



Stadtverwaltung, Postfach 21 12 25, 67012 Ludwigshafen

Verkehrsinitiative Edigheim e.V.
- Geschäftsstelle -
Frau Helene Ludwig
Uhlandstraße 74

67069 Ludwigshafen

Beigeordneter Klaus Dillinger
Dezernat Bau, Umwelt und Verkehr,
Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen

Verwaltungsgebäude: Rathaus
Zimmer Nr.: 716

Telefon: 0621/504 - 2004
Zentrale: 0621/504 - 0
Telefax: 0621/504 - 3784
Internet: <http://www.ludwigshafen.de>
e-mail: klaus.dillinger@ludwigshafen.de

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom
01.08.2011

Unser Zeichen
4-01F.Kra2084

Ludwigshafen am Rhein,
26.09.2011

Verkehrssituation in Oppau/Edigheim/Pfingstweide – Aufstellung von Dialog-Displays, Ersetzen altersschwacher Busse durch Shuttle-Busse

Sehr geehrte Frau Ludwig,

mit E-Mail vom 01.08.2011 an Frau Oberbürgermeisterin Dr. Lohse haben Sie verschiedene Anregungen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Oppau, Edigheim und der Pfingstweide vorgestellt. Eine Prüfung Ihrer Anliegen habe ich Ihnen mit Schreiben vom 09.08.2011 zugesagt. Über das Ergebnis dieser Prüfung möchte ich Sie heute, auch im Namen der Oberbürgermeisterin informieren:

Ihr erstes Anliegen bezieht sich auf eine Ergänzung der probeweisen Tempo-30-Regelung in der Oppauer Straße in Edigheim durch sogenannte Dialog-Displays. Diese Displays führen dem Autofahrer seine gefahrene Geschwindigkeit plastisch vor Augen ohne dass eine Verwarnung bzw. Ahndung erfolgt.

Die Stadtverwaltung besitzt solche Geräte als mobile Geräte. Diese werden auch regelmäßig an wechselnden Standorten aufgestellt. Allerdings ist die Anzahl der Geräte begrenzt und deren Versorgung, Auswertung und Montage mit erhöhtem personellem Aufwand verbunden. Eine dauerhafte Montage solcher Geräte an einer Stelle ist somit nicht möglich. Bezüglich einer vorübergehenden Montage solcher Geräte können Sie sich an den Bereich Straßenverkehr/Verkehrsüberwachung wenden.

Bankverbindungen:

SPK Vorderpfalz 166 (BLZ 545 500 10)
SPK Vorderpfalz SV 1446 (BLZ 545 500 10)
Postbank Ludwigshafen 690671 (BLZ 545 100 67)

SPK Vorderpfalz OWIG 6312 (BLZ 545 500 10)
UniCredit Group 6500 205 464 (BLZ 545 201 94)
Fürstlich Castell'sche Bank 3001818(79030001)

Commerzbank 200 3200 00 (BLZ 545 400 33)
Deutsche Bank AG 02 64 101 (BLZ 545 700 94)
Commerzbank AG 0102282300 (545 800 20)

Kreissparkasse Rhein-Pfalz Kreis 7005 (BLZ 545 501 20)
VRBank Rhein-Neckar eG.85007700 (BLZ 670 900 00)
SEB AG 100 7359 300 (BLZ 670 101 11)

Das zweite Anliegen bezieht sich auf die Busflotte bzw. die eingesetzten Busse der rnv.

Ein Busunternehmen kann aus wirtschaftlichen Gründen seine Busse nicht komplett erneuern. Die Kosten für die Anschaffung eines Standard-/Gelenkbusses liegen zwischen 250.000 und 350.000 Euro. Im Gebiet von Ludwigshafen sind ca. 31 Busse vorhanden, deren Durchschnittsalter den vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt und der rnv entspricht. Neue Busse werden nach und nach bei der rnv beschafft. Die Buslinien in Oppau werden jedoch, zumindest teilweise, im Auftrag der rnv durch Fremdunternehmen gefahren.

Bei den von Ihnen geforderten sog. Shuttle-Bussen handelt es sich um Klein- oder Midibusse mit deutlich begrenzter Fahrgastkapazität. Während Standardbusse etwa 60 und Gelenkbusse etwa 120 Personen aufnehmen können, sind dies hier nur ca. 30. In den Stadtteilen Oppau, Edigheim und Pfingstweide werden aber zu bestimmten Zeiten bzw. für bestimmte Streckenabschnitte die größeren Kapazitäten benötigt, um die Nachfrage zu erfüllen. Im Gegensatz dazu befinden sich Shuttle-Busse, auch in Ludwigshafen, dort im Einsatz, wo die Nachfrage durch die geringere Kapazität sicher gedeckt werden kann (Parkinsel, Willersinnfreibadlinie).

Häufig wird das Argument vorgebracht, man könne zu Spitzenzeiten große Busse und in schwachen Zeiten kleine Busse einsetzen. Dies würde bedeuten, dass für jede Linie im Extremfall 3 Busgrößen mit Fahrer vorgehalten werden müssten (z.B. vor 7 Uhr Kleinbus, zwischen 7 und 8 Uhr Gelenkbus, zwischen 8 und 10 Uhr Standardbus, dann wieder ein Kleinbus, nach Schulschluss dann wieder ein Gelenkbus). Die einzelnen Busse würden dann vermehrt nur stehen und somit totes Kapital darstellen. Außerdem gibt es Linienverknüpfungen bei denen ein Bus im Laufe des Tages aus Optimierungsgründen (Kosten und Personal) auch auf andere Linien wechselt. Kleinbusse schränken diese Möglichkeiten erheblich ein. Als letztes ist auch anzuführen, dass Kleinbusse nur auf ausgesuchten Linien fahren können und nicht flexibel z.B. als Reservefahrzeuge für andere Linien zur Verfügung stehen können.

Zusammenfassend sind Shuttle-Busse insgesamt finanziell nicht günstiger, eine erhöhte Verbesserung für die Umwelt wird durch regelmäßigen Austausch der Fahrzeuge erreicht.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Dillinger

Klaus Dillinger

Beigeordneter