

## Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Weststadt**

zur Behandlung im **Ausschuss zur Fortschreibung des Klimaschutzprogramms**

---

<b>Betreff:</b>	<b>Verkehrsversuch Schnellbus Linie X14</b>
Bezug:	145/2022
Anlagen:	Anlage 1: Übersicht Varianten Linienführung Anlage 2: Variante 1a Westbahnhofstraße Anlage 3: Variante 1b Westbahnhofstraße Anlage 4: Variante 2 Schleifmühleweg

---

## Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Führung der Schnellbuslinie X14 über die Westbahnhofstraße – Belthlestraße – Herrenberger Straße und Schnarrenbergstraße einzurichten.
2. Für den Schnellbus wird in der Westbahnhofstraße der mittlere Fahrstreifen zum Bussonderfahrstreifen, ab Sportplatz westlich der Hermann-Hepper-Halle bis zur Belthlestraße, eingerichtet. Die Möglichkeit des Linksabbiegens für den Kfz-Verkehr von der Westbahnhofstraße in die nördliche Belthlestraße wird aufgehoben.
3. Für die Schnellbuslinie wird an den zu passierenden Lichtsignalanlagen eine Busbeschleunigung eingerichtet.

## Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen: Ergebnishaushalt		lfd. Nr.	Ertrags- und Aufwandsarten	Plan 2022	Folgejahre
DEZ02 THH_9 FB9	Dezernat 02 EBM Cord Soehlke Tiefbau Tiefbau			EUR	
5470-9 Verkehrsbetriebe/ÖPNV		17	Transferaufwendungen	-2.509.740	
			<i>davon für diese Vorlage</i>		-765.000

Die Mittel werden über das Produkt 5470-9 „Verkehrsbetriebe/ÖPNV“ abgewickelt. Entsprechend der Vorlage 145/2022 sind für die Finanzierung der Schnellbuslinien und die ebenfalls dort dargestellten Angebotsverbesserungen zusätzlich ab 2023 insgesamt 765.000 Euro bereitzustellen.

### Begründung:

#### 1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 145/2022 hat der Gemeinderat die Finanzierung des Betriebs der Schnellbuslinie X14 für einen Versuchszeitraum von zwei Jahren beschlossen. Diese Linie soll mit Expresscharakter weitgehend ohne Unterwegshalte zwischen dem Westbahnhof und den Kliniken verkehren. Die Verwaltung hat gemeinsam mit dem TüBus die Linienführung in drei verschiedenen Varianten geprüft. Mit dieser Vorlage soll die Variantenauswahl für den Verkehrsversuch erfolgen. Der Start des Verkehrsversuches hängt dann allerdings von Betriebsbeginn der Ammertalbahn bzw. der Verstärkerfahrten ab. Auch besteht die zeitliche Abhängigkeit zur technischen Umsetzung an den Ampeln sowie der Markierungsarbeiten.

#### 2. Sachstand

Zwischen dem Westbahnhof und den Kliniken soll eine Schnellbuslinie zu den Verstärkerfahrten der Ammertalbahn angeboten werden. Diese verkehren halbstündlich in der Hauptverkehrszeit. Für diese neue Linie X14 wurden drei Linienführungen betrachtet (siehe Anlage 1):

Variante 1: Westbahnhofstraße – Belthlestraße – Herrenberger Straße – Schnarrenbergstraße

Variante 2: Schleifmühlweg – Belthlestraße – Herrenberger Straße – Schnarrenbergstraße

Variante 3: Rheinlandstraße – Herrenberger Straße – Schnarrenbergstraße (entspricht der Führung der Linie 14)

##### 2.1. Variante 1a Westbahnhofstraße

Zwischen dem Westbahnhof und dem Sportplatz westlich der Hermann-Hepper-Halle verkehrt die X14 im Mischverkehr mit dem allgemeinen Kfz-Verkehr. Separate Infrastruktur für den Bus ist hier nicht vorgesehen. Der Bus passiert in diesem Abschnitt zwei Ampeln, an der Kreuzung mit der Rheinlandstraße sowie die Fußgängerschutzanlage auf Höhe des Saturns. Beide sollen mit Busbeschleunigung in beide Fahrtrichtungen ausgestattet werden.

Ab Höhe des Sportplatzes westlich der Hermann- Hepper-Halle bis zur Belthlestraße werden die heutigen drei Fahrstreifen anders aufgeteilt. Mit der Einführung der Schnellbuslinie wird in Mittellage ein Bussonderfahrstreifen mit einer Breite von 3,0m markiert. Radverkehr wird darauf nicht zugelassen. Die äußeren Fahrstreifen für den allgemeinen Kfz-Verkehr weisen dann an der schmalsten Stelle noch eine Breite von etwa 2,75m auf. Der Unterschied zur heutigen Verkehrsführung besteht darin, dass der Mittelstreifen ca. 50cm breiter würde und die beiden Hauptfahrstreifen entsprechend verschmälert werden müssten. Die Breite der heutigen äußeren Fahrstreifen würden somit um jeweils ca. 25cm reduziert werden.

Die technischen Richtlinien zur Anlage von Straßen machen für die Sonderform des in zwei Richtungen befahrbaren Bussonderstreifens keine Aussage. Bei der Verkehrsstärke in der Westbahnhofstraße wäre der jeweils rechte Fahrstreifen normalerweise mit 3m Breite auszubilden. Die Verwaltung hält die vorgeschlagene Breite von 2,75m aus folgenden Gründen im Rahmen des zweijährigen Verkehrsversuchs für ausreichend:

- Der Bussonderfahrstreifen wird nur maximal viermal pro Stunde in der Hauptverkehrszeit benutzt
- Verkehrt kein Bus, entsteht ein 3m breiter Sicherheitsstreifen zwischen den beiden Fahrstreifen
- In der Zeit, in der der Bussonderfahrstreifen benutzt wird (HVZ) herrscht in der Regel auf mindestens einem Fahrstreifen Stop and Go-Verkehr, so dass Engstellen für den Buslenkenden weit im Voraus erkennbar sind
- Die Geschwindigkeit im fraglichen Streckenabschnitt kann und sollte auf 30km/h für den Verkehrsversuch reduziert bzw. festgesetzt werden

Wie bei anderen Planungen mit ungewöhnlicher Einzelfallkonstellation schon geschehen und bei anderen Maßnahmen, die eine finanzielle Förderung erfahren, wird ein Sicherheitsaudit beauftragt. Das Sicherheitsaudit ist im Grunde somit mittlerweile bei allen Planungen begleitend zu beauftragen.

Statt nur die Markierung zu verändern, könnte die Westbahnhofstraße alternativ um 50cm verbreitert werden. Dann würde der im Rahmen der Alternativenprüfung beispielhaft aufgezeigte Querschnitt realisiert werden. Jedoch liegt im Bereich des südlichen Gehwegs eine Gashochdruckleitung, so dass eine Verbreiterung der Fahrbahn nur mit sehr hohem Aufwand möglich wäre. Im Rahmen eines Versuchs erscheint dieser Aufwand nicht berechtigt. Sollte der Bussonderfahrstreifen sich nicht bewähren, steht die Umsetzung des Gemeinderatsbeschlusses aus, die Fahrstreifenanzahl wieder auf zwei zu reduzieren und auf beiden Seiten einen Radstreifen zu markieren (siehe u.a. Vorlage 395/2011).

Für einen zuverlässigen Betrieb der Linie dienlich wird der Bussonderfahrstreifen bis zur Belthlestraße durchgezogen. Damit entfällt jedoch der Linksabbiegestreifen für den allgemeinen Kfz-Verkehr um von der Westbahnhofstraße in die nördliche Belthlestraße abzubiegen (siehe Anlage 2). Auf einem Mischfahrstreifen, also geradeaus sowie die Abbiegemöglichkeit, würde der geradeaus fahrende Verkehr durch linksabbiegende Fahrzeuge behindert werden, da der Gegenverkehr zu beachten ist. Aus Sicht der Verwaltung ist somit für einen zuverlässigen Busbetrieb und der Reduktion der Verkehrsmenge das Aufheben der Linksabbiegemöglichkeit notwendig und für die zweijährige Testphase vertretbar. Der Klinikverkehr kann über andere Routen abgewickelt werden. Einsatzfahrzeuge können im Einsatz in alle Richtungen fahren. Zudem wird das

Parkhaus König unter Betrieb in dieser Zeit saniert und somit die Parkkapazitäten mit reduzierter Anzahl angeboten. Für den Verkehr aus Westen ist das Parkhaus Nonnenhaus weiter gut erreichbar, das Parkhaus König aus Osten.

Der Bus fährt in beide Richtungen in der Mitte, eine Begegnung der Linienbusse ist ausgeschlossen, da die Linie lediglich mit einem Fahrzeug betrieben wird. Sie bedient nur die Verstärkerfahrten der Ammertalbahn, so dass auch nicht in jeder Stunde die Busse verkehren. Weitere Linien verkehren hier nicht. Dies erleichtert auch das Abbiegen aus der nördlichen Belthlestraße in die Westbahnhofstraße. Aufgrund der engen Flächen reicht der Bus beim Abbiegen in den Gegenverkehr. Ohne den Linksabbiegestreifen ist diese Fahrbeziehung leichter einzurichten.

An den Ampeln an der Rappstraße sowie Belthlestraße soll ebenfalls eine Busbeschleunigung eingerichtet werden, vor allem um in Richtung Westbahnhof einen zuverlässigen Anschluss mit kurzen Umsteigezeiten zu gewähren. Die kurze Freigabezeit aus der Belthlestraße wird dann für die Fahrtrichtung Westbahnhof deutlich verlängert, so dass der Kfz-Rückstau in der nördlichen Belthlestraße geräumt wird. Dies kann zu Rückstau in der Keltnerstraße und Westbahnhofstraße führen.

Unter diesen Voraussetzungen kann voraussichtlich eine Fahrzeit von 6min in beide Richtungen erreicht werden.

Bei dem Fahrzeug der Schnellbuslinie handelt es sich um ein Leichtbaufahrzeug. Dies ist notwendig, da die Tonnage der Brücke in der Belthlestraße über die Ammer reduziert ist.

## 2.2. Variante 1b Westbahnhofstraße

Diese Variante unterscheidet sich in der Länge des Bussonderfahrstreifens von der Variante 1a. Der Bussonderfahrstreifen würde lediglich westlich der Rappstraße angeboten werden. An der Fahrstreifenaufteilung in der Zufahrt zur Belthlestraße würde sich nichts ändern. Somit würde auch das Linksabbiegen für den allgemeinen Kfz-Verkehr aufrecht gehalten (siehe Anlage 3).

Dies hätte jedoch zur Folge, dass der Schnellbus sich ab der Rappstraße einen Fahrstreifen mit dem Linksabbiegenden Verkehr teilen muss. Der Linksabbiegestreifen muss allerdings deutlich von der Ampel weg versetzt werden, damit der Bus aus der nördlichen Belthlestraße in die Westbahnhofstraße abbiegen kann.

## 2.3. Variante 2 Schleifmühlweg

Statt wie bei Variante 1a und 1b über die Westbahnhofstraße würde bei diesem Linienverlauf der Bus über den Schleifmühlweg in die Belthlestraße fahren. Die dortigen Haltestellen würden jedoch nicht bedient.

Im Schleifmühlweg verkehren aktuell bereits zwei Linien. Die Erfahrung aus dem Betrieb zeigt, dass es immer wieder zu stockenden Fahrten kommt. Im Bereich der parkenden Fahrzeuge ist das Begegnen von Bus/Pkw und Bus/Rad nur eingeschränkt möglich. Für den Schnellbus schlägt die Verwaltung deshalb längere Strecken zur Begegnung von Fahrzeugen vor. Dafür müsste die Anzahl an Parkständen vermutlich insgesamt um etwa 30 von knapp 80 reduziert werden (siehe Anlage 4). Zwischen Rappstraße und Belthlestraße ist die Fahrbahnbreite mit etwa 7,0m so schmal, dass alle Parkstände für einen stabileren

Busbetrieb entfallen würden. Diese sind bereits in den 30 zu streichenden Parkständen enthalten. Durch diese Maßnahme wäre hier die Begegnung Bus/Rad und Bus/Pkw möglich. Weitere Maßnahmen sind im Zuge des Schleifmühlwegs nicht notwendig. Von dieser Maßnahme würden auch die bestehenden Linien profitieren.

An der Kreuzung Westbahnhofstraße/Belthlestraße besteht aus südlicher Richtung bereits eine Busbeschleunigung, aus nördlicher Richtung müsste sie wie unter Variante 1 beschrieben noch eingerichtet werden. Fahrbeziehungen würden bei dieser Linienführung nicht eingeschränkt werden.

Unter diesen Voraussetzungen kann voraussichtlich eine Fahrzeit von 6min in Richtung Klinken und 7min in Richtung Westbahnhof erreicht werden.

#### 2.4. Variante 3 Rheinlandstraße

Ab Westbahnhof wird die Linie wie die bestehende Linie 14 über Westbahnhofstraße, Rheinlandstraße, Herrenberger Straße und Schnarrenbergstraße zu den Klinken geführt. Die Rückfahrt erfolgt auf demselben Weg. Infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Anpassungen sind nicht möglich und erforderlich. Die Fahrzeitreduzierung gegenüber Linie 14 kann aber nur in geringem Maß durch den Wegfall von Unterwegshalten realisiert werden.

Es kann voraussichtlich eine Fahrzeit von 8 min in Richtung Klinken und 9min in Richtung Westbahnhof erreicht werden.

#### 2.5. Rahmenplan Weststadt

Im Rahmenplan Weststadt wird die überörtliche Verkehrsführung zum Klinikum Berg und der Morgenstelle thematisiert. Als Entwicklungsziel ist die Verkehrsentlastung für die Innenstadt und Altstadt genannt. Hierfür ist neben dem Ausbau der Verkehrsführung über den Hagellocher Weg das Unterbinden der Linksabbiegemöglichkeit Richtung Norden an der Westbahnhofstraße/Belthlestraße genannt (siehe Kapitel 7 im Rahmenplan). Mit dem Verkehrsversuch soll somit ein Teil des Rahmenplanes umgesetzt werden, den Verkehr in Teilbereichen zu reduzieren. Die Verwaltung wird den Verkehrsversuch auch über Verkehrszählungen auswerten. Hierdurch können erfolgte Verkehrsverlagerungen bewertet werden.

### 3. Vorschlag der Verwaltung

Es wird die Variante 1 mit dem Bussonderfahrstreifen bis zur Belthlestraße weiter ausgeplant und umgesetzt. Aus Sicht der Verwaltung ist diese Linienführung die einzige, die dem Grundgedanken des Schnellbuskonzepts entspricht: Auf eigener Infrastruktur und der schnellsten bzw. kürzesten Trasse zu den wichtigsten Zielen.

Sollte beispielsweise auch eine Linie durch den Schlossbergtunnel geführt werden, kann auf eine Busspur in der Westbahnhofstraße nicht verzichtet werden. Eine relevante Zahl von Umsteigern vom MIV auf den ÖPNV ist nur zu erwarten, wenn der ÖPNV im direkten Vergleich zeitlich Vorteile erzielt. Dies ist nur möglich, wenn der MIV auf vorhandene Umgehungsstrecken zur Innenstadt und um dicht bewohnten Bezirken gelenkt wird.

Die Umsetzung der Variante 1 wird ausgesetzt, wenn sich aus dem Sicherheitsaudit für den Verkehrsversuch nicht zu überwindende Bedenken ergeben. In diesem Fall wird die Variante 2 Schleifmühleweg ausgearbeitet und umgesetzt.

4. Lösungsvarianten

4.1. Es wird die Variante 1b Westbahnhofstraße weiterverfolgt. Die Verwaltung empfiehlt diese Variante jedoch nicht, da ein zuverlässiger Betrieb der Linie durch die verkürzte Busspur nicht gewährleistet werden kann. Es ist kein spürbarer Fahrzeitengewinn zu erwarten.

4.2. Es wird die Variante 2 Schleifmühleweg weiterverfolgt. Die erforderliche Reduzierung der Parkplätze für einen zuverlässigen und schnellen Betrieb der Linie, von dem auch die bestehenden Linien profitieren, ist vertretbar. Die infrastrukturellen Aufwände und Eingriffe sind bei dieser Linienführung gering. Die Fahrzeit ist vergleichbar mit Variante 1a. Für diese Variante sprechen die geringeren Eingriffe in das Verkehrssystem. Gegen diese Variante der deutlich geringere Umstiegsanreiz und die Übertragbarkeit auf ein stadtweites Schnellbussystem.

4.3. Es wird die Variante 3 Rheinlandstraße weiterverfolgt. Die Verwaltung empfiehlt diese Variante jedoch nicht, da kein Fahrzeitemvorteil für die Linie X14 erreicht wird.

5. Klimarelevanz

Mit der Einrichtung des Schnellbusses sollen mehr Personen von der Nutzung des Kfz absehen und den ÖPNV nutzen.

6. Ergänzende Informationen