

Stadt Reutlingen 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung Gz.: Wö/Brä		15/062/01		21.05.2015
Beratungsfolge	Datum	Behandlungszweck/-art		Ergebnis
BVUA	18.06.2015	Vorberatung	nichtöffentlich	
GR	30.06.2015	Beschluss	öffentlich	
BezGR Altenburg	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Betzingen	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Bronnweiler	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Degerschlacht	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Gönningen	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Mittelstadt	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Oferdingen	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Ohmenhausen	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Reicheneck	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Rommelsbach	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Sickenhausen	-	Anhörung	öffentlich	
BezGR Sondelfingen	-	Anhörung	öffentlich	
BVUA	-	Vorberatung	nichtöffentlich	
GR	-	Entscheidung	öffentlich	
Beschlussvorlage Verkehrsentwicklungsplan, Klimaschutzkonzept, Luftreinhaltung - Umsetzungskonzept Stadtbus 2015				
Bezugsdrucksache 07/005/89; 09/005/36; 12/005/100; 12/018/02; 12/018/03; 12/018/05; 12/140/04.3 Ziff. 39; 12/140/05.1 Ziff. 31; 33; 35; 12/140/06.1 Ziff. 2; 13; 12/140/10.2 Ziff. 1; 2; 12/140/10.4 Ziff. 6; 12/140/10.7 Ziff. 2; 13/005/19; 13/018/01; 13/018/01 neu; 13/070/01; 14/005/15; 15/005/41				

Beschlussvorschlag

1. Der Gemeinderat begrüßt das in der Anlage 1 beigefügte „Umsetzungskonzept Stadtbus“.
2. Das „Umsetzungskonzept Stadtbus“ wird hinsichtlich seiner finanziellen Auswirkungen in der Konsolidierungsklausur des Gemeinderates am 17. und 18. Juli 2015 beraten; die Anhörung der Stadtbezirke und die weitere Beratung sowie Beschlussfassung werden bis zur Grundsatzentscheidung über die Mittelbereitstellung zurückgestellt.

Finanzielle Auswirkungen

HHJ	HHST	Betrag in €	über-/ außerplanm.	Auswirkung	Erläuterung
2018	1.7920.7*	830.000,00			zusätzlicher Zuschussbedarf zu den im Doppel-HH 2015/2016 veranschlagten rd. 700.000 € für Stadtbuslinien des Tagnetzes für die Zeit ab Sept. 2018 gem. Umsetzungskonzept.
2019	1.7920.7*	2.580.000,00			zusätzlicher jährlicher Zuschussbedarf zu den im Doppel-HH 2015/2016 veranschlagten rd. 700.000 € für Stadtbuslinien des Tagnetzes gem. Umsetzungskonzept.
2017	2.6300.9510* Haltestelle Stadtbus Reutlingen	2.210.000,00			Baukosten für 84 neue Haltestellenpositionen, d.h. 38 Haltestellenpositionen für das Stadtbusliniennetz zu je 40.000 € und 46 Haltestellenpositionen für das Quartiersbusliniennetz zu je 15.000 €.
2017	2.6300.9511* Busbeschleunigung Stadtbus Reutlingen	720.000,00			Umbaukosten für die Signalanlagen und -steuerung am Knoten Karl-/Gartenstraße sowie im Knotenbereich der Eberhard-/Karlstraße inkl. Unter den Linden.

Deckungsvorschlag

HHJ	HHST	Betrag in €	Auswirkung	Erläuterung

Begründung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 26.09.2013 die Stadtverwaltung beauftragt, ein umsetzungsreifes Konzept für die Neuordnung des Reutlinger Stadtbusnetzes zu erstellen.

Gemäß Gemeinderatsbeschluss bilden die Grundlage für das neue Stadtbusnetz die drei Ideenbausteine aus dem Verkehrsentwicklungsplan: ringförmige Erschließung um die Altstadt („Altstadtring“), Taktverdichtung bzw. Netzergänzung und die Anregungen aus den Stadtbezirken (GR-Drucksache Nr. 13/018/01 neu).

Die Fachgutachter des Verkehrsentwicklungsplanes hatten zuvor ausführlich auf der Klausurtagung des Gemeinderates vom 07.12.2012 über die Themen ringförmige Erschließung um die Altstadt („Altstadtring“), Taktverdichtung und Netzergänzung berichtet.

Im Anschluss an den oben genannten Gemeinderatsbeschluss konnte die Stadtverwaltung – als Ergebnis einer öffentlichen Ausschreibung – Anfang des Jahres 2014 das auf Verkehrskonzepte und Mobilitätsplanung spezialisierte Unternehmen plan:mobil mit der Erarbeitung des neuen Stadtbusnetzes beauftragen.

Im Ergebnis liegt nun mit dem „Umsetzungskonzept Stadtbus“ eine, dem Auftrag des Gemeinderates entsprechende, durchführungsreife Fachplanung vor (siehe Anlage 1). Auf verschiedenen Linien des „Umsetzungskonzeptes Stadtbus“ lässt sich ein Probebetrieb durchführen; insbesondere auf den fünf Quartiersbuslinien.

Aufgrund der Komplexität und der hohen Folgekosten, gibt die Stadtverwaltung die Vorlage und den Ergebnisbericht der Firma plan:mobil dem Bau-, Verkehrs- und Umweltausschuss und dem Gemeinderat zunächst inhaltlich zur Kenntnis und empfiehlt eine Beschlussfassung zum weiteren Verfahren. Im Rahmen der Kenntnisnahme stellen die Fachgutachter die Ergebnisse ihrer Arbeit in der notwendigen Ausführlichkeit vor und nehmen sich Zeit für Rückfragen aus dem Gremium. Somit erhalten die Stadträtinnen und Stadträte zunächst alle Informationen für die kommenden Beratungen.

In Bezug auf die hohen Folgekosten wird das „Umsetzungskonzept Stadtbus“ hinsichtlich seiner finanziellen Auswirkungen in die Beratungen der Konsolidierungsklausur des Gemeinderates am 17. und 18. Juli 2015 verwiesen.

Wenn die Grundsatzentscheidung über die Bereitstellung der erforderlichen Mittel getroffen ist, wird die Stadtverwaltung die zwölf Stadtbezirke öffentlich anhören. Dies wird aus der Erfahrung heraus etwas Zeit in Anspruch nehmen, die aber gut investiert ist, denn so können die Erkenntnisse aus den Anhörungen gleich in die Vorberatungen einfließen. Sobald alle Fakten aus den Stadtbezirken vorliegen, kann der Fachausschuss beraten und der Gemeinderat abschließend entscheiden.

Mit dem Beschluss des Gemeinderates zur Umsetzung des Stadtbuskonzeptes beginnt die Realisierungsphase mit zahlreichen Aufgaben für Stadtverwaltung und RSV, insbesondere:

- Abstimmung mit den Nachbargemeinden, eventuell Gemeinderatsbeschlüsse
- Abstimmung mit den Landkreisen Reutlingen und Tübingen
- Abstimmung mit dem Verkehrsverbund (u.a. Ansprechen der Möglichkeiten zur Einführung eines „Stadttarifs“), Vereinbarung einer Nullzählung
- Anpassung der RSV-Verträge unter Beachtung der Europäischen Vorschriften
- Gemeinderatsbeschluss über die RSV-Verträge und den künftigen Betriebszuschuss
- Gemeinderatsbeschlüsse in den Nachbargemeinden zur anteiligen Kostentragung
- Beantragung der Konzessionen für die neuen Buslinien

- Ausschreibung und Bestellung der benötigten Linienbusse (Lieferzeit 6 bis 9 Monate)
- Werbung und Einstellung zusätzlicher Busfahrerinnen und Busfahrer
- Erstellung der Dienst- und Betriebspläne
- Aufbau der zusätzlichen Infrastruktur (insbesondere Haltestellen und Signalanlagen)
- Öffentlichkeitsarbeit in Form eines Werbekonzeptes

Die Abarbeitung dieses umfassenden Aufgabenpaketes wird ab Beschlussfassung des Gemeinderates voraussichtlich einen Zeitraum von rund 24 Monaten einnehmen und verlangt eine gute Koordinierung. Stand heute ist, den Systemwechsel vom bestehenden zum neuen Stadtbusnetz in den Sommerferien 2018 durchzuführen.

Dies zeigt, dass das „Umsetzungskonzept Stadtbus“ Arbeitsschwerpunkt mit hoher Priorität bei den planenden und bauenden Ämtern der Stadtverwaltung für die nächsten Jahre sein wird. Das bedeutet, dass mit Beschluss zur Durchführung im Bereich der Verkehrsplanung, des Straßenbaus und der Verkehrslenkung zusätzliche Ressourcen durch eine oder mehrere Projektkräfte notwendig werden.

Mit der Umsetzung des neuen Stadtbusnetzes werden die Betriebszuschüsse für die RSV von den im Doppel-Haushalt 2015/2016 veranschlagten rund 700.000 € für Stadtbuslinien nach den Ermittlungen der Fachgutachter um 2.580.000 € auf insgesamt 3.280.000 € steigen. Deswegen werden die finanziellen Auswirkungen dieser Busnetzreform zu einem Gegenstand der Konsolidierungsklausur.

In diesem Zusammenhang sind, parallel zu den oben genannten Aufgaben, mit dem Land Baden-Württemberg alle Möglichkeiten der finanziellen Förderung zu klären. So hatte das Land erst kürzlich in einer Pressemitteilung zugesagt, die Stadt Reutlingen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung finanziell zu unterstützen. Ein attraktives Stadtbusnetz vermeidet bzw. verringert Verkehr.

Neben der Innenentwicklung (Stadt der kurzen Wege) und dem Ausbau der Fuß- und Radwege ist ein attraktives und auf die künftige Regional-Stadtbahn abgestimmtes Stadtbusnetz eine ernsthafte Alternative – insbesondere für die Einwohner in den Stadtbezirken – zur Fahrt mit dem eigenen Auto und somit ein maßgebliches Mittel, um künftig den hohen Anteil der Autofahrten am Gesamtbinnenverkehr in Reutlingen zu senken.

Zusätzlich zu den allgemeinen Zielen der Vermeidung und Verminderung von Autoverkehr um mehr Lebensqualität zu gewinnen, ist das neue Stadtbusnetz – insbesondere vor dem Hintergrund der langjährigen Überschreitung der von der Europäischen Union festgesetzten Grenzwerte und der aktuellen Verurteilung des Landes Baden-Württemberg – auch ein maßgeblicher Beitrag zur Luftreinhaltung in der Reutlinger Innenstadt.

Für das neue Stadtbusnetz sind ca. 17 zusätzliche Fahrzeuge erforderlich. Es ist geplant, die neuen Busse mit Hybrid-Technologie anzuschaffen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der Kraftstoffausstoß eines Hybridbusses um 22 % geringer ist als der eines konventionellen Busses mit Verbrennungsmotor.

Mit dem Beschluss zum Klimaschutzkonzept (GR-Drucksache Nr. 13/070/01) hat sich der Gemeinderat das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen in Reutlingen bis 2030 – gegenüber dem Basisjahr 1990 – um ca. 35 % zu senken. Dieses ehrgeizige Ziel – das über die Empfehlung des Klimagutachters hinausgeht – ist ohne den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und der damit verbundenen Stärkung des Umweltverbundes nicht zu erreichen.

Sachverhalt

Die heutige Nummerierung der Buslinien kann aufgrund der umfassenden Umgestaltung des Stadtbusnetzes nicht beibehalten werden. Zum besseren Verständnis sind die neuen Linien im Netzplan des Gutachtens zunächst mit Buchstaben (als Arbeitstitel) benannt. Nach der Beschlussfassung über Umfang und Umsetzung des Stadtbuskonzeptes werden den Linien wieder Ziffern zugeordnet.

Nachstehend werden die wesentlichen Bausteine des „Umsetzungskonzeptes Stadtbus“ kurz dargestellt:

- Einführung einer neuen zentralen Nahverkehrstrasse zwischen Altstadt und Oststadt (Gartenstraße) als wirkungsvollster Teilabschnitt des entworfenen „Altstadtrings“. Die Trasse wird künftig von acht Buslinien in kurzen Abständen bedient. Für Fahrgäste, die ihr Ziel in der östlichen und südlichen Innenstadt haben, ergibt sich eine deutliche Verkürzung der Fußwege.
- Neben der zentralen Nahverkehrstrasse in der Gartenstraße befahren Buslinien künftig alle die Altstadt umgebenden Straßen (Lederstraße, Ledergraben, Stadtmitte, Karlstraße) in Teilabschnitten. Somit wird die Erschließung der Innenstadt insgesamt weiter verbessert und gleichzeitig Betriebsabläufe entzerrt („Altstadtring“).
- Aufhebung der fünfminütigen Wartezeit („Rendezvous-Prinzip“) an der Haltestelle Stadtmitte und Durchbindung und Verlängerung der Stadtbuslinien 3, 5, 6, 9 und 31 die heute an der Haltestelle Stadtmitte enden, Richtung Altstadt / Albtorplatz bzw. weiter in den Süden der Stadt. Hiervon profitieren die Fahrgäste, die die Innenstadt ohne Umstieg durchfahren wollen und der Betrieb wird wirtschaftlicher.
- Verbindung des Hauptbahnhofes mit nahezu allen Stadtbuslinien über die bestehenden Haltestellen Hauptbahnhof/Listplatz, Hauptbahnhof/Unter den Linden und die neue Haltestelle Hauptbahnhof/Nordeingang und Verknüpfung des Stadtbusnetzes mit allen projektierten Haltepunkten des Modul 1 der Regional-Stadtbahn.
- Verbesserung des Angebotes durch die Einführung von neuen Buslinien, die Verlängerung bestehender Verbindungen, die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen und die Verdichtung von Fahrplänen. Der 40-Minutentakt entfällt im gesamten Netz, die neue „Taktfamilie“ lautet: 10 Min., 20 Min., 30 Min. und 60 Min. Bei Linienüberlagerung wird der jeweilige Grundtakt weiter verdichtet.
- Durch Tangentiallinien werden erstmalig einwohnerstarke Stadtteile und Nutzungsschwerpunkte direkt – ohne Umsteigen in der Innenstadt – miteinander verbunden, dies gilt beispielsweise für die im Liniennetzplan mit T bezeichnete Stadtbuslinie: „Mark-West – Betzingen – Voller Brunnen – Orschel-Hagen“.
- Fünf Quartiersbuslinien ergänzen das Stadtbusnetz. Die Linien werden mit wendigen Kleinbussen befahren, die auch Wohngebiete in Hanglagen erreichen. So können die wesentlichen Erschließungslücken im Stadtgebiet geschlossen werden.
- Um die Mitnahme von Fahrrädern – insbesondere in Richtung Hanggebiete – zu testen, ist als Pilotstrecke die neue Stadtbuslinie E (Burgholz – Hauptbahnhof – Haltepunkt Bösmannsacker – Hochschule – Hohbuch) vorgesehen.

Gemäß der Einschätzung der Fachgutachter ergeben sich folgende wesentliche Auswirkungen aus der Realisierung des Umsetzungskonzeptes (jeweils bezogen auf die kompletten Linienverläufe des Umsetzungskonzeptes und damit teilweise auch außerhalb des Stadtgebietes von Reutlingen; vgl. Anlage 1):

- Abschätzung des Zugewinns von jährlich rund 2 Millionen Fahrgästen, d.h. 16 % Fahrgastplus von 12,78 Mio. im Bestand auf 14,84 Mio. Fahrgäste; somit kann der Modal-Split-Anteil des ÖPNV im Binnenverkehr von aktuell etwa 10 % auf rund 12 % steigen
- Erhöhung der Fahrplankilometer/Jahr um 44 % von 4 Mio. km im Bestand auf 5,8 Mio. km
- Steigerung der Fahrplanstunden/Jahr um 35 % von 200.000 h im Bestand auf 271.000 h
- Aufstockung des Fahrzeugbestandes von aktuell 52 Bussen um 17 Busse (davon 3 Kleinbusse) auf insgesamt 69 Busse (Ergebnis der Berechnungen des Fachgutachters)
- Als zusammenfassendes Ergebnis ergibt sich ein Einspareffekt von ca. 1.300 t CO₂-Emissionen pro Jahr durch verlagerte Autofahrten.

Bezüglich der neuen zentralen Nahverkehrsstrasse, als wirkungsvollsten Teilabschnitt des geplanten „Altstadtrings“, sieht das Umsetzungskonzept vor, die Buslinien in beide Richtungen die Gartenstraße befahren zu lassen.

Für die so vom Busverkehr freiwerdende Metzgerstraße ergeben sich dann neue Handlungsspielräume der Verkehrslenkung, insbesondere für eine Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs.

Die Stadtverwaltung empfiehlt, die Umgestaltung der Gartenstraße als zentrale Nahverkehrsstrasse im Zweirichtungsverkehr entsprechend der Anlage 2 in einer ersten Stufe funktional herzustellen, bis über den Bau der Innenstadtstrecke für die Regional-Stadtbahn entschieden ist. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Gartenstraßen innerhalb kurzer Zeitabstände zweimal – erst für den Stadtbus und dann nochmal für die Regional-Stadtbahn – umgebaut werden muss. Eine wesentliche Herausforderung hierbei ist, dass die Einrichtung der Gartenstraße als Bustrasse im Zweirichtungsverkehr den geltenden technischen und rechtlichen Vorgaben sowie den vielfältigen Ansprüchen der Anlieger weiteren Nutzer und entsprechen muss.

Über den Umgang mit der Haltestelle „Stadtmitte“ (ZOB), die in der vorhandenen Größenordnung durch das Stadtbuskonzept nicht mehr erforderlich ist, kann ebenfalls erst entschieden werden, wenn der Bau der Innenstadtstrecke für die Regional-Stadtbahn abschließend geklärt ist, um auch hier Doppelausgaben zu vermeiden.

Die Einrichtung einer Bustrasse im Zweirichtungsverkehr in der Gartenstraße ist technisch und funktional realisierbar. Im Rahmen der komplexen Detailplanung ergeben sich hierbei folgende Aufgaben:

- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Gartenstraße für den Anliegerverkehr
- Gewährleistung des Verkehrsflusses im angrenzenden Straßennetz der Gartenstraße als Bustrasse
- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Gartenstraße
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Knoten Karlstraße (B 312)/ Unter den Linden und Karlstraße (B 312)/Gartenstraße inklusive Umbau bzw. Anpassung der erforderlichen Signalanlagen und -steuerung
- Anpassung/Aufrüstung der Signalanlagen und -steuerung in der Gartenstraße

- Tiefbaumaßnahmen im Bereich Gartenstraße/Albtorplatz zur Gewährleistung des Zweirichtungsverkehrs der Stadtbuslinien
- Umfangreiche Anpassungen der Busbeschleunigung, der verkehrsadaptiven Netzsteuerung und des Fahrgastinformationssystems

Die Entwurfsplanungen unter Anlage 3 zeigen eine abschließende Neugestaltung der Gartenstraße für den Zweirichtungsverkehr mit Stadtbusen sowie für die kombinierte Befahrbarkeit mit Stadtbusen und Regional-Stadtbahn.

Stadtbezirke

Insbesondere auch für die Stadtbezirke beinhaltet das neue Stadtbusnetz interessante Veränderungen, die im Folgenden kurz dargestellt werden.

Im Zeitraum zwischen dem 14.03. und 04.06.2013 hatte die Stadtverwaltung mit den Bezirksgemeinderäten über die Ideen für ein neues Stadtbusnetz aus Sicht des jeweiligen Stadtteils diskutiert. Die Anregungen wurden damals gesammelt und in der GR-Drucksache Nr. 13/018/01 neu aufgelistet.

In dem nun erstellten Umsetzungskonzept konnten die Anregungen aus den Stadtbezirken – wie vom Gemeinderat beschlossen – weitgehend eingearbeitet werden. Nach Kenntnissgabe dieser Vorlage wird die Stadtverwaltung selbstverständlich zunächst wieder die Stadtbezirke beteiligen. Anschließend erfolgt die Beratung im Fachausschuss bzw. im Gemeinderat.

Altenburg

Durch Altenburg fährt – gemäß Umsetzungskonzept – künftig die Quartiersbuslinie Q1 im Ringverkehr mit folgendem Linienweg: „Altenburg-Mitte – Rommelsbach – Oferdingen – Altenburg-Rathaus – Moselstraße – Altenburg-Mitte – Mahden“. Hierdurch werden die Wohngebiete in Hanglage erstmalig und das Gewerbegebiet Mahden besser mit dem öffentlichen Personennahverkehr erschlossen.

Durch die Einführung des 20-Minutentaktes in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten (Montag – Freitag) auf der heutigen Linie 9 (Linie G1 gemäß Umsetzungskonzept) wird das Angebot an Fahrten in Richtung Innenstadt weiter ausgebaut. Durch Überlagerung mit der Linie A2 (heute Linie 31) ergibt sich ein dichteres Angebot im Stadtbusverkehr von Altenburg aus – abwechselnd über Sickenhausen und Rommelsbach – in Richtung Innenstadt und weiter nach Eningen.

In der Innenstadt endet die Linie 9 (Linie G1) nicht mehr an der Haltestelle Stadtmitte, sondern wird verlängert und verläuft über die zentrale Nahverkehrstrasse Gartenstraße weiter über die Lederstraße, Ringelbachstraße, Sportpark Markwasen/Kreuzzeiche, Altenburgstraße bis nach Ohmenhausen-Mahdach.

Somit lassen sich in Zukunft Nutzungsschwerpunkte, wie beispielsweise das Cineplex Planie, das Klinikum am Steinenberg oder das Wellenfreibad Markwasen direkt und ohne Umsteigen von Altenburg aus mit dem Stadtbus erreichen.

Betzingen

Betzingen erhält eine neue tangentielle Verbindung mit Orschel-Hagen (Linie T gemäß Umsetzungskonzept). Hierdurch werden Arbeitsplatz- bzw. Schulschwerpunkte und zwei Stadtteile mit hoher Einwohnerzahl direkt miteinander verbunden und Erschließungslücken geschlossen.

Die neue Linie T beginnt im Gewerbegebiet Mark-West und verläuft dann über Betzingen zum Schulzentrum an der Sonnenstraße, von dort weiter über Voller Brunnen nach Orschel-Hagen. In den Haupt- und Nebenverkehrszeiten (Montag – Freitag) verkehrt dieses Angebot im 20-Minutentakt.

Zudem wird mittels Quartiersbuslinie Q2 vom Bahnhof Betzingen aus eine direkte Anbindung nach Rommelsbach-Mitte über die Schanzstraße, Friedhof Römerschanze, Degerschlacht und Sickenhausen geschaffen.

Über die vorgenannte Quartiersbuslinie Q2 hinaus wird der Bahnhof von Betzingen – als projektierte Haltepunkt der Regionalstadtbahn – künftig auch von der heutigen Linie 7 (Linie G gemäß Umsetzungskonzept) angefahren. Zwischen Betzingen und der Innenstadt verkehrt die Linie G dann in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten (Montag – Freitag) alle 10 Minuten, statt wie bisher im 20-Minutentakt.

Zusammen mit der heutigen Linie 10 (Reutlingen-Betzingen-Kusterdingen-Tübingen) wird die Linie 7 (Linie G) aus Betzingen kommend in der Innenstadt auf die zentrale Nahverkehrsstraße Gartenstraße durchgebunden und dann weiter zur Endstation nach Eningen-Scherbental geführt. Die Linie 10 (Linie J gemäß Umsetzungskonzept) macht künftig am Leonhardsplatz in der Oststadt Endstation.

Bronnweiler

Die gewünschte Verbindung in Richtung Gomaringen und Tübingen wird mit dem Landratsamt Tübingen im Zusammenhang mit der Regionalstadtbahn Strecke „Gomaringer Spange“ erörtert. Die Änderungen auf der Linie 5 sind unter Gönningen aufgeführt.

Degerschlacht

Neu für Degerschlacht ist – wie vom Stadtbezirk angeregt – die direkte Anbindung nach Betzingen und Rommelsbach mittels der oben bereits beschriebenen Quartiersbuslinie Q2 (siehe Betzingen) und der – siehe auch unter Altenburg – künftigen Durchbindung der heutigen Linie 9 (Linie G1) durch die Innenstadt und über die Ringelbachstraße bis nach Ohmenhausen-Mahdach (siehe Ohmenhausen).

Gönningen

Die heutige Linie 5 (Linie I gemäß Umsetzungskonzept) wird über beide Endstationen hinaus verlängert und erhält eine veränderte Linienführung durch Gönningen. Die Endstation in Gönningen bildet – wie vom Stadtbezirk seit langem vorgeschlagen – das Seniorenheim.

In der Innenstadt wird die Linie 5 auf die zentrale Nahverkehrsstraße Gartenstraße bis zur neuen Endstation am Leonhardsplatz in der Oststadt durchgebunden. Hierdurch können künftig die Nutzungsschwerpunkte in der Alt- und Oststadt (Arbeitsplätze, Schulen, medizinische Versorgung, Einkaufen, Freizeit- und Kulturangebote) besser erreicht werden.

Die heutige Linie 71 fährt nur wenige Male am Tag. Künftig wird das Angebot zu einer vollwertigen Stadtbuslinie (Linie G1 gemäß Umsetzungskonzept) erweitert, die in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten im 20-Minutentakt fährt. Für die Fahrgäste aus Gönningen und Bronnweiler verbessert sich hierdurch die Umsteigebeziehung nach Ohmenhausen.

Eine weitere Verknüpfung in Richtung Ringelbach und Klinikum am Steinenberg besteht zwischen der Linie 5 und der Linie 71 an der Kreuzzeiche.

Mittelstadt

Die heutige Linie 6 (Linie B gemäß Umsetzungskonzept) endet nicht mehr an der Haltestelle Stadtmitte, sondern führt in die zentrale Nahverkehrstrasse Gartenstraße und dann weiter am Leonhardsplatz vorbei, über die Burgstraße bzw. die Kaiser-/Bismarckstraße bis nach Pfullingen. Der Hauptbahnhof wird von Mittelstadt aus auf direktem Weg über die Burkhardt+Weber-Straße angefahren. Die Busse halten dort an der neuen Haltestelle „Hauptbahnhof-Nordeingang“.

Durch die Verlängerung der Buslinie 203 bis zum Rathaus Pliezhausen erhält Mittelstadt die gewünschte Anschlussverbindung an den Flughafenbus X3 (expresso) bzw. weiterer Verbindungen in den Nordraum. In die andere Richtung verkehrt die Buslinie 203 mit einem verdichteten Angebot bis zum Bahnhof Metzingen. Hier besteht die Verknüpfung mit dem Zugverkehr nach Stuttgart.

Eine direkte Verbindung nach Rommelsbach wird mittels Quartiersbus Q5 ermöglicht. Die neue Tangentiallinie startet in Mittelstadt, bindet neu das Gewerbegebiet an der Schießwiesenstraße an und fährt dann über Reicheneck, Rommelsbach, Sickenhausen bis zum Bahnhof Kirchentellinsfurt, wo der Anschluss an das projektierte Netz der Regionalstadtbahn besteht.

Oferdingen

Die neue Quartiersbuslinie Q1 führt durch das Wohngebiet Buchhalde, wodurch bestehende Erschließungslücken geschlossen werden. Der Quartiersbus Q1 verbindet Oferdingen mit Altenburg, dem Gewerbegebiet Mahden und der Ortsmitte von Rommelsbach. Der Linienweg nach Rommelsbach führt direkt am Bildungszentrum Nord vorbei.

Die heutige Linie 3 (Linie A gemäß Umsetzungskonzept) wird in der Innenstadt auf die zentrale Nahverkehrstrasse Gartenstraße durchgebunden und fährt über die Albstraße weiter bis nach Pfullingen. Für die Fahrgäste, die ihre Ziele in der östlichen und südlichen Innenstadt haben, ergeben sich hierdurch deutlich verkürzte Fußwege.

Ohmenhausen

Die heutige Linie 71 (Linie G1 gemäß Umsetzungskonzept) wird künftig eine vollwertige Stadtbuslinie, die Ohmenhausen in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten (Montag – Freitag) im 20-Minutentakt mit der Innenstadt verbindet. Die Linie G1 endet in Ohmenhausen-Mahdach und fährt unverzüglich auf dem Linienweg der heutigen Linie 7 (Linie G gemäß Umsetzungskonzept) in Richtung Betzingen und Innenstadt weiter (und umgekehrt).

Somit wird Ohmenhausen mittels Ringverkehr über zwei unterschiedliche Fahrrouten mit der Innenstadt verbunden. Hierdurch können die Fahrgäste aus Ohmenhausen künftig eine Vielzahl von Zielen im Stadtgebiet ohne Umsteigen erreichen.

Der Ringverkehr wird – in beide Richtungen – wie folgt befahren: „Eningen-Scherbental – Albstraße – zentrale Nahverkehrstrasse Gartenstraße – Hauptbahnhof – Betzingen Im Dorf – Betzingen-Bahnhof – Ohmenhausen-Mitte – Ohmenhausen-Mahdach – Ohmenhausen-Mitte – Ohmenhausen-Bodäcker – Sportpark Markwasen/Kreuzzeiche – Ringelbachstraße – Lederstraße - zentrale Nahverkehrstrasse Gartenstraße – Hauptbahnhof – Degerschlacht – Sickenhausen – Altenburg“.

Das Ringelbach-Gebiet wird von Ohmenhausen aus mit der neuen Linie G1 direkt bedient, die Wege zum Freibad sowie zum Klinikum am Steinenberg verkürzen sich.

Reicheneck

Mit der oben beschriebenen neuen Quartierbuslinie Q5 erhält Reicheneck die gewünschte direkte Anbindung nach Rommelsbach und darüber hinaus bis zum Bahnhof Kirchentellinsfurt (siehe Mittelstadt).

Die heutige Linie 6 als Verbindung zur Innenstadt und künftig weiter bis nach Pfullingen bleibt selbstverständlich bestehen und wird tagsüber auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet.

Rommelsbach

Gemäß Umsetzungskonzept ist Rommelsbach künftig der zentrale Busknotenpunkt im Nordraum. Drei Quartiersbuslinien (Q1, Q2, Q5) verbinden Rommelsbach sternförmig mit allen Bezirksgemeinden im Nordraum und darüber hinaus direkt – ohne Umsteigen in der Innenstadt – mit Betzingen und Kirchentellinsfurt.

Die projektierten Quartiersbuslinien Q1 und Q2 binden das Wohngebiet Mähder über einen Ringverkehr an das Stadtbusnetz an. Hierdurch werden bestehende Erschließungslücken geschlossen.

Die bestehende Linie 3 (Linie A gemäß Umsetzungskonzept) verbindet Rommelsbach mit Pliezhausen und natürlich mit der Innenstadt, die in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten (Montag – Freitag) durch die Überlagerung mit der Linie A2 (heute Linie 31) im 10-Minutentakt angefahren wird.

Die heutige Linie 3 (Linie A) wird über die zentrale Nahverkehrsstrasse Gartenstraße bis nach Pfullingen durchgebunden (siehe Oferdingen). Somit können die Fahrgäste künftig ohne Umsteigen die zahlreichen Nutzungsschwerpunkte in der Innenstadt auf kurzem Weg erreichen.

Die Linie 31 (Linie A2 gemäß Umsetzungskonzept) wird darüber hinaus bis nach Eningen durchgebunden (heutiger Verlauf des Linienastes der Linie 11 nach Eningen).

Sickenhausen

Neben der bestehenden Buslinie 9 (Linie G1 gemäß Umsetzungskonzept) wird Sickenhausen zukünftig durch die Quartiersbuslinien Q2 und Q5 direkt mit Rommelsbach, Reicheneck, Mittelstadt, Betzingen und Kirchentellinsfurt verbunden (siehe oben).

Sondelfingen

Die heutige Linie 7 (Linie F gemäß Umsetzungskonzept) wird – wie vom Bezirksgemeinderat Sondelfingen angeregt – von der bestehenden Endstation „Im Efeu“ künftig weiter über die Ortsmitte von Sondelfingen bis zur Haltestelle „Reichenbachstraße“ geführt. Durch die Überlagerung mit der Linie B (heute Linie 6) entsteht in der Ortsmitte von Sondelfingen in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten (Montag – Freitag) ein verdichtetes Angebot in Richtung Innenstadt.

Zudem kann mit der Linie F von der Ortsmitte heraus der Bahnhof (Regionalstadtbahn-Haltepunkt) Sondelfingen direkt mit dem Bus erreicht werden.

Die Linie F fährt über die Karlstraße, Hauptbahnhof/Listplatz, Stadtmitte, Ledergraben, Klinikum am Steinenberg, Werastraße zum Markwasen. Der erweiterte Linienweg der Linie B durch die Innenstadt bis nach Pfullingen ist oben beschrieben (siehe Mittelstadt).

Kosten

Der im Vorstehenden beschriebene Ausbau des bestehenden Stadtbusangebotes ist selbstverständlich nicht kostenlos zu haben. Dies haben bereits die ersten Kostenschätzungen der mit dem Verkehrsentwicklungsplan beauftragten Fachgutachter auf der Klausurtagung des Gemeinderats gezeigt.

Durch die Realisierung des vorgestellten Stadtbuskonzeptes erhöht sich der Zuschussbedarf für den Betrieb dauerhaft von heute rund 700.000 € für die Stadtbuslinien im Tagnetz auf künftig ca. 3.280.000 € pro Jahr. Darüber hinaus werden die jährlichen Zuschüsse für die Nachtbusse in Höhe von rund 190.000 € und die Schnellbuslinie zum Flughafen Stuttgart (expresso) in Höhe von rund 81.000 € entsprechend des Doppelhaushalts 2015/2016 zusätzlich weiterhin gewährt.

Für den Fall, dass die Erhöhung der Betriebszuschüsse für die Stadtbuslinien im Tagnetz in der vorgenannten Höhe in den kommenden Haushalten nicht finanzierbar ist, bietet das Umsetzungskonzept die Möglichkeit der modularen Realisierung.

Hierbei bildet das neue Stadtbusliniennetz – ohne die fünf Quartiersbuslinien – das Modul 1.

Das Modul 1 besitzt eine hohe Wirkung und schöpft das erreichbare Fahrgastpotenzial bereits überwiegend ab. Durch die Einführung des Modul 1 erhöhen sich die Betriebszuschüsse gegenüber heute um zusätzlich rund 2.140.000 €. Das Modul 2, die Einführung der Quartiersbuslinien, erhöht den heutigen Zuschussbedarf um weitere rund 440.000 €.

Das mit Kleinbussen zu befahrende Quartiersbusliniennetz schließt Erschließungslücken in eher dünn besiedelten Wohngebieten. Insofern ist das hier zu erreichende Fahrgastpotenzial vergleichsweise gering. Dennoch komplettieren die Quartiersbuslinien das Umsetzungskonzept Stadtbus 2015 zu einem hoch attraktiven Angebot und eröffnen den Bewohnern der bisher mit dem öffentlichen Personennahverkehr schwierig zu erreichenden Wohngebieten bei ihrer Verkehrsmittelwahl erstmals den Bus miteinzubeziehen.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die Fachplaner raten, die vorgeschlagenen fünf Quartiersbusse aufgrund des günstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnisses zusammen mit dem Stadtbusliniennetz einzuführen.

Mit der Einführung des neuen Stadtbusnetzes muss auch in den Ausbau von Infrastruktur, insbesondere für zusätzliche Haltestellen, investiert werden. Hier empfiehlt es sich zunächst auch mit einfachen, aber funktionalen Lösungen – die ein „nachjustieren“ zulassen – zu arbeiten und dann sukzessive den endgültigen Ausbau vorzunehmen.

Für Modul 1 (Stadtbusliniennetz) werden 38 Haltestellenpositionen und für Modul 2 (Quartiersbusliniennetz) werden 46 Haltestellenpositionen neu benötigt. Diese insgesamt 84 Haltestellenpositionen entsprechen 45 Haltestellen, d.h. nicht bei jeder Haltestelle sind zwei Haltestellenpositionen erforderlich, z. B. bei Ein- bzw. Ausstiegshaltestellen oder einer Bedienung in nur eine Richtung. Bei einem kalkulierten Kostenaufwand von jeweils 40.000 € pro barrierefreier Haltestelle mit Wartehäuschen für das Stadtbusliniennetz und unter Berücksichtigung eines reduzierten Kostenaufwandes bei reinen Quartiersbushaltestellen (ca. 15.000 €) entsteht hier ein Investitionsvolumen von insgesamt pauschal 2.210.000 € für den Vermögenshaushalt. Diese Planungen berücksichtigen das Ziel gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die neu einzurichtenden Haltestellen zusätzlich laufende Reinigungs- und Unterhaltungskosten auslösen.

Darüber hinaus sind nach aktueller Kalkulation Haushaltsmittel im Vermögenshaushalt für Umbaukosten der Signalanlagen und -steuerung am Knoten der Karl-/Gartenstraße sowie im

Knotenbereich der Eberhard-/Karlstraße inklusive der Straße Unter den Linden in Höhe von 720.000 € erforderlich.

Anträge und Anfragen

Mit dem Beschluss zur Umsetzung des neuen Stadtbusnetzes gemäß den Ergebnissen der Fachplanung sind folgende Anträge und Anfragen der Fraktionen des Gemeinderates erledigt:

- Antrag der Wir-Fraktion vom 25.09.2007 (GR-Drucksache Nr. 07/005/89)
- Antrag der Fraktion Die Grünen und Unabhängigen vom 14.05.2009 (GR-Drucksache Nr. 09/005/36 – Ziffer 3 sowie Antrag beigefügter Antrag vom 17.02.2009)
- Antrag der Fraktion Die Grünen und Unabhängigen vom 19.11.2012 (GR-Drucksache Nr. 12/005/100 – Anträge 2 und 4)
- Anträge zum Haushalt 2013/2014 der SPD-Fraktion vom 03.12.2012 (GR-Drucksache Nr. 12/140/04.3 Ziff. 39)
- Anträge zum Haushalt 2013/2014 der Fraktion Die Grünen und Unabhängigen vom 05.12.2012 (GR-Drucksache Nr. 12/140/05.1 Ziff. 31; 33 ;35)
- Anträge zum Haushalt 2013/2014 der FWV-Fraktion vom 02.12.2012 (GR-Drucksache Nr. 12/140/06.1 Ziff. 2; 13)
- Anträge zum Haushalt 2013/2014 des Bezirksgemeinderats Altenburg vom 28.11.2012 (GR-Drucksache Nr. 12/140/10.2 Ziff. 1; 2)
- Anträge zum Haushalt 2013/2014 des Bezirksgemeinderats Rommelsbach vom 29.11.2012 (GR-Drucksache Nr. 12/140/10.4 Ziff. 6)
- Anträge zum Haushalt 2013/2014 des Bezirksgemeinderats Gönningen vom 04.12.2012 (GR-Drucksache Nr. 12/140/10.7 Ziff. 2)
- Antrag der SPD-Fraktion vom 18.03.2013 (GR-Drucksache Nr. 13/005/19)
- Anfrage der FWV-Fraktion vom 17.02.2014 – Haushaltsantrag 12/140/06.1 Ziff. 02 (GR-Drucksache Nr. 14/005/15)
- Anfrage der FWV-Fraktion vom 13.04.2015 – Sachstand zur Einführung eines „Stadttarifs“ im RSV/NALDO-Busverkehr (ÖPNV) (GR-Drucksache Nr. 15/005/41)

gez.

Stefan Dvorak

Anlagen:

1. Ergebnisbericht „Umsetzungskonzept Stadtbus“, Stand: 20.04.2015
2. Gartenstraße – Umgestaltung mit Stadtbustrasse – 1. Stufe
3. Gartenstraße – Umgestaltung mit Stadtbustrasse bzw. Regionalstadtbahn