

Sitzungsvorlage

151.1/17

Stst/FD:	Verkehr & Feuerwehr		
Verfasser/in:	Frau Hettler		
Beratungsfolge:	Ö	19.09.2017	Ausschuss für Verkehr, Ordnung und Soziales
	N	27.09.2017	Verwaltungsausschuss
Produktnummer:		bezüglich:	
Mobilitätskonzept der Gemeinde Stuhr			

Sach- und Rechtslage:

Der Rat der Gemeinde Stuhr hat am 14.12.2016 die Verwaltung aufgrund des politischen Antrags der Fraktionen CDU und Bündnis 90/ Die Grünen beauftragt, ein nachhaltiges und ganzheitliches wirtschaftlich umsetzbares Mobilitätskonzept für die Gemeinde Stuhr zu erstellen. Betrachtet werden sollten folgende Themenbereiche:

1. Anbindungsmöglichkeiten der Gemeinde Stuhr an das Fernbusnetz,
2. Überprüfung von Realisierungsmöglichkeiten von Car-Sharing-Modellen,
3. Verbesserung von Radwegemöglichkeiten innerhalb der Gemeinde Stuhr nach Bremen,
4. Nutzungsmöglichkeiten der Bahntrassen,
5. Schaffung von Park & Ride-Möglichkeiten,
6. Optimierung der Taktzeiten im Linienbusverkehr insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und Prüfung von 30-Minuten-Takten und
7. Vorrangschaltungen für Busse sowie Einrichtung von Busspuren.

Erweitert wurde Punkt 6 durch den Antrag der Fraktion Besser (eingegangen am 26.02.2017) mit einer Prüfung von 20-Minuten-Takten in den Hauptverkehrszeiten.

Seitens der Verwaltung wurden folgende Themen bearbeitet:

1. Anbindungsmöglichkeiten an das Fernbusnetz

Die Gemeinde Stuhr hat eine Anfrage an die Firma Flixbus gerichtet. Derzeit bestehen keine konkreten Pläne zur Aufnahme der Gemeinde Stuhr an das Fernbusnetz. Grund dafür ist die unmittelbare Nähe zu den Haltestellen in Bremen (Breitenweg) und Delmenhorst (am Hasporter Damm). Eine spätere Aufnahme kann sich evtl. ergeben.

2. Überprüfung von Realisierungsmöglichkeiten von Car-Sharing-Modellen

Bei der Firma Cambio Bremen wurde angefragt, ob Stuhr als Standort für Car-Sharing interessant ist. Car-Sharing-Fahrzeuge sind in weniger urbanen Räumen wirtschaftlich schwierig zu betreiben. Daher hat die Firma Cambio kein Interesse Standorte einzurichten. Möglich wäre dies nur, wenn Akteure vor Ort das wirtschaftliche Risiko tragen.

3. Verbesserung von Radwegemöglichkeiten innerhalb der Gemeinde Stuhr nach Bremen

In diesem Jahr ist das Projekt „Regionales Mobilitätskonzept Radverkehr“ beim Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V. gestartet. Für die fachplanerischen Aufgaben wurde ein Gutachterbüro beauftragt. Eine Untersuchung durch die Gemeinde Stuhr wird daher zusätzlich nicht beauftragt. Die Gemeinde beteiligt sich an dem kommunalen Projekt.

Eine gutachterliche Betrachtung erfolgte daher ausschließlich zu den Themenbereichen 4.-7.. Zudem haben sich im Laufe des Abstimmungsprozesses weitere Ideen ergeben, die ebenfalls analysiert worden sind.

Das Verkehrsplanungsbüro „Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) Dargel – Hildebrandt GbR“ aus Hannover wurde mit dem Projekt betraut und hat das beigefügte Mobilitätskonzept erstellt und wird dies in der Sitzung noch detailliert erläutern.

4. Nutzungsmöglichkeiten von Bahntrassen

Ein vorzeitiger Ausbau der BTE-Strecke auf dem Gebiet der Gemeinde Stuhr ist vor Inbetriebnahme der Linie 8 aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu empfehlen.

Die DHE-Strecke zwischen Harpstedt und Delmenhorst wird lediglich für touristische Zwecke sowie Güterverkehr genutzt. Die Bahnstrecke der DHE wurde in 2013 durch das Land Niedersachsen im Zuge des Projektes „Reaktivierung von Bahnstrecken“ betrachtet. Der für Stuhr in Betracht kommende Streckenabschnitt wurde von der LNVG nicht favorisiert, da die Verkehrsströme von der Linienführung abweichen und der Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstrukturen nicht zu ersetzen ist. Eine Wiederaufnahme von Personenbeförderung zwischen Harpstedt und Delmenhorst ist vor diesem Hintergrund ebenfalls nicht zu empfehlen.

5. Schaffung von Park & Ride-Möglichkeiten

Nach Ansicht des Gutachterbüros bieten sich potenzielle Verknüpfungspunkte ÖPNV und Park & Ride erst mit der Inbetriebnahme der Linie 8 an. Aufgrund dieses Ergebnisses hat der Gutachter noch ein besonderes Augenmerk auf Bike & Ride-Anlagen an Haltestellen im gesamten Gemeindegebiet zur Stärkung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und dem Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel gelegt und hierzu Empfehlungen ausgesprochen. Die Maßnahmen für jeden Ortsteil sind im Gutachten separat dargestellt.

Zur Verbesserung und Beschleunigung des ÖPNV werden konkrete Vorschläge vom Planungsbüro unterbreitet:

6. Optimierung der Taktzeiten im Linienbusverkehr insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten

Die Umsetzung von generellen Fahrangeboten von 20 bzw. 30-Minuten-Takten in den Hauptverkehrszeiten für die Linien 101, 102, 120, 226, 113, 55 und 204 wird aus wirtschaftlichen Gründen vom Planungsbüro nicht empfohlen.

Für eine Optimierung des ÖPNV in der Gemeinde Stuhr werden bis zur Inbetriebnahme der Linie 8 folgende Maßnahmenbausteine als zielführend angesehen:

- Angebotsverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten auf den Linien 55 und 120 mit teilweiser Veränderung der Linienwege,
- Neuordnung der Linie 113 und 227 (mit Streckenveränderung und Taktverbesserung),
- Linienwegveränderung der Linie 226 auf dem Gebiet der Gemeinde Stuhr.

Eine kurzfristige Umsetzung sollte mit der Priorität 1 für die Linie 55 erfolgen. Die Verbesserungen bei den Linien 113 und 120 werden der Priorität 1 bis 2 zugeordnet und sollten kurzfristig bzw. mittelfristig umgesetzt werden. Die Umsetzung der Linie 120 wird jedoch nur unter Voraussetzung einer besonderen Tarifstruktur für sinnvoll gehalten.

Ebenfalls in der Priorität 1 bis 2 wird die Linienwegveränderung der Linie 227 gesehen, da diese ggfls. einen Teil der Haltestellen abdeckt, die nicht mehr durch die Linie 113 versorgt werden können. Außerdem ist vorgesehen, die Linienwegveränderung der Linie 226 mittel bzw. langfristig anzugehen. Diese Maßnahme wird der Priorität 3 zugeordnet.

Die vorgenommenen Einstufungen sind nach Wichtigkeit und bisherigen Erfahrungen vorgenommen worden. Verschiebungen in der Priorisierung können sich jedoch im Umsetzungsverfahren ergeben.

7. Vorrangschaltungen von Bussen sowie Einrichtung von Busspuren

Durch die vom Büro PGV vorgeschlagenen Linienwegveränderungen entfallen für die Busse die Anfahrten von einigen stärker belasteten „Kreuzungspunkten“, so dass lediglich eine Veränderung bei der „Haferflockenkreuzung“ empfohlen wird. Diese wird im Zuge der Planungen zur Linie 8 bauliche Veränderungen erhalten. Es bietet sich hier an, diese Planungen bereits jetzt aufzugreifen und eine Rechtsabbiegespur von der Stuhrer Landstraße zur Kirchhuchtinger Landstraße mit der Zielrichtung der Bevorrechtigung des ÖPNV zu schaffen. Die Verstärkerfahrten der Linie 55 in den Hauptverkehrszeiten würden von dem vorzeitigen Ausbau profitieren. Daher wurde dieses Projekt auch der Priorität 1 bis 2 zugeordnet.

Alle vorgestellten Handlungsbausteine zur Verbesserung und Beschleunigung des ÖPNV dienen der Reduzierung des Individualverkehrs. In der Abwicklung der einzelnen Maßnahmen sind jedoch Abhängigkeiten im Vergabefahren zu berücksichtigen, die Zustimmung des Aufgabenträgers (ZVBN) einzuholen, Fördervorgaben zu beachten, Einverständnisse von Vertragspartnern einzuholen, Zugeständnisse des Verkehrsverbundes (VBN) zur besonderen Tarifierung erforderlich sowie Planungen von Fahrplänen einzuhalten. Es kann daher sein, dass sich Maßnahmen verzögern oder möglicherweise - obwohl entsprechende Beschlüsse in Stuhr gefasst worden sind - nicht oder verändert zur Umsetzung kommen können.

Hinweis:

Im nachfolgenden Beschlussvorschlag werden die Summen ohne mögliche Förderbeträge genannt.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Gemeinde beschließt aufgrund des Mobilitätsgutachtens der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) die Verwaltung möge folgende Maßnahmenbausteine zur Optimierung des ÖPNV gegenüber den beteiligten Akteuren anregen bzw. zur Umsetzung bringen:

1. Linie 55

a) Variante A - Verstärkerfahrten für die Linie 55 (morgens und nachmittags bis Haltestelle Tannenstraße) mit einem betrieblichen Aufwand von voraussichtlich rund 64.000 € jährlich
oder

b) Variante B - Verstärkerfahrten (morgens und nachmittags bis Gewerbegebiet Stuhrbaum) mit einem betrieblichen Aufwand von voraussichtlich rund 99.000 € jährlich.

2. Linie 113

a) die Neuordnung der Linie 113 von montags bis freitags mit einem betrieblich Aufwand von voraussichtlich rund 76.000 € jährlich

oder

b) die Neuordnung der Linie 113 von montags bis samstags mit einem betrieblichen Aufwand von voraussichtlich rund 93.000 € jährlich.

3. Linie 120 – unter der Voraussetzung einer veränderten Tarifstruktur

a) Verstärkerfahrten morgens mit einem betrieblichen Aufwand von voraussichtlich rund 35.000 € jährlich

oder

b) Verstärkerfahrten morgens und nachmittags mit einem betrieblichen Aufwand von voraussichtlich rund 82.000 € jährlich.

4. Linie 226/227

die Linienwegveränderungen der Linie 226 und 227 als voraussichtlich kostenneutrale Maßnahme.

5. Bike & Ride-Anlagen

a) die Verbesserung der Bike & Ride-Anlagen für die Ortsteile Brinkum, Moordeich, Stuhr für einen Kostenanteil von voraussichtlich 85.800 €

oder

b) die Verbesserung der Bike & Ride-Anlagen für die Ortsteile Fahrenhorst, Groß Mackens-
tedt, Heiligenrode, Seckenhausen, Varrel für einen Betrag von voraussichtlich 26.950 €

oder

c) die Verbesserung der Bike & Ride-Anlagen aller Ortsteile für einen Betrag von voraussichtlich 112.750 €.

6. Ausbau der „Haferflockenkreuzung“

Die Einrichtung einer Rechtabbiegespur von der Stuhrer Landstraße in die Kirchhuchtinger Landstraße an der „Haferflockenkreuzung“ vor Inbetriebnahme der Linie 8 soll in Gesprächen mit dem Straßenbaulastträger geklärt und geplant werden. Eine Kostenbeteiligung für die Gemeinde Stuhr ist aktuell nicht zu beziffern.

Martens

Anlage