

# Stadt Leer (Ostfriesland)

Die Bürgermeisterin



<b>Sitzungsvorlage</b> vom 14.08.2019	<b>Wahlperiode</b> 2016 - 2021	<b>Beschluss-Nr.</b> 2.61/XVII/1170/2019	<b>Status</b> öffentlich
<b><u>Tagesordnungspunkt:</u></b> <b>Stadtbusverkehr</b> <b>- Sachstandsbericht und Weiterentwicklung</b> <b>- Beschluss</b>			

## **Beratungsfolge:**

Ausschuss für Energie, Klima, Umwelt und Verkehr	28.08.2019	öffentlich
Ausschuss für Energie, Klima, Umwelt und Verkehr	17.09.2019	öffentlich
Verwaltungsausschuss	24.09.2019	nicht öffentlich
Rat	25.09.2019	öffentlich

## **Sachbearbeitung/Vorlagenerstellung/:**

Tobias Barthel / Insa Seiwald

## **Organisationseinheit:**

Stadtplanung und -entwicklung, Verkehr und Umwelt

## **Begründung/Sachverhalt:**

Der EKUV hat zuletzt am 30.4.2019 die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs intensiv beraten. Im Hinblick auf die ab dem 1.1.2020 durchzuführende Ausschreibung ist die grundlegende Ausrichtung zu klären und spätestens im Dezember 2019 vom Rat zu beschließen. Aus der Mitte des EKUV wurde dabei die Verwaltung gebeten, einen Entscheidungsvorschlag zu erstellen.

Auf Basis der gegenübergestellten Varianten spricht sich die Verwaltung einerseits für die Beibehaltung eines eigenen Stadtbussystems aus, andererseits soll dieses Stadtbussystem durch einen festen und merkbaren Takt deutlich attraktiver werden. Hierbei zeigt sich, dass eine ausreichende Erschließung der Stadt insbesondere der wichtigen Aufkommensbereiche wie Ems-Park und Logabirum nur mit 4 Taktbussen zu erreichen ist. Ein Konzept mit lediglich 3 Taktbussen hätte erhebliche Einschränkungen in den Randbereichen zur Folge und wäre zudem mit der heutigen Verkehrsinfrastruktur nicht fahrzeitstabil leistbar. Zur Anbindung der Nesse und von Bingum schlägt die Verwaltung vor, optional eine weitere Linie mit Kleinbussen im Taktverkehr zur Ausschreibung zu bringen. Die grundlegende Linienführung und die Haltestelleneinzugsbereiche sind in der **Anlage 1** dargestellt.

Ohne Option wird von Gesamtkosten von 790.000 Euro pro Jahr und ein Defizit von 270.000 Euro gerechnet. Mit der Option erhöht sich dieses um voraussichtlich 75.000 Euro jährlich.

Das Konzept sieht vorbehaltlich der verkehrstechnischen Detailklärung folgende Linien vor:

A: Heisfelder Str. – Ledastraße – Bf – Südring – Multi Süd – Oststadt – Hauptstraße – Schloss Evenburg – Logabirum Schule. Der Bereich Logaer Feld, Logabirumer Feld Gewerbegebiet Maiburger Str. und Logaer Weg werden bei Bedarf angefahren

B: Heisfelder Str. – Schwimmbad – Heisfelde (über Heisfelder Str.) – Emspark – Moorweg – Liebigweg – Gutenbergschule – Multi Nord – Klinikum – Heisfelder Str.

C: Heisfelder Str.- Blinke – Mormerlandssiedlung – Leerort – Emsstraße – Deichstraße – Europaschule – Edzardstraße – Heisfelder Straße

D (optional): Nesse – Rathaus – Deichstraße – Miniaturland – Neubingum – Bingum Schule - Efeustraße – Bingum Siedlung - Großer Stein - Große Bleiche – Rathaus - Nesse

Die Linien A und B gehen jeweils ineinander über, so dass auch von Heisfelde direkte Fahrbeziehungen zur Ledastraße, Bahnhof/ZOB und weiter nach Loga bestehen. Bei der Linie C muss dagegen in der Heisfelder Straße (nördlich Bummert) umgestiegen werden. Hier treffen sich jeweils immer drei Busse zu einem Rendezvous, so dass auch z.B. von Leerort nach Heisfelde umgestiegen werden kann.

Gegenüber dem Bestand ergeben sich folgende Änderungen

- Der ZOB wird immer angefahren, damit direkte Übergänge zu/von den Zügen bestehen
- In Loga wird neu der Linienweg immer über Schloss Evenburg gewählt, Loga Hauptstraße wird dagegen nicht mehr bedient (Haltestelle Roter Weg und Eichendorffstr.)
- Das Logaerfeld, der Logaer Weg und Gewerbegebiet Maiburger Straße können neu regelmäßig bedient werden.
- Der Linienweg verbleibt auf dem Pastorenkamp, der Schlenker über Wendekamp kann nicht mehr bedient werden
- Heisfelde Moorweg – Gutenbergschule wird neu regelmäßig bedient
- Mit den optionalen Linien würden zum ersten Mal Neubingum und Nesse eine Anbindung an den Stadtbus bekommen

Dieses System wird abgerundet durch einen flexiblen Rufbus. Hiermit werden die nicht abgedeckten Bereiche, also ohne Linie D Nesse, Bingum und in allen Varianten die Bereiche Nüttermoor, Nettelburg, Eisinghausen und Mooräcker bedient. Dieser Rufbus verkehrt zu festen Zeiten stündlich nach Voranmeldung (Anmeldezeit 30 Min.). Er wird mit Kleinbussen gefahren, die z.B. auch die Schülerbeförderung vorgenannter Gebiete sicherstellen. Zudem soll der Rufbus abends nach ca. 20 Uhr, sowie Sonn-/Feiertags die Bedienung in der ganzen Stadt sicherstellen. Der Rufbus soll zum normalen Tarif benutzbar sein, es soll zumindest zu den Bedienungszeiten der Taktbusse kein Zuschlag erhoben werden.

### *Städtebauliche Entwicklungsperspektive*

Das vorgeschlagene Stadtbussystem setzt einerseits aus Fahrzeitgründen, andererseits aber auch wegen des Aufkommensschwerpunkts der Gymnasien und zur Anbindung der Altstadt auf eine Verknüpfung in der südlichen Heisfelder Straße. Dies kann nur ein Provisorium sein, da die Straße selbst keine ansprechende Umsteigesituation zulässt und der Fußweg bis zur Fußgängerzone mit 450m wenig attraktiv ist. Der Gutachter KCW empfiehlt daher der Stadt dringend, nach Lösungen zur Verlegung der Zentralhaltestelle in den Bereich Büntingplatz/Ostersteg zu suchen. Hierzu sollten nach Auffassung von KCW folgende Optionen untersucht werden:

- Freigabe des Osterstegs in Ost-West-Richtung mittels einer Umweltpur Rad/Bus, der im Rahmen der FaCit-Initiative bereits beantragte Umbau der Straße würde unterbleiben, die Zebrastreifen müssten wieder auf 2 Fahrbahnen aufgeweitet werden.
- Führung der Buslinie C über Harderwykensteg Richtung Blinke. Hierzu müsste das Eckgebäude „Radio Ostfriesland“ neu erstellt werden, da der Abbiegeradius nicht ausreichend ist. Im Harderwykensteg müssten vsl. 3 Parkplätze entfallen.
- Alternativ Führung der Buslinie C über Brunnenstraße – Kirchstraße. Hierzu müsste das Parken in der Kirchstraße unterbunden werden (13 Plätze). Dies würde auch insgesamt dem dort starken Fahrradverkehr zu Gute kommen.

Nach Auffassung von KCW werden dauerhaft ausreichende Fahrgastzahlen im Stadtbussystem nur erreichbar sein, wenn der zum Einkaufen und Tourismus attraktive Bereich Mühlenstraße/Altstadt möglichst direkt von allen Linien angefahren werden kann.

Der Verwaltung weist darauf hin, dass zur Umsetzung der Linienführungen umfangreiche Planungs- und Umbaumaßnahmen sowie sehr zeitaufwändige Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern notwendig wären. Grundsätzlich ist vorgesehen, dass im laufenden Betrieb Anpassungen und Nachbesserungen im Streckennetz möglich sein sollen, die beispielsweise größere Umbaumaßnahmen beinhalten.

### *Einzelfragen*

a) Fahrgastzahlen → Anlage

b) Reines Rufbussystem

Die Bedienung eines Mittelzentrums ausschließlich durch ein Rufbussystem ist nicht bekannt. Allerdings wurden früher bereits Versuche mit Rufbussystemen (Wunstorf und Friedrichshafen) geführt, die dann in Stadtbussysteme mit festem Takt mündeten. Ganz aktuell werden reine Rufbussysteme in den Städten Wittlich, Melsungen und Burgdorf getestet, deren Zwischenergebnisse allerdings bislang auf Nutzungen weiterhin unterhalb von klassischen Linienbussystemen hinweisen. Allerdings befinden sich diese Systeme alle noch sehr stark in der Experimentierphase.

c) Rufbus als Ergänzung

Rufbusse als Ergänzung von Stadtbusverkehren sind der Regelfall. Hierbei gibt es entweder die Variante der Erbringung durch das Busunternehmen oder alternativ der Einsatz von Taxi/Mietwagen mittels gesonderter Vergabe und Abrechnung.

Der Rufbus verkehrt entweder nach einem vorgegebenen Fahrplan, wobei dieser bereits berücksichtigt, dass nur ein geringer Teil der Haltestellen abgerufen wird. Daher ist der Fahrplan lediglich ein Anhaltswert und die tatsächlichen Abfahrts- und An

kunftszeiten können bis zu 15 Min. abweichen. Genauso ist es aber auch möglich, nur Sektoren festzulegen. D.h. das Bedienungsgebiet wird durch Richtzeiten strukturiert. Z.B. Abfahrt am Bahnhof / Innenstadt immer um Viertel nach. Rückfahrt vom Ortsteil gegen Viertel vor. Durch Fahrplan bzw. Richtzeiten soll erreicht werden, dass der Rufbus keine individuelle Taxibeförderung ist, sondern weiterhin ein Sammeltransport ist.

Die Aufnahme und das Aussteigen von Fahrgästen ist entweder nur an den Linienhaltestellen, oder an virtuellen Haltestellen – an Laternenmasten markierte Aufnahme-/Absetzpunkte oder sogar in der Haustürbedienung möglich.

Beim Tarif ist entweder der normale Busfahrpreis, ein völlig eigenständiger Preis oder ein Zuschlagsmodell zu den Busfahrpreisen möglich. Oft wird gerne ein Zuschlag eher nur abends oder wochenends oder für besondere Leistungen wie Haustürbedienung erhoben, während ansonsten die Fahrt nur den normalen Busfahrpreis kostet.

Für Leer bietet sich an

- Bedienung in den Ortschaften auf Basis von virtuellen Haltestellen. Damit soll der Nachteil der Bestellung durch deutlich kürzere Fußwege kompensiert werden. V.a. können damit bei den Streusiedlungen praktisch Haustürbedienungen erreicht werden.

- In der Kernstadt sollten dagegen nur die üblichen Linienbushaltestellen bedient werden, um ein „Suchen“ der Fahrgäste durch den Fahrer zu vermeiden.

- Die Bedienung von den Ortschaften erfolgt in die Kernstadt direkt. Lediglich über die Kernstadt hinaus, z.B. nach Loga wäre ein Umsteigen auf den Linienbus notwendig.

- Der Takt sollte stündlich mit Ausrichtung auf die wichtigste Zugverbindung (Bremen/Münster) sein. Bedienungszeit abends bis mindestens 23 Uhr, wochenends länger.

- Während der Betriebszeiten der Taktbusse (Mo-Sa tagsüber) sollte der reguläre Busfahrpreis gelten, damit für die nicht durch den Taktverkehr erschlossenen Ortschaften kein Nachteil entsteht. Abends und ggf. wochenends könnte aber ein Zuschlag erhoben werden

- Bei der Anmeldezeit erscheint ein Vorlauf von 30 Minuten ausreichend.

#### d) Nachfrage Bingum

Bislang lassen sich die Nachfragezahlen nur nach Tarifzonen auswerten. Bingum liegt zusammen mit Leerort und der Moormerlandsiedlung in der Tarifzone 8006. Erfahrungsgemäß stammt die Hälfte der Fahrgäste dieser Tarifzone aus Bingum. Auf Basis der Auswertung der verkauften Fahrkarten ergeben sich rund 450 Fahrten von und nach Bingum pro Monat oder rund 20 pro Tag.

Neben der Stadtbuslinie wird Bingum derzeit von der Linie 605 (Ditzum – Leer) an schulfreien Tagen mit 7 Fahrten am Tag und am Rande (Abzw. Bingum) mit der Linie 620 (Weener – Leer) im Stundentakt mit 20 Fahrten täglich bedient.

#### e) Alternative Antriebe

Inzwischen sind zwar Elektrobusse am Markt erhältlich, haben aber Lieferzeiten von 2 bis 3 Jahren und scheiden von daher für die Ausschreibung aus. Sie sind zudem aber nach wie vor keine Großserienfahrzeuge und daher sehr störanfällig. Kleine Netze bräuchten daher eine sehr hohe und kaum bezahlbare Reservehaltung.

Erdgasbusse waren v.a. in den 80/90er Jahren marktgängig, sind aber inzwischen auch kaum noch erhältlich.

Es wird daher empfohlen – abgesehen von hohen Vorgaben zu Luftschadstoffen wie

Euro VI – keine weiteren Vorgaben zu Antriebstechniken zu machen.

f) Lärmentwicklung

Selbst moderne Busse haben eine nicht unerhebliche Lärmentwicklung, die sich v.a. in engen Gassen und Straßen mit Kopfsteinpflaster bemerkbar macht. Daher wird empfohlen, Motorraumkapselung und lärmarme Reifen gemäß den Empfehlungen des Umweltbundesamtes vorzugeben.

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, die Variante halbstündliche Takterschließung mit vier Bussen zur Ausschreibung zu bringen. Weiterhin verkehrt ein flexibler Rufbus für die nicht im Takt angefahrenen Gebiete der Stadt, sowie für die Abendstunden und an Sonn-/Feiertagen.

Die optionale Ergänzung um einen fünften Kleinbus Bingum-Nesse ergibt sich aus der Diskussion.

Leer, den 06.09.2019

Beatrix Kuhl

Erarbeitet von	Fachdienstleiter	Fachbereichsleiter