

## **Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie der Vernetzung von Bus und Bahn:**

Wünschenswerte erforderliche Massnahmen für das Jahr 2017

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,  
sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates und der Stadtverwaltung sowie der Stadtwerke,

wir beantragen, in den Haushalten für 2014 bis 2019 ausreichende Mittel bereitzustellen für folgende wichtige Massnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und somit zur Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr und zur Förderung des Umsteigens von diesem auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bus und Bahn, was mittelbar auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität führt.

Generell ist die Weiterentwicklung / Anpassung des Liniennetzes und -verlaufs an die Stadtentwicklung bei Verlagerung oder Neuansiedlung von öffentlichen Einrichtungen aber auch von Arbeitsstätten und – plätzen erforderlich, wobei auch die Mehrung von Bewohnern durch neue Wohngebiete dazu Anlass sein soll.

Die städtebauliche bzw. Siedlungsentwicklung mit vorrangiger Bebauung von Gebieten mit guter bestehender oder leicht zu realisierender Bahn- oder Busanbindung muss als wichtiger Bestandteile ökologisch verträglicher und nachhaltiger Bauleitplanung die Grundlage für ein erfolgreiche zu betreibendes Liniennetz verstanden und „von vornherein“ daraufhin ausgerichtet werden.

Nach den dankenswerterweise schon realisierten Verdichtungen des Fahrtenangebotes wären für das Jahr 2017 aus der Liste der erforderlichen Massnahmen insbesondere die in oranger Schrift eingetragenen wünschenswert:

1. Bei der Bedienungshäufigkeit im Stadtbusverkehr hinkt Straubing allen vergleichbaren Städten noch nach. Die Verfügbarkeit des Stadtbusangebotes ist ein Hauptkriterium für das Umsteigen vom PKW auf den Bus. Daher ist dringend eine Verdichtung des Fahrtenangebotes auf den meist frequentierten Linien erforderlich:

P berücksichtigt ab Herbst 2014 Verdichtung des Fahrtenangebotes bei den Stadtbuslinien 1 und 2 zum durchgehenden ganztägigen Halbstundentakt montags bis freitags ab Anfang 2014 durch zusätzliche Kurse.

P teilweise berücksichtigt ab Herbst 2016 Verdichtung des Fahrtenangebotes bei den Stadtbuslinien 3 und 4 zum durchgehenden ganztägigen Halbstundentakt montags bis freitags. Als erster Schritt sollten ab Anfang 2015 je zwei zusätzliche Kurse (Fahrten) am späten Vor- und am frühen Nachmittag eingeführt werden, sodass nur noch zur Mittagszeit eine kurze Taktlücke bestünde.

P teilweise berücksichtigt ab Herbst 2016 Diese Taktlücke sollte dann ab Anfang 2016 geschlossen werden.

Verdichtung des Fahrtenangebotes bei den Stadtbuslinien 1 bis 4 zum durchgehenden ganztägigen Halbstundentakt samstags ab Anfang 2017

2. Die Verdichtung des Fahrtenangebotes auf einen werktätlich durchgehenden ganztägigen Halbstundentakt würde die Aufspaltung der Linienäste zu feineren Erschliessung der im Aussenbereiche mit einer abwechselnden stündlichen Bedienung verschiedener Stadtteilbereiche ermöglichen, so etwa:

a) Im Zuge der Verdichtung des Fahrtenangebotes bei der Stadtbuslinie 3 zum ganztägigen Halbstundentakt könnte die Linie in ihrem Westteil für die dann zusätzlichen Kurse (Fahrten) in zwei Linienäste aufgeteilt werden, wobei diese halbstündlich versetzt zu bedienen wären etwa mit folgendem abwechselnden Linienverlauf nach Abschluss der Bauarbeiten an der Geiselhöringer Strasse im Ortsteil Alburg

:

Jede „volle Stunde“ die Geiselhöringer Strasse ab der Haltestelle Ludwig-Scherl-Ring direkt entlang (unter Anordnung weiterer Haltestellen im Bereich der GE-Zufahrt bzw. des WA 1 / Nahversorgungsbereiches und somit des WA Georg-Kelnhofers-Straße sowie westlich davon im Bereich des WA 2) weiter bis zur Haltestelle Friedhof Alburg und von dort den bisherigen Linienverlauf stadteinwärts:

Jede „Halbe Stunde“ zunächst den bisherigen Linienverlauf bis zur Haltestelle Friedhof Alburg, von dort aber stadteinwärts die Geiselhöringer Strasse direkt entlang (unter Anordnung weiterer Haltestellen im Bereich der GE-Zufahrt bzw. des WA 1 / Nahversorgungsbereiches und somit des WA Georg-Kelnhofers-Straße sowie westlich davon im Bereich des WA 2) bis zur Haltestelle Ludwig-Scherl-Ring

Damit ergäbe sich die zusätzliche Buserschliessung eines derzeit vom Linienverkehr unerschlossenen Areals mit einer durch die Ausweisung steigenden Zahl von Bewohnern, aber auch von Arbeitsstätten und – plätzen. Zudem bliebe die Bedienungshäufigkeit der derzeit von der Stadtbuslinie 3 erschlossenen und bedienten Bereich im Stadtwesten bzw. Stadtteil Alburg erhalten.

b) Im Zuge der Verdichtung des Fahrtenangebotes bei der Stadtbuslinie 4 zum ganztägigen Halbstundentakt könnte zum Anschluss der Volkshochschule (VHS) als zentrale aufkommensstarke Einrichtung der Erwachsenenbildung an das Stadtbussystem die Linie in ihrem Südteil für die dann zusätzlichen Kurse (Fahrten) in zwei Linienäste aufgeteilt werden, wobei diese halbstündlich versetzt zu bedienen wären etwa mit folgendem abwechselnden Linienverlauf des Linienverlaufs abwechselnd bedient

Jede „volle Stunde“ mit dem bisherigen Linienverlauf entsprechend vom Bahnhof über die Industrie- und Äussere Frühlingstrasse, die Siemens-, die Lilienthal- Oskar-von-Miller- und Pettenkoferstrasse zur Landshuter Strasse verläuft.

Jede „Halbe Stunde“ mit einem alternativen Linienverlauf, der vom Bahnhof über die Schildhauer- und Äussere Passauer Strasse über den Steinweg, die Siemens-, die Lilienthal- Oskar-von-Miller- und Pettenkoferstrasse zur Landshuter Strasse verläuft

Damit ergäbe sich die zusätzliche Buserschliessung eines derzeit vom Linienverkehr unerschlossenen Areals mit einer grossen Zahl von Bewohnern, aber auch von Arbeitsstätten und – plätzen.

Gerade für eine zentrale aufkommensstarke Einrichtung der Erwachsenenbildung stellt das AST als alleiniges Angebot, für das eine Voranmeldung gewünschter Fahrten erforderlich ist und das daher nicht die Flexibilität des regulären Linienverkehrs bietet, alleine keine adäquate und gleichwertig verfügbare Anbindung dar.

(Zur davon unabhängig notwendigen Fortführung / Verknüpfung der Stadtbuslinien 3 und 4 im Bereich des Alfred-Dick-Rings sowie Ergänzung und Erweiterung der Linie 4 bis zur Osserstrasse zu einer gegenläufigen Ringbuslinie s. Punkt 4a.)

3. Auch das angekündigte E-Bus-Shuttle-Projekt kann einen entscheidenden Beitrag zur Verdichtung des Stadtbusangebotes leisten. Dabei entstehende zusätzliche Linienverläufe sollen an möglichst vielen davon tangierten Haltestellen mit den vorhandenen Stadtbuslinien verknüpft und damit Synergieeffekte genutzt werden etwa in Form von bisher nicht angebotenen „Diagonal- oder Querverbindungen“ und Umsteigebeziehungen im Aussenbereich verschiedener Linien, die bisher nur über die zentrale Umsteigestelle am Ludwigsplatz verbunden sind..

Dazu soll die bisher in den Ankündigungen grob skizzierte Linienführung „zwischen dem Bahnhof, dem Wissenschaftszentrum, dem BioCubator und dem Gäubodenfestgelände“ in etwa folgenden genaueren Linienverlauf erhalten, der diesem Anspruch der Herstellung bisher fehlender ÖPNV-Direktverbindungen und sinnvoller Überlappung des bestehenden Liniengefüges mit zusätzlichen „Diagonal- oder Querverbindungen“ und Umsteigebeziehungen erfüllt:

Hagen / Stadttheater / Eisstadion\* - Theresienplatz /- tor /-center\* U > L 3 –  
Stadtgraben/Berufsschule III\* U > L 3 bei ohnehin sinnvoll einzurichtenden Zusatzhalt der Linie 3 -  
Bahnhof U > L 1,2,4, DB – Schildhauerstrasse\* - Pointstrasse\* - Jugendzentrum/AnStatt-  
Theater/Stadtwerke U > L 2 – Schulgasse/Petersgasse /Wissenschaftszentrum\* - Klinikum  
Nord/Parkdeck (bisher als „Ostzugang“ bezeichnet) U > L 4 - Klinikum Ost (Haupteingang an der St-  
Elisabeth-Strasse\* - dann entweder über Ittlinger und Öblinger Strasse oder über Schlesische Strasse  
(mehrfach U > L 1 oder 2 möglich) - Dr.-Kumpfmüller-Strasse (Haltestelle Niederalteicher Strasse) U  
> L 2 - Bahnhofpunkt Straubing-Ittling \* U > DB - Oberöbling U > L 1- Hunderdorfer Strasse\* oder  
Aitrachstrasse\* zu den Haltestellen im Industriegebiet Straubing-Sand mit BioCubator\* -  
Bahnhofpunkt Sand U > DB \*

In der Gegenrichtung würden durch eine in etwa folgende Führung ebenfalls wertvolle zusätzliche Relationen erschlossen:

Bahnhaltepunkt Sand\* U > DB - Haltestellen im Industriegebiet Straubing-Sand mit BioCubator\* - Hunderdorfer Strasse\* oder Aitrachstrasse\* - Oberöbling U > L 1- Bahnhaltepunkt Straubing-Ittling\* U > DB - Dr.-Kumpfmüller-Strasse (Haltestelle Niederalteicher Strasse) U > L 2 - Ittlinger und Öblinger Strasse oder über Schlesische Strasse (mehrfach U > L 1 oder 2 möglich) - Klinikum Ost (Haupteingang an der St-Elisabeth-Strasse\* - Klinikum Nord/Parkdeck (bisher als „Ostzugang“ bezeichnet) U > L 4 - Schulgasse/Petersgasse/Wissenschaftszentrum\* - Jugendzentrum/AnStatt-Theater/Stadtwerke U > L 2- Pointstrasse\* – Schildhauerstrasse\* - Bahnhof U > L 1,2,4, DB – Bahnhofstrasse/Steinerthorplatz\* - Theresienplatz /- tor /-center\* (vorhandene RBO-Haltestelle) U > L 3 - Hagen / Stadttheater / Eisstadion\*

(Die mit \* versehenen Bezeichnungen stehen hierbei für zur Netzbildung wünschenswerte bisher nicht bediente bzw. mit Haltestellen ausgestattete Bereiche, die mit U > L versehenen Haltestellen für geeignete Umsteigepunkte in die vorhandenen Stadtbuslinien,)

Damit würde für das Industriegebiet Straubing-Sand mit inzwischen mehreren Tausend Beschäftigten endlich ein Busanschluss von den Haltepunkten Straubing-Ittling und Sand der Gäubodenbahn hergestellt, wo bisher die Erreichbarkeit für Bahnpendler nicht sichergestellt ist.

Bei jeglicher Erweiterung des Liniennetzes ist die fahrplantechnische und tarifliche Integration in das bestehende Stadtbussystem, sicherzustellen; isolierte oder „Insel“-System sind für ein universell komfortabel und barrierearm benutzbares attraktives ÖPNV-Gesamtsystem von „Bahn und Bus aus einem Guss“ kontraproduktiv. Dies gilt auch für das angekündigte E-Bus-Shuttle-Projekt „zwischen dem Bahnhof, dem Wissenschaftszentrum, dem BioCubator und dem Gäubodenfestgelände“.

Dabei entstehende zusätzliche Linienverläufe sollen an möglichst vielen davon tangierten Haltestellen mit den vorhandenen Stadtbuslinien verknüpft und damit Synergieeffekte genutzt werden etwa in Form von bisher nicht angebotenen „Diagonal- oder Querverbindungen“ im Aussenbereich verschiedener Linien, die bisher nur über die zentrale Umsteigestelle am Ludwigsplatz verbunden sind..

4. Auch im Bestands-Grundnetz sollen zusätzliche Umsteigebeziehungen im Aussenbereich verschiedener Linien, die bisher nur über die zentrale Umsteigestelle am Ludwigsplatz verbunden sind, geschaffen werden, so etwa:

a) Verknüpfung der Stadtbuslinien 3 und 4 im Bereich des Alfred-Dick-Rings sowie Ergänzung und Erweiterung der Linie 4 bis zur Osserstrasse zu einer gegenläufigen Ringbuslinie, damit für die Bewohner der dortigen Baugebiete Destinationen sowohl an der Landshuter Strasse inclusive Bahnhof als auch im Bereich der Äusseren Passauer Strasse sowie Friedhof St. Michael und Waldfriedhof (zumindest über die Haltestelle Äussere Passauer/ Friedhofstrasse) und im Bereich von Hirschberger Ring und Ittlinger Strasse mit dem ÖPNV erreicht werden können.

Diese Verknüpfung ist von übergreifender Bedeutung, weil sie für die Wohngebiete Wasserwerk und an der Äusseren Passauer Strasse, wo bisher Einkaufsmöglichkeiten der Nahversorgung weitgehend fehlen die Verbindung zu den Einkaufsstätten an der Schildhauerstrasse, Am Anger sowie an der Landshuter Strasse inclusive Gäubodenpark erschliesst.

Damit sowohl von den Bewohnern der Baugebiete am Wasserwerk bzw. im Umgriff der (äusseren) Äusseren Passauer Strasse als auch von denjenigen im Bereich von Schanzlweg und Arberstrasse die Arbeits- und Einkaufsstätten im Bereich von Hirschberger Ring und Ittlinger Strasse erreicht werden können, soll die Stadtbuslinie 4 zwischen den bisherigen Endhaltestellen Landshuter Straße Kreisel und Osserstrasse ergänzt und zu einer gegenläufigen Ringbuslinie erweitert werden.

Für die Bewohner der Baugebiete am Wasserwerk erfordern die jüngst angesiedelten Einkaufsmärkte in der südlichen Landshuter Strasse ohnehin eine entsprechende Verlängerung die Linie 4 an den Kreisverkehr Äussere Passauer Strasse, mit Verknüpfung der aus Richtung Osten (Äussere Passauer Strasse / Wasserwerk / JVA-Schule kommenden Linie 3. Die VHS-Umsiedlung sollte zum Anlass genommen werden für eine gebotene grossräumigere Optimierung der Stadtbuserschliessung des Südostens der Stadt.

b) Verknüpfung der Stadtbuslinien 2 und 4 im Bereich Landshuter Strasse / Gäubodenpark zur Erschliessung der in der äusseren Landshuter Strasse gelegenen Einkaufsmöglichkeiten der Nahversorgung für Bewohner des inneren Stadtsüdens und Erreichbarkeit von Arbeitsagentur, Aquatherm für Bewohner aus der äusseren Landshuter Strasse ohne erst über die zentrale Umsteigestelle am Ludwigsplatz fahren zu müssen.

c) Verknüpfung der Stadtbuslinien 2 und 3 im Siedlungsschwerpunkt Straubing-Süd/Südwesten im Bereich zwischen den Haltestellen Alburger Hochweg und Hans- Sachs- Strasse durch eine Abstimmung der Fahrpläne der beiden Linien und eine möglichst ansprechend kurze und direkte fussläufige Verbindung der Haltestellen beider Linien. Den Wohnschwerpunkt tangieren 3 Stadtbuslinien; 1, 2 und 3. Bisher ist deren einziger relevanter Verknüpfungspunkt der Ludwigsplatz in der Innenstadt, für die Linien 1 und 2 eingeschränkt der Bahnhof. Obwohl im Projektgebiet „SOZIALE STADT SR-SÜD“ Stadtbushaltestellen der Linie 2 (Hans-Sachs-Strasse) und der Linie 3 (Alburger Hochweg) einerseits der Linie 1 (FTSV-Sportplatz) und der Linie 2 (Eichendorffstrasse Kreisel) andererseits relativ nahe beieinander liegen, gibt es dort keine brauchbaren Umsteigebeziehungen. Diese wären für Fahrgäste erforderlich, die der jeweils einen Linie unterwegs zusteigen und in der Peripherie auf die jeweils andere Linie umsteigen wollen, um zu ihrem Ziel zu gelangen.

Beispiel:

Jemand will von der Haltestelle Arbeitsagentur (Linie 2) nach Alburg zur Haltestelle Kirche Alburg (Linie 3): Obwohl sich die Stadtbushaltestellen der Linie 2 (Hans-Sachs-Strasse) und der Linie 3 (Alburger Hochweg) in der Nähe befinden, gibt es keine koordinierte Umsteigebeziehung dort. Zum Beispiel ist Ankunft an der Hans-Sachs-Strasse um 8:28 Uhr, Abfahrt am Alburger Hochweg auch um 8:28 Uhr, dazwischen ist noch ca. 200 Meter Fussweg zurückzulegen. Daher wäre als eine Maßnahme im Rahmen von „SOZIALE STADT SR-SÜD“ wünschenswert, hier eine Abstimmung einerseits fahrplantechnisch, aber ggf. auch durch eine zusätzliche Haltestelle an der Einmündung Hermann-Stiefvater-Ring bzw. durch Optimierung der fußläufigen Verbindung der Haltestellen und damit eine periphere Umsteigestelle zu schaffen.

5. Generell sollten die Möglichkeiten der Einbindung der bisherigen Leer- und Betriebsfahrten zum Busbetriebshof in das Stadtbusliniennetz genutzt und diese Leer- und Betriebsfahrten für Fahrgäste nutzbar gemacht werden.

6. Stadtbusverkehr in Anpassung an verlängerte Geschäfts-Öffnungszeiten werktäglich bis ca. 20.30 Uhr

7. Verbesserung des Stadtbusanschlusses des Industriegebietes Straubing-Sand mit Anschluss der Stadtbusse an den Bahnhofpunkt Sand oder Straubing-Ittling, damit dort auch Fahrgäste aus Bogen und Neufahrn umsteigen können. (Wäre realisierbar mit dem angekündigten E-Bus-Shuttle-Projekt; s. Punkt 3.)

8. Stadtbus-Bedienung besucherträchtiger Veranstaltungsorte wie Eisstadion zu den Veranstaltungszeiten; diese wäre generell auch im Hinblick auf Besucheraufkommen des allgemeinen Eislaufs etc. zu realisieren mit dem angekündigten E-Bus-Shuttle-Projekt; s. Punkt 3.)

10. Stadtbusverkehr während der Öffnungszeiten an verkaufsoffenen Sonntagen wie Montag-bis Freitag-Fahrplan

11. Sonntags- Stadtbusverkehr zumindest mit 6 täglichen Kursen pro Linie

12. Der Tiergarten Straubing als regional bedeutsames Ausflugsziel mit über 250000 Besuchern im Jahr braucht eine für den Ausflugsverkehr ausreichende Anbindung an den Bahnhof. Dies sollte nicht über eine „Insellösung“, sondern über eine Verdichtung des Fahrtenangebotes auf der RBO-/VSL-Linie 25 geschehen. Erste und wichtigste Massnahme dazu wäre eine zusätzliche Fahrt am mittleren Vormittag vom Bahnhof in Richtung Tiergarten und die Durchbindung der Sonntagsfahrten vormittags aus Richtung Viechtach und nachmittags in Richtung Viechtach der RBO-/VSL-Linie 25 bis zum Tiergarten um dieses wichtige touristische Ziel sowohl für Bewohner als auch Feriengäste des nördlichen Landkreises Straubing-Bogen mit dem ÖPNV erreichbar zu machen. Noch bedeutsamer ist dies seit dem dort eingerichteten Kletterpark.

13. Verlängerung der Bahnsteigunterführung am Bahnhof Straubing in Richtung Längsweg / Hebbelstrasse. Dies ist notwendig, um dortige Parkmöglichkeiten für Bahnbenutzer verfügbar zu machen. Darüber hinaus ist für Beschäftigte und Kunden der Geschäfte und Betriebe südlich des Bahnhofs eine kurze fussläufige Verbindung zum Bahnhof wünschenswert, ebenso für Bewohner des östlichen Stadtsüdens.

14. Optimierung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle Ludwigsplatz mit fester Zuordnung der einzelnen Haltestelle zu bestimmten Linien, dynamischer betrieblich aktuell gehaltener Fahrgastinformation sowie weitgehender Barrierefreiheit der Bussteige mittels Hochborden, die in die Stadtplatz Pflasterung integriert werden.

Den im Straubinger Tagblatt vom 10.10.15 veröffentlichten Aussagen dazu im Gevas-Gutachten ist zuzustimmen, auch was die Beibehaltung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle Ludwigsplatz und das Verwerfen eines mit zusätzlichem Umsteigen in Shuttle-Zubringer ins Zentrum verbundenen Standorts am Bahnhof betrifft.

Als wichtige Bestandteile einer besseren, bequemeren, möglichst umwegfreien und pünktlicheren Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Stadtbus bestehen folgende Erfordernisse:

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs am Ludwigsplatz durch Freigabe des gesamten Ludwigsplatzes einschliesslich Seitenstrassen oder zumindest des Teilstücks Burggasse bis Fraunhoferstrasse (bzw. auf der Nordseite bis zur Rosengasse) während der Stadtbus-Betriebszeiten nur für Stadtbusse Radlerinnen, Taxen und Lieferverkehr analog der Regelung in der Fussgängerzone.

Bedienung der Bushaltestelle (Kaufmännischen) Berufsschule III am Stadtgraben durch die Linie 3, damit Fahrgästen aus Richtung Alburg ein kürzeren Fussweg zur Kolbstrasse, Bahnhofstrasse und zum Bahnhof geboten wird.

Dazu korrespondierend im Zuge der Umgestaltung der Nordseite des südlichen Stadtgrabens (Wimmer-Areal, Viktualienmarkt) Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Gegenrichtung in Richtung Alburg.

Errichtung von zusätzlichen Stadtbus- Haltestellen am südwestlichen Stadtgraben ist insbesondere zur besseren Anbindung des städtischen Ämtergebäudes am Platzl mit dem neuen Sozialen Rathaus, ebenso aber für eine bessere Erreichbarkeit des Theresienplatzes mit der Stadtbuslinie 3 aus und in Richtung Alburg erforderlich. Stadtauswärts gilt dies zumindest, wenn und sofern die vorhandene Haltestelle am Stadtgraben /Theresientor weiterhin nicht von den Stadtbussen der Linie 3 Richtung Friedhof Alburg bedient werden sollte (obwohl sie von den Regionalbussen der RBO-/VSL-Linie 25 offenbar ohne Probleme bedient wird).

Dies bitten wir in Ihrem Zusammenwirken von Stadt und Stadtwerken Straubing zu realisieren.

Für entsprechende Abstimmung, Berücksichtigung und Antwort danken wir schon jetzt.

Mit freundlichen Grüßen

Johann Meindorfer  
Kreisgruppensprecher

Rainer Schwarz  
Stellv. Kreisgruppensprecher

Maria Stauber  
Stellv. Kreisgruppensprecherin