierten Konzept** vom Citybus bleibt die direkte Anbindung an die S-Bahn in Untertürkheim und am Fellbacher Bahnhof durch die Linie 60 erhalten. Zudem bleibt eine gute und umsteigefreie Anbindung im Bereich der Untertürkheimer Straße / Burgstraße in Richtung Untertürkheim sowie nach Schmiden und Oeffingen bestehen. Als Nachteil ist der etwas längere Umsteigeweg zur Stadtbahn zu nennen. Vom VVS, Rems-Murr-Kreis und SSB wird die Einschätzung geteilt, dass dieser etwas längere Umsteigeweg an der Lutherkirche zwischen der Linie 60 und der Stadtbahn zu bewältigen ist und keine schlecht zu bewertende Umsteigebeziehung darstellt. Die Anbindung an die S-Bahn wird hier als funktional wesentlich wichtiger erachtet, was sich auch in den Ergebnissen der Fahrgastanalyse widerspiegelt.

Um das Oberdorf sowie den Altstadtbereich besser zu erschließen, wird innerhalb des vierten Konzepts die Citybus-Linie das bestehende Netz im südlichen Fellbach ergänzen. Durch den Einsatz eines Kleinbusses (z. B. Mini- oder Midibus) können auch engere Straßen, wie z. B. die Hintere Straße befahren werden. Mit der umgedrehten Ringfahrt ergänzt die Citybus-Linie die Linie 215 im östlichen Fellbach. Somit können die Einwohner im Bereich der Kleinfeldstraße auch auf einem schnellen Weg in Richtung Lutherkirche sowie in den hinteren Bereich der Altstadt gelangen. Zur Stadtbahn ist durch eine neue Haltestelle in der Cannstatter Str. allerdings ein längerer Weg erforderlich. Dabei würde allerdings die Querung der Cannstatter Str. wegfallen, da die Fahrgäste auf der Seite der Lutherkirche ein- und aussteigen könnten.

## 7. Betriebskonzept Citybus

Für das Betriebskonzept zum Citybus wurde sich an den Betriebszeiten und Takt der Linie 60 und 215 orientiert. Die Angaben aus Tabelle 3 wurden dabei für die beiden bestehenden Linien beibehalten.

**Tabelle 3:** Rahmendaten zum Betriebskonzept

Linien	Fahrtenanzahl (Hin-/Rück gemittelt)			Betriebszeitraum*		
	Mo-Fr (S)	Sa	So	Mo-Fr (S)	Sa	So
60	91	52	45	04:15 - 01:30	04:45 - 01:30	06:00 - 01:30
215	44	39	33	06:00 - 21:00	06:15 - 20:00	07:30 - 20:00

\*Auf 15 Minuten auf- bzw. abgerundet

## 8. Betriebliche Kennwerte und Kostenabschätzung (Citybus-Konzept Variante 1-4)

Um die verschiedenen Konzepte miteinander zu vergleichen, wurden in **Tabelle 4** die wichtigsten Faktoren zusammengefasst. Es zeigt sich das die **Fahrplanzeit und Fahrplankilometer** in Variante 1-3 deutlich ansteigen. Hierdurch sind dann wiederum 3-4 zusätzliche Fahrzeuge für die Linien 60, 215 und den Citybus notwendig.

Mit Variante 4 ist dagegen ein moderater Anstieg der Fahrplanzeit und -kilometer zu verzeichnen. Der Citybus könnte hier durch einen Kleinbus betrieben werden.

**Tabelle 4:** Zusammenfassung Kennwerte

Varianten	Fahrplanzeit (h)	Fahrplankilometer (km)	Anzahl Fahrzeuge
Bestand (60 und 215)	40.823	720.639	13
Konzept Variante 1	46.059	812.258	16
Konzept Variante 2	47.053	831.697	16
Konzept Variante 3	51.057	878.129	17
Konzept Variante 4	43.316	762.538	14
Spannbreite der Mehrleistungen	2.493 – 10.234	41.899 – 157.490	1 - 4

Aufbauend auf dem Vergleich der betrieblichen Kennziffern wurden wiederum die Investitions- und Betriebskosten für Variante 1-4 berechnet. Die Ergebnisse hierzu sind in **Tabelle 5** dargestellt. Insgesamt entstehen mit **Variante 1-3** Zusatzkosten in Höhe von 415.600-862.800 €/a. **Variante 4** weist mit 184.800 €/a eine geringere Kostendifferenz gegenüber dem Bestand auf.







**Tabelle 5:** Zusammenfassung Kostenschätzung

Varianten	Fahrplanzeit Differenz (in €)	Fahrplankilometer Differenz (in €)	Anzahl zusätzlicher Fahrzeuge	Kostendifferenz (€/a)
Konzept Variante 1	261.800	33.800	1 SB, 2 KB	415.600
Konzept Variante 2	311.500	43.600	1 SB, 2 KB	475.100
Konzept Variante 3	511.700	181.000	2 SB, 2 KB	862.800
Konzept Variante 4	124.600	25.100	1 KB	184.800

## 9. Bewertung und Zusammenfassung

Um die verschiedenen Varianten abschließend miteinander zu vergleichen, wurde eine Nutzwertanalyse durchgeführt. Hierzu wurde eine vierstufige Bewertung von „sehr gut“ bis „negativ“ herangezogen (siehe **Abbildung 1**).

**Abbildung 1:** Bewertungskriterien Nutzwertanalyse

sehr gut	
positiv	
neutral	
negativ (führt zur Abwertung)	

Die Ergebnisse der Nutzwertanalyse sind in **Tabelle 6** dargestellt. Insgesamt weist der **Bestand** ein positives Ergebnis auf. Ebenso erzielt **Variante 4**, die sich stark am Bestand orientiert, ein positives Ergebnis. Bei **Variante 2** und **Variante 3** ergeben sich durch die langen Fahrwege und hohen Kosten insgesamt eine negative Bewertung. Zusätzlich ergeben sich bei **Variante 3** mit der Führung der Linie 215 über die Hintere Str. Probleme mit der Befahrbarkeit. Konzept **Variante 1** wird insgesamt eine neutrale Bewertung zugeordnet. Dabei gilt es allerdings zu beachten das sich durch eine Änderung der Linie 60 der Charakter der Linie verändern würde. Das Fellbacher Oberdorf wäre nicht mehr ohne Umstieg an Schmiden und Oeffingen angebunden. Ebenso wäre die direkte Anbindung an die S-Bahn in Untertürkheim und Bahnhof Fellbach nicht mehr gegeben. Der ursprünglich vorgesehene Erschließungszweck wäre nicht mehr gegeben. Zusätzlich wäre durch die neue Führung der Linie 215 über die Bruckstraße bei dieser Variante eine Umgestaltung des Straßenraums und der entfall von Parkplätzen notwendig.

**Tabelle 6:** Übersicht Nutzwertanalyse

Kriterien	Bestand	Konzept Variante 1	Konzept Variante 2	Konzept Variante 3	Konzept Variante 4
Direkte Linienführung	+	+	0	-	+
Stadterschließung Linie 60	+	0	0	0	+
Erschließung Zentrum	+	0	+	0	+
Erschließung Oberdorf	+	+	0	+	+
Bedienung in beide Richtungen	0	0	0	+	+
Anschluss zur Stadtbahn (neu)	0	+	+	+	0
Beibehalten Linienverläufe	++	0	0	0	++
Erschließungsfunktion	0	+	+	+	+
Fahrbarkeit	+	+	-	+	+
Fahrerbedarf	+	0	0	-	0
Abschätzung Fahrgastentwicklung	0	0	0	0	0
Kosten	+	0	0	-	0
Gesamt	+	0	-	-	+

Zusammenfassend zeigt sich, dass im Bestand eine sehr gute ÖPNV-Anbindung vorhanden ist. Die vorhandenen Buslinien ergänzen sich innerhalb des Stadtgebiets und gewährleisten gleichzeitig eine gute Anbindung an die Nachbarkommunen.

Mit der geplanten Verlegung der Stadtbahnendhaltestelle Lutherkirche ergeben sich für die Umsteiger zwischen der Stadtbahn und den Buslinien 60 und 215 etwas verlängerte Umsteigewege, ohne dass die Qualität des Umsteigepunktes aber wesentlich leidet. Außerdem betrifft dies auf der Linie 60 im Mittel jedoch nur rund 5 % aller Fahrgäste und auf der Linie 215 im Mittel rund 12 % der Fahrgäste (Vgl. Kapitel 1).

Mit dem Konzept zu Variante 4 werden die Vorteile der Bestandslinien 60 und 215 beibehalten. Zudem wird das Angebot mit der neuen Citybus-Linie in der Altstadt und im Oberdorf verbessert. Gleichzeitig ergeben sich hier allerdings Mehrkosten in Höhe von 184.800 €/a.

## 10. Weiteres Vorgehen

Basierend auf den Ergebnissen der umfangreichen Untersuchungen verschiedener Varianten der Buslinienführung wird die Stadtverwaltung keine Änderung der Linienführung der Buslinien 60 und 215 anstreben. Dies wird so nun auch entsprechenden Eingang in die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs finden.

Die Beschlussfassung über eine mögliche Einrichtung eines Citybusses für das Oberdorf ist als Rahmenbedingung für den zuvor genannten städtebaulichen Wettbewerb nicht von Relevanz. Die Stadtverwaltung wird diese Thematik daher voraussichtlich zur Haushaltsaufstellung für 2025 gegen Ende dieses Jahres einbringen, wenn auch die Ergebnisse der Untersuchungen für mögliche Citybuslinien in den Ortsteilen Schmiden und Oeffingen vorliegen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

- keine
- einmalige Kosten von \_\_\_\_\_ €  
einmalige Erträge von \_\_\_\_\_ €
- lfd. jährliche Kosten von \_\_\_\_\_ €  
lfd. jährliche Erträge von \_\_\_\_\_ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil.  
Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei Produktsachkonto \_\_\_\_\_ vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von \_\_\_\_\_ € notwendig
- Sonstiges

gez.  
Beatrice Soltys  
Bürgermeisterin

gez.  
Gabriele Zull  
Oberbürgermeisterin

**Anlagen:**

Anlage 1: ÖPNV-Gutachten Neue Mitte Fellbach