

Beschlussvorlage **18/VVD/003/BV-R**

Status: **ÖFFENTLICH**

Neukonzeption des Stadtbusverkehrs

Beratungsfolge

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.07.2018	Betriebsausschuss VVD	Vorberatung
22.08.2018	Verwaltungsausschuss	Vorberatung
18.09.2018	Rat der Stadt Delmenhorst	Entscheidung

Federführende Organisationseinheit:	Unterzeichner:
Versorgung und Verkehr Delmenhorst	Salmen (BL)
	Pragal (EStR)

Ergebnis:

Es wird beschlossen, dass die Neukonzeption des Stadtbusliniennetzes, bestehend aus nachfolgenden Maßnahmen, im Frühjahr 2020 umgesetzt wird.

1. Einführung einer Nebenverkehrszeit an den Wochentagen Montag bis Sonntag, bei der das Linienangebot des Tagesliniennetzes bestehen bleibt, jedoch in einem Stundentakt gefahren wird.
2. Verlängerungen des Freizeitliniennetzes Montag bis Sonntag um eine Angebotsstunde.
3. Anpassung der Linienwege und Takte an die geänderte Nachfrage. Die vorgestellten und in der Anlage 2 dargestellten Änderungen sind hierbei die Grundlage der Neukonzeption. Erforderliche Anpassungen, die sich im Zusammenhang mit der Umsetzung ergeben, sind den politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.
4. Veränderung der Zuordnung der Linien zu den An- und Abfahrtszeiten am ZOB entsprechend des vorgelegten Vorschlages.

Eine Überprüfung, ob die beschlossenen Änderungen zu einer gesteigerten Nachfrage geführt haben, soll erstmals nach zwei Jahren und dann im Weiteren alle zwei Jahre mittels Fahrgasterhebungen erfolgen.

Ergeben sich hieraus notwendige Anpassungen, so sind diese den politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

Sachstandsdarstellung der Verwaltung:

Der Rat der Stadt Delmenhorst hat in seiner Sitzung am 15. Juli 1997 die Umstellung des Liniennetzes der Delbus GmbH & Co. KG zum Fahrplanwechsel Mai 1999 beschlossen. Hierbei hat die Entwicklung sowohl der Fahrgastzahlen als auch der Fahrgeldeinnahmen seit 1999 gezeigt, dass sich die Umstellung insgesamt positiv ausgewirkt hat.

Im Rahmen der Diskussion zur Defizitabsenkung wurde seitens der Delbus GmbH & Co. KG in Abstimmung mit der Stadt im September/Oktober 2000 eine detaillierte Fahrgasterhebung durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurden seitens des Verkehrsunternehmens sowohl verkehrlich als auch wirtschaftlich vertretbare Änderungen im Tages- und Freizeitliniennetz

vorgeschlagen. Die Optimierungen wurden dem Werksausschuss in seinen Sitzungen am 05. Dezember 2000 und am 06. März 2001 vorgestellt und per Ratsbeschluss zum Fahrplanwechsel am 11. Juni 2001 umgesetzt.

In diesem Zusammenhang hat der Rat beschlossen, dass zukünftig notwendige Optimierungen des Stadtbusnetzes unter Berücksichtigung der Stadtentwicklung, des Fahrgastaufkommens sowie der sonstigen Entwicklung im ÖPNV und SPNV regelmäßig den zuständigen Ratsgremien vorzuschlagen sind.

Auf der Grundlage aktueller Fahrgasterhebungen hat die Delbus nunmehr ein Konzept vorgelegt, das auf eine Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs und den veränderten Mobilitätsansprüchen abzielt.

Das von der Delbus erarbeitete Konzept zur Optimierung des Stadtbusverkehrs erfolgte unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und der verkehrlichen Notwendigkeit sowie dem Grundsatz der Daseinsvorsorge. Des Weiteren soll der Anteil des Binnenverkehrs am Gesamtaufkommen im städtischen ÖPNV deutlich erhöht werden.

Kern des vorgelegten Konzeptes ist die Anpassung der Tages- und Freizeitliniennetzes an die veränderte Nachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie die verbesserte Anbindung der Stadtteile mit einer hohen Bevölkerungsdichte.

Die Neukonzeption umfasst nachfolgende Maßnahmenpakete

(1) Einführung einer Nebenverkehrszeit

Mit Einführung einer Nebenverkehrszeit soll ein besserer Übergang zwischen dem Tages- und dem Freizeitliniennetz erreicht werden, da das Freizeitliniennetz, das ein stündliches Fahrtenangebot auf sechs statt sieben Stadtbuslinien umfasst, nach Analyse der Delbus nicht mehr die Nachfrage zu bestimmten Zeiten abdeckt (Anlage 1).

Vorgeschlagen wird deshalb, dass

- a) das Tagesliniennetz Montag bis Freitag bereits zwischen 19:00 und 20:00 Uhr auf einen Stundentakt umgestellt wird, ohne das sich das Liniennetz verändert. Erst zwischen 21:00 und 22:00 Uhr erfolgt dann die Umstellung auf das Angebot des Freizeitliniennetzes mit nur noch sechs Linien.
 - Heute erfolgt die Umstellung auf das Freizeitliniennetz Montag bis Freitag zwischen 20:00 und 21:00 Uhr.
- b) die o. a. Nebenverkehrszeit an Samstagen zwischen 16:00 und 17:00 Uhr beginnt und zwischen 21:00 und 22:00 Uhr auf das Freizeitliniennetz umgestellt wird.
 - Heute erfolgt die Umstellung auf das Freizeitliniennetz an Samstagen zwischen 16:00 und 18:00 Uhr.
- c) die o. a. Nebenverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen in der Zeit zwischen 11:00 und 19:00 Uhr gefahren wird. Das Freizeitliniennetz gilt dann nur noch zwischen 8:00 und 11:00 Uhr sowie zwischen 19:00 und 23:00 Uhr.
 - Heute wird an Sonn- und Feiertagen zwischen 8:00 und 22:00 Uhr ausschließlich das Angebot des Freizeitliniennetzes gefahren.

Stellungnahme der Verwaltung

Aufgrund des geänderten Freizeitverhalten und des demographischen Wandels, wird eine Differenzierung des Tages- und des Freizeitliniennetzes begrüßt.

(2) Verlängerung der Angebotszeit Montag bis Sonntag

Eine der vom Rat am 05. Dezember 2000 und am 06. März 2001 beschlossene und zum Fahrplanwechsel am 11. Juni 2001 umgesetzte Linienanpassung war die Verkürzung des Freizeitliniennetzes um eine Angebotsstunde.

Die Delbus schlägt vor, dass mit Einführung der Neukonzeption das Angebot des Freizeitliniennetzes Montag bis Sonntag wieder um eine Stunde verlängert wird.

Stellungnahme der Verwaltung

Aufgrund des geänderten Freizeitverhalten und vor dem Hintergrund, dass die Analyse der Delbus ergeben hat, dass eine verstärkte Nachfrage des ÖPNV in den Abendstunden gegeben ist, spricht sich die Verwaltung für eine Verlängerung der Angebotszeit Montag bis Sonntag um eine Stunde aus.

(3) Neukonzeption einzelner Linienwege und Takte

Seit Einführung des bestehenden Liniennetzes im Mai 1999 haben sich die Stadtteile weiterentwickelt und damit auch die Nachfrage nach einem guten ÖPNV-Angebot. Die Delbus schlägt deshalb im Zusammenhang mit der Neukonzeption vor, Linienwege und Takte an diese geänderte Nachfrage anzupassen.

Die Neukonzeption sieht nachfolgende Änderungen vor (Anlage 2):

- a) Die Linienführung im Stadtgebiet Deichhorst in den Bereichen Lange Wand, Neues Deichhorst und Hundertster Weg sollen so angepasst werden, dass hier zukünftig jeweils ein 30 Minuten-Takt realisiert wird. Derzeit verkehrt der Stadtbus im Hundertster Weg und in der Konrad-Adenauer-Allee nur in einem 60-Minutentakt.
- b) In diesem Zusammenhang soll die Linie, die heute bis zum Wichernstift fährt, nicht mehr die Oldenburger Landstraße bedienen, sondern die Wildeshäuser Straße. Die Haltestelle „Klinikum Delmenhorst“ wird dadurch statt dreimal, wieder viermal in der Stunde angebunden.

Ergebnis a) und b): Sämtliche Bereiche des Stadtteils Deichhorst werden im Halbstundentakt an das Stadtbusliniennetz angebunden.

Das Wohngebiet Lange Wand wird nur noch im Halbstundentakt bedient. Allerdings liegt die Haltestelle Hanse-Wissenschafts-Kolleg etwa 700 m Luftlinie zum entferntesten Punkt des Wohngebietes entfernt, so dass auch diese Haltestelle genutzt werden könnte.

- c) Der Wichernstift und die Oldenburger Landstraße sollen weiterhin im Stundentakt an die Innenstadt über die Linie, die heute bis zum Endpunkt Töpferweg fährt, angebunden werden.

Im Wechsel mit der Anbindung der Oldenburger Straße und dem Wichernstift soll die Linie einmal in der Stunde über Elmelohe bis zu einem neu einzurichtenden Endpunkt im Bereich des katholischen Friedhofes fahren.

Ergebnis c): Die Haltestelle „Hinter dem Tiergarten“ im Bereich des Katholischen Friedhofes wird zweimal in der Stunde angebunden.

Die Dwoberger Straße südlich der Bahnstrecke mit der Haltestelle „Kantstraße“ ist im Stundentakt wieder an das Stadtbusnetz angebunden.

Die Haltestelle Hoher Weg und das Wohngebiet zwischen Töpferweg und Hinter dem Berge werden nur noch im Stundentakt angebunden.

- d) Ebenfalls soll die Erschließung des Stadtteils Brendel geändert werden. Die Linie, die heute bis nach Adelheide fährt, soll auf einem Teilabschnitt nicht mehr über die Adelheider Straße fahren, sondern über den Ziethenweg. Im stündlichen Wechsel soll diese Linie einmal in der Stunde bis zur Kaserne Adelheide fahren und einmal in der Stunde bis zur Endhaltestelle Brendel-Süd.

- e) Als weitere Änderungen wird vorgeschlagen, dass von den Linien, die heute zum Endpunkt Brendel-Süd fahren, nur noch eine Linie dort endet, während die andere Linie ihren Linienweg bis zur Haltestelle „Elsässer Straße“ beibehält, dann aber über Annenheide mit dem Endziel „Zurbrüggen“ fährt.
Ergebnis d) und e): Die Haltestelle Brendel-Süd wird dreimal statt viermal in der Stunde bedient.
- f) Die Linie, die ihren Endpunkt heute im Bereich der Fridtjof-Nansen-Straße hat, soll bis zur Endhaltestelle „Zurbrüggen“ weitergeführt werden.
Ergebnis f): Die Änderung ergibt auf einem Teilabschnitt des Hasporter Damm einen Viertelstundentakt.
- g) Die Linie, die heute im stündlichen Wechsel Hasbergen und Dreilinen bedient, soll einmal in der Stunde neben Dreilinen den Bereich Platanenstraße und den Heidkruger Weg bedienen. Der Endpunkt der Linie soll im Bereich des Bahnhofes Heidkrug/Nordseite liegen.
Ergebnis g): Die Wohngebiete Platanenstraße und Heidkruger Weg werden im Stundentakt an das Stadtbusliniennetz angebunden.
- h) Die Linie, die heute im stündlichen Wechsel den Bereich Lessingstraße und Sandhausen bedient, soll zukünftig im Halbstundentakt den Bereich Lessingstraße anfahren. Die Haltestellen zwischen Bunkerhof und Sandhausen sind im Stundentakt weiterhin über die Regionalbuslinie 450 an die Innenstadt angebunden.
Ergebnis h): Das Wohngebiet Lessingstraße wird im Halbstundentakt an das Stadtbusliniennetz angebunden.
Die Haltestellen an der Stedinger Landstraße haben weiterhin ein stündliches ÖPNV-Angebot.

Stellungnahme der Verwaltung

Vor dem Hintergrund, dass sich die Stadtteile, insbesondere das Gebiet Neues Deichhorst, in den letzten 20 Jahren weiterentwickelt haben, und dieser Nachfrage Rechnung getragen werden sollte sowie eine vergleichsweise geringe Nachfrage in anderen Bereichen eine Änderung des Angebotsumfangs rechtfertigen, spricht sich die Verwaltung für die Umsetzung der Vorschläge aus.

- (4) Änderung der Zuordnung der Linien zu den An- und Abfahrtszeiten am ZOB
Derzeit besteht nicht für alle Linien, die am ZOB ankommen bzw. vom ZOB abfahren, ein Anschluss an den SPNV in bzw. aus Richtung Bremen. Somit müssen sich Pendler trotz eines halbstündlichen Busangebotes auf eine Abfahrtszeit vom ZOB bzw. Ankunftszeit am ZOB festlegen (Anlage 3). Mit Blick auf die Verbesserung der Anschlussverbindungen zum SPNV in bzw. aus Richtung Bremen, schlägt die Delbus eine neue Zuordnung der Linien zu den An- und Abfahrtszeiten am ZOB vor.

Stellungnahme der Verwaltung

Mit der geänderten Zuordnung der Stadtbuslinien wird erreicht, dass Stadtteile zukünftig zu jedem ÖPNV-Angebot, somit im Halbstundentakt, einen Anschluss an den SPNV in bzw. aus Richtung Bremen haben. Die Verwaltung spricht sich deshalb für die Umsetzung des Vorschlages aus.

Ungeachtet der noch zu klärenden Fragen stimmt die Verwaltung der Neukonzeption des Stadtbuslinien zu und empfiehlt, dass alle zwei Jahre eine Fahrgasterhebung durchgeführt wird, um regelmäßig zu überprüfen, ob die positiven Effekte, die mit der Neukonzeption erreicht werden sollen, erzielt wurden.

Sollten aus dieser Analyse Anpassungen notwendig werden, werden diese den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

Nachfolgende Fragen müssen bis zur Umsetzung noch geklärt werden:

1. Im Bereich Brendel-Süd besteht keine Wendemöglichkeit. Wie die Verkehrsführung in diesem Bereich erfolgen soll, wird derzeit noch bearbeitet.
2. Die Regionalbuslinie 450 verkehrt zwischen den Haltestellen Sandhausen und der Innenstadt im Stundentakt. Es muss geprüft werden, ob die Schülerbeförderung der Haltestellen zwischen Hemmelskamp und Sandhausen zu 100% über die Regionalbuslinie erfolgen kann.
3. Für die Linie, die einmal in der Stunde über die Dwoberger Straße zum Katholischen Friedhof fährt, muss noch die Wendemöglichkeit am Endpunkt geklärt werden.

Bei Umsetzung sämtlicher vorgeschlagenen Maßnahmen hat die Delbus ermittelt, dass hierfür zwei zusätzliche Fahrzeuge sowie Personal im Bereich Fahrdienst benötigt werden. Hinzu kommen zusätzliche Dienste in den Bereichen Werkstatt, Verkehrsmeister und Verfügung. Der Gesamtaufwand wurde von der Delbus mit rd. 636.000 Euro abgeschätzt.

Demgegenüber stehen Einnahmen aus den § 7b-Mittel (voraussichtlich bis einschließlich 2023), aus der Anschubfinanzierung durch den ZVBN (voraussichtlich bis einschließlich 2022) sowie einer kalkulierten Einnahmesteigerung.

Die §7b-Mittel belaufen sich auf jährlich 160.000 Euro, die Anschubfinanzierung mit 50% der Betriebsmehrkosten liegt bei rd. 318.000 Euro und die kalkulierte Einnahmesteigerung bei rd. 93.000 Euro.

Hieraus ergibt sich in den Jahren 2020 und 2021 eine Haushaltsbelastung von jährlich rd. 65.000 Euro.

Sofern die Anschubfinanzierung des ZVBN ab dem Jahr 2022 ausläuft und die Einnahmesteigerung bei den kalkulierten 3% bleibt, erhöht sich die Haushaltsbelastung um 318.000 Euro.

Finanzielle Auswirkungen:

In den Jahren 2020 und 2021 liegen die Kosten jährlich bei rd. 65.000 Euro. Ab dem Jahr 2022 erhöhen sich diese voraussichtlich um rd. 318.000 Euro auf rd. 383.000 Euro.

Anlage/n:

Anlage 1: Differenzierung des Bedienangebotes

Anlage 2: Neukonzeption des Stadtbusverkehrs

Anlage 3: Anschlussqualität des Stadtbusverkehrs an den SPNV



Konzeptionelle Ansätze – Differenzierung Bedienangebot

bessere Anpassung des Verkehrsangebots an die Schwankungen der Nachfrage

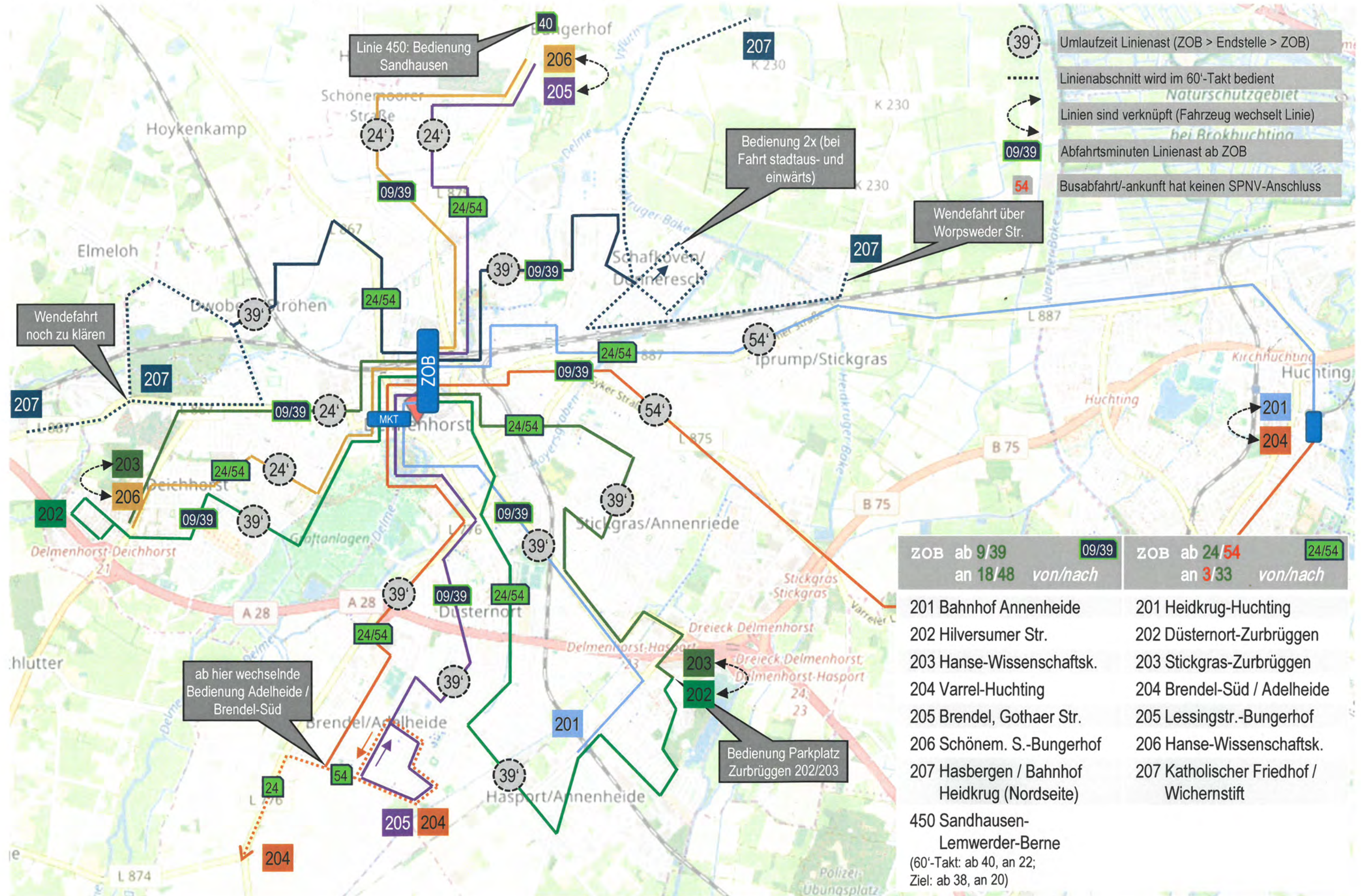
Vorschlag Fahrzeugeinsatz nach Tageszeiten in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage

Stand: Juni 2018

Fzg	Stunde																																										
		4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25																					
Mo-Fr																																											
Aktuelle Situation ...																																											
18		[Green bars]																			[Light Green]																						
6																																	Fr	Fr									
Vorschlag Fahrzeugeinsatz ...																																											
20		[Light Green]		[Green bars]																	[Light Green]																						
12				[Orange bars]																	[Yellow]																					Fr	Fr
6																																											
Sa																																											
Aktuelle Situation ...																																											
18			[Green bars]																	[Light Green]																							
6																																											
Vorschlag Fahrzeugeinsatz ...																																											
20				[Green bars]																																							
12			[Orange bars]																			[Orange bars]																					
6																																											
So																																											
Aktuelle Situation ...																																											
6																																											
Vorschlag Fahrzeugeinsatz ...																																											
12																																											
6																																											

= Kernbetriebszeiten "Tagesnetz"
 = Nebenverkehrszeiten "Tagesnetz" (60-Minutentakt)
 = Schwachverkehrszeiten "Schwachlastnetz" (60-Minutentakt)

Entwurf Liniennetzkonzeption – Stand 15. Juni 2018



Heutige Anschlussqualität an den SPNV

Linien 201, 203, 205 (sechs Linienäste)

In/Aus Richtung Bremen

Bus an	Zug ab	Wartezeit
3	24 RB58	21
3	31 RS3	28
33	38 RS4	5
33	54 RE	21

Zug an	Bus ab	Wartezeit
34 RB58	39	5
27 RS3	39	12
19 RS4	39	20
2 RE	9	7

Linien 202, 204, 206, 208 (acht Linienäste)

In/Aus Richtung Bremen

Bus an	Zug ab	Wartezeit
18	24 RB58	6
18	31 RS3	13
18	38 RS4	20
48	54 RE	6

Zug an	Bus ab	Wartezeit
34 RB58	54	20
26 RS3	54	28
19 RS4	24	5
2 RE	24	22

In/Aus Richtung Oldenburg

Bus an	Zug ab	Wartezeit
33	3 RE	30
3	28 RS3	25

Zug an	Bus ab	Wartezeit
53 RE	9	16
30 RS3	39	9

In/Aus Richtung Oldenburg

Bus an	Zug ab	Wartezeit
48	3 RE	15
18	28 RS3	10

Zug an	Bus ab	Wartezeit
53 RE	54	1
30 RS3	54	24

In/Aus Richtung Hude, Bookholzberg, Schierbrok, Boykenkamp

Bus an	Zug ab	Wartezeit
3	20 RS4	17
3	28 RS3	25

Zug an	Bus ab	Wartezeit
30 RS3	39	9
37 RS4	39	16

In/Aus Richtung Hude, Bookholzberg, Schierbrok, Boykenkamp

Bus an	Zug ab	Wartezeit
18	20 RS4	2
48	28 RS3	40

Zug an	Bus ab	Wartezeit
30 RS3	54	24
37 RS4	54	17

In/Aus Richtung Nordenham

Bus an	Zug ab	Wartezeit
3	20 RS4	17

Zug an	Bus ab	Wartezeit
37 RS4	39	2

Bus an	Zug ab	Wartezeit
18	20 RS4	2

Zug an	Bus ab	Wartezeit
37 RS4	24	47

In/Aus Richtung Ganderkesee, Osnabrück

Bus an	Zug ab	Wartezeit
33	35 RB58	2

Zug an	Bus ab	Wartezeit
23 RB58	39	16

In/Aus Richtung Ganderkesee, Osnabrück

Bus an	Zug ab	Wartezeit
18	35 RB58	17

Zug an	Bus ab	Wartezeit
23 RB58	24	1

Anschlussqualität an den SPNV mit Einführung der Neukonzeption

Linien 201/Hasport, 202/Zurbrüggen, 202/Roland-Center, 203/Deichhorst, 205/Brendel-Süd, 206/Bungerhof, 207/Dreiliniweg, 208/Hanse-W.Kolleg (acht Linienäste)

In/Aus Richtung Bremen

Bus an	Zug ab	Wartezeit
18	24 RB58	6
18	31 RS3	13
18	38 RS4	20
48	54 RE	6

Zug an	Bus ab	Wartezeit
34 RB58	39	5
27 RS3	39	12
19 RS4	39	20
2 RE	9	7

Linien 201/Roland-Center, 203/Zurbrüggen, 205/Bungerhof, 206/Hanse-W.-Kolleg, 207/Hoher Weg, 208/Adelheide (sechs Linienäste)

In/Aus Richtung Bremen

Bus an	Zug ab	Wartezeit
3	24 RB58	21
3	31 RS3	28
33	38 RS4	5
33	54 RE	21

Zug an	Bus ab	Wartezeit
34 RB58	54	20
26 RS3	54	28
19 RS4	24	5
2 RE	24	22

In/Aus Richtung Oldenburg

Bus an	Zug ab	Wartezeit
48	3 RE	15
18	28 RS3	10

Zug an	Bus ab	Wartezeit
53 RE	9	16
30 RS3	39	9

In/Aus Richtung Oldenburg

Bus an	Zug ab	Wartezeit
33	3 RE	30
3	28 RS3	25

Zug an	Bus ab	Wartezeit
53 RE	54	1
30 RS3	54	24

In/Aus Richtung Hude, Bookholzberg, Schierbrok, Boykenkamp

Bus an	Zug ab	Wartezeit
18	20 RS4	2
48	28 RS3	40

Zug an	Bus ab	Wartezeit
30 RS3	39	9
37 RS4	39	16

In/Aus Richtung Hude, Bookholzberg, Schierbrok, Boykenkamp

Bus an	Zug ab	Wartezeit
3	20 RS4	17
3	28 RS3	25

Zug an	Bus ab	Wartezeit
30 RS3	54	24
37 RS4	54	17

In/Aus Richtung Nordenham

Bus an	Zug ab	Wartezeit
18	20 RS4	2

Zug an	Bus ab	Wartezeit
37 RS4	39	2

In/Aus Richtung Nordenham

Bus an	Zug ab	Wartezeit
3	20 RS4	17

Zug an	Bus ab	Wartezeit
37 RS4	24	47

In/Aus Richtung Ganderkesee, Osnabrück

Bus an	Zug ab	Wartezeit
18	35 RB58	17

Zug an	Bus ab	Wartezeit
23 RB58	39	16

In/Aus Richtung Ganderkesee, Osnabrück

Bus an	Zug ab	Wartezeit
33	35 RB58	2

Zug an	Bus ab	Wartezeit
23 RB58	24	1

- Guter Anschluss 5 bis 12 Minuten
- Knapper Anschluss 3 bzw. 4 Minuten
- Schlechter Anschluss 13 bis 20 Minuten
- Kein Anschluss weniger als 3, mehr als 20 Minuten