Stellungnahme zur Stellungnahme des Landratsamtes

Herzlichen Dank für die aufmerksame Lektüre des Detailkonzeptes für den Stadtbusverkehr in Donaueschingen.

Wie Sie richtig feststellen, handelt es sich immer noch um ein Konzept und nicht um ein Ausführungsprojekt, bei dem schon alle Details festgelegt sind. Wir sehen deshalb die meisten Ihrer Bemerkungen und Aussagen als wichtige Hinweise und Anregungen für die Ausführungsplanung. Wir werden im Folgenden Punkt für Punkt darauf eingehen. Daneben machen Sie einige grundsätzliche Bemerkungen, zu denen wir gerne einleitend Stellung beziehen.

Zu den grundsätzlichen Bemerkungen

1. Sie stellen grundsätzlich infrage, dass in Städten wie Donaueschingen für den Stadtbus ein Marktpotenzial besteht, das ein Mehrfaches der heutigen Schülerbeförderung umfasst.

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass mit einem gut kommunizierten und klar standardisierten Angebot auch in kleinen Gemeinden oder Ortsteilen wie Oerlinghausen (NRW 16'000 EW) oder Rheinfeldern (AG 11'000 EW) gute Resultate erzielt werden können. Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass unsere Schätzung der Zielgrösse von 32 Fahrten pro EW und Jahr sich auf die realen Verhältnisse von Donaueschingen abstützt und wesentlich tiefer liegt als in allen Vergleichsstädten der Tabelle Nr. 1 im Bericht Detailkonzept. Dieser Wert bedeutet, dass knapp jeder 17. Einwohner der Einzugsgebiete der Buslinien an einem mittleren Werktag zwei Fahrten mit dem Bus macht oder dass neben den Schülern ca. 500 häufige Kunden und ca. 2'000 gelegentliche Kunden gewonnen werden können.

Das ist für uns das Etappenziel, das in 4 Jahren mindestens erreicht werden soll und das wir als realistisch betrachten, wenn das Projekt mit dem Willen zum Erfolg angepackt wird.

2. Das Anbinden des Industriegebietes wurde von uns in der ersten Ausbaustufe ausgeklammert, weil wir in anderen Kleinstädten die Erfahrung gemacht haben, dass periphere Industriegebiete mit einem grossen Parkplatzangebot für den Stadtbus ein schwieriges Marktumfeld generieren und zu einem sehr ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis führen.

Wir haben bereits mehrfach erlebt, dass solche Linien wieder aufgehoben werden mussten. Da hilft auch ein einzelner ALDI nicht, um das Blatt zu wenden. Es ist unsere Strategie, die Mittel auf die Marktsegmente zu bündeln, wo wir reelle Chancen sehen und nicht „alles ein wenig“ anzubieten. Das trifft im Weiteren auch auf das Spät- und Sonntagsangebot zu. Selbst in grösseren Gemeinden wie Lemgo (NRW) werden beachtliche Fahrgastzahlen erreicht, ohne Spät- und Sonntagsangebot (siehe Tabelle).

Zu den Optimierungsvorschlägen und technischen / organisatorischen Problemen

3. Die Mitbenützung des Busbahnhofes beim Bahnhof für das Stadtbus Rendez-Vous zur Minute 00 und 30 muss selbstverständlich sorgfältig abgeklärt und geplant werden. Falls zusätzliche Standplätze geschaffen werden müssen, ist das unverzüglich in die Hand zu nehmen. Wir sind bisher davon ausgegangen, dass dieses Problem lösbar ist. So ist die zeitliche und örtliche Lage des Rendez-Vous in den bisherigen Abstimmungen auch von den Vertretern des Landratsamtes vorgeschlagen worden.

Frage: Wer erstellt den Belegungsplan für die Buskanten für die fraglichen Zeitabschnitte und überprüft die allfällige Notwendigkeit von Anpassungen?

4. Die Bedienung der Schulen an der Humboldtstrasse wird in zwei Ausnahmefällen (am Morgen von der Äusseren Röte, am Nachmittag zur Äusseren Röte) über die Humboldtstrasse geführt. Das führt zu zusätzlichen Zeitverlusten. Die Linie 3 hat insgesamt Zeitreserven in der Höhe von 5 Minuten. Das Landratsamt befürchtet insbesondere, dass es am Morgen zu grossen Schwierigkeiten kommt und dass die Zeitreserven auf diesem Kurs nicht ausreichen, um die Verzögerungen aufzufangen, da die Busse der Schüler und die Autos der Lehrer und Eltern alles blockieren.

Vorschlag: Ein Fahrversuch zu den zwei fraglichen Zeitpunkten soll aufzeigen, wie die Busse durchkommen und falls der Zeitverlust zu gross ist, soll gemeinsam mit den Schulen überlegt werden, wie der Verkehrsablauf auf der Humboldtstrasse verbessert werden kann.

5. Abgesehen von den zwei oben genannten Sonderfällen sind die drei Buslinien mit einer Umlaufgeschwindigkeit von 14 km/h ausgelegt. Das entspricht den Erfahrungswerten und wurde mit Probefahrten verifiziert.

Die Reisegeschwindigkeit (ohne die Endhalte) beträgt 16.8 km/h. Wir haben oft mit erheblich höheren Werten und entsprechenden Schwierigkeiten zu tun (zum Beispiel in Lindau).

6. Die Anregung, den „Vortakt“ in der Frühe um 10 Minuten vorzuverlegen, nehmen wir gerne auf (Ankunft am Bahnhof um 6.25 Uhr). Den angedeuteten Vorschlag, ebenso einen (zurückgeschobenen) „Nachtakt“ anzuhängen, werden wir prüfen. Es ist zu beachten, dass das Mehrkosten bringt und die nach Hause Verkehre der Pendler und Schüler am Abend weniger gebündelt auftreten als am Morgen.

Vorschlag: Erheben der Ein- und Aussteiger der Züge zu den fraglichen Zeiten.

7. Das Durchbindungskonzept der drei Linienäste ist in unterschiedlicher Weise denkbar. Dabei spielt der Direktfahreranteil, das Manövrieren am Bushof, die Plausibilität und die notwendige Grösse der Gefässe eine wichtige Rolle. Ferner ist die „Direktverbindung zum Zentrum für alle“ ein wichtiges Prinzip. Dabei haben wir ursprünglich den Rathausplatz als zentralsten Punkt festgelegt, das konnte wegen Widerständen bei der Verkehrsführung nicht ganz eingehalten werden. Aber im Wesentlichen kann aus allen erschlossenen Wohnquartieren das Zentrum umsteigefrei erreicht werden.

Es wäre durchaus möglich, anstelle der Linienäste 1 und 2 beim Bushof die Linienäste 1 und 3 durchzubinden (das war ursprünglich so gedacht). Der Nachteil ist eine (nicht so plausible) Stichfahrt beim Bushof mit entsprechenden Wendemanövern und der Zwang,

dass auf allen Linienästen dieselben Gefässe verwendet werden müssen (dazu weiteres im nächsten Punkt). Wir sind in dieser Frage durchaus für Gespräche offen und sind an jeder Verbesserung interessiert. Dabei möchten wir aber betonen, dass die Umsteigefreiheit bei den Schülern weniger im Vordergrund steht als bei den übrigen Fahrgästen.

8. Wir haben vorgeschlagen, auf den Linienästen 1 und 2 im Normalfall 10 m Midibusse einzusetzen und auf dem Linienast 3 einen 12 m Standardbus. Das ergibt sich aus der Nachfrage (siehe Tabelle 4). Wir legen Wert darauf, dass alle Linienäste und Haltestellen mit Standardbussen befahrbar sind. Ebenso gehen wir davon aus, dass der Betreiber für dieses Angebot mindestens auf einen vierten Bus Zugriff haben muss. Das sollte ein 12 m Standardbus sein. Sicher ergäbe sich aus einem Einheitstyp eine gewisse Rationalisierung und eine grössere Flexibilität bei der Durchbindung der Linien, andererseits gibt es eine ganze Reihe von Gründen um den Einsatz von überdimensionierten Fahrzeugen infrage zu stellen. Wir sind in dieser Frage durchaus offen für ein Fachgespräch.
9. Die spezifischen Haltestellenfragen (Moltkestrasse und Donaucenter) sind mit den entsprechenden Organen der Gemeinde zu diskutieren. Wir unterstützen den Vorschlag des Landratsamtes für eine Kaphaltestelle an der Moltkestrasse. Beim Donaucenter muss eine Lösung mit direkteren Wegen gefunden werden, sonst macht das keinen Sinn. Im Übrigen gehen wir davon aus, dass an dieser Haltestelle mit einem 10 s Halt zu rechnen ist. Das hat auf den MIV höchstens eine symbolische Wirkung.
10. Der Begegnungsverkehr der Linienäste 1 und 2 wird (wie das Landratsamt richtig vermutet) eher beim unteren Steinweg zur Kreuzung führen. Dass der Kindergarten als „Endpunkt“ erklärt wurde, ist auf den entsprechenden Wunsch der Stadtverwaltung (wegen der Bekanntheit des Kindergartens) zurückzuführen. Wir werden das noch im Detail überprüfen.
11. Wir sind froh um den Hinweis des Landratsamtes betreffend der Durchbindung der Linienäste und der Schwierigkeit, das in den Fahrplanauskunftsprogrammen wiederzugeben. Da sind wir auf eine Zusammenarbeit angewiesen. Vielleicht lässt sich gemeinsam eine Lösung finden („Dieser Bus fährt weiter als Linie X“). Für die Einwohner der Stadt Donaueschingen können wir mit einer Informationskampagne dafür sorgen, dass alle informiert sind. Dinge diese Art sind plausibel und deshalb leicht zu kommunizieren. Vor allem weil die Vorteile der Lösung evident sind.
12. Bezüglich der Liniennummern und Tabellenfahrpläne weisen wir darauf hin, dass es sich beim vorliegenden Bericht um ein Konzept handelt und dass die weiteren Arbeiten in enger Abstimmung mit dem Landesratsamt vorzunehmen sind.

Zürich, 22.03.2016 WH