

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

OB/005/2010

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Oberbürgermeister	Oberbürgermeister / BMA / J.R.

Sachbearbeiter/in: Johann Reichert

Zukunft der Buslinie 672

Anlagen:

- 1 Dringlichkeitsantrag der Stadtratsfraktion der SPD vom 25.06.2010
- 1 Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 die Grünen vom 12.07.2010
- 7 Zähllisten zur Linie 672
- 2 Vorschläge für das Linienbedarfstaxi

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Hauptausschuss	27.07.2010	nicht öffentlich	Beschlussvorschlag
Stadtrat	30.07.2010	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

1. Der Probetrieb der Buslinie 672 wird entsprechend dem Aufsichtsratsbeschluss der Stadtverkehr Schwabach GmbH vom 30.06.2010 zum Dezember 2010 eingestellt.
2. Statt der Buslinie soll der Stadtteil Dietersdorf zukünftig eine andere ÖPNV-Anbindung an die S 3 erhalten. Dabei soll maximal die Hälfte des bisherigen Jahresdefizits entstehen. Ein gemindertes Linienangebot wird hierbei in Kauf genommen.
3. Die Stadtverkehr Schwabach GmbH wird unter Beachtung der Diskussion im Stadtrat beauftragt, entsprechende konkrete Angebote einzuholen. Diese sind dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

I. Zusammenfassung

Der Nahverkehrsplan der Stadt Schwabach aus dem Jahr 2007 hat ein Defizit im Bereich Dietersdorf festgestellt, für Wolkersdorf besteht außer für die Siedlung Pfaffensteig kein wesentlicher Verbesserungsbedarf.

Im September 2008 hat der Aufsichtsrat der Stadtverkehr Schwabach GmbH die Einführung der Buslinie 672 von Dietersdorf bis zum S-Bahn-Haltepunkt Nürnberg-Katzwang probeweise für die Dauer eines Jahres beschlossen. Mit Beschluss vom 30.06.2009 hat der Aufsichtsrat die Fortführung des Probebetriebs für ein zweites Jahr bis Dezember 2010 beschlossen.

Die Verlängerung des Probebetriebes erfolgte mit dem Hintergrund, einen ausreichend langen Betrachtungszeitraum für die endgültige Entscheidung zu haben als auch Verbesserungsvorschläge aus den ersten 6 Monaten Linienbetrieb berücksichtigen zu können. Daher wurden ab Dezember 2009 zwei zusätzliche Fahrtenpaare in den Fahrplan aufgenommen sowie der Linienbetrieb für bestimmte Fahrten bis nach Regelsbach erweitert, um die sich abzeichnende geringe Akzeptanz der Linie zu verbessern.

Da VGN-weit bereits ab August/September 2010 die Fahrstrecken und Fahrpläne für das Folgejahr festgelegt werden, sollte bereits jetzt über einen Fortbestand der Linie 672 entschieden werden.

II. Buslinie 672

1. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die mit der Durchführung des Busverkehrs der Linie 672 beauftragte Firma Reck führt seit Dezember 2008 täglich Zählungen der beförderten Personen durch. An der richtigen Erfassung bestehen keine Zweifel. Exemplarisch liegen einige, aus diesen Zählungen resultierende, Auswertungen als Anlage bei.

Nach nunmehr etwa 1 ½ Jahren Probebetrieb wurden in der Zeit von Januar 2010 bis einschließlich April 2010 ca. 48 Personen pro Betriebstag befördert, dies entspricht ca. 2,3 Personen je Fahrt. Im Vergleich zu den Monaten des Vorjahres zeigt sich in 2010 eine um ca. $\frac{1}{3}$ höhere Fahrgastanzahl. Dies führt zwar aufgrund der kleinen Ausgangsbasis zu einer hohen prozentualen Steigerung von etwa 28%, die absolute Zunahme an Fahrgästen fällt aber gering aus.

Ein Teil dieser Zunahme ist auf die beiden zusätzlichen Fahrtenpaare zurückzuführen. Der andere Teil der Zunahme ist speziell bei den Fahrten um 7.12 Uhr und um 7.26 Uhr (Schülerbeförderung) zu verzeichnen. Bei den anderen Fahrten am Tag ist keine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen erkennbar. Die relativ hohe Nutzung der Fahrt um 7.12 Uhr ist vermutlich auf ein „Abwandern“ von Schülern, die vorher die Linie 671 genutzt haben, zurückzuführen, da der Bus der Linie 671 erst 17 Minuten später in Dietersdorf abfährt.

Der hohe Anteil an Schülerbeförderung an der Linie 672 macht sich in den Ferien bemerkbar; zu diesen Zeiten ist ein Rückgang auf durchschnittlich ca. 15 beförderte Personen pro Betriebstag zu verzeichnen. Das heißt, der Anteil der Schülerbeförderung beträgt etwa 70%.

Die Ausweitung der Linie zu bestimmten Zeiten bis nach Regelsbach führt nur zu einer unwesentlichen Fahrgastzunahme; durchschnittlich wird die Linie von einem Fahrgast pro Tag aus dem Gebiet Regelsbach genutzt.

2. Einnahmen und Kosten

Im Jahr 2009 entstanden durch die Linie 672 direkte Kosten in Höhe von ca. 102 T€ In diesen Kosten ist keine anteilige Umlage von Verwaltungskosten der Stadtverkehr Schwabach GmbH enthalten, so dass das eigentliche Defizit der Linie noch größer ist. Dem gegenüber stehen geschätzte Einnahmen in Höhe von etwa 3,5 T€. Dabei sind neben den direkt erzielten Erlösten von ca. 1,5 T€ auch die Einnahmen über Zeitkarten wie Mobicard, etc. berücksichtigt.

2009 wurden 7.786 Fahrgäste befördert, so dass sich ein Defizit von rund 12,69 Euro je Fahrgast ergibt. Zum Vergleich: Im restlichen Stadtverkehr Schwabach beläuft sich das Defizit bei 1,1 Mio. beförderten Fahrgästen und Kosten von ca. 1 Mio. € auf ca. 0,90 € je Fahrgast.

Der Landkreis Roth bzw. die Gemeinde Rohr leistet seit Anfang 2010 einen Zuschuss zum Linienbetrieb, der allerdings das Defizit nicht wesentlich verringert.

3. Akzeptanz der Linie 672

Bezieht man das entstehende Defizit der Linie von ca. 100 T€/ Jahr auf die Einwohnerzahl Wolkersdorf / Dietersorf (5.500) ergibt sich ein Defizit von 18 €/ Einwohner.

Im Gesamtverkehr Schwabach (1 Mio € bei 40.000 Einwohnern) beträgt dieser Wert 25 €/ Einwohner. Damit scheint der Betrieb der Linie 672 sogar wirtschaftlicher als der Gesamtverkehr.

Bezieht man allerdings die Anzahl der Fahrgäste auf die Einwohner ergibt sich eine Akzeptanz von 1,4 Fahrten pro Einwohner im Jahr. Dieser Wert beträgt für den restlichen Stadtverkehr 27,5 Fahrten pro Einwohner im Jahr oder anders ausgedrückt: Mit den eingesetzten Mitteln wird im restlichen Verkehr ein um Vielfaches größerer Nutzen erzielt. Von der überwiegende Mehrheit der Bevölkerung aus Dietersdorf / Wolkersdorf wird das Angebot nicht angenommen.

Der Ortsteil Wolkersdorf ist wochentags und am Samstag durch die Buslinie 61, die mehrmals pro Stunde die Haltestellen Wolkersdorf Nord, Wolkersdorf Mitte und Wolkersdorfer Berg anfährt, sowohl in Richtung Nürnberg (U-Bahn Haltestelle Röthenbach) als auch nach Schwabach sehr gut im ÖPNV eingebunden.

Auch Linie 671 fährt mehrmals an Wochentagen und einmal am Samstag die Haltestellen Dietersdorf FW-Haus, Heroldsberg, Wolkersdorf Abzweig Baimbach, Wolkersdorf Hallerstraße und Wolkersdorf Mitte (dort Umsteigen auf die Linie 61 möglich) an und fährt dann weiter nach Schwabach.

4. Beschluss des Aufsichtsrates vom 30.6.2010

Aufgrund der vorhandenen und weiterhin zu erwartenden hohen Defizite bei der Buslinie 672 sowie der geringen Akzeptanz wird der Probetrieb zum Dezember 2010 eingestellt und in dieser Form nicht weiterverfolgt.

III. Alternative ÖPNV-Lösungen

Auf Grundlage der erfassten Fahrgastzahlen wurde in Zusammenarbeit mit der VGN GmbH ein Alternativvorschlag erarbeitet, um eine Kosteneinsparung zu erreichen.

Ausgangslage ist die geringe Nutzung der Linie tagsüber. Die Fahrten um 7:12 Uhr/7:26 Uhr sowie die Fahrten ab 16:00 Uhr werden insbesondere von Schülern und Pendlern soweit angenommen, dass hier ein Bedarfsverkehr aufgrund des Fahrgastaufkommens ausscheidet. Die übrigen Fahrten die eher vereinzelt angenommen werden könnten demnach nur bei Bedarf gefahren werden.

1. Linienbedarfstaxi (LBT)

Als Alternativvorschlag wurde ein Fahrplanentwurf mit Anbindung an die S-Bahn Richtung Nürnberg erarbeitet, bei dem die Hälfte der Fahrten als Bedarfsfahrten ausgeführt werden (*Linienbedarfstaxi – LBT*, vgl. Anlage). Vorschlag 1 stellt die Anbindung an die S-Bahn nach Nürnberg wie bisher dar, Vorschlag 2 eine Anbindung Richtung Roth. Der höhere Bedarf besteht für die Verbindung nach Nürnberg.

a) Linienbedarfsfahrten können mit kleineren Fahrzeugen bedient werden (Beförderung größerer Gruppen ist ausgeschlossen) und müssen mindestens **eine Stunde vorher telefonisch** angemeldet werden. Das Linienbedarfstaxi fährt dann die Linie nach dem regulären Fahrplan. Ein Zuschlag wird hierfür nicht berechnet.

Von dem derzeitigen Linienbetreiber wurde eine Kostenschätzung für die Umstellung der Linie 672 auf den oben ausgeführten teilweisen LBT-Verkehr eingeholt. Danach ist eine Kosteneinsparung in Höhe von maximal 21 % möglich. Je nachdem wie oft das LBT angefordert werden würde mindert sich dieser Prozentsatz auf bis zu 5 %.

b) Bei einer Bedienung der Linie mit einem **Kleinbus (maximal 8 Fahrgäste)** als Linienbedarfstaxi ist mit einer weit höheren Kostenreduzierung zu rechnen. Die Einsparung liegt hier bei ca. 40% ausgehend von der **vollen bisherigen Taktierung (ohne Vorbestellung)**. Bei einer bedarfsgerechten Einschränkung des Linienverkehrs ist noch ein höheres Einsparpotenzial möglich. Nachteil ist hierbei die begrenzte Fahrgastkapazität von max. 8 Fahrgästen welche insbesondere in den häufiger mit Schülern frequentierten Morgenstunden zu Problemen führen könnte. Allerdings handelt es sich hier mehrheitlich um Fahrgäste die jederzeit auf die Buslinie 671 ausweichen könnten und größtenteils auch deren vorherige Nutzer waren.

Die Alternative b erscheint vorteilhafter und sollte grundsätzlich intensiv geprüft werden.

2. Anrufsammeltaxi (AST)

Die Ausweitung der Bedienzeiten des Anrufsammeltaxis (AST) ist aus Sicht der Verwaltung nicht geeignet, dass festgestellte Fahrgastaufkommen ausreichend zu bedienen. Im Gegensatz zu dem Linienbedarfstaxi richtet sich das AST nicht nach einem Fahrplan sondern bedient stündlich alle Haltestellen auf Vorbestellung. Danach wird der Fahrgast auf Wunsch sogar bis vor die Haustür gebracht. Hintergrund ist in diesem Fall, dass im Einzelfall Nachtschwärmer sicher nach Hause gebracht werden sollen. Bei der Nutzung des AST wird aber im Gegensatz zum übrigen Linienverkehr ein Zuschlag erhoben (derzeit Einzelfahrschein Erwachsener Preisstufe zwei: 2,-€). Beispielweise müsste danach auch ein Pendler nach Nürnberg täglich 4,-€ zusätzlich bezahlen, um ein AST nutzen zu können.

Genauso wie für den Schülerverkehr, ist das AST für das Fahrgastaufkommen von den Fahrzeugen her auch gar nicht ausgelegt.

VI. Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Zur beantragten Prüfung der Einrichtung eines Linienbedarfstaxis und der Ausweitung des AST-Angebotes durch die Verwaltung wird auf die o.g. Ausführungen verwiesen.

Zur Linie 671 und dem möglichen Einsatz eines Bürgerbusses ist folgendes anzumerken:

1. Linie 671

Die Linie 671 bedient seit vielen Jahren das Gebiet westlich von Wolkersdorf und ist explizit auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Durch die gestaffelten Schulanfangszeiten in Schwabach ist gewährleistet, dass jeder Schüler rechtzeitig zu Schulbeginn an seiner Schule ist. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass er den entsprechenden Bus nimmt, auch wenn dieser etwas früher als gewünscht fährt. Änderungen sind hierbei auch nach Rücksprache mit der Firma Reck als Linienbetreiber nicht geboten.

2. Bürgerbus

Ein Bürgerbus bezeichnet üblicherweise eine Buslinie, die in der Regel auf bürgerschaftliche Initiative gründet, um Lücken im ÖPNV auszugleichen. Von der Funktionsweise werden Bürgerbuslinien üblicherweise von Vereinen ehrenamtlich betrieben und finanzieren ihre Leistungen teilweise aus Spenden. Meistens betreiben sie einen oder mehrere Kleinbusse mit bis zu 8 Sitzen. Für diese Fahrzeuge ist kein besonderer Busführerschein notwendig, sondern lediglich ein Personenbeförderungsschein. Das Haupteinsatzgebiet von Bürgerbussen sind dünn besiedelte Ortsteile, wenn sich die Bedienung mit großen Bussen nicht rentiert (Quelle: wikipedia).

Nach Auskunft der VGN GmbH sind im Verbundraum keine Bürgerbusmodelle bekannt. Hier werden weniger frequentierte Strecken im Bedarfsverkehr bedient (zum Beispiel Linienbedarfstaxi). In Altdorf verkehrt seit Dezember 2009 der Altdorfbus, der jedoch von der Stadt Altdorf selbst betrieben wird und mit Werbeanzeigen mitfinanziert wird. Hier werden lediglich 4 Fahrten am Tag mit einem Kleinbus angeboten.

Eine Realisierung eines Bürgerbusses über eine Vereinsstruktur und mit Spendenwerbung setzt erhebliche Vorlaufzeiten voraus. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ein derartiges ehrenamtliches Vorhaben zu verwirklichen ist wohl nicht realistisch.

Die Kosten für eine Bürgerbuslinie können derzeit nicht konkret beziffert werden. Aufgrund der zu erwartenden Personalkosteneinsparung und möglichen Spenden und Werbeeinnahmen, dürften die Kosten jedoch erheblich niedriger ausfallen als bei einem bestellten Linienverkehr, sei es als Linienbedarfstaxi oder als (Klein-)Buslinie.