

STADT AHRENSBURG - Beschlussvorlage -		Vorlagen-Nummer 2009/058
öffentlich		
Datum 29.04.2009	Aktenzeichen IV.1	Federführend: Herr Kewersun

Betreff

ÖPNV Stadtverkehr Ahrensburg - Taktverdichtung auf der Linie 576 und DFI - Aktuelle Tendenzen

Beratungsfolge Gremium Bau- und Planungsausschuss	Datum 06.05.2009	Berichterstatter
---	----------------------------	-------------------------

Finanzielle Auswirkungen	:	X	JA		NEIN
Mittel stehen zur Verfügung	:	X	JA		NEIN
Produktsachkonto	:	54700.5312000			
Gesamtausgaben	:	46.300 (evtl. abzügl. 16.900 €) und 2.500 €			
Folgekosten	:	jährlich			
Bemerkung: Die Mittel in Höhe von 140.200 € pro Jahr dürften ausreichen, um über die bisherigen Zusatzangebote hinaus auch die vorgeschlagenen Leistungen und eine angemessene bessere Anbindung des Bahnhofs Gartenholz (ab 2010) zu finanzieren.					

Beschlussvorschlag:

1. Der BPA beschließt für die Stadtbuslinie 576 die in der Vorlage dargestellte Linienveränderung und die Verdichtung zum 30-Minutentakt in der Nebenverkehrszeit. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Kreis einen Fahrplan zu erstellen, der den Übergang am U-Ahrensburg West auf die U1 Richtung Hamburg weitestgehend sicherstellt, sowie diesen zu einem frühestmöglichen aber sinnvollen Zeitpunkt einzuführen (spätestens aber mit dem Fahrplanwechsel zum 13.12.2009) und über eine Finanzierungsvereinbarung zu regeln. Über die Realisierung ist der BPA zu informieren.
2. Der BPA steht dem Angebot zur Installation einer Dynamischen Fahrgastinformationsanzeige am Bahnhof Ahrensburg positiv gegenüber und beauftragt die Verwaltung – in Koordination mit der Stadt Reinbek – in Gespräche mit dem Kreis einzutreten mit dem Ziel, dass dieser sich an den Kosten beteiligt und der städtische Eigenanteil auf 2.500 € begrenzt wird.

Sachverhalt:

1. Bedienung auf der Stadtbuslinie 576

Zur Bedienung auf der Buslinie 576, die heute auf der Strecke vom Bahnhof über badlantic, Siedlung Steinkamp, Stormarnstraße, Fritz-Reuter-Straße und Rantzaustraße zum U-Ahrensburg West in beiden Richtungen verkehrt, sei Folgendes angemerkt:

a) *Fahrplanumstellung im Dezember 2008 für die Richtung U-Ahrensburg West*

Bereits in der BPA-Sitzung am 19.11.2008 wurde über folgenden Sachverhalt berichtet:

Auf Grundlage der Länge und der Widerstände auf der Strecke des Linienbusses 576 wurde im Fahrplan eine 4 Minuten längere Fahrzeit einkalkuliert mit der Folge, dass sich die Übergänge Montag bis Freitag am U-Bahnhof Ahrensburg West auf die U 1 in Richtung Hamburg ab 8 Uhr während der Nebenverkehrszeit (außer 16 bis 19 Uhr) wie folgt darstellen:

	2009 zur Minute	bis Ende 2008 zur Minute
R 10 Ankunft Bahnhof Ahrensburg	06	02
576 Abfahrt	13	11
Fahrzeit (min)	20	16
576 Ankunft	33	27
U 1 Abfahrt U-Ahrensburg West	51	31

Um die Anschlüsse zu halten, von denen die Attraktivität der im Stundentakt verkehrenden Buslinie stark abhängt, hatten HVV, VHH und Kreis Stormarn auf Anregung der Stadt geprüft, ob eine Verbesserung erreicht werden könnte, indem der Linienbus pünktlich zum Rendezvous-Zeitpunkt (11. Minute) am Bahnhof Ahrensburg startet und tatsächlich weitere 2 Minuten gewinnt durch das Linksabbiegen vom Wulfsdorfer Weg in den Waldemar-Bonsels-Weg und die damit gegenüber der Rantzaustraße kürzere Fahrstrecke.

Der Ausschuss nahm seinerzeit Kenntnis und gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Übergänge zur U 1 Richtung Hamburg gesichert werden können.

Wie die Verwaltung in der BPA-Sitzung am 17.12.2008 berichtet hat, sind 2 Fahrproben mit Gelenk-Kraftomnibussen der VHH durchgeführt worden. Danach ist ein probeweises Durchfahren des Waldemar-Bonsels-Weges im Abschnitt Wulfsdorfer Weg bis Rantzaustraße grundsätzlich möglich. Ob trotz frühzeitiger Abfahrt am Bahnhof Ahrensburg der notwendige Übergang am U-Bahnhof Ahrensburg West zur U 1 in Richtung Hamburg stets garantiert werden kann, musste allerdings bezweifelt werden.

Die Skepsis war leider berechtigt; wie die VHH im Februar 2009 feststellte ist die Befahrbarkeit der „Umleitungsstrecke“ über den Waldemar-Bonsels-Weg zwar gegeben, die Umsetzung mit der Abfahrt auf Minute '11 führe jedoch betrieblich zu erheblichen Schwierigkeiten. Um den Betrieb ordnungsgemäß abwickeln zu können, werde am Bahnhof Ahrensburg einen Übergang (Ankunft – Abfahrt) von 2 Minuten benötigt. Durch die Verschiebung der Abfahrtszeit sei eine komplette Umstrukturierung der Umläufe und Dienste im Teilnetz OD1 sowie der benachbarten Teilnetze notwendig. Der dadurch entstehende erhebliche Mehraufwand an Personalstunden und somit an Personalkosten bei gleichzeitig verringerter Fahrplanleistung finden sich nicht im Vertrag mit einer Laufzeit von 5 Jahren wieder.

Letztlich wurde angemerkt, dass

- dasselbe Problem auftaucht bei einer Verschiebung der Fahrzeit von der 11. zur 41. Minute einer jeden Stunde und
- bei einer Vorverlegung der Abfahrtszeit von der 13. zur 11. Minute der augenscheinliche Zeitgewinn eliminiert werden dürfte durch die Standzeiten an der Lichtsignalanlage Stormarnstraße/Hamburger Straße, die am Rendezvous-Zeitpunkt von vielen Bussen gleichzeitig überwunden werden muss.

Auf dieser Basis war es dem Kreis Stormarn nicht mehr möglich, das Projekt umzusetzen und eine mögliche Verbesserung des Umstiegs auf die U 1 sicherzustellen.

b) Fahrplanumstellung im Dezember 2008 für die Richtung Bahnhof Ahrensburg

Die Situation stellt sich gegenüber dem Fahrplanbuch des Vorjahres wie folgt dar:

	2009 zur Minute	476 aus Hoisdüppel	2008 zur Minute	476 aus Hoisdüppel
U 1 Ankunft U-Ahrensburg West	41	—	21	—
576 Abfahrt	51	—	24	—
Haltestelle Steinkamp	03	04	34	22/05
576 Ankunft	09	10	41	31/14
R10 Abfahrt Bahnhof Ahrensburg (RE Abfahrt)	18 (09)	18 (09)	50 (12)	50/20 (12)

Bedingt durch die neu eingeführte Linie 8112 zwischen Bargteheide und Poppendüppel ist die teilweise auf der gleichen Strecke verlaufende Linie 476 so eingetaktet worden, dass sie dort die Zwischenräume abdeckt. Bezogen

auf den gemeinsamen Ahrensburger Streckenabschnitt zwischen der Kreuzung Bünningstedter Straße/Steinkamp/Jungborn über den Reeshoop zum Bahnhof Ahrensburg bedeutet dies – wie oben ersichtlich wird –, dass der im 2 Stundentakt eingesetzte Linienbus 476 dem Stadtbus 576 nur um 1 Minute versetzt hinterherfährt, die Kunden aus dem Quartier Steinkamp im Endeffekt gegenüber dem Vorjahr weniger Möglichkeiten haben, die Innenstadt bzw. den Bahnhof zu erreichen.

Nur am Rande sei angemerkt, dass in verschiedenen Eingaben darauf hingewiesen worden ist, dass

- der Regionalexpress in Richtung Hamburg den Buskunden der Linie 576 vor der Nase wegfährt und dieses Unmut erregt,
- viele Veranstaltungen in der Ahrensburger Innenstadt (VHS, Peter-Rantzau-Haus usw.) zur vollen Stunde beginnen und die Nutzung der Linie 576 regelmäßig mit längeren Wartezeiten verbunden ist.

c) *Erschließung von Wohnquartieren und Anbieten kürzerer Fahrstrecken*

Während die ehemalige Linie 269 mit ihrem westlichen Strang in aller Regel im 30-Minutentakt vom U-Ahrensburg West über den Waldemar-Bonsels-Weg und die Rantzaustraße bis zum Reesenbüttler Redder befahren hat, sprach man sich vor rd. 5 Jahren zugunsten einer Neukonstruktion aus, wonach die Rantzaustraße von den Linien 569 und 576 nur noch bis zum Wulfsdorfer Weg bedient wird, wo diese dann gen Westen und Osten abbiegen. Anfänglich wurde jede dieser beiden Linien im Stundentakt bedient; seit rd. 2 Jahren finanziert die Stadt die Verdichtung der Linie 569 (über die Straße Am Haidschlag zum Schulzentrum Am Heimgarten) zum 30-Minutentakt.

Folgt man dem Tenor des Beschlussvorschlages zur verstärkten Bedienung auf der Linie 576, würden die Busse in der Rantzaustraße zwischen Waldemar-Bonsels-Platz und Wulfsdorfer Weg theoretisch je Richtung 4 x pro Stunde verkehren, während das Wohnquartier im Umfeld des Waldemar-Bonsels-Weges bisher nicht direkt und damit optimal angefahren wird. Die Verdichtung des Taktes sollte einhergehen mit dem Ziel, das westliche Wohnquartier flächenhafter zu schließen.

Die aufgezeigte kürzere Linienführung kommt auch dem Wunsch aus der Zukunftswerkstatt entgegen, die Strecken direkter zu führen und weiträumigere Buslinien zu vermeiden.

d) *Bedienung auf den Stadtbuslinien*

Vernachlässigt man die regionalen Buslinien, die Schulbusverbindungen, die Spätlinien (ab 20:30 Uhr) und die Nachtbusverbindungen an den Wochenenden verbleiben die nachstehenden 4 Linien, aus denen der eigentliche heutige Stadtverkehr besteht; die Strecken sind auch den als Anlagen 1 und 2 beigefügten Grafiken zu entnehmen:

Linie 169	Bf. Ahrensburg – Gewerbegebiet Nord – Bf. Ahrensburg
Linie 269	Bf. Ahrensburg – U Ahrensburg Ost – Dänenweg – Am Kratt
Linie 569	Heimgarten – U Ahrensburg West – Bf. Ahrensburg - Gartenholz
Linie 576	Bf. Ahrensburg – Siedlung Steinkamp - Wulfsdorfer Weg – U Ahrensburg West

Eine besondere Funktion hat die Linie 169 ins Gewerbegebiet Nord, die derzeit nur montags bis freitags bedient wird, jedoch mit Ausnahme des Zeitraumes zwischen 9 Uhr und 13:30 Uhr, in der ein Stundentakt angeboten wird, im 30-Minutentakt verkehrt.

Sieht man von der stündlichen Verlängerung der Linie 269 innerhalb der Siedlung Am Hagen vom Kreisverkehr Dänenweg bis zum Am Kratt ab, werden die Linie 269 und 569 unter der Woche im 30-Minutentakt angeboten.

Der 60-Minutentakt auf der Linie 576 stellt also eine Besonderheit dar. Trotz des Aspekts, dass der Reeshoop mit dem badlantic, die Siedlung Steinkamp und indirekt das Neubaugebiet Buchenweg erst vor rd. 5 Jahren an eine Stadtbuslinie angebunden wurden, lässt sich das verminderte Bedienungsangebot nicht rechtfertigen. Der Stundentakt führt auch dazu, dass Buskunden aus anderen Stadtteilen nur bei jedem 2. Bus am Rendezvouspunkt Bahnhof Ahrensburg der zeitnahe Umstieg in Richtung Nordwesten ermöglicht wird.

e) *Lösungsansätze und hiermit verbundene Kosten*

Trotz der vorstehenden Aspekte haben sich die Verantwortlichen erst jetzt entschlossen, eine Lösung vorzutragen, da in den ersten Monaten nach Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Bahnstrecke R 10 doch spürbare Verspätungen bei den Regionalbahnen zu verzeichnen waren und eine Vorverlegung der Abfahrzeit auf der Buslinie 576 bei den Übergängen zu denselben Problemen geführt hätten, wie sie etwa bei der Linie 569 in Richtung Stadtteil Gartenholz aufgetreten sind.

Aufgrund der vorstehenden Ausgangslage wird empfohlen, in den nächsten Monaten eine Verbesserung des Angebotes auf der Linie 576 zu realisieren, die einhergeht mit einer Linienwegveränderung und einer Fahrplanverdichtung. Die HVV GmbH hat in Abstimmung mit dem Kreis Stormarn folgende Varianten berechnet:

1. *Linienwegänderung:*

Die Verlegung der Linie 576 von der Rantzaustraße in den Waldemar-Bonsels-Weg erbringt einen Fahrzeitgewinn von 2 Minuten und eine Verkürzung des Linienwegs um 470 Meter. Bewertet mit den Kostensätzen der Ausschreibung Ahrensburg bedeutet dieses eine Aufwandsminderung in Höhe von **ca. 16.900 €** pro Jahr.

2. *Fahrplanverdichtung:*

Unter Berücksichtigung des verkürzten Linienwegs hat die HVV GmbH weiter die Verdichtung des Leistungsangebotes auf einen 30-Minuten-Takt berechnet:

- A) Eine Verdichtung in der Nebenverkehrszeit (NVZ) zwischen 08:43 Uhr und 14:43 Uhr ab Bahnhof Ahrensburg und 09:21 Uhr und 14:21 Uhr ab U Ahrensburg West auf einen 30-Minuten-Takt führt zu einem Mehraufwand in Höhe von **ca. 46.300 €** pro Jahr; betroffen sind 13 Fahrten.
- B) Eine Ausweitung des 30-Minuten-Takts in die zweite Hauptverkehrszeit (HVZ) bis 18:43 Uhr ab Bahnhof Ahrensburg und 18:21 Uhr ab U Ahrensburg West führt zu einem Gesamtmehraufwand in Höhe von **ca. 74.700 €** pro Jahr; betroffen sind 21 Fahrten.
- C) Eine weitere Ausweitung des Betriebs auf die erste HVZ mit Fahrten ab 5:43 Uhr ab Bahnhof Ahrensburg und 6:21 Uhr ab U Ahrensburg West ist nur mit dem Einsatz eines zusätzlichen Busses möglich. Dieses führt zu einem Gesamtmehraufwand in Höhe von **ca. 130.700 €** pro Jahr; betroffen sind 27 Fahrten.

Obwohl aus Sicht der Buskunden andere Lösungen wünschenswert wären, wird angesichts der bereitgestellten Haushaltsmittel und der absehbaren zusätzlichen Belastung durch die bedeutende Anbindung des Stadtbusverkehrs an den Bahnhaltelpunkt Gartenholz (vgl. Punkt 3 b) zunächst eine Taktverdichtung in der Nebenverkehrszeit vorgeschlagen, wobei die hiermit verbundenen Busumläufe zu einer Verbesserung beim Anschluss von der Linie 576 auf die U1 Richtung Hamburg genutzt werden sollten.

Gleichzeitig wird die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass die in diesem Zusammenhang stehende Aufwandsminderung bei dem vom Kreis zu finanzierenden Grundangebot verrechnet wird.

2. Deaktivierung der Dynamischen Fahrgastinformationsanzeige (DFI) am Bahnhof Ahrensburg

Die DFI ist im Bahnhof Ahrensburg auf Initiative und Kosten der VHH installiert und betrieben worden. Der Kreis Stormarn hat – insbesondere um für alle Bieter die gleichen Ausgangsbedingungen im Ausschreibungsverfahren zu gewährleisten – sich jedoch nicht imstande gesehen, diese Leistung mit in das Leistungsverzeichnis des Teilnetzes OD1/Ahrensburg aufzunehmen. Daraufhin hat die VHH den Service im Vorgriff des Ausschreibungsverfahrens eingestellt und bietet nun vor Abbau des Mastes der Stadt Ahrensburg die Wiederinbetriebnahme der DFI an. Auf die Fotos in Anlage 3 dieser Vorlage wird hingewiesen.

Eine Beibehaltung dieser Anzeige würde den Fahrgästen einen deutlichen Mehrwert durch eine aktuelle Anzeige aller nächsten Abfahrten des Stadtverkehrs bieten. Betroffen wären die 11 Linien, die von der VHH betrieben werden, nicht jedoch die von anderen Anbietern gefahrenen Regionallinien 369 nach Trittau, 906 nach Lübeck und 8110 nach Bad Oldesloe.

Die DFI-Anzeiger funktionieren wie folgt:

Die Busse übertragen ihren per GPS ermittelten Standort an die Zentrale. Das System errechnet die Fahrplanlage und sendet diese an den DFI-Anzeiger am Bahnhof Ahrensburg. Die DFI zeigt dem Fahrgast entsprechend für die jeweilige Linie und Richtung die restliche Wartezeit bis zur Busabfahrt in Minuten an. Verlässt der Bus die Haltestelle, sendet er ein direktes Abmeldetelegramm an die DFI, damit die Anzeige unmittelbar nach Abfahrt gelöscht wird.

Ob die angebotenen Kosten von rd. 4.300 € brutto pro Jahr angemessen erscheinen, hängt vom Vorteil/Nutzen vor Ort ab.

Der Service erscheint grundsätzlich sinnvoll,

- da der ZOB am Bahnhof Ahrensburg die zentrale Umstiegshaltestelle in Ahrensburg darstellt und mittelfristig bleiben wird,
- um den gelegentlichen Nutzern einen qualifizierten Überblick über das Busangebot zu bieten,
- um den Buskunden über mögliche aktuelle Fahrplanabweichungen zu informieren.

Zumal die Beauftragung kurzfristig vonseiten der Stadt beendet werden könnte, sollte an einer Umsetzung weitergewirkt werden. Zusammen mit der Stadt Reinbek, die vor der gleichen Frage steht, sollte jedoch der Kreis für eine finanzielle Beteiligung gewonnen werden, um die städtische Belastung zu begrenzen.

3. Bericht über aktuelle Tendenzen

a) *Kontrollierter Einstieg in die Busse des Teilnetzes OD1-Ahrensburg*

Der zum Fahrplanwechsel am 14.12.2008 eingeführte kontrollierte Einstieg, wonach alle Fahrgäste vorne im Bus einzusteigen und dem Busfahrer die Fahrkarte vorzuzeigen haben, kann insgesamt als Erfolg gewertet werden, da in den ersten Monaten der neuen Regeln spürbare Mehreinnahmen zu verzeichnen sind; hiervon profitiert der Aufgabenträger bzw. indirekt auch die Stadt Ahrensburg. Während einer Übergangsphase treten aber Fahrzeitverluste dadurch auf, dass viele Fahrgäste die Fahrkarten eben nicht bereithalten und erst aufwendig suchen müssen; betroffen sind insbesondere Linien mit hohem Barzahleranteil!

b) *Anbindung des Bahnhaltepunktes Gartenholz*

Geplant ist, den neuen Haltepunkt Gartenholz an der R10 zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 in Betrieb zu nehmen. Die HVV GmbH hat zugesagt, vor der Sommerpause 2009 anhand des Fahrplanentwurfes für die R10 zu prüfen, inwieweit die Buslinien optimiert werden können.

Betroffen ist insbesondere die Linie 169, die derzeit als Ringlinie durch das Gewerbegebiet Nord geführt wird. Ziel der Überlegungen ist es, das Gebiet

Beimoor-Süd direkt zu erschließen sowie den Haltepunkt Gartenholz über die neue Erschließungsstraße vom Kornkamp aus anzufahren, um Übergänge zwischen Bahn und Bus zu gewährleisten. Absehbar ist, dass nicht unerhebliche Mehrkosten entstehen, die zumindest teilweise von der Stadt zu finanzieren sind.

c) *Finanzierungsvereinbarung mit dem Kreis Stormarn*

Die plausible Abrechnung der Vorjahre anhand der Ist-Zahlen gestaltet sich schwierig. Für die Zeit ab 2005 zeichnet sich jedoch ab, dass die von der Stadt bestellten Verkehre mit einer geringeren Förderung durchgeführt werden konnten, sodass sich für die Stadt Ahrensburg eine Erstattung ergibt, die das auf Seite 1 genannte Produktsachkonto zur Förderung des Stadtbusverkehrs entlasten sollte.

d) *Stadtbuskonzept*

Die Leistungen der Linienbusse im Netz OD1/Ahrensburg, wozu unter anderem der eigentliche Stadtverkehr zählt, sind vom Kreis Stormarn kürzlich nach europaweiter Ausschreibung für 5 Jahre bis zum Dezember 2013 vergeben worden. Von daher besteht keine Eilbedürftigkeit bei der Umsetzung einer grundsätzlichen Änderung.

Derzeit erstellt die urbanus GbR, Lübeck, im Auftrag der Stadt den Masterplan Verkehr; auf die Vorlagen Nr. 2009/008 und die Beratung in der BPA-Sitzung am 18.03.2009 sei verwiesen. Da ein wesentlicher Punkt des Masterplanes darin besteht, den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, in dem unter anderem auf Basis der Erhebung eigener Fahrgastdaten, der Umfrageergebnisse, der Siedlungsstruktur und des Straßennetzes Aussagen zum bestehenden Liniennetz erarbeitet und Grob-Varianten entwickelt und beurteilt werden, sollte dieser Arbeitsschritt abgewartet werden. Erst wenn diese Ergebnisse im Juli/August 2009 vorliegen, sollte überlegt werden, inwieweit die im Haushalt 2009 unter dem Produktsachkonto 54700.5431010 bereitgestellten Planungsmittel zur Erarbeitung und Umsetzung eines Stadtbuskonzeptes eingesetzt werden.

Spätestens dann sollten die Aspekte

- Busrouten zur Erschließung der Ahrensburger Innenstadt
- Vorgaben für einen Rendezvous-Punkt neben/statt des Bahnhofes Ahrensburg
- organisatorische Spielräume im HVV-Gebiet
- Außendarstellung/Trägerschaft

konkretisiert werden, um den Untersuchungsumfang einzugrenzen.

Der Verkehrsausschuss des Kreises Stormarn hat in seiner Sitzung am 27.04.2009 zum Thema „Stadtverkehr Ahrensburg (Stadtbuskonzept)“ folgenden einstimmigen Beschluss gefasst:

Für den Fall der Umsetzung eines Stadtbussystems für den Stadtverkehr Ahrensburg, ist die Frage der möglichen Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr durch die Stadt Ahrensburg neu zu prüfen.

Bei Umsetzung eines Stadtbussystems für den Stadtverkehr Ahrensburg und Beibehaltung der Aufgabenträgerschaft durch den Kreis, erfolgt eine Finanzierung durch den Kreis nur im Rahmen des bisherigen Finanzierungsniveaus auf den betroffenen Buslinien.

Vonseiten der Stadt Ahrensburg ist anzumerken, dass man sich bereits im Jahr 2003 in einer ähnlichen Situation befunden hat und sowohl die Sitzungsvorlage des Kreises als auch der vorstehende Beschluss des Verkehrsausschusses zunächst alle Optionen offen lässt. Für die Stadt Ahrensburg wurde jedoch erklärt, dass sie vordergründig keine eigene Trägerschaft anstrebe, sondern hoffe, auch in Zukunft kooperativ mit dem Kreis, dem HVV und den Verkehrsunternehmen das Leistungsangebot fortzuentwickeln und gegebenenfalls über Zusatzangebote zu finanzieren.

Pepper
Bürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Liniennetz Ahrensburg
- Anlage 2: Stadtbusnetz Ahrensburg
- Anlage 3: Fotos von DFI