

Sitzung	Gemeinderat - öffentlich - 19.05.2015		
Beratungspunkt	Stadtbusverkehr Neukonzeption - Planungsvorgaben der Stadt		
Anlagen	3		
Finanzposition			
vorangegangene Beratungen	Vorlage Nr.	Sitzung	Datum
	10-242	GR-NÖ	10.12.2002
	10-213	GR-NÖ	25.11.2003
	10-162	GR-Ö	14.09.2004
	10-157	GR-NÖ	13.09.2005
	6-003/13	GR-NÖ	16.04.2013
	6-003/14	GR-NÖ	18.02.2014
	1	AGSV-NÖ	20.03.2014
	1-050/14	AGSV-NÖ	03.06.2014
	1-061/14	GR-NÖ	24.06.2014
	1-081/14	GR-Ö	22.07.2014
	1-111/14	AGSV-NÖ	14.10.2014
	1-121/14	GR-Ö	11.11.2014
	1-005/15	AGSV-NÖ	03.02.2015
1-011/15	GR-NÖ	24.02.2015	

Erläuterungen:

In der Sitzung am 24.02.2015 hat der Gemeinderat für die weitere Konzeptentwicklung Folgendes festgelegt:

1. Die Planung soll auf der Grundlage der Variante 2 des vorliegenden Entwurfs des Liniennetzes weiterentwickelt werden. Dabei ist auch zu prüfen, ob und wie zum Beispiel folgende Ziele wie E-Center, Schulzentrum in der Humboldtstraße, Friedhof, Villingen Straße und Einkaufszentrum Allmendshofen angebunden werden können.
2. Die Planung für den neuen Stadtbusverkehr soll sich grundsätzlich nicht am Schülerverkehr orientieren. Der Schülerverkehr soll aber eingebunden werden, soweit dies möglich ist. Es soll eine Variante mit einem Verstärkerbus vorgelegt werden.
3. Zur Größe der Busse, zu deren Antrieb sowie zur technischen Ausstattung sind vom Planungsbüro konkrete Vorschläge noch zu machen. Es sollen auf jeden Fall zwei Midi-Busse in die Planung einbezogen werden. Eine innovative Antriebslösung ist hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und eines möglichen Zuschusses zu den Anschaffungskosten zu prüfen.
4. Hinsichtlich der möglichen Führung der Buslinien durch die Karlstraße und zu dem oder zu den Rendezvous-Punkten sind vom Planungsbüro noch Vorschläge zu machen. Gegen die Führung der einzelnen Stadtbuslinien durch die Karlstraße gibt es keine Vorbehalte. Es wird aber empfohlen, die Reduzierung/Ausschließung des Regionalverkehrs zu prüfen.

5. Zur ungefähren Höhe der Betriebskosten sowie hinsichtlich der zu erwartenden Einnahmen sind sobald als möglich die entsprechenden Zahlen vorzulegen.

Zu Beschluss Nr. 1 – Linienführung

Am 3. März 2015 hat Herr Hüsler die Verwaltung bei einem Gespräch im Rathaus über den damaligen Planungsstand zur Linienführung informiert. Dabei wurde vereinbart, die Realisierbarkeit der ins Auge gefassten Linienführung durch Messfahrten zu prüfen. Diese wurden am 23. März 2015 zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen, am Nachmittag und am Abend mit einem Standard-Linienbus durchgeführt. Dabei wurde insbesondere geprüft, ob die ausgewählten Straßen mit dem Bus befahren werden können, die eingeplante Fahrzeit ausreicht und eventuell auch noch Allmendshofen mit dem Einkaufszentrum angebunden werden könnte. Das Ergebnis der Messfahrten und die daraus abzuleitenden Notwendigkeiten wurden mit Herrn Hüsler am 04.05.2015 in Donaueschingen besprochen. Derzeit ergibt sich folgender Sachstand:

LINIE 1 (Bereich Talstraße/Aspenhölzle/Störling/Eichendorffschule)

- Die Umlaufzeiten reichen für eine mögliche Stichfahrt nach Allmendshofen nicht aus.
- Die in der Friedrich-Ebert-Straße vorgesehene Haltestelle kann wegen zu geringer Erschließungswirkung gestrichen werden.
- Eine mögliche Linienführung über die Dietrich-Bonnhoeffer-Straße anstatt über die Untere Talstraße erscheint ungünstiger (2 zusätzliche Kurven, Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsreduzierung). Sie soll wegen der besseren Anbindung des Wohngebiets in diesem Bereich aber beibehalten werden. Die notwendigen baulichen Maßnahmen (Entfernung der gepflasterten Rinne an der Einmündung Güterstraße und des Berliner Kissens in der Dietrich-Bonnhoeffer-Straße) würden von der Stadt gewährleistet.
- Die alternative Linienführung über Haydnstraße/Beethovenstraße ist zur besseren Anbindung der Beruflichen Schulen ins Auge zu fassen. Für die Realisierung wären verkehrslenkende Maßnahmen (Parkverbot in der Beethovenstraße und einem Teil der Haydnstraße) und bauliche Maßnahmen (Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten auf dem Schulgelände) erforderlich.
- Die Anordnung der Haltestellen in der Eichendorffstraße ist nochmals näher zu prüfen.
- Die Haltestelle im Schluchweg ist in den Bereich Unterer Steinweg zu legen.
- Die Beibehaltung beider Haltestellen in der Eichendorffstraße wird als erforderlich angesehen.

LINIE 2 (Siedlung)

- Für eine mögliche Anbindung der Reha-Klinik Sonnhalde reicht die Umlaufzeit nicht aus. Ein zwingender Bedarf für diese Linie ist auch nicht festzustellen.
- Die gewünschte Anbindung des E-Center wäre grundsätzlich über diese Linie möglich; beispielsweise durch eine Haltestelle auf der Mühlenbrücke oder durch eine Stichfahrt von der Neuen Wolterdinger Straße zum Donaucenter und zurück. Die Lösung mit der Haltestelle auf der Mühlenbrücke wird aber nur dann als gute

Lösung angesehen, wenn von dort über einen Aufzug das E-Center direkt erreicht werden könnte. Bei einer Lösung mit der Stichfahrt dürfte die zur Verfügung stehende Zeit für den Umlauf nicht ausreichen. Diese Lösung würde somit eine Kürzung der Linienführung in der Siedlung erfordern. Zur Vermeidung von Zeitverlusten bei der Einfahrt der Busse von der Hagelrainstraße nach links auf die Mühlenbrücke ist nach Möglichkeit eine Ampel mit Bevorrechtigung für den Bus vorzusehen.

- Auf die zur Anbindung des E-Center als Alternative ins Auge gefasste Linienführung über die Straße „Am Tiefen Weg“ ist zu verzichten.
- Es ist zu prüfen, ob zur notwendigen Verkürzung der Umlaufzeit auf die Linienführung über die Sonnhaldenstraße und den Falkenweg verzichtet werden kann. In diesem Fall wäre im oberen Holzsteigweg eine neue Haltestelle vorzusehen.
- Wenn die Linienführung über die Sonnhaldenstraße und den Falkenweg beibehalten werden sollte empfiehlt es sich, die Haltestellen Sonnhaldenstraße und Falkenweg zusammenzulegen.
- In der Mühlenstraße sollte in Höhe der Einmündung Eilestraße eine weitere Haltestelle eingerichtet werden (Erschließungsfunktion für das Wohngebiet in diesem Bereich).

Besonderheit bei den Linien 1 und 2:

Der Bus, der die Linie 2 bedient, fährt ab der Haltestelle Steinweg auf der Strecke der Linie 1 zurück zum Busbahnhof. Der Bus der Linie 1 nutzt ab der Haltestelle im Steinweg die Strecke der Linie 2 für die Rückfahrt zum Busbahnhof. Für beide Linien entfällt damit die ansonsten notwendige Wendeschleife. Dadurch ergibt sich eine Einsparung bei der jeweiligen Fahrzeit auf beiden Linien. Realisiert würde diese Lösung dadurch, dass beide Busse jeweils ab der Haltestelle Steinweg für die Rückfahrt zum Busbahnhof ihre Liniennummer wechseln. Für die Nutzer ergibt sich keinerlei Änderung.

LINIE 3 (Äußere Röte/Danziger Straße)

1. Bei der Rückfahrt würde der Bus am Rathausplatz entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung fahren. Dies wäre nur mit einer entsprechenden Sonderregelung möglich. Notwendig wären für diese Lösung vermutlich auch eine Ampelsteuerung und zusätzliche bauliche Maßnahmen. Eine Alternative, die eine Sonderregelung nicht notwendig machen würde, wäre die Linienführung über die Schulstraße in die Karlstraße. Diese Alternative würde allerdings das direkte Umsteigen auf die Linie 2 am Rathausplatz nicht mehr ermöglichen. Trotz dieses Nachteils wird vorgeschlagen, die Linie auf der Rückfahrt in die Karlstraße über die Schulstraße und nicht über den Rathausplatz zu führen.
2. Zur Anbindung des Schulzentrums in der Humboldtstraße ist für die Schüler aus dem Wohngebiet Äußere Röte vorgesehen, auf der Rückfahrt zum Busbahnhof ab dem Hindenburgring die Linienführung zu ändern und über den Südsterne-Kreisel in die Pfohrerer Straße in die Moltkestraße einzufahren und beim Parkplatz westlich des Fürstenberg-Gymnasiums eine Haltestelle zu bedienen. Für die Grundschüler der Erich Kästner-Schule bestünde ab hier eine kurze fußläufige Verbindung über den auf der Nordseite des Gymnasiumareals verlaufenden Neberweg. Schüler des Gymnasiums aus den Wohngebieten Siedlung sowie Störting/Aspenhölzle erreichen das Gymnasium über den Busbahnhof und den Um-

stieg dort auf die Linie 3 und einen Fußweg über die Moltkestraße – Humboldtstraße (beim Ausstieg an der Haltestelle „Untere Karlstraße“) bzw. Pfohrener Straße – Moltkestraße – Humboldtstraße (beim Ausstieg an der Haltestelle Dürrheimer Straße beim Autohaus Südstern). Die Anbindung des Schulzentrums in der Humboldtstraße soll in der vorgeschlagenen Form erfolgen. Dabei wird in Kauf genommen, dass während der Ferienzeiten dafür ein Bedarf nicht besteht und die erwachsenen Nutzer diese Linienführung zu dieser Zeit als Umweg empfinden.

- Bei einem möglichen Verzicht der Linienführung über den Kreisverkehr beim Autohaus Südstern und einer alternativen Linienführung über die Untere Friedhofstraße würde die Haltestelle beim Autohaus Südstern entfallen und damit die Anbindung des Schulzentrums in der Humboldtstraße verschlechtert.
- Die alternative Linienführung der Rückfahrt vom Wohngebiet Äußere Röte zum Busbahnhof über die Villinger Straße hätte den Nachteil, dass die Haltestellen am Friedhof und in der Moltkestraße zwischen Gymnasium und Autohaus Südstern nicht mehr bedient werden könnten und bewirkt eine große Schlaufenfahrt. Damit wäre eine schlechtere Darstellbarkeit des Liniennetzes und aus Sicht der Nutzer ein Umweg verbunden. Deshalb wird vorgeschlagen, bei der Rückfahrt vom Wohngebiet Äußere Röte zum Busbahnhof auf die Linienführung über die Villinger Straße zu verzichten
- Die Alternative für die Haltestelle in der unteren Karlstraße in der Straße „An der Stadtkirche“ ist gut geeignet.
- Wenn die Umlaufzeit für die Wende am Busparkplatz unter der Schellenbergbrücke hindurch nicht ausreichen sollte, ist eine Führung des Endstücks der Linie über die Poststraße, Max-Egon-Straße, Bahnhofstraße zu prüfen.

Zu Beschluss Nr. 2 – Schülerverkehr

Bei Entwicklung des Konzeptentwurfs war der Planer bestrebt, den Schülerverkehr einem gut funktionierenden allgemeinen Verkehr unterzuordnen. Sein Ziel war bisher, die Schülerbeförderung bei entsprechendem Bedarf mit einem zusätzlich angemieteten gebrauchten Bus oder einem Verstärkerbus zu lösen.

Nach den jetzt vorliegenden Ergebnissen der Fahrgastzählung (Anlage 1) und der Übersicht zu den derzeitigen Einnahmen (Gesamteinnahmen jährlich rund 183.000 € - Anlage 2) im Stadtbusverkehr ist belegt, dass die größte Benutzergruppe Schüler sind und die Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr rund 62,5 % der Gesamteinnahmen ausmachen. Dies macht es erforderlich, im Konzeptentwurf die Bedürfnisse des Ausbildungsverkehrs in der notwendigen Weise zu berücksichtigen, weil sich ansonsten für den allgemeinen Teil des Stadtbusverkehrs eine betriebswirtschaftlich vertretbare Lösung nicht darstellen lässt. Dabei ist von Bedeutung, dass es sich bei den Nutzern des Stadtbusverkehrs im Ausbildungsbereich um Schüler aus Donaueschingen handelt. Von auswärts kommende Schüler werden – mit Ausnahme der Schüler der beruflichen Schulen und der Nutzer des Ringzuges – von den Regionalbussen direkt zu den Schulen gefahren.

Der Planer geht davon aus, dass mit dem Bedienungsangebot des neuen Stadtbusverkehrs das allgemeine Fahrgastaufkommen ohne die Schülerbeförderung sehr schnell eine wesentliche Steigerung erfahren wird. Er hat deshalb bisher empfohlen, drei Midi-Busse mit einer Länge von 10 m einzusetzen. Inzwischen geht seine Emp-

fehlung zum Einsatz von Standard-Linienbussen mit einer Länge von 12 m. Mit einer solchen Lösung wäre nach Ansicht des Planers gewährleistet, dass zum einen für den Schülerverkehr ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen und auch bei einer deutlichen allgemeinen Fahrgast-Steigerung keine Kapazitätsengpässe auftreten werden.

Zu Beschluss Nr. 3 – Größe der Busse und Antriebstechnik

Hinsichtlich der Größe der Busse wird auf Ziffer 2 verwiesen. Zur Antriebstechnik ist aus Sicht des Planers der Einsatz von Bussen mit Diesel-Hybrid-Antrieben grundsätzlich möglich. Folgendes ist dazu aber anzumerken:

- Diesel-Hybrid-Busse sind in der Anschaffung deutlich teurer als herkömmliche Busse mit Dieselantrieb, die die Abgasnorm problemlos erfüllen. Die Zuschüsse für Diesel-Hybrid-Busse gleichen die erhebliche Kostendifferenz bei der Anschaffung nicht aus.
- Diesel-Hybrid-Busse haben aufgrund der schweren Batterien ein deutlich höheres Gewicht als Busse mit ausschließlichem Dieselantrieb. Beim Einsatz auf Steigungsstrecken wie in Donaueschingen beeinflusst dies die Betriebskosten negativ.
- Der Einsatz von Diesel-Hybrid-Bussen bringt zusätzliche Erfordernisse im Werkstatt- und Wartungsbereich. Auch dadurch ergeben sich höhere Betriebskosten.
- Der Einsatz von Diesel-Hybrid-Bussen ist noch nicht sehr stark verbreitet. Deshalb gibt es sowohl für die Kostenrechnung als auch zur Beurteilung der technischen Seite noch keine ausreichenden praktischen Erfahrungen. Der Einsatz von Diesel-Hybrid-Bussen im neuen Stadtbusverkehr in Donaueschingen wäre deshalb ein gewisses Experiment mit ungewissem Ausgang.

Zu Beschluss Nr. 4 - Führung der Buslinien durch die Karlstraße

Die vorgesehene Lösung für den Stadtbusverkehr ergibt sich aus den Vorschlägen zur Linienführung. Die Antwort hinsichtlich einer möglichen alternativen Führung der Regionallinien muss im Rahmen der Diskussion zum allgemeinen Verkehrskonzept für das Stadtzentrum und in Absprache mit dem Landratsamt als Aufgabenträgerin des ÖPNV gegeben werden.

Zum Beschluss Nr. 5 – Voraussichtliche laufende Ausgaben und Einnahmen

Die Höhe der voraussichtlichen Kosten ist stark beeinflusst durch die Festlegung der Betriebszeiten (zum Beispiel an Werktagen von 06.00 Uhr am Morgen bis 21.00 Uhr am Abend, an Samstagen bis 13.00 oder 14.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen reduziertes Angebot mit nur 1 Bus oder überhaupt kein Beförderungsangebot).

Eine neue Kostenberechnung unter Berücksichtigung des derzeitigen Planungsstandes kann bis zur Sitzung noch nicht vorgelegt werden. Diese ist aber bis zu den Sommerferien zugesagt. Die tatsächliche Höhe der Kosten wird erst feststehen, wenn das Ergebnis der Ausschreibung der Betriebsgenehmigung unter Berücksichtigung der von der Stadt vorgegebenen Standards vorliegt.

Die Einnahmen im derzeitigen Stadtbusverkehr liegen, wie bereits erwähnt, bei rund 183.000 €.

Die endgültige Entscheidung zur Realisierung eines möglichen neuen Stadtbusverkehrs könnte grundsätzlich noch vor den Sommerferien oder nach den Sommerferien getroffen werden. Damit wäre nach Auskunft des Landratsamtes auch gewährleistet, dass der neue Stadtbusverkehr, wie geplant, Ende 2017 realisiert werden kann.

Aus Sicht der Verwaltung lassen sich die vom Gemeinderat zu einem neuen Stadtbusverkehr formulierten Vorstellungen (Einsatz kleiner Busse, Abkoppelung des Schülerverkehrs vom eigentlichen Stadtbusverkehr, Diesel-Hybrid oder Elektroantrieb für die zum Einsatz kommenden Busse usw.) im vorgegebenen Kostenrahmen nicht realisieren. Es ist deshalb zu entscheiden, ob die Stadt für die anstehende Ausschreibung der Betriebsgenehmigung für den Stadtbusverkehr trotzdem eigene Standards vorgeben möchte, oder aus Kostengründen einen künftigen Stadtbusbetrieb in Form einer eigenwirtschaftlichen Lösung eines Verkehrsunternehmens akzeptiert. Bei einer solchen Lösung müsste davon ausgegangen werden, dass von einem künftigen Betreiber nur noch solche Linienangebote gemacht werden, die sich aus Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen vom Land und vom Bund selbst tragen. Der bisherige Bedienungsumfang würde sich in diesem Fall vermutlich sogar noch reduzieren.

Aus Sicht des Planers ist der jetzige Stadtbusverkehr dringend verbesserungsbedürftig. So wird der Betrieb über 27 Linienführungen abgewickelt. Das Angebot ist für mögliche Nutzer deshalb zu unübersichtlich und kaum nutzbar. Deshalb sind im Entwurf des neuen Konzepts klare Linienführungen und Ankunfts- und Abfahrzeiten an den jeweiligen Haltestellen immer zur gleichen Minute vorgesehen.

Der Planer wird in der Sitzung anwesend sein.

4
6
BM

Beschlussvorschlag:

1. Die gegebene Information wird zur Kenntnis genommen.
2. Die für den neuen Stadtbusverkehr auf der Grundlage des jetzigen Konzeptstandes voraussichtlich anfallenden Kosten sind sobald als möglich zu ermitteln und dem Gemeinderat noch vor oder unmittelbar nach den Sommerferien vorzulegen.
3. Es ist anzustreben, die Grundsatzentscheidung, ob die Stadt für die anstehende Ausschreibung der neuen Betriebsgenehmigung für die Durchführung eines Stadtbusverkehrs in Donaueschingen Standards festlegt und die sich daraus ergebenden Kosten zu tragen bereit ist, im Gemeinderat möglichst noch vor den Sommerferien zu treffen.
4. Für die Weiterentwicklung des Konzeptentwurfs wird Folgendes vorgegeben:

- a)
.....
- b)
.....
- c)
.....
- d)
.....
- e)
.....
- f)
.....

Beratung: