

Anlage: Mail ZNAS vom 29.10.2018 zum Antrag Buslinien

Von: LRA Amberg-Sul.(Haas Hans-Juergen)
Gesendet: Montag, 29. Oktober 2018 15:33
An: Mitko Bernhard Dr.
Betreff: Antrag Fischer

Sehr geehrter Herr Dr. Mitko,

der ZNAS möchte zum Antrag Fischer folgende Stellungnahme abgeben:

Der Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach ist der Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs im Verbandsgebiet, das die Stadt Amberg und den Landkreis Amberg-Sulzbach umfasst.

Nach dem Bayerischen ÖPNV Gesetz haben sich die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan zu geben. Der Nahverkehrsplan des ZNAS ist seit 2016 in Kraft. Bei der Erstellung wurde ein erfahrenes Büro aus München beteiligt, die Erstellung erfolgt unter enger Anlehnung an die Leitlinie des Freistaates Bayern zur Nahverkehrsplanung. Die Empfehlungen dieser Leitlinie entsprechen dem „Stand der Technik“ bei der Nahverkehrsplanung.

Diese Leitlinie sieht für Oberzentren einen Taktverkehr vor. Dies ist auch in Städten vergleichbarer Größe der Fall und wird dort auch nirgends auch nur ansatzweise in Frage gestellt.

In der NVZ (Nebenverkehrszeit) ist in Oberzentren außerhalb des Kernbereiches ein Takt von 30 Minuten vorzusehen (Grenzwert = „normaler ÖPNV“) bzw. 10 Minuten (Richtwert = „guter ÖPNV“), in der Schwachverkehrszeit von 60 Minuten (Grenzwert) bzw. 20 Minuten (Richtwert). Zur HVZ (Hauptverkehrszeit) ist das Angebot zu verdichten.

An Samstagen soll das Angebot während der Ladenöffnungszeiten wie NVZ erfolgen, sonst wie SVZ, an Sonntagen soll das Angebot mindestens wie SVZ erfolgen (also 60 Minuten Takt bei normalem ÖPNV) und 40 Minuten bei gutem ÖPNV.

Die derzeitige Taktung des Citybus Verkehrs ist also entsprechend der Leitlinie des Freistaates Bayern für den Nahverkehr in keinsten Weise überzogen, sondern entspricht den Empfehlungen der Leitlinie des Freistaates Bayern und entspricht derzeit in vielen Kriterien leider nur den Eckpunkten eines „normalen ÖPNV“ und nicht den Taktungen eines „guten ÖPNV“ wie es wünschenswert wäre.

Somit ist festzustellen, dass das ÖPNV Angebot in Amberg bezüglich Betriebszeiten und Taktung derzeit zufriedenstellend ist, aber noch nicht den Anforderungen der Leitlinie des Freistaates Bayern für einen guten ÖPNV entspricht.

In anderen vergleichbaren Städten sind die Betriebszeiten und Taktungen entsprechend ausgebaut und vergleichbare Kritik wie in einer einzigen Region Ambergs ist dort völlig unbekannt. In der Regel wird dort

Der weitere Ausbau als Taktverkehr forciert.

Einige Anmerkungen zum Bedarfsverkehr;

Bedarfsverkehre sollen nach der Leitlinie des Freistaates Bayern in zentralen Orten nur die Ausnahme sein oder zur Verdichtung von Taktangeboten sein. Der Ersatz von Taktverkehren, die zur ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV Leistungen (=Grenzwert der Leitlinie) durch Bedarfsverkehren ist der Leitlinie fremd und widerspricht dieser sogar.

Es entspricht den langjährigen Erfahrungen im Verbandsgebiet, aber auch in angrenzenden Regionen, dass Rufbusse so gut wie nicht angenommen werden, da diese in der Regel einen Tag vorher bestellt werden müssen.

Im Landkreis Schwandorf wurde vor einigen Jahren ein komplettes Rufbus-System wieder eingestellt mangels Nachfrage.

Völlig fremd geht die Annahme, dass ein nachfrageorientiertes Rufbus-System wesentlich kostengünstiger wäre als ein angebotsbasierter Taktverkehr, den man eben auch kurzfristig und spontan nutzen könne, geht völlig fehl.

Grundsätzlich hat ein Unternehmer, der auf einer Linie Rufbusse unterhält sowohl Fahrer als auch das Fahrzeug vorzuhalten und dann es nicht anders einsetzen. Dadurch entstehen Kosten. Des Weiteren sind Wartezeiten des Fahrers in der Regel tarifrechtlich wie Arbeitszeiten zu bezahlen. Weiterhin bedarf die Annahme der Telefonate und der Disposition und Weitergabe eines möglichen Fahrtwunsches einer entsprechenden Infrastruktur, die in Amberg nicht existiert. Hier wäre also Zusätzliches Personal erforderlich oder ein externer Dienstleister erforderlich – also Zusatzkosten. Ein Rufbus-System würde also keine nennenswerten Kosten einsparen bei gleichzeitiger erheblicher Reduzierung der Attraktivität. Eine reduzierte Attraktivität bedeutet gleichzeitig weniger Fahrgeldeinnahmen, was wiederum bedeutet, die Ausgleichsleistungen steigen unterm Strich. Dies ist aus Sicht des ZNAS nicht zeitgemäß.

Darüber hinaus würde ein solches Rufbus System das individualisierten, egozentrischen Anspruchsdenken noch mehr fördern, da nicht mehr die größte Menge an Fahrgästen den Fahrtwunsch bestimmt, sondern ein Einzelner.

Aus Sicht des ZNAS ist daher ein Rufbus System weder für den Tagesbetrieb, noch für den Betrieb an Samstagen oder Sonntagen noch an den Abenden zielführend, wenn das Ziel sein soll, eine Verkehrswende zugunsten des ÖPNV zu schaffen.

Die begehrte Routenänderung der Linien 6 und 10 über die GVS Alt-Eglsee – Eglseer Straße ist derzeit nicht umsetzbar.

Hier darf auf die ausführliche Stellungnahme zum Antrag Niklaus verwiesen werden.

Die bestehende Infrastruktur ist hierfür nicht ausreichend; ein Ausbau ist nach Kenntnis des ZNAS bisher am fehlenden Grunderwerb gescheitert.

Die Anfragen zu den genannten Zahlen können auf die Kürze der Zeit nicht in dieser Tiefe geliefert werden:

- Die Anteile der Stadt Amberg an den Kosten des ZNAS incl. Linienverkehr betrugen 2017 1.300.000,00 EUR der des Freistaates Bayern 629.120,00 EUR. Nachdem die Verbandsumlage alle Projekte finanziert, ist es nicht möglich, Zahlungen der Stadt Amberg direkt dem Citybus zuzuweisen, da die Kosten hierfür eben

Vom Freistaat Bayern, der Stadt Amberg und dem Landkreis Amberg Sulzbach gemeinsam zu finanzieren. Die Ausgaben für den Citybus (Linien 1 bis 14) betrugen 2017 Ca. 1.390.000,00 EUR. Dies weniger als z.B. der Stadtverkehr in Lauf kostet (rund 1.500.000,00 EUR).

2018 stieg der Anteil des Freistaates Bayern deutlich an auf rund 1 Mio EUR. Dies liegt zum einen daran, dass es politischer Wille ist, den ÖPNV auszubauen und zum anderen sich Die ÖPNV Zuweisung auch an den erbrachten Eigenmitteln orientiert (d.h. wer weniger investiert bekommt weniger ÖPNV Zuweisung).

- Aktuell liegen keine umfassenden Zählungen bei den Sonntagsfahrten vor; eine Zählung am 30. September auf den Linien 11 und 12 hat hier 50 Fahrgäste ergeben.
Rechnet man dies mit den anderen 10 Citybus-Linien der Fa. Linzer hoch, wären das pro Sonntag ca. 300 Fahrgäste, was ein sehr guter Wert ist.
Hinzu ist zu berücksichtigen, dass in der ÖPNV Branche bekannt ist, dass ein neues Angebot ca. 2 bis 3 Jahre benötigt um angenommen zu werden.
Zum Vergleich: 2011 wurden Sonderverkehre z.B. an den verkaufsoffenen Sonntagen beauftragt – am 17.04.2011 nutzen 264 Fahrgäste dieses Angebot.
- Die Fahrgastzahlen im Citybus für 2017 liegen nicht allumfassend vor. Auf den 10 Linien der FA. Linzer wurden 2017 1.509.632 Fahrgäste befördert.
Gegenüber 2016 (1.336.040 Fahrgäste) bedeutet dies eine Steigerung um knapp 13% innerhalb eines Jahres. Aufgrund der bekannten Tatsache, dass die Schülerzahlen deutlich zurückgehen ist dies ein klares Zeichen, dass der Citybus Amberg in der derzeitigen Form als attraktiv gesehen wird.
- Die letzte Fahrgastzählung der Abendfahrten am Freitag und Samstag liegt vom 05. Mai 2018 vor; hier wurden an den beiden Tagen auf 6 Linien von insgesamt 13 Citybuslinien 419 Fahrgäste befördert; hier fällt extrem auf, dass die Linien, die schon am längsten abends fahren deutlich höhere Fahrgastzahlen haben, als die erst neu hinzugekommenen.
Nachdem hier nur 6 Linien gezählt wurden kann hochgerechnet von einem durchschnittlichen aktuellen Potential von über 900 Fahrgästen ausgegangen werden.
- Auch wenn man die Zahl der vorliegenden Beschwerden über den Citybus Verkehr generell oder über den Wochenend-Verkehr am Abend oder an Sonntagen hinzunimmt –
Der Geschäftsstelle sind insgesamt 4 Beschwerden hierüber bekannt, mit einer Ausnahme aller aus der gleichen Straße. Somit scheint viel dafür zu sprechen, dass es sich um die Beschwerden
Um individuelle subjektive Beeinträchtigungen handelt und nicht um nachweisbare objektive Beeinträchtigungen, zumal die fragliche Straße auch am Wochenende völlig frei befahrbar ist und nicht z.B. für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt ist. Zudem gibt es –nach Kenntnis des ZNAS- auch keine Beschwerden aus anderen Gebieten, die die Linien 6 und 10 durchqueren.
Zudem lagen in den letzten Monaten mehr Anfragen von Ambergern vor, wann endlich „ihre“ Linie auch am Wochenende abends fährt als tatsächliche Beschwerden darüber, dass die Linien abends fahren.
Insgesamt erhält die Geschäftsstelle eine Vielzahl von positiven Rückmeldungen, dass in einer Studentenstadt wie Amberg jetzt auch abends ÖPNV stattfindet – wie in fast allen vergleichbaren Städten schon lange üblich.
- Wenn bei der Anfrage das Neumarkter Rufbus-Modell im Hintergrund als Vorbild dienen soll (was aufgrund der beruflichen Tätigkeit naheliegend wäre)hierzu sind zwei Anmerkungen zwingend erforderlich; das Neumarkter Rufbus-Modell sieht lediglich einige wenige Fahrten am Nachmittag und Abend vor und zwar vor allem zu den Zeiten, an denen Schüler unterwegs sind. Diese Fahrten werden im ZNAS regulär angeboten.

Dadurch erklärt sich aber die hohe Auslastung der Neumarkter Rufbusse. Zum zweiten verlangt dort, dass sich die jeweilige Gemeinde neben der Kreisumlage noch zusätzlich finanziell am den Rufbus beteiligt. Diese Belastung haben die Kommunen im ZNAS Gebiet nicht.

Zusammenfassend ist es die feste Überzeugung der Geschäftsstelle, dass die gewollte Verkehrswende mit den vom Antragsteller vorgeschlagenen Wegen nicht gelingen wird und sich die finanziellen Aufwendungen nicht reduzieren werden, evtl. sogar höher werden. Der eingeschlagene Weg des ZNAS sollte daher beibehalten werden wie die steigenden Fahrgastzahlen und die positiven Rückmeldungen zeigen.

Mit freundlichen Grüßen
Hans-Jürgen Haas

Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach (ZNAS)
Rathausstraße 4, 92224 Amberg, Tel.: +49 9621 390

eMail: info@znas.de

Ansprechpartner: Hans-Jürgen Haas, Regierungsamtmann

Tel. (direkt): +49 9621 39 564, Fax (direkt): +49 9621 37605-563

Zi-Nr.: 03, 2. OG

web: <http://www.znas.de>