

Stadtverwaltung Donaueschingen
Zentrale Steuerung und Finanzen
zu Händen von Herrn Arno Ruf
Rathausplatz 1
78166 Donaueschingen

01.03.2016

**Neukonzept des Stadtbusverkehrs Donaueschingen
Detailkonzept der Fa. IBV Hüsler AG Zürich vom 14. Januar 2016
23-04.797.76525 M/eb**

Sehr geehrter Herr Ruf,

Sie haben uns das jetzt ausgearbeitete Detailkonzept der Fa. Hüsler AG mit Stand vom 14. Januar 2016 übermittelt und um eine kritische Durchsicht gebeten.

Wir haben zwischenzeitlich das Detailkonzept vom 14. Januar 2016 durchgesehen und möchten Ihnen deshalb die nachstehende Stellungnahme hierzu abgeben, wobei wir verschiedene Punkte auch bereits mehrfach in den Besprechungen mit Herrn Hüsler und Vertretern der Stadtverwaltung mündlich vorgetragen haben:

zu 1.) Ausgangslage und Zielsetzung (Seite 4)

Herr Hüsler führt aus, dass das Grobkonzept von 1997 von den Behörden der Stadt positiv zur Kenntnis genommen worden sei. Das ist sicherlich richtig, es fehlt jedoch die Aussage, dass bereits die Konzeption 1999 vom Aufgabenträger in verschiedenen Punkten kritisiert wurde. Nach unserer Kenntnis wurden seinerzeit keine formalen Gründe gegen das Konzept vorgetragen, sondern das Konzept wurde damals

- a) wegen des Konzessionsrechts (Besitzstandsschutz Fa. Haiz),
- b) wegen des unzureichend abgedeckten Ausbildungsverkehrs
(Versuch einer Verlagerung der Verkehrsspitzen des Stadtverkehrs im
Ausbildungsverkehr auf die Regionalbuslinien) und
- c) wegen der bereits damals zu erwartenden hohen Betriebskosten zurückgestellt wurde.

Bei der jetzt erfolgten Überarbeitung des Konzepts wurde der Ausbildungsverkehr zwar stärker berücksichtigt (Abdeckung der Verkehrsspitzen durch den Stadtverkehr selbst), allerdings mit einem grundsätzlichen Umsteigezwang am Bahnhof für Schüler aus dem Bereich Siedlung zu den Schulen in der Humboldtstraße (vgl. weiter unten).

STRASSENVERKEHRSAMT
NAHVERKEHRSABTEILUNG

DIENTSGEBÄUDE
AM HOPTBÜHL 2
78048 VILLINGEN-SCHWENNINGEN

ANDREAS METZGER
ZIMMER-NR. 213
DURCHWAHL 7213
TELEFAX 8912
A.METZGER@LRASBK.DE

TELEFONZENTRALE 07721 913-0
ZENTRALES TELEFAX 07721 913-8900
INFO@SCHWARZWALD-BAAR-KREIS.DE
WWW.SCHWARZWALD-BAAR-KREIS.DE
UST-IDNR. DE 142984618

SPARKASSE SCHWARZWALD-BAAR
BIC SOLADES1VSS
IBAN DE48 6945 0065 0000 0003 15

ALLGEMEINE SPRECHTAGE
MO-DO 8.00-11.30 UHR
DO NACHMITTAG 14.00-17.30 UHR

KFZ-ZULASSUNG UND FÜHRERSCHEINE
MO-MI 8.00-14.00 UHR
DO 8.00-17.30 UHR
FR 8.00-11.30 UHR

Herr Hüsler schreibt weiter zutreffend, dass entsprechend den Vorgaben des Gemeinderates in der Grundversion maximal 250.000 Euro nicht überschritten werden dürfen und in einem später erfolgenden modularen Weiterausbau des Konzepts die oberste Defizitlimite bei 400.000 Euro pro Jahr liegen darf. Das damalige Detailkonzept war entsprechend der baulichen und verkehrlichen Entwicklung der letzten 16 Jahre zu aktualisieren und insbesondere bezüglich der schulischen Bedürfnisse hinsichtlich der Linienführung, der Fahrplanlage und der Betriebszeiten anzupassen.

In Bezug auf das Rendezvous-Prinzip, das beim Konzept 1999 noch zwei Rendezvous-Punkte am Bahnhof und am Rathausplatz vorsah, sieht die überarbeitete Version jetzt nur noch einen Umsteigepunkt am Busbahnhof vor. Der Rendezvous-Punkt Bahnhof wurde beibehalten, da dort Schienenverkehr und alle Regionalbusse ankommen und eine entsprechende Infrastruktur besteht. Hier ist darauf hinzuweisen, dass die vorhandene Infrastruktur am Busbahnhof beim neuen Verkehrskonzept nicht ausreichend sein dürfte, da künftig immer drei Stadtbusse zu den Minuten 00 und 30 gleichzeitig am Busbahnhof ankommen und abfahren. Dies bedeutet, dass die Zuordnung/Belegung der begrenzt vorhandenen Bussteige entsprechend angepasst werden muss:

Die Busse der Stadtbuslinien 1 und 3 halten in Fahrtrichtung Süden (Bahnhofseite), der Bus der Linie 2 hält in Fahrtrichtung Käferbrücke. Unter Berücksichtigung der Regionalbuslinien 97, 7259, 7260, 7271, 7275, 7279 und 7282 ein geändertes Belegungskonzept für den Busbahnhof Donaueschingen erfolgen, um die 10 Buslinien im ÖPNV, eine Fernbuslinie sowie ggf. die Busse der Schienenersatzverkehre (z. B. bei der Vollsperrung der Höllentalbahn für 18 Monate wegen der Elektrifizierung) auf die neun vorhandenen Abfahrtsplätze aufzuteilen. Die Maßgabe sollte dabei sein, dass für die größten Fahrgastströme zwischen Schiene und Bus und zwischen den Buslinien möglichst geringe Wege für die Umstiege anfallen und jede Buslinie den ganzen Tag über die gleiche Haltestelle bedient.

Das Festhalten am Bahnhof/Busbahnhof als zentralen Umsteigepunkt macht insoweit Sinn, als dass infolge möglicher geänderter Verkehrskonzepte der Stadt die Regionalbuslinien mittelfristig möglicherweise Linienverlaufsveränderungen unterworfen werden müssen, am Busbahnhof jedoch mit Sicherheit dauerhaft festgehalten werden wird.

zu 2. Vergleichende Übersicht von Klein- bis Mittelstädten mit Stadtbusangeboten im Taktverkehr (Seite 5).

Quervergleiche bei Stadtverkehren können nach unserer Meinung nur ein grober Anhaltspunkt sein. Die Ausgangslagen waren in den verschiedenen beispielhaft aufgeführten Städten der Vergleichstabelle völlig unterschiedlich. Die Situation z. B. in Schaffhausen ist unseres Erachtens überhaupt nicht mit Donaueschingen vergleichbar, da in Schaffhausen die ÖPNV-Nachfrage um mehr als den Faktor 50 größer und die Rahmenbedingungen in verkehrlicher und finanzieller Hinsicht völlig unterschiedlich sind. In der vergleichenden Übersicht ist Donaueschingen mit Abstand die einwohnermäßig kleinste Stadt. Es wäre deshalb nach unserer Auffassung sinnvoller gewesen, Beispiele von Städten vergleichbarer Größe (z. B. Sigmaringen, das im Stadtverkehr ebenfalls über einen 30-Minuten-Takt verfügt), zu verwenden. In der Tabelle werden für den Stadtverkehr Donaueschingen die Erschließung des Zentrums sowie der Bahnzubringer als wichtigste Funktionen bezeichnet.

Nach unseren Erkenntnissen stellt beim heutigen Stadtverkehr im Stundentakt der Ausbildungsverkehr die mit Abstand größte und zeitlich gebundene Nutzergruppe dar. Allerdings erwarten die Fahrgäste am Morgen vor 8:00 Uhr keinen 30-Minuten-Takt, sondern möglichst zeitgerechte Verbindungen auf den Schul- und Arbeitsbeginn. Aus diesem Grund werden im Schienenverkehr

(z. B. Schwarzwaldbahn, Höllentalbahn, Ringzug) und bei den Regionalbuslinien in der Zeit vor 08:00 Uhr ebenfalls keine Taktverkehre, sondern auf den dort täglich aufkommenden Nutzerkreis zeitlich zugeschnittene Verbindungen angeboten. Ein durchgängiger Takt auch am Morgen auf Schul- und Arbeitsbeginn wäre nur dann zu befürworten, wenn die Taktichte entsprechend hoch wäre (z. B. 10 Minuten-Takt), was außerhalb der Ballungsräume jedoch selten ist.

Bei den Rückfahrten tagsüber bevorzugen die Fahrgäste leicht merkbare Abfahrtszeiten im Takt, weil hier oft zu unterschiedlichen Zeiten gefahren wird.

Es überrascht deshalb, dass im Stadtbuskonzept das 30-Minuten-Taktsystem auch in der Zeit vor 08:00 Uhr strikt beibehalten wird mit der Folge, dass zum Beispiel alle Schüler mit Ziel Fürstenberg-Gymnasium / Erich Kästner-Schule (Ganztagsgrundschule) aus dem Bereich Siedlung von den zwei Midi-Bussen der Linien 1 und 2 grundsätzlich am Busbahnhof auf einen Bus der Linie 3 umsteigen müssen. Dies wird nach unserer Einschätzung zu Kapazitätsproblemen im Bus der Linie 3 führen und durch den erhöhten Zeitbedarf für den Umsteigevorgang großer Fahrgastgruppen in dieser Zeitlage zu deutlich erhöhten Fahrzeitbedarf führen. Es ist davon auszugehen, dass am Morgen um 07:30 Uhr ein Teil der Fahrgäste aus dem Bereich Siedlung zur Humboldtstraße am Bahnhof im Bus der Linie 3 keinen Platz mehr finden wird.

zu 3.1 Das Grundprinzip

Zielgruppe des Stadtbuskonzepts sind die Einwohner aller Altersgruppen. Zu der großen Einwohnergruppe der Auszubildenden wird ausgeführt, dass diese weiterhin als wichtige Nutzergruppe angesehen wird, dieses Potenzial allerdings weitgehend ausgeschöpft sei. Dies bedeutet nach unserer Meinung jedoch nicht, dass man den Schülerverkehr deshalb beim Fahrtenangebot vernachlässigen könnte. Schüler sind Multiplikatoren und schlechte Erfahrungen im Schülerverkehr werden bei den Eltern und bei Schülern nach ihrer Schulzeit kaum als Motivation dienen, den Stadtbus noch mehr bzw. auch künftig zu nutzen.

Die Grundsätze der leichten Nachvollziehbarkeit und Merkbarkeit werden von unserer Seite grundsätzlich geteilt. Die taktmäßigen Abfahrtszeiten dürfen jedoch nach unserer Auffassung nicht nur auf dem Papier stehen, sondern müssen auch entsprechend in der Praxis umgesetzt werden können.

Wir haben erhebliche Zweifel, ob der dargestellte Fahrplan unter normalen Verkehrsbedingungen eingehalten werden kann. Dies betrifft vor allem die Fahrzeiten im Frühverkehr zu den Schulen, bei denen teilweise Fahrzeiten angegeben werden, die selbst unter idealen Verkehrsbedingungen unter Beachtung der Verkehrsregeln (Höchstgeschwindigkeit in Zone 30, rechts-vor-links-Regelungen) von einem Pkw nicht eingehalten werden können. Die Linienbusse sind zu diesen Zeiten jedoch voll besetzt und der entsprechende Zeitmehrbedarf für die Fahrgastzustiege (Fahrscheinkontrolle) und -ausstiege wurden bei der Zeitplanung nicht im notwendigen Maß berücksichtigt. Gerade am Morgen ist im Bereich der Schulen (Humboldtstraße/Moltkestraße) durch die vielen Busse (Regionalbusse / Stadtverkehr), vor allem aber auch durch den sehr starken Anfahrtsverkehr von Lehrern, Eltern und älteren Schülern fast kein Durchkommen. Die Busse benötigen von der Einfahrt Stadionstraße in die Humboldtstraße oft bis zu vier Minuten bis zu den Haltestellen am Fürstenberg-Gymnasium. Die fixen Taktfahrzeiten stehen daher zwar auf dem Papier, können jedoch in der Realität mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht gehalten werden.

Dass die geplanten Fahrzeiten der Linienbusse teilweise deutlich schneller sind, als Routenplaner für PKW angeben, zeigt, dass hier offenbar der Wunsch der Vater des Gedankens war und nicht die Realität.

Die Verbindungen zwischen den Wohngebieten mit allen wichtigen Zielgebieten wird über das Rendezvous-Prinzip hergestellt. Das Zielgebiet Schulen, das heute mit Abstand als wichtigstes Zielgebiet des Stadtverkehrs anzusehen ist, bleibt jedoch unerwähnt. Alle Schüler aus dem Bereich Siedlung, die das Gymnasium oder auch die Erich Kästner-Ganztagsschule besuchen, müssen immer am Bahnhof umsteigen, um diese Schulen zu erreichen bzw. wieder nach Hause zu kommen, während heute überwiegend umsteigefreie Durchbindungen bestehen. Gleiches gilt für Schüler aus dem Bereich Äußere Röte, die die Eichendorffschule (Haupt- und Werkrealschule für die Gesamtstadt) oder die Beruflichen Schulen besuchen.

zu 3.2 Das Betriebskonzept und 3.3. Veränderungen beim Linienkonzept

Beim Ursprungskonzept 1999 waren am Rathausplatz und am Bahnhof Rendezvouspunkte vorgesehen, beim jetzt überarbeiteten Detailkonzept – wie bereits erwähnt – nur am Busbahnhof. Fahrgäste aus der Siedlung in die Stadtmitte und zurück müssen grundsätzlich am Busbahnhof umsteigen. Statistisch gesehen führt dies möglicherweise gegenüber heute zu einem deutlichen Fahrgastanstieg, wenn die Umsteiger am Bahnhof von einer Stadtbuslinie in die andere zweimal gezählt werden. Am Busbahnhof bestehen gute Verbindungen mit dem Stadtbus in alle Richtungen. Allerdings liegt der Bahnhof nicht im Bereich der Stadtmitte als wichtiges Ziel. Eine der Zielsetzungen eines Stadtverkehrs sollte sein, aus den peripheren Bereichen Fahrgäste dem Stadtzentrum und damit den dort ansässigen Geschäften Kaufkraft zuzuführen. Durch die im Feinkonzept nicht vorgesehene Durchbindung von Linien (z. B. 1 auf 3 oder 2 auf 3) muss sich die Zahl der Umsteigevorgänge am Bahnhof stark erhöhen. Auch Fahrgäste aus dem Bereich Siedlung, die beispielsweise zum Stadtfriedhof oder in die Äußere Röte und zurück fahren wollen, müssen immer am Busbahnhof umsteigen.

Warum eine regelmäßige Anbindung des Industriegebiets Breitelen/Strangen mit mehreren Tausend Arbeitsplätzen, das im heutigen Stadtverkehr zumindest über die Haltestelle in der Industriestraße (bei Aldi) bedient wird sowie der Bereich der großen Schulzentren (über die Humboldtstraße) ggf. erst zu einem späteren Zeitpunkt angeboten werden sollen, ist aus unserer Sicht nach wie vor ein Mangel des Konzepts, da diese Bereiche wichtige Ziele für Arbeitnehmer und Auszubildende darstellen.

Die Durchbindung der Busse der Linien 1 und 2 am Steinweg (von 1 auf 2 und von 2 auf 1) macht vom Betriebsablauf her Sinn. Leider wird dies jedoch in den vorliegenden Fahrplänen für den Fahrgast nicht nachvollziehbar dargestellt. Wie kann zum Beispiel ein Fahrgast aus dem Bereich Störting aus den Fahrplänen erkennen, wie er zum direkt zum Kreisklinikum oder zum Rathausplatz fahren kann? Die bestehende umsteigefreie Direktverbindung wird für die Fahrgäste, vor allem auch für Gelegenheitsfahrer oder ortsunkundige Personen, aus dem Fahrplan überhaupt nicht erkennbar. Nach den Fahrplänen müsste er zum Bahnhof fahren und dort auf den Bus der Linie 2 umsteigen. Die Fahrpläne des Detailkonzepts suggerieren dem Fahrgast zwei zwischen Steinweg und Busbahnhof pendelnde Buslinien, die sternförmig die peripheren Bereiche mit dem Busbahnhof als Rendezvouspunkt verbinden. Tatsächlich handelt es sich im Siedlungsbereich jedoch um zwei gegenläufige Ringlinien, die in der Darstellung der Fahrpläne und mit Wechsel der Liniennummer an der Haltestelle Steinweg künstlich gebrochen werden. Nach dieser Darstellung müssten die Fahrgäste am Steinweg auf die Linie 2 „umsteigen“, obwohl die Busse dort immer umsteigefrei durchfahren. Auch alle elektronischen Fahrplanauskunftssysteme (www.efa-bw.de und www.bahn.de) werden den Fahrgästen jeweils Umstiege im Steinweg (zwischen Linien 1 und 2) bzw. am Busbahnhof anzeigen. Dies ergibt sich zwangsläufig durch den Wechsel der Liniennummer an der Haltestelle Steinweg.

Es wird daher vorgeschlagen, als Buslinie 1 die Strecke Busbahnhof – Störling – Steinweg – Klinikum – Rathausplatz – Busbahnhof und als Buslinie 2 die Strecke Busbahnhof – Rathausplatz – Klinikum – Steinweg – Störling – Busbahnhof in den Fahrplänen darzustellen. So hätte der Fahrgast die umfassende Information über die in der Realität vorhandenen umsteigefreien Verbindungen z. B. zwischen dem südlichen (Störling, Berufl. Schulen) und dem nördlichen Siedlungsbereich (Bereich Klinikum) bzw. Rathausplatz. Und die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme würden diese Verbindungen dann auch richtig als umsteigefrei darstellen.

Excurs: zu Anhang 5 - Tabellenfahrpläne

Die dem Feinkonzept beigefügten Tabellenfahrpläne entsprechen in Bezug auf den Informationsgehalt nicht den Standards für Fahrpläne im Schwarzwald-Baar-Kreis und werden dem Interesse der Fahrgäste an einer umfassenden Information über die fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten, die Verkehrstage und ggf. von Besonderheiten leider nicht gerecht.

In den Fahrplantabellen sind generell alle bedienten Bushaltestellen aufzunehmen, damit die Fahrgäste die exakten Abfahrtszeiten für Ihre Haltestellen dem Fahrplan entnehmen können. Die Fahrplantabellen der Fa. Hüsler enthalten nur eine kleine Auswahl der bedienten Haltestellen. Die Fahrgäste können deshalb aus den Fahrplänen nur ungefähre Abfahrtszeiten entnehmen, soweit diese sich örtlich auskennen. Die Fahrplantabellen sind deshalb im Haltestellenspiegel mit allen fehlenden Haltestellen zu ergänzen und bei den entsprechenden Fahrten die jeweiligen fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten und ggf. Besonderheiten bei den Verkehrstagen anzugeben.

Außerdem sind sämtliche Fahrten mit eindeutigen Fahrtnummern zu versehen, die sich im Busverkehr aus Liniennummer und Fahrtnummer zusammensetzt (z. B. 101-5). Dies ist generell zur eindeutigen Identifizierung der Fahrten innerhalb des Beschwerdemanagements des Verbunds, bei der Beschreibung von Fahrplanänderungsanträgen u. ä. erforderlich und ist ebenfalls bei sämtlichen Buslinien und Schienenstrecken (dort Zug-Nr.) im Landkreis Standard.

Für die Liniennummern sind – wie bereits mehrfach in Besprechungen mit Herrn Hüsler dargelegt, die **Liniennummern 101, 102 und 103** zu verwenden, da jede Liniennummer innerhalb des Schwarzwald-Baar-Kreises nur einmal vergeben werden kann. Die von Herrn Hüsler verwendeten Linien 1, 2 und 3 sind bereits für Buslinien im Bereich Villingen-Schwenningen vergeben. Die Änderung der Liniennummern ist notwendig, da es bei mehrfach vergebenen Liniennummern zu Kollisionen in den Fahrplanprogrammen und in den elektronischen Fahrplanauskünften (z. B. www.efa-bw.de und www.bahn.de) kommt. Außerdem ist die Einmaligkeit der Liniennummern auch zur Bildung von eindeutigen Fahrtnummern (vgl. oben) erforderlich.

Bei der Linie 3 der Fa. Hüsler gibt es einzelne Fahrten, bei denen die im Fahrplan angegebenen Abfahrtszeiten nicht stimmen: Die Fahrt um 15:30 Uhr ab Bahnhof bedient an Schultagen die Haltestelle Friedhof um 15:42 und die Äußere Röte um 15:45, angegeben in der Tabelle ist bei Friedhof die Abfahrt um 15:40 und 15:43. Demzufolge stimmen an Schultagen auch die Abfahrtszeiten im Abschnitt Äußere Röte Bahnhof nicht, diese müssen jeweils mindestens um eine Minute später liegen (15:45 ab Äußere Röte – Busbahnhof an 15:57).

Da die Bedienung der Haltestellen Erich Kästner-Schule und der Haltestelle Fürstenberg-Gymnasium in der Humboldtstraße an schulfreien Tagen nicht erfolgt, ist diese Fahrt nach Verkehrstagen in zwei Fahrten aufzuteilen:

- a) in eine Fahrt an Schultagen (mit den entsprechenden Abfahrtszeiten) und
- b) in eine Fahrt an schulfreien Tagen mit den Zeiten, wie derzeit im Fahrplan der Fa. Hüsler abgedruckt.

Ebenfalls beim Fahrplan der Linie 3 ist bei der Fahrt um 07:30 Uhr eine Aufteilung vorzunehmen: An Schultagen verkehrt dieser Bus ab der Haltestelle Äußere Röte durch das Gewerbegebiet

direkt zu den Haltestellen Erich-Kästner-Schule und Fürstenberg-Gymnasium, an schulfreien Tagen über den normalen Linienweg (Friedhofstraße – Hindenburgring - Pfohrener Str. – Moltkestr.).

An Schultagen sollen nach dem Feinkonzept wegen der geänderten Linienführung die Haltestellen Friedhofstraße, Friedhof und ggf. Moltkestraße mit einem Taxi betrieben werden. Dies ist dann im Fahrplan auch entsprechend darzustellen. Die Anlegung dieser Extrafahrt auch erforderlich, damit diese Verbindungen in den elektronischen Auskunftsmedien auch erscheinen. Außerdem müssen die Fahrgäste erkennen können, dass es sich bei diesem Fahrzeug um ein kleineres Fahrzeug mit begrenzter Sitzplatzzahl handelt.

Da in 6 Wochen (Ferien) der Stadtbus aus Kostengründen nur mit einem Bus im Stundentakt betrieben werden soll, sind die in den Ferien nicht verkehrenden Fahrten entsprechend zu kennzeichnen, damit für den Fahrgast eindeutig erkennbar ist, welche Busse in den Ferien fahren und welche nicht. Die Linie 101 wird in den Ferien komplett nicht gefahren, die verbleibende Linie 102 sowie die Linie 103 werden nur stündlich betrieben.

Die genauen Zeiträume der Ferienwochen müssen in den Fahrplänen für den Fahrgast erkennbar angegeben sein.

Als Anlage haben wir Fahrplantabellen für die Linien 101, 102 und 103 beigefügt, die vom Informationsgehalt dem im Schwarzwald-Baar-Kreis geltenden Standards entsprechen. Selbstverständlich können die Tabellen entsprechend farblich „layoutet“ werden, so dass sie einem Marketingkonzept für den Stadtbusverkehr entsprechen.

zu 3.3. Vorgesehene Fahrzeuge für den Stadtverkehr (Seite 10)

Auf Seite 10 des Feinkonzepts wird vorgesehene Größe der drei Busse angegeben: 2 Midi-Busse (10m) und 1. Standardlinienbus mit 12 m Länge. Wir waren von dieser Veränderung der Kapazitäten überrascht, da in allen Gesprächen, die wir mit Herrn Hüsler und Vertretern der Stadtverwaltung vor der Gemeinderatssitzung in Donaueschingen geführt hatten, immer von 2 Standardlinienbussen (12 m) und 1 Midi-Bus (10 m bzw. 8 m) gesprochen wurde.

Diese Reduktion der Gesamtkapazitäten ist für uns schwer nachvollziehbar. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Fahrzeugkapazitäten nimmt sich der Stadtverkehr betrieblich die Möglichkeit, zu gewissen Zeiten mit hohem Fahrgastaufkommen (z. B. im Schülerverkehr) Busse z. B. von den Linien 1 oder 2 auf die Linie 3 durchzubinden und damit zeitaufwändige Umsteigevorgänge großer Fahrgastgruppen am Bahnhof zu vermeiden.

Der Betrieb mit drei einheitlichen Standardlinienbussen mit 12 Meter wäre unseres Erachtens problemlos machbar, zu den Hauptverkehrszeiten für viele Nutzer vorteilhaft und würde dem Betreiber die notwendige Flexibilität bieten, entsprechend dem Fahrgastaufkommen bestimmte Fahrten zwischen den drei Stadtbuslinien durchzubinden. Die nachträgliche Verringerung der Kapazitäten ist auch unter dem Gesichtspunkt nicht nachvollziehbar, weil durch den Einsatz von Midi-Bussen gegenüber Standardlinienbussen nur in relativ geringem Umfang Kosteneinsparungen entstehen. Die Personalkosten, die den größten Kostenblock darstellen, verändern sich durch die Größe der Fahrzeuge ohnehin nicht.

Auch im Hinblick auf die von Herrn Hüsler prognostizierten Fahrgaststeigerungen nach Umsetzung des Konzepts käme man vermutlich rasch an die Kapazitätsgrenzen und müsste dann beim Betreiber die Kapazitäten nachträglich (teuer) erhöhen, da sich ein Gewinner der Ausschreibung vor Betriebsaufnahme die in der Ausschreibung geforderten Fahrzeuge beschafft.

Auch die Beförderungsqualität für die Fahrgäste wäre besser, wenn die Busse zur Verkehrsspitze nicht „bis an die Oberkante“ mit Fahrgästen gefüllt sind. Und der Wunsch aus der Mitte des Gemeinderates, dass in den Schwachlastzeiten im Innenstadtbereich kleinere Busse verkehren sol-

len, wird durch die vorliegende Konzeption ohnehin nicht erfüllt, da der Innenstadtbereich mit der Linie 3 immer mit einem Standardlinienbus (12 m) befahren werden soll.

zu 3.4 Betriebszeiten

Beim Vortakt sind noch nachträglich einige Anpassungen erforderlich, da die Fahrzeiten auf die Schienenverkehre ausgerichtet sein sollen. Die Ursache sind seit Fahrplanwechsel 2015/16 veränderte Schienenfahrpläne, was mit der Umsetzung des Interim-Konzepts auf der Gäubahn in Zusammenhang steht.

Der Vortakt trifft am Bahnhof nach heutiger Planung um 6:35 Uhr ein. Zugabfahrten mit Relevanz für Fahrgäste aus der Stadt sind nach derzeit gültigen Fahrplänen um **6:29** und um 7:40 Uhr in Richtung Villingen – Karlsruhe, um **6:28** Uhr in Richtung Immendingen - Tuttlingen, um 6:54 Uhr in Richtung Singen – Konstanz, um 6:42 Uhr in Richtung Neustadt – Freiburg sowie um **6:32** Uhr nach Hüfingen – Bräunlingen und um 6:52 Uhr in Richtung Brigachtal - Villingen-Schwenningen – Trossingen – Rottweil.

Die Anschlüsse in Richtung Bräunlingen, Tuttlingen und Villingen würden derzeit verpasst werden. Es wird daher angeregt, die ersten Busse am Busbahnhof bereits 10 Minuten früher um 06:25 Uhr am Bahnhof ankommen zu lassen, damit in alle Hauptrichtungen die entsprechenden Anschlüsse hergestellt werden können.

Am Abend enden die Fahrten des Stadtverkehrs um etwa 19:15 Uhr. Dies bedeutet, dass 15 Minuten zuvor die letzte Abfahrt ab Busbahnhof stattfindet. Ankunft aus Richtung Villingen ist mit dem Ringzug um 18:39 Uhr, aus Richtung Tuttlingen um 18:34 Uhr, aus Richtung Konstanz um 18:39 Uhr und aus Richtung Freiburg um 18:10 Uhr. Es bestehen zwar Anschlussverbindungen mit dem Stadtbus, wobei die Wartezeiten jedoch teilweise bis zu 26 Minuten betragen, weshalb davon auszugehen ist, dass die Fahrgäste dann viele innerstädtische Ziele schneller zu Fuß erreichen und deshalb zu dieser Zeit der Umstieg auf den Stadtbus eher schwächer ausfallen wird. Die Umstellung an Samstagen ab 12:15 Uhr auf Studentaktbetrieb ist nachvollziehbar, aus unserer Sicht allerdings etwas zu früh. Da am Nachmittag dann nur noch ein Bus im Stadtverkehr eingesetzt wird, bestehen Direktverbindungen in der gesamten Stadt, wobei sich hierdurch je nach Relation die Fahrzeiten verlängern, im ungünstigsten Fall bis zu 45 Minuten.

An Sonn- und Feiertagen ist im Gegensatz zu heute kein Angebot mit dem Stadtverkehr oder mit Rufbussen mehr vorgesehen, was bei den anderen in der Vergleichstabelle auf Seite 5 genannten Städten jedoch der Fall ist. Gerade an solchen Tagen könnte es sein, dass die Einwohner gerne mit dem Stadtbus in Kontakt kommen würden, da sie Zeit haben, einen Spaziergang machen und für den Heimweg mit der Rückfahrt den Stadtverkehr testen könnten.

zu 4.2 Nachfrageabschätzung (Seite 17)

Bei der Nachfrageabschätzung werden als Ausgangspunkt vor Einführung des Neukonzepts 350 Fahrten/Werktag angegeben, bereits im ersten Betriebsjahr des Neukonzepts soll eine Steigerung auf 880 Fahrgäste pro Werktag (+ 150%) erfolgen. Gleichzeitig soll der heutige Anteil an Auszubildenden um 10.000 Beförderungsfälle (+ 14% bei allgemein rückläufigen Schülerzahlen) steigen. Der Anstieg von dritten Personen wird innerhalb des ersten Betriebsjahres von heute 30.000 Fahrten p.a. auf 170.000 Fahrten p.a. (+ 466%) prognostiziert. Steigerungsraten in dieser Größenordnung im ersten Betriebsjahr eines Neukonzepts halten wir für äußerst unwahrscheinlich. Selbst bei stark ausgeweiteten Linienerkehren mit einer Verdoppelung des bisherigen Fahrtenangebotes, wie es beim Stadtverkehr Donaueschingen der Fall ist, entwickeln sich größere Fahrgastzuwächse – insbesondere bei Fahrgästen außerhalb des Ausbildungsverkehrs – nach allen uns bisher vorliegenden Erfahrungen erheblich langsamer, als von der Fa. Hüsler prognosti-

ziert.

Bereits im zweiten Betriebsjahr wird bei den Fahrgästen des Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs nochmals ein Anstieg von 170.000 Fahrgästen p. a. auf 245.000 Fahrgäste p. a. (+ 44 %) erwartet, die Zahlen des Ausbildungsverkehrs werden als gleichbleibend mit 80.000 Fahrten p.a. prognostiziert.

Im dritten Betriebsjahr soll der Anteil der dritten Personen nochmals um über 20% gegenüber dem Vorjahr (+ 50.000 Beförderungsfälle p. a.) ansteigen.

Im vierten Betriebsjahr wird von etwa 320.000 Fahrgästen p. a. ausgegangen, also von einer weiteren Steigerung von knapp 8,5% gegenüber dem Vorjahr.

Treffen diese prognostizierten Steigerungen in der Realität nicht ein, können auch die vorgegebenen Defizitlinien der Stadt nicht eingehalten werden mit der Folge, dass entweder über das Limit hinaus nachfinanziert oder das Fahrtenangebot verringert werden muss.

Problematisch ist auch die Tatsache, dass trotz diesen hoch einkalkulierten Fahrgaststeigerungen auch in den Folgejahren von 2 Midi-Bussen und einem Standardlinienbus ausgegangen wird.

Fahrgaststeigerungen in dieser Größenordnung führen nur so lange einer Senkung des Betriebsdefizits, als zur Verkehrsspitze keine Sprungkosten durch den Bedarf von zusätzlichen Fahrzeugen und zusätzlichem Personal entstehen. Dieser Umstand ist durch die Fa. Hüsler in den Defizitabschätzungen der Folgejahre überhaupt nicht berücksichtigt worden. Da die derzeit vorgesehenen Fahrzeuge bereits in der Anfangsphase des Neukonzepts zur Verkehrsspitze vollständig ausgelastet sein werden, müsste der gesamte prognostizierte Fahrgastzuwachs außerhalb der Verkehrsspitzen erfolgen, was nach allen bekannten Erfahrungen nicht der Fall sein wird.

Die im Feinkonzept in der Vergleichstabelle auf Seite 5 dargestellten Beispiele zeigen auch, dass andernorts teilweise mit deutlich mehr Fahrzeugen gearbeitet wird. Allerdings gibt die Tabelle leider nur die Anzahl Busse an, es ist nicht erkennbar, ob es sich um Gelenkbusse, Standardlinienbusse oder Midi-Busse handelt.

Bei den angegebenen Fahrten pro Einwohner (Steigerung um 60% von 20 [1. BJ] auf 32 [4. BJ]) wird eine Durchschnittsbetrachtung vorgenommen. Ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs liegt die derzeitige Nutzung des Stadtverkehrs ungefähr bei 3 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Da sich der Schülerverkehr nicht mehr wesentlich steigern lassen wird, sondern aufgrund der verschlechterten Bedienung (Umsteigezwang, teilweise längere Wege) sich bestenfalls stabil betreiben lässt, müsste sich die sonstigen Nutzer des Stadtverkehrs bei gleichem Produktionsumfang nicht um 60% sondern um über 900% erhöhen (von 3 auf 32 Fahrten je Einwohner). Wir können uns nicht vorstellen, wie dies funktionieren könnte.

Weitere Anmerkungen:

- **Neue Haltestelle Moltkestraße**

Die exakte Lage der neuen Haltestelle in der Moltkestraße ist noch nicht festgelegt. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass in der Moltkestraße in Fahrtrichtung Innenstadt die Gehwegbreite nur etwa 2,50 Meter beträgt und rückwärtig durch eine Mauer begrenzt wird. Für eine Bushaltestelle, an der zu den Hauptzeiten 50 bis 70 Schüler in die Busse ein- und aussteigen und vor Abfahrt der Busse auch an der Haltestelle warten, ist nach unserer Auffassung die Stehfläche/Wartefläche für die Fahrgäste zu gering, insbesondere mit etwa 2,50 Meter zu schmal. Dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass wartende Schüler im Normalfall nicht ruhig an der Haltestelle stehen, sondern oft herumtollen. Hier sollte seitens der Stadt überlegt werden, den Wartebereich in geeigneter Weise vergrößern (z. B. durch Einrichtung eines Bus-Caps), wobei dieses jedoch nur im Bereich zwischen der Einmündung der Humboldtstraße und der Spitalstraße sinnvoll wäre, um die aus der Humboldtstraße in Richtung

Pföhrener Straße ausfahrenden Regionalbusse nicht durch wartende Stadtverkehrsbusse zu behindern.

- **Begegnungsverkehr der Linien 1 und 2 im Steinweg**

Nach der Fahrplanstruktur begegnen sich alle halbe Stunde die Busse der Linien 1 und 2 im Steinweg. Der Steinweg ist eine relativ schmale Wohnstraße im Siedlungsbereich und je nach Parksituation und vor allem im Winter (Schneehaufen) sind in diesem Bereich Probleme zu erwarten, damit die Busse aneinander vorbeikommen. Ggf. wäre zu überlegen, den Fahrplan so zu ändern, dass die fahrplanmäßige Begegnung der Busse bereits in der Eichendorfstraße erfolgt.

- **Haltestelle DonauCenter**

Das DonauCenter ist durch den Stadtverkehr nicht direkt anfahrbar, da hierfür der Fahrzeitmehrbedarf zu hoch wäre und der Knoten am Bahnhof gefährdet wäre. Als Ersatz ist deshalb eine Haltestelle DonauCenter auf der Mühlenbrücke (L 180) im Zuge der Neuen Wolterdinger Straße vorgesehen.

Während der Haltezeiten der Stadtbusse müsste der sonstige Verkehr auf dieser nicht unbedeutenden Ein- bzw. Ausfallstraße aus/in Richtung Wolterdingen – Furtwangen warten. Für den Fahrgast mit Ziel DonauCenter (E-Center, Euronics-Fachmarkt, Sport-Denzer usw.) liegt die vorgesehene Haltestelle nicht ideal und hat Fußwege zwischen 300 bis 500 Meter zurückzulegen, was wir für Einkäufer als ungünstig bewerten. Die Akzeptanz dieser Haltestelle dürfte sich daher nach unserer Einschätzung in Grenzen halten.

- **Kosten für die Ergänzung der Schülerfahrt Äussere Röte – Humboldtstraße am Morgen ab Friedhof über Moltkestraße zum Bahnhof mit einem „Taxiersatz“**

Die Kosten für diese Zusatzleistungen mit einem Taxi oder Kleinbus an ca. 190 Schultagen gehen aus der Kalkulation nicht hervor und wurden vermutlich bislang auch nicht kalkuliert.

- **Liniennetz**

Das jetzt vorgesehene Liniennetz erschließt den überwiegenden Teil der Wohngebiete im Kernstadtbereich. Leider wird das große Gewerbegebiet Breitelen/Strangen mit vielen Arbeitsplätzen (u. a. IMS Gear, Sick Stegmann usw.) vom Stadtverkehr überhaupt nicht mehr bedient. Bislang erfolgt eine Bedienung über die Industriestraße, wobei die Haltestelle bei ALDI auch für Kunden aus dem Wohngebiet Äußere Röte interessant war. Ggf. sollte das Gewerbegebiet bei einer späteren Erweiterung wieder in das Stadtbusnetz einbezogen werden.

Gleiches gilt für die Klinik Sonnhalde, die nur über einen Fußweg von etwa 950 Meter an das Stadtbusnetz angeschlossen wird.

Nicht bedient werden auch das Freizeitzentrum im Park (Parkschwimmbad, Fitness-Center, Tennisplätze usw.) und das Neubaugebiet Bühlstraße, das derzeit nur über die Regionalbusse (Haltestelle Allmendshofen, ca. 500 – 600 Meter) mit der Innenstadt verknüpft wird.

Der Stadt und dem Planer sind diese noch zu erschließenden Märkte bekannt, war jedoch aufgrund des vorgegebenen Finanzrahmens nicht umsetzbar.

Das Detailkonzept der Firma Hüsler vom 14. Januar 2016 ist daher – wie oben dargestellt – noch in verschiedenen Punkten nachzubessern. Im Ergebnis müssen wir zu einem unter realistischen Bedingungen fahrbaren und für den Anbieter kalkulierbaren Ausschreibungskonzept kommen,

um das Risiko von notwendigen Nachbesserungen bald nach Betriebsaufnahme und damit verbundenen teuren Nachträgen des Betreibers möglichst klein zu halten.

Gerne können wir uns zur Klärung der offenen Punkte in einem weiteren Gespräch mit Herrn Hüsler und Vertretern der Stadtverwaltung nochmals zusammensetzen, damit das Neukonzept des Stadtverkehrs auch erfolgreich umgesetzt werden kann.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Andreas Metzger

101 Busbahnhof - Talstr. - Steinweg - Klinikum - Amtsgericht - Busbahnhof →

StadtBus-Konzept Fa. Hüsler AG Zürich - Stand: 16.01.2016

Die Haltestellen wurden vollständig dargestellt, ebenso Abweichungen bei einzelnen Fahrten (an Schultagen/schulfreien Tagen) sowie Fahrt als Taxiersatzverkehr.

		Montag - Freitag																							
Hinweise		60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Linie	Fahrt	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
DS Busbahnhof	ab																								
DS Dietrich-Bonhoeffer-Str		6:10		7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	
DS Talstr		6:11		7:02	7:32	8:02	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	
DS Geschwister-Scholl-Str.		6:12		7:03	7:33	8:03	8:33	9:03	9:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	
DS Haydn-Str.		6:13		7:05	7:35	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	
DS Berufliche Schulen		6:15		7:07	7:37	8:07	8:37	9:07	9:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	
DS Eichendorffstr		6:16		7:08	7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	
DS. Eichendorffschule		6:17		7:09	7:39	8:09	8:39	9:09	9:39	10:09	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	
DS Unterer Steinweg		6:19		7:11	7:41	8:11	8:41	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	
DS Steinweg/Kindergarten	an	6:21		7:13	7:43	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	
DS Steinweg/Kindergarten	ab	6:22	6:44	7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	
DS Falkenweg		6:23	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	
DS Holzsteigweg		6:24	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	
DS Kreisklinikum		6:25	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	
DS N. Wolterdinger Str.		6:26	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	
DS DonauCenter		6:27	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	
DS Eilestr		6:29	6:51	7:21	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	
DS Amtsgericht		6:30	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	
DS Käferbrücke		6:32	6:54	7:24	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	
DS Busbahnhof	an	6:34	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	

		Montag - Freitag				Samstag										Sonn- und Feiertag								
Hinweise		60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Linie	Fahrt	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	
DS Busbahnhof	ab	17:30	18:00	18:30	19:00																			
DS Dietrich-Bonhoeffer-Str		17:32	18:02	18:32	19:02																			
DS Talstr		17:33	18:03	18:33	19:03																			
DS Geschwister-Scholl-Str.		17:34	18:04	18:34	19:04																			
DS Haydn-Str.		17:35	18:05	18:35	19:05																			
DS Berufliche Schulen		17:37	18:07	18:37	19:07																			
DS Eichendorffstr		17:38	18:08	18:38	19:08																			
DS. Eichendorffschule		17:39	18:09	18:39	19:09																			
DS Unterer Steinweg		17:41	18:11	18:41	19:11																			
DS Steinweg/Kindergarten	an	17:43	18:13	18:43	19:13																			
DS Steinweg/Kindergarten	ab	17:44	18:14	18:44		7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44									
DS Falkenweg		17:45	18:15	18:45		7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45									
DS Holzsteigweg		17:46	18:16	18:46		7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46									
DS Kreisklinikum		17:47	18:17	18:47		7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47									
DS N. Wolterdinger Str.		17:48	18:18	18:48		7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48									
DS DonauCenter		17:49	18:19	18:49		7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49									
DS Eilestr		17:51	18:21	18:51		7:21	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51									
DS Amtsgericht		17:52	18:22	18:52		7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52									
DS Käferbrücke		17:54	18:24	18:54		7:24	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54									
DS Busbahnhof	an	17:56	18:26	18:56		7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56									

60 = verkehrt nicht in den Ferien (6 Wochen, Zeiträume sind noch genau zu definieren).

102 Busb - Rathaus - Klinikum - Steinweg - Störing - Talstr. - Busbf



StadtBus-Konzept Fa. Hüsler AG Zürich - Stand: 16.01.2016

Die Haltestellen wurden vollständig dargestellt, ebenso Abweichungen bei einzelnen Fahrten (an Schultagen/schulfreien Tagen) sowie Fahrt als Taxiersatzverkehr.

Hinweise	Montag - Freitag																							
	102		60		102		60		102		60		102		60		102		60		102		60	
	Linie	Fahrt	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60
DS Busbahnhof	ab	1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
DS Käferbrücke			7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30
DS Rathaus			7:01	7:31	8:01	8:31	9:01	9:31	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31
DS DonauCenter			7:06	7:36	8:06	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36
DS N.Wolterdinger Str.			7:08	7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38
DS Kreisklinikum			7:09	7:39	8:09	8:39	9:09	9:39	10:09	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39
DS Holzsteigweg			7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40
DS Falkenweg			7:11	7:41	8:11	8:41	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41
DS Steinweg/Kindergarten	an		7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42
DS Steinweg/Kindergarten	ab	6:43	7:13	7:43	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43
DS Unterer Steinweg		6:44	7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44
DS Eichendorffschule		6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45
DS Saverner Str		6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46
DS Berufliche Schulen		6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48
DS Haydn-Str.		6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49
DS Im Störing		6:51	7:21	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51
DS Talstr.		6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52
DS Dietrich-Bonhoeffer-Str		6:53	7:23	7:53	8:23	8:53	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53
DS Busbahnhof	an	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56

Hinweise	Montag - Freitag												Samstag												Sonn- und Feiertag					
	102		60		102		60		102		60		102		60		102		60		102		60							
	Linie	Fahrt	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60	102	60
DS Busbahnhof	ab	25	26	27	36	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	17	19	216											
DS Käferbrücke		18:00	18:30	19:00		7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00											
DS Rathaus		18:01	18:31	19:01		7:31	8:01	8:31	9:01	9:31	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01											
DS DonauCenter		18:03	18:33	19:03		7:33	8:03	8:33	9:03	9:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03											
DS DonauCenter		18:06	18:36	19:06		7:36	8:06	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06											
DS N.Wolterdinger Str.		18:08	18:38	19:08		7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08											
DS Kreisklinikum		18:09	18:39	19:09		7:39	8:09	8:39	9:09	9:39	10:09	10:39	11:09	11:39	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09											
DS Holzsteigweg		18:10	18:40	19:10		7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10											
DS Falkenweg		18:11	18:41	19:11		7:41	8:11	8:41	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11											
DS Steinweg/Kindergarten	an	18:12	18:42	19:12		7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12											
DS Steinweg/Kindergarten	ab	18:13	18:43		7:13	7:43	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	13:13	14:13	15:13												
DS Unterer Steinweg		18:14	18:44		7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	13:14	14:14	15:14												
DS Eichendorffschule		18:15	18:45		7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	13:15	14:15	15:15												
DS Saverner Str		18:16	18:46		7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	13:16	14:16	15:16												
DS Berufliche Schulen		18:18	18:48		7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	13:18	14:18	15:18												
DS Haydn-Str.		18:19	18:49		7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	13:19	14:19	15:19												
DS Im Störing		18:21	18:51		7:21	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	13:21	14:21	15:21												
DS Talstr.		18:22	18:52		7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	13:22	14:22	15:22												
DS Dietrich-Bonhoeffer-Str		18:23	18:53		7:23	7:53	8:23	8:53	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	13:23	14:23	15:23												
DS Busbahnhof	an	18:26	18:56		7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	13:26	14:26	15:26												

60 = verkehrt nicht in den Ferien (6 Wochen, Zeiträume sind noch genau zu definieren).

103 Busbahnhof - Rathausplatz - Äussere Röte - Innenstadt - Busbahnhof



StadtBus-Konzept Fa. Hüsler AG Zürich - Stand: 16.01.2016

Die Haltestellen wurden vollständig dargestellt, ebenso Abweichungen bei einzelnen Fahrten (an Schultagen/schulfreien Tagen) sowie Fahrt als Taxiersatzverkehr.

		Montag - Freitag																						
Hinweise		60	60	60	S	77	S	F	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	S		
Linie		103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103		
Fahrt		1	2	3	4	44	46	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	201	20
DS Busbahnhof	ab			7:00	7:30		7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	15:30
DS Josefstr.				7:01	7:31		7:31	8:01	8:31	9:01	9:31	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	15:31
DS Karlstr West				7:03	7:33		7:33	8:03	8:33	9:03	9:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	15:33
DS Rathausplatz				7:05	7:35		7:35	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	15:35
DS Sebastiankapelle				7:06	7:36		7:36	8:06	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	15:36
DS Erich Kästner-Schule																								15:40
DS Fürstenberg-Gymnasium																								15:41
DS. Moltkestr				7:08	7:38		7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	15:42
DS Friedhof				7:10	7:40		7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	15:43
DS Friedhofstr.				7:11	7:41		7:41	8:11	8:41	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	15:44
DS Alemannenstr.				7:12	7:42		7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	15:45
DS Äussere Röte	an			7:13	7:43		7:43	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	15:46
DS Äussere Röte	ab	6:22	6:44	7:14	7:43		7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	15:47
DS Breslauer Str.		6:23	6:45	7:15		7:45	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	15:48
DS Friedhofstr.		6:24	6:46	7:16		7:46	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	15:49
DS Friedhof		6:25	6:47	7:17		7:47	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	15:50
DS. Moltkestr		6:27	6:49	7:19		7:49	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	15:52
DS Erich Kästner-Schule					7:48																			
DS Fürstenberg-Gymnasium					7:49																			
DS Schulstr.		6:29	6:51	7:21	7:52	7:51	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	15:54
DS Karlstr Ost		6:30	6:52	7:22	7:53	7:52	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	15:55
DS Josefstr. II		6:32	6:54	7:24	7:55	7:54	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	15:57
DS Busbahnhof	an	6:34	6:56	7:26	7:56	7:56	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	15:59

		Montag - Freitag										Samstag												
Hinweise		60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Linie		103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
Fahrt		21	22	23	24	25	26	27	36	46	5	6	7	8	9	10	11	12	136	14	16	18	201	
DS Busbahnhof	ab	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00		7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:30	15:30
DS Josefstr.		16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01		7:31	8:01	8:31	9:01	9:31	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:31	14:31	15:31	15:31
DS Karlstr West		16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03		7:33	8:03	8:33	9:03	9:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:33	14:33	15:33	15:33
DS Rathausplatz		16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05		7:35	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:35	14:35	15:35	15:35
DS Sebastiankapelle		16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06		7:36	8:06	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:36	14:36	15:36	15:36
DS Erich Kästner-Schule																								
DS Fürstenberg-Gymnasium																								
DS. Moltkestr		16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08		7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:38	14:38	15:38	15:38
DS Friedhof		16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10		7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:40	14:40	15:40	15:40
DS Friedhofstr.		16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11		7:41	8:11	8:41	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:41	14:41	15:41	15:41
DS Alemannenstr.		16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12		7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:42	14:42	15:42	15:42
DS Äussere Röte	an	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13		7:43	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:43	14:43	15:43	15:43
DS Äussere Röte	ab	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44		7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44		12:44	13:44	14:44	15:44	15:44
DS Breslauer Str.		16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45		7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45		12:45	13:45	14:45	15:45	15:45
DS Friedhofstr.		16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46		7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46		12:46	13:46	14:46	15:46	15:46
DS Friedhof		16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47		7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47		12:47	13:47	14:47	15:47	15:47
DS. Moltkestr		16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49		7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49		12:49	13:49	14:49	15:49	15:49
DS Erich Kästner-Schule																								
DS Fürstenberg-Gymnasium																								
DS Schulstr.		16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51		7:21	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51		12:51	13:51	14:51	15:51	15:51
DS Karlstr Ost		16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52		7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52		12:52	13:52	14:52	15:52	15:52
DS Josefstr. II		16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54		7:24	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54		12:54	13:54	14:54	15:54	15:54
DS Busbahnhof	an	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56		7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56		12:56	13:56	14:56	15:56	15:56

II = Taxiersatzverkehr
60 = verkehrt nicht in den Ferien (6 Wochen, Zeiträume sind noch genau zu definieren).
77 = Kleinbus: Begrenzte Platzzahl
F = Mo-Fr an schulfreien Tagen
S = Mo-Fr an Schultagen