

Alfeld (Leine), 11.11.2016

Amt: Planungsamt
AZ: 61.1

Vorlage Nr. 035/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	☒ beteiligt ☐ nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Stadtentwicklungs- und Umweltschutzausschusses	02.02.2017
Verwaltungsausschuss	20.02.2017
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	22.02.2017

Öffentlicher Personennahverkehr in Alfeld Neustrukturierung der Linienführung und Einführung eines 30-min-Taktes für den Stadtbusverkehr in Alfeld (Leine)

Seit Mitte der 1980er Jahre betreibt der Regionalverkehr Hildesheim (RVHI) die Stadtbuslinien in Alfeld (Leine). Die ursprüngliche, lange Jahre bestehende Linienführung verband wichtige Ziele in der Kernstadt mit den Ortsteilen Eimsen, Föhrste und Röllinghausen. Diese Linienführung war primär an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs, den Fahrzeiten und den verkehrlichen Möglichkeiten orientiert. Von jeher bestand ein Kernproblem in der nicht getakteten und wenig auf die weiterführenden Verkehrssysteme (Schiene und regionale Buslinien) abgestimmten Fahrzeiten. Vielfach wurden die Linienführungen aufgrund örtlicher und wirtschaftlicher Gegebenheiten angepasst, wie beispielsweise die Linienführungen nach Föhrste und Eimsen, die wegen der sehr geringen Nachfrage eingestellt wurden.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und den inhaltlichen Leitlinien des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Hildesheim wurde für das gesamte auf Alfeld ausgerichtete Bussystem, insbesondere aber für die Stadtbuslinien, seit 2014 nach Verbesserungs- und Optimierungsstrategien gesucht. Aus einer kritischen Analyse der am ZOB einlaufenden Buslinien und deren Verknüpfung untereinander sowie mit dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) wurde deutlich, dass sowohl die Regionallinien als auch die Stadtbuslinien ein großes Optimierungspotential aufweisen. Aufgrund der bleibenden Bedeutung des Zentralen Omnibusbahnhofes Alfeld und der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit bis 2022 wird dieser in 2017 grundlegend umgebaut.

Nach Klärung der Zwangspunkte am zentralen Verknüpfungspunkt des ÖPNV und des SPNV ist das Thema auf die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs fokussiert worden. In Zusammenarbeit mit dem RVHI wurde eine Fahrgastzählung und -befragung durchgeführt. Auf deren Ergebnissen aufbauend wurden Defizite und Potentiale analysiert. Besonders betrachtet wurden die Überschneidungen mit Regionalbuslinien. Dadurch konnten Verbesserungsmöglichkeiten dieser Linien im Gesamtangebot des ÖPNV festgestellt werden. Weiterhin wurden Bereiche festgestellt, in denen ein Stadtbuslinienangebot zu einer Konkurrenzsituation führen könnte. Diese Bereiche sowie solche, in denen die Fahrgastzählung wenige oder keine Benutzer festgestellt hat, wurden bei der Entwicklung von Linienvarianten

berücksichtigt.

Dieses Ergebnis wurde in einer Vielzahl von Arbeitsgesprächen mit der beauftragten NahverkehrsConsult Mathias Schmechtig, dem Landkreis Hildesheim als Aufgabenträger des ÖPNV, dem RVHI als beauftragtem Unternehmen und der Verwaltung erreicht. In den gesamten Prozess wurde der Stadtentwicklungs- und Kulturausschuss als zuständiger Fachausschuss eingebunden:

- | | |
|------------|--|
| 18.11.2014 | Eckdaten einer Strukturanalyse |
| 22.01.2015 | Vorstellung von Perspektiven für den ÖPNV in Alfeld (Umgestaltung ZOB und Bahnhofsvorplatz; Nutzungskonzept für das Bahnhofsgelände; Untersuchung der Optimierungsmöglichkeiten der Stadtbuslinien) |
| 20.05.2015 | Vorstellung ZOB und Bahnhofsvorplatz durch das Büro PGT |
| 26.11.2015 | Ankündigung der Ergebnispräsentation <ul style="list-style-type: none">• Landkreis Hildesheim: Nahverkehrsplan des Landkreises;• Regionalverkehr Hildesheim: Verbesserungen im Regionalverkehr;• NahverkehrsConsult Mathias Schmechtig: Neuordnung des Stadtbusverkehrs in mehreren Alternativen |
| 01.03.2016 | Ergebnispräsentation entsprechend der Ankündigung (mit dem Protokoll wurden alle Präsentationen zugestellt) |
| 22.06.2016 | Modifizierung der Vorzugsvariante, Eckdaten des Modells "Probst". |

Auf der Grundlage der Ergebnispräsentation wurde eine „Vorzugsvariante“ mit zwei Stadtbuslinien entwickelt (siehe Anlage 2, Seite 24), die nicht unmittelbar durch die Fußgängerzone führt. Gründe dafür waren die Notwendigkeit, kleinere Busse dafür bereitstellen zu müssen, Probleme in der Abwicklung des Schülerverkehrs und die nicht unerhebliche Beeinträchtigung von Fußgängern sowie gastronomischer Angebote im Freien.

Bezüglich der Kostenentwicklung ist davon auszugehen, dass die Höhe des aktuellen Defizitausgleiches, der an den RVHI zu zahlen ist, nach der Umstellung der Linien im ungünstigsten Fall nahezu unverändert bleibt.

Kostenmäßig auswirken wird sich – auch nach Erfahrungen der NahverkehrsConsult Mathias Schmechtig – der neue, „echte“ 30-Min-Takt. Die Umsetzung eines solchen Taktes hat in vergleichbaren Städten zu deutlich höheren Nutzerzahlen und damit auch zur Verbesserung der Einnahmen geführt. Bei einer Erhöhung der Fahrgastzahlen um 30%, die realistisch erreichbar ist, sollte der Defizitausgleich um 10-15% geringer ausfallen (statt 103.400 € in 2016 rechnerisch 91.300 €). Eine Steigerung um 60% mehr Fahrgäste, die andernorts auch schon erreicht wurde, ließe das rechnerische Ergebnis auf ca. 73.000 € sinken.

Mit der Einführung des neuen Linienverlaufs bedient der Stadtbusverkehr die bedeutsamen Ziele im Gebiet der Kernstadt Alfeld. Für die Ortsteile ist durch gezielte Umstrukturierungen, die vielfach bereits vorgenommen sind, ein werktäglicher Stundentakt ergänzt durch einen Zwei-Stunden-Takt an den Wochenenden eingerichtet. Soweit ein solches Angebot nicht erreicht werden kann, soll ein bedarfsorientiertes Angebot – z.B. Anrufsammeltaxi – ergänzend eingerichtet werden. Hierzu laufen zwischen allen Beteiligten intensive Abstimmungen. Die direkte Einflussnahme der Stadt Alfeld (Leine) ist diesbezüglich gering. Aus den von der Verwaltung geführten Gesprächen konnte mehr als nur der Eindruck gewonnen werden, dass der RVHI gewillt und bestrebt ist, die Anbindung der Ortsteile im Rahmen der Regionalverkehre weiter zu optimieren. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass auch im Rahmen des Stadtbuslinienkonzeptes die Anbindung einzelner Ortsteile möglich wäre (vgl. Anlage 2). Der Zuschuss (Defizitausgleich) würde sich indes mehr als Verdreifachen.

Im Nachgang der Ergebnisdiskussion hat der Betreiber RVHI die Vorzugsvariante auf deren praktische Umsetzbarkeit geprüft. Aus verschiedenen Gründen (Fahrgeometrie, Streckenlänge, Warte- und vorgeschriebene Ruhezeiten, u.a.) wurde die Vorzugsvariante modifiziert. Die Verkürzung der Stadtbuslinie im Bereich des nördlichen Stadtgebietes (Robert-Linnarz-Straße,

Kaiser-Wilhelm-Straße) wurde für die Einrichtung eines echten 30-Min-Taktes akzeptiert, weil dies im Ergebnis nicht zu einem Einschnitt im Angebot führt: Dieser Bereich wird durch die Optimierung der Regionallinie durch die RVHl im Gegenzug besser als bisher versorgt.

Im Ergebnis ist ein Zwei-Linien-System im 30-Min.-Takt für den Stadtbusverkehr entwickelt worden (siehe Anlage 1), welches die verschiedenartigen Ansprüche insgesamt am optimalsten umsetzt. So sind:

1. Die Belange des Schülerverkehrs vollständig berücksichtigt,
2. Ein in sich logisches, getaktetes Angebot entwickelt, welches im Zusammenwirken mit dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und den Regionalbuslinien ein angemessenes Angebot darstellt und
3. auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten den Status quo beibehält, voraussichtlich sogar verbessern wird.

Beschlussvorschlag für den Rat:

„Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) beschließt, das in der Anlage 1 zu dieser Vorlage dargestellte Liniennetz des Stadtbusverkehrs in Alfeld (Modell „Probst“) zum Fahrplanwechsel 2018 umzusetzen, und beauftragt die Verwaltung, die dafür notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.“

Anlagen