STADT **SCHWABACH**

Die Goldschlägerstadt.

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich - **Ref.2/038/2020**

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtrechtsrat Knut Engelbrecht	Referat für Recht, Soziales und Umwelt

Sachbearbeiter/in:	Knut Engelbrecht

Kosten zur Weiterentwicklung des Schwabacher Stadtverkehrs;
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26.01.2020
Anlagen: Antrag vom 26.01.2020

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	02.12.2020	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Die Anregungen werden ins Mobilitätsplan verwiesen. Die angestrebten Maßnahmen sollen als Planfall im Rahmen der Erstellung des Plans überprüft werden.

Finanzielle Auswirkungen		Ja		Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag	Nein, da nur Bericht.			
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt				
Haushaltsmittel vorhanden?				
Folgekosten?				

Klimaschutz			
I. Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:		II. Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungs-Optionen?	
	Ja, positiv*		Ja*
	Ja, negativ*		Nein*
x	Nein		

*Erläuterungen dazu sind im Sachvortrag aufzuführen.

I. Zusammenfassung

Die geforderten Maßnahmen würden zu einem finanziellen Mehraufwand im oberen 6-stelligen Bereich führen und sind daher abzulehnen. Der Mehrwert aus Fahrgastsicht ist nur in Teilen gegeben. Eine solche Umstellung des Schwabacher ÖPNV-Konzepts bedarf einer breiteren Diskussion im Rahmen des Mobilitätskonzepts, weil sie in Teilen einen grundsätzlichen Paradigmenwechsel in der Schwabacher Verkehrspolitik voraussetzt. Daher gilt zunächst zu prüfen, ob es dafür einen breiten Konsens gibt.

II. Sachverhalt

1. Mit E-Mail vom 26.01.2020 beantragte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Folgendes zu prüfen:

> 1. Die Einführung eines generellen 20-Minuten-Taktes für Stadtbuslinien, gekoppelt an den S-Bahn-Takt,
> 2. Alle Linien sollen künftig sternförmig und möglichst direkt den Bahnhof anfahren. Ggf. Einführung weiterer sinnvoller Direkt-Linien zur Anbindung aller Stadtteile bzw. Gewerbegebiete (z.B. Gewerbepark West, Schwarzach/Niehoff),
> 3. Einführung einer Ringlinie im 20-Minuten-Takt: Limbach, Hochgericht, O`Brien-Park, Krankenhaus, Innenstadt, Gutenbergstraße, Gewerbepark West, Forsthof, Bahnhof, Penzendorfer und Flurstraße, Limbach.
> 4. 20-minütiger Pendelverkehr zwischen Bahnhof und Innenstadt,
> 5. Kostenfreie Busnutzung.

Der Antrag ist damit begründet, dass der Busverkehr derzeit in Schwabach „nachweislich keine wirksame Alternative zum individuellen Kfz-Verkehr“ darstelle. Mit dem Maßnahmenbündel würde den bislang das Kfz nutzenden Bürgerinnen und Bürgern, sowohl Berufspendlern als auch Besorgungspendlern, eine „höchst attraktive Alternative angeboten“. Das Paket sei die Voraussetzung für den dringend erforderlichen Umstieg vom Auto zum Bus in Schwabach. Der Antrag sei zeitlich, aber nicht inhaltlich entkoppelt vom „Mobilitätsgutachten für die Stadt Schwabach“.

2. In einem Gespräch zwischen Vertretern der Fraktion und der Stadt und der Stadtverkehr Schwabach GmbH wurde versucht, den Prüfungsauftrag zu konkretisieren und die aus planerischer Sicht bestehenden Unklarheiten zu klären. Hier blieben allerdings einige Fragen offen.

3. Auf Basis der Gesprächsergebnisse kann zu den aufgeworfenen Fragestellungen wie folgt Stellung genommen werden:

Zu Ziffer 1:

Die Kosten eines 20-Minuten-Taktes hängen davon ab, zu welchen Zeiten und auch welchen Linien man ihn durchführt und ob man ihn auch in den Ferienzeiten, am Wochenende oder abends beibehält.
Bei der Kalkulation wurden der in der Anlage beigefügte Bedienungsplan zugrunde gelegt. Dieser sieht in den Randlagen und am Wochenende eine Reduzierung des Angebotes sowohl in der Bedienungshäufigkeit wie auch in der Bedienung einzelner Linien vor. Legt man diesen Plan zugrunde, so würden sich nach einer Grobkalkulation der Stadtverkehr Schwabach GmbH zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 600.000 Euro jährlich ergeben. Bei einer Ausweitung des 20-Minuten-Taktes auch in den Randlagen und ins Wochenende (z.B. jeden Tag bis 24 Uhr fahren) würden die Mehrkosten um weitere 30% steigen, d.h. auf ca. 800.000 Euro jährlich.

Zu Ziffer 2:

Derzeit ist das Liniennetz des Schwabacher Stadtverkehrs darauf ausgelegt, möglichst vielen Einwohnerinnen und Einwohnern eine möglichst nah erreichbare Nahverkehrsverbindung zur Verfügung zu stellen. Dies ist auch der Struktur des organisch gewachsenen Schwabacher Straßennetzes geschuldet, dem große Verkehrsachsen und insbesondere auch eine leistungsfähige Ringstruktur fehlen.
Eine sternförmige Anbindung des Bahnhofes auf möglichst kurzem Weg würde zum einen voraussetzen, dass die Linienführung nur noch auf den Hauptverbindungsstraßen erfolgt. Um weiterhin eine Anbindung auch der Stadtteile zu ermöglichen, wären zusätzliche Buslinien notwendig, die kleinteilig die Stadtteile erschließen. Zusätzlich müsste hier entschieden werden, auf welche Haltestellen und Anbindungen zukünftig mit dem Ziel einer Beschleunigung verzichtet werden soll. Zu diskutieren ist auch, in welchen Bereichen der Stadt eine Andienung mit dem ÖPNV entbehrlich ist.
Eine solche grundlegende Umstrukturierung des gesamten Stadtverkehrs würde grundlegende Analysen nicht nur der derzeitigen Nutzerströme, sondern auch der gesamten Pendlerströme in unserer Stadt voraussetzen. Dies in einer „Insellösung“ neben der in den nächsten Jahren beabsichtigten Erstellung eines Mobilitätsplanes durchzuführen, erscheint auch aufgrund dessen, dass das ÖPNV-Angebot einer der zentralen Bestandteile dieses Plans sein wird, nicht sinnvoll. So würde eine weitere Beschleunigung des Busverkehrs unter anderem auch dessen Bevorzugung gegenüber dem Individualverkehr voraussetzen. Denkbar sind weitere Vorrangschaltungen, Busspuren, Einbahnstraßenregelungen oder Parkverbote in bestimmten Bereichen. Anderseits hat dies auch wieder Auswirkungen auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr.

Zu Ziff. 3:

Im Jahr 2016 wurde das klassische Ringliniensystem aufgegeben, um dafür die übrigen Buslinien erheblich attraktiver zu machen. Zu fragen bleibt, welchen Mehrwert eine Ringlinie gegenüber dem derzeitigen System oder auch gegenüber einer sternförmigen Erschließung der Stadt bringen würde und welche tatsächlichen Nutzerpotentiale hiermit gehoben werden sollen. Dies umso mehr, als die vorgeschlagene Linienführung zu relativ langen Fahrtzeiten führen würde, dies insbesondere auch bei Hauptzielen wie dem Krankenhaus oder dem O´Brien-Park. Auch ist im Antrag nicht klar definiert, wie die Anbindung der Altstadt aussehen soll.
Wenn, dann sollte eine derartige Ringlinie Teil eines Gesamtverkehrskonzeptes sein. Die Ausführungen unter Ziff. 2 gelten hier entsprechend.

Zu Ziff. 4:

Da die Innenstadt bereits über mehrere der sternförmigen Linien und zudem zusätzlich über die Ringlinie im 20-Minuten-Takt erschlossen würde und heute schon in einer teilweise dichteren Frequenz befahren wird, bleibt zu fragen, welchen Bedarf die zusätzliche Linie im 20-Min.-Takt im Rahmen des vorliegenden Vorschlags decken soll. Zum aktuellen Stand wird die Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof über mehrere Linien bereits in einer Frequenz befahren, die eine wesentlich intensivere Anbindung als alle 20 Minuten bedeutet. Das Ziel einer kostenfreien Anbindung der Innenstadt an den Bahnhof könnte ggf. nach dem Augsburger Modell über eine Kostenfreiheit im Bereich bestimmter Haltestellen erreicht waren. Allerdings wäre die Stadt verpflichtet, hier dem VGN einen entsprechenden finanziellen Ausgleich für die entstehenden Einnahmeausfälle zur Verfügung zu stellen. Sollte Ziel der Maßnahme sein, Autoverkehr aus der Innenstadt fernzuhalten, kann diese Maßnahme nur funktionieren, wenn im Bereich des Bahnhofs im ausreichenden Maße Park- und Ride-Parkplätze (kostenfrei) zur Verfügung gestellt werden. Sollten Parkgebühren erhoben werden, wäre ggf. zu überlegen, ob das Parkticket als Fahrkarte für eine bestimmte, zu definierende Strecke oder auch für das gesamte Stadtgebiet gilt. Hier wäre zumindest eine gewisse Gegenfinanzierung durch die Parkgebühreneinnahmen denkbar. Zusätzlich ist zu überlegen, ob ein 20-Minuten-Takt tatsächlich attraktiv genug wäre, um zum Umstieg auf

den ÖPNV zu motivieren. Zumeist wird im P+R-Verkehr ein 10-Minuten –Takt gewählt, um die Wartezeiten zu minimieren.

Durch die Einrichtung einer solchen Linie würden Kosten im sechsstelligen Bereich entstehen.

Auch dieser Punkt sollte als Teil eines Mobilitätsplanes diskutiert werden. Die Ausführungen zu Ziff. 2 gelten entsprechend.

Zu Ziff. 5:

Die Einführung eines kostenfreien Nahverkehrs im Stadtgebiet Schwabach würde die Stadt Schwabach zum Ausgleich der hierdurch den im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen entstehenden Einnahmenausfälle verpflichten. Die Höhe eines solchen Ausgleichsanspruches lässt sich nur schwer ermitteln. Allein bei der Stadtverkehr Schwabach GmbH würde dies zu Einnahmenausfällen in Höhe von schätzungsweise 650.000 T Euro im Jahr (Stand: 2019) führen.

4. Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die angedachten Maßnahmen mit einem erheblichen finanziellen Aufwand im mindestens oberen sechsstelligen Bereich verbunden wären. Zudem würden die Maßnahmen eine völlige Umstellung des gesamten Liniennetzes, Entscheidungen über die Priorität der Anbindung insbesondere der Randstadtteile und auch über massive Veränderungen im derzeitigen Verkehrsnetz der Stadt voraussetzen. Diese Entscheidung vor der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes vorab umzusetzen erscheint weder möglich, noch sinnvoll. Die Ideen sollten daher in den Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes einfließen. Die Verdichtung der Taktung des Busverkehrs wäre möglich, aber mit massiven Kostensteigerungen verbunden. Gleiches gilt für den völligen Verzicht auf Fahrtentgelte innerhalb von Schwabach.

III. Kosten

Die von den Antragstellern gewünschten Veränderungen würden insgesamt zu zusätzlichen Kosten für den städtischen Haushalt in Höhe von mehr als 1,2 Millionen Euro führen. Darüber hinaus würden sie nicht nur eine vollständige Veränderung des derzeitigen Busnetzes, sondern auch massive Veränderungen an Verkehrsführungen und Verkehrsregelungen im gesamten Stadtbereich voraussetzen. Eine solche grundsätzliche Umstrukturierung erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch angesichts dessen, dass im kommenden Jahr mit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts begonnen werden soll, bei der genau die aufgeworfenen Fragen im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses geklärt werden sollen, nicht vertretbar. Seitens der Verwaltung wird daher vorgeschlagen, die im Antrag enthaltenen Ideen in den anstehenden Diskussionsprozess einzubringen. Alle Überlegungen können dann auch maßgeblich im Rahmen der dann gegebenen Haushaltssituation strukturiert werden.

IV. Klimaschutz

Da es sich nur um einen Bericht handelt, sind keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Klimaschutz ersichtlich. Inwieweit von einer Umsetzung der Planungen tatsächlich CO2-Einsparungen durch eine verstärkte Nutzung des ÖPNV zu erwarten wären oder aber durch verstärkte Leerfahrten zusätzliche CO2-Emmissionen entstehen würden, ist derzeit nicht abschätzbar.