

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III/ESTW

Verantwortliche/r:
Referat III

Vorlagennummer:
III/023/2015

Tarifstruktur und Attraktivitätssteigerung im ÖPNV, Fraktionsanträge Nr. 100/2015 und Nr. 044/2015 der Grünen Liste Stadtratsfraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.06.2016	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.06.2016	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Ref. VI, Abt. 32-1, PI Erlangen, ZVKVÜ

I. Antrag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Die Fraktionsanträge Nr. 100/2015 vom 22.06.2015 und Nr. 044/2015 vom 16.03.2015 der Grünen Liste Stadtratsfraktion sind damit bearbeitet.

II. Begründung

Fraktionsantrag Nr. 100/2015 vom 22.06.2015

1. Stärkere Kontrolle parkender Fahrzeuge auf Busstrecken, damit der ÖPNV nicht behindert wird

Stellungnahme der PI Erlangen

Die Erlanger Polizei hat in den zurückliegenden Jahren bereits verstärkt Kontrollen auf den Busstrecken des ÖPNV durchgeführt. Nachdem sich die Erlanger Stadtwerke im April 2015 mit der Bitte an die PI Erlangen gewandt hatten, Kontrollen im Bereich der Wendeplatte Donato-Polli-Straße vorzunehmen, wurden die Überwachungsmaßnahmen dort und auf weiteren Busstrecken noch intensiviert. In den zurückliegenden Wochen hat die PI Erlangen-Stadt insgesamt 52 gebührenpflichtige Verwarnungen wegen behindernd abgestellter Fahrzeuge ausgestellt, davon 26 auf der Wendeschleife der Donato-Polli-Straße. Nach Einschätzung der PI Erlangen-Stadt brachten diese konsequenten Überwachungsmaßnahmen eine spürbare Verbesserung der Verkehrssituation. Die PI Erlangen-Stadt wird weiterhin im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten Kontrollen durchführen.

Stellungnahme des Zweckverbands KVÜ

Der ZV-KVÜ ist für die Überwachung des ruhenden Verkehrs in einem Großteil des Stadtgebiets Erlangen zuständig und hat den Auftrag dieses Gebiet im Rahmen seiner personellen Ausstattung zu überwachen. Dabei werden die Busstrecken mit Augenmerk auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss bereits bisher mit überwacht. Eine weiter verstärkte Kontrolle der Busstrecken mit gegebenem Personal würde im Gegenzug zu einer Beeinträchtigung der Überwachung im restlichen Stadtgebiet führen.

Stellungnahme der EStW Stadtverkehr

Eine stärkere Kontrolle falsch parkender Fahrzeuge auf Busstrecken ist aus Sicht der EStW zwingend erforderlich. In den vergangenen Jahren hat das Zuparken von Bushaltestellen oder Linienwegen signifikant zugenommen. In der Folge kommt es vermehrt dazu, dass Busse bis zu 20 Minuten blockiert werden oder eine Umleitung fahren müssen. Deutliche Verspätungen oder das Auslassen von Haltestellen sind dann die Folge. Aus Sicht der EStW ist die Hemmschwelle gegen verbotswidriges und behinderndes Parken gesunken, nur konsequentes Abschleppen könne helfen. Auch das Abstellen von Fahrrädern auf den Bussteigen führt zu Behinderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

2. Anpassung der Parkgebühren im Stadtgebiet

Im Zuge der Parkraumbewirtschaftung und der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes befasst sich die Verwaltung mit den Parkgebühren im Stadtgebiet. Es ist das Ziel, dem Stadtrat einen Vorschlag zur Anpassung der Parkgebühren und zum Bewirtschaftungskonzept vorzulegen, dass mit Abschluss der Bauarbeiten an der Unterführung Martinsbühler Straße umgesetzt werden kann.

3. Durchführung einer Attraktivitäts- und Charmeoﬀensive für den ÖPNV

Prüfung einer Taktoptimierung mit Anschlussgarantie zwischen Stadt- und Landkreisbussen

Bereits seit vielen Jahren wird bei der Fahrplanung darauf geachtet, dass planmäßige Anschlüsse zwischen dem Regional- und Stadtverkehr sichergestellt werden. Aufgrund physikalischer Grenzen ist dies nicht immer möglich. Zwei sich kreuzende bzw. begegnende Linien verfügen insgesamt über acht mögliche Umsteigebeziehungen miteinander. Ein planmäßiger Anschluss kann dabei immer nur in eine dieser acht Beziehungen gelegt werden, alle anderen ergeben sich nur durch Zufall. Der planmäßige Anschluss wird immer in die Richtung gelegt, in der sich das Gros der Fahrgäste bewegt.

Zur optimalen Verknüpfung von städtischem und regionalem Busverkehr, aber auch zur künftigen Verknüpfung mit der StUB, könnte die Einführung sog. Rendezvous-Systeme (z.B. am Busbahnhof Spardorf) ein geeignetes Mittel sein. Infrastrukturelle und betriebstechnische Konzepte sind hierfür in enger Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben im Rahmen der Planungen zum Verkehrsentwicklungsplan und Nahverkehrsplan weiter zu prüfen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, welche technischen Möglichkeiten sich für die Region zur dynamischen Sicherung von Anschlussbeziehungen durch die kurz vor der Fertigstellung befindliche DE-FAS-Telematikinitiative (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem) des Freistaates Bayern ergeben. Inwieweit sich eine solche Umsetzung bzw. Verknüpfung auf die bestehenden Systeme der EStW technisch sowie finanziell auswirkt, muss zu gegebenem Zeitpunkt geprüft und abgestimmt werden.

Entwicklung eines Kriterienkatalogs zur Gestaltung von Bushaltestellen zur Komfortverbesserung (Überdachung, Beleuchtung, Fahrradabstellplätze)

Unterstellmöglichkeiten, z. B. in Form von Wartehäuschen, sind bereits bei einem Großteil der Erlanger Bushaltestellen realisiert. Ausnahmen sind Standorte, wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist oder wo die Anzahl der Einsteiger dauerhaft zu niedrig ist.

Bereits 2009 wurde damit begonnen, die alten Wartehäuschen gegen neue auszutauschen oder zu renovieren. In den nächsten zwei Jahren sollte diese Maßnahme abgeschlossen werden.

Nahezu alle Standorte sind ausreichend beleuchtet. Ausnahmen bestehen nur dort, wo kein Anschluss an das städtische Stromnetz möglich ist oder dies wirtschaftlich nicht zu vertreten wäre. Hier werden derzeit alternative Lösungen gesucht, beispielsweise durch Solarmodule. Die Realisierung von Fahrradabstellplätzen an Bushaltestellen wird durch Ref. VI geprüft. Dabei werden auch vorhandene Fahrradstellplätze an Wartehäuschen, die offensichtlich wenig Komfort bieten und daher schlecht angenommen werden (z.B. am Rudeltplatz) analysiert und verbessert

Für das Jahr 2016 ist vorgesehen, die Attraktivität der Erlanger Bushaltestellen weiter zu erhöhen. Es soll eine Optimierung der Reinigungszyklen sowie eine optische und inhaltliche Verbesserung der Informationen in den Vitrinen und des Gesamtbildes erfolgen.

Mit der Novellierung des PBefG fordert der Bundesgesetzgeber eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022. Der Haltestelleninfrastruktur kommt hierbei eine besondere Bedeutung bei. Die Anforderungskriterien hierfür werden derzeit im Rahmen des Nahverkehrsplanes zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsbetrieben und dem VGN konkretisiert. Ein Haltestellenkataster über die Bestandssituation befindet sich derzeit im Aufbau und ist für die Stadt Erlangen bereits weitgehend fertiggestellt. Nach Fertigstellung des Nahverkehrsplanes müssen die Anforderungskriterien an die Erlanger Haltestelleninfrastruktur verbindlich festgeschrieben werden.

Erstellung eines Prioritätenplans zur systematischen Ausweitung des elektronischen Fahrgastinformationssystems (inkl. Umsteigebeziehungen, Störungen oder Verspätungen)

Ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFIS-Anzeiger) ist ein wichtiges Instrument für die Verständlichkeit des ÖPNV-Angebotes und die Reaktionsmöglichkeit auf betriebliche Störungen. Darüber hinaus unterstützt es (ggf. ergänzt mit akustischen Informationen) die vom Gesetzgeber geforderte Barrierefreiheit (2-Sinne-Prinzip). In Erlangen sind DFIS-Anzeiger am Hugenottenplatz, am Bahnhofsvorplatz und an den Arcaden erfolgreich eingesetzt. Eine Ausweitung des Systems auf weitere Hauptverknüpfungshaltestellen wird angestrebt. Darüber hinaus ist die noch bestehende Integration des regionalen Busverkehrs auf den DFIS-Anzeigen zwingend erforderlich. Eine wichtige technische Voraussetzung für dynamische betreiberunabhängige Echtzeit-Informationen könnte sich aus der o.g. DEFAS-Telematikinitiative ergeben, anderenfalls wären eine verbesserte direkte Verknüpfung der Rechnergesteuerten Betriebsleitsysteme von VAG (inkl. ESTW) und OVF (Regionalbusverkehr) anzustreben. Inwieweit sich dies auf die bestehenden Systeme der ESTW technisch sowie finanziell auswirkt, muss zu gegebenem Zeitpunkt geprüft werden. Ziel ist, den heutigen Standard zu verbessern. Zudem muss geprüft werden, wer die hieraus resultierenden Kosten trägt. Bereits heute ist es möglich, sich mit einem Smartphone an der Haltestelle anhand des dort befindlichen QR-Codes die Echtzeitinformationen der Buslinien abzurufen.

Verstärkter Einsatz von Gelenkbussen

Im Erlanger Stadtgebiet verkehren derzeit die Buslinien 20, 30/30E/30S, 285 sowie einige Regionalbuslinien mit Gelenkbussen. Mit Umsetzung des neuen Buskonzeptes (s.o.) ist zukünftig ein verstärkter Einsatz von Gelenkbussen in Erlangen vorgesehen. Die Rahmenbedingungen hierfür sollen im Rahmen des derzeit in Erarbeitung befindlichen Nahverkehrsplanes in enger Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsbetrieben konkretisiert werden. Voraussetzung für den betriebssicheren Einsatz von Gelenkbussen sind hierfür geeignete Haltestellen. Im Rahmen der Sanierung von Haltestellen werden daher bereits seit einiger Zeit entsprechende Vorbereitungen getroffen. Trotzdem wird es in den kommenden Jahren unumgänglich sein, zahlreiche Haltestellen für den Einsatz von Gelenkbussen umzurüsten. Ein Kriterium für die Priorisierung der einzelnen Maßnahmen wird sein, dass ein gesamter Linienverlauf gelenkbustauglich umgerüstet wird. Diese Maßnahme steht in Zusammenhang mit der Anforderung an eine barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen. Ob hierfür besondere finanzielle Förderprogramme genutzt werden können, ist noch zu klären.

Im städtischen Haushalt (535.880) stehen im Jahr 2016 150.000 Euro (und im mittelfristigen Finanzplan derzeit jährlich 350.000 Euro) für diese Maßnahmen zur Verfügung.

4. Beauftragung eines geeigneten Planungsbüros zur Prüfung von Tarifänderungen in der Tarifzone 400 (Erlangen), insbesondere Darlegung der Mehr- bzw. Mindereinnahmen durch Einführung von Tarifänderungen

Die Fahrgastzahlen in Erlangen gehen derzeit leicht zurück. Dem gilt es auch durch Tarifierpassungen entgegenzusteuern. Die Tarifstruktur des VGN wird bereits seit Jahren kontinuierlich weiterentwickelt, hierbei werden immer wieder auch Anstöße aus Erlangen eingebracht.

Änderungen am Tariffsystem des VGN bedürfen prinzipiell der Zustimmung aller Verbundpartner sowie der Regierung von Mittelfranken. Im Rahmen dieses Zustimmungsjrojektes hat das für 2016 vorgesehene Tarifprojekt Nürnberg bei den Partnern nur Konsens für einen beschränkten Teil der vorgesehenen Maßnahmen gefunden. Auflage für die Zustimmung war überdies, dass in einem höchstens dreijährigen Zeitraum der Erfolg der Maßnahme, die die Einnahmesituation der VAG verbessern soll, dargelegt werden muss. Kann dies nicht erfolgen, so muss die Maßnahmen zurückgenommen und das dortige Tarifangebot auf den alten Stand zurückgesetzt werden.

Derzeit wird im VGN eine zusätzliche Arbeitsgruppe „Tarifprojekt“ eingerichtet. Neben der Erfolgskontrolle der Tarifmaßnahmen in Nürnberg ist ihre Hauptaufgabe die Untersuchung zur Übertragung dieser Tarifmaßnahmen auf andere Regionen sowie die Prüfung grundsätzlicher Optimierungsmöglichkeiten im VGN-Tarif. Die ESTW Stadtverkehr ist in dieser Arbeitsgruppe maßgeblich vertreten und wird für Erlangen sinnvolle Ergänzungen der Tarifstruktur prüfen lassen.

Eine wichtige Basis der Tarifgestaltung im VGN ist das Prinzip des Gemeinschaftstarifs. In jedem Verkehrsgebiet soll der Kunde ein nahezu identisches Angebot wiederfinden.

9-Uhr-Jahres-Abo für 30 Euro/Monat

Unklar ist, ob die mit der Einführung des 9-Uhr-Abos verbundenen zusätzlichen Nachfragepotentiale die ebenfalls damit verbundenen Einnahmerückgänge der ESTW kompensieren würden.

Stadtverwaltung und ESTW erarbeiten in Abstimmung mit dem VGN und in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden im Landkreis ERH und dem Landkreis ERH einen entsprechenden Vorschlag und beleuchten eventuell notwendige Kompensationsmaßnahmen für Erlangen und legen diese den Gremien vor, so dass eine Einführung eines entsprechenden Tickets mit der Tarifrunde 2017/2018 erfolgen könnte.

Kurzstreckenkarte (3 Stationen) zum Preis von 1 Euro

Die Einführung von Kurzstreckentartifen setzt eine gewisse Größe des Tarifgebiets voraus, was für Erlangen grenzwertig ist. Die pauschale Vergünstigung für einen Teil der Fahrgäste würde einen erheblichen logistischen Aufwand mit sich bringen, der vom übrigen Teil der Fahrgäste zu finanzieren wäre. Damit würde sich die Einzelfahrt überproportional verteuern, was nicht zielführend wäre.

Vergünstigungen für Inhaber des Erlangen-Passes: Einzelfahrschein zum Kindertarif, Monatsticket ab 9 Uhr für 23 Euro, Jahresticket ohne jährliche Preisanpassung

Diese Ausweitung der bereits bestehenden sozialen Rabattierung würde das Angebot für die Berechtigung unübersichtlich machen. Ziel nahezu aller Verkehrsunternehmen ist es, das Fahrpersonal von so genannten Nebentätigkeiten zu entlasten, um eine höhere Fahrplanteue zu erreichen. Der Verkauf eines immer größer werdenden Portfolios an Fahrausweisen und die Kontrolle der Berechtigung für den Erwerb (Erlangen Pass und Ausweisdokument) würden dem zuwiderlaufen und ist daher nicht weiter zu verfolgen.

Realisiert wurde bereits, dass Inhaber des Erlangen Passes im Kundenbüro der ESTW Stadtbuss die verbilligten Zeitfahrkarten Solo31, Abo3, Abo6 und das JahresAbo für die Tarifzone 400 (Erlangen) erwerben können. Ab dem 1. Januar 2016 kommt noch die Möglichkeit zum Erwerb verbilligter Mehrfahrkarten (4-Streifen-Karte) hinzu.

Die EStW halten dieses Angebot für ausreichend; Insgesamt nahmen aus dem berechtigten Personenkreis nur unter 10% das Angebot einer rabattierten Fahrkarte in Anspruch. Hierunter entschieden sich 58 % für den Abschluss eines reduzierten JahresAbos und ca. 40% für den Erwerb reduzierter Solo31-Wertmarken. Diese Werte beziehen sich auf das Jahr 2015.

5. Beauftragung des Vertreters der ESTW in den VGN-Gremien, sich für eine verständlichere und gerechtere Tarifstruktur einzusetzen

Im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), dem mittlerweile zweitgrößten Verkehrsverbund Deutschlands, besteht bereits eine vergleichsweise einfache Tarifstruktur. Dies wird von Gutachtern, u.a. Probst und Konsorten, immer wieder bestätigt. Damit auch Gelegenheitsfahrende und Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden, sind Optimierungen an der Darstellung von Tarifstruktur, Preisstufen und Zonenkarten nötig. Auch für „Outsider“ sind diese Informationen anschaulich und selbsterklärend zu gestalten. Dazu muss ggf. externe Hilfe in Anspruch genommen werden.

Die einfachste Tarifstruktur, bei der der Fahrgast einen einheitlichen Preis zahlt, egal wie weit oder wie lang er fährt, wäre nicht gerecht. Die gerechteste Tarifstruktur wäre die, bei der der Fahrgast exakt für die Strecke zahlt, die er fährt. Dies wiederum würde eine Vielzahl an unterschiedlichen Preisen mit sich bringen, was sich nur durch Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements realisieren lassen würde. Die Städteachse Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach will in den kommenden Jahren die Einführung des so genannten e-Tickets vorantreiben und in den Probebetrieb gehen. Im VGN wird bislang ein praktikabler Mittelweg zwischen einfachem und gerechtem Tarif gegangen.

Die unter Punkt 4 geforderte Ausweitung des Tarifangebots widerspricht im Übrigen der Forderung nach einfacheren und verständlicheren Tarifen. Die Einführung von immer mehr unterschiedlichen Preisen bzw. Tarifen für unterschiedliche Personengruppe macht das System insgesamt unübersichtlicher und kann damit die Barriere zur Nutzung des ÖPNV erhöhen.

Für das Jahr 2016 ist eine Informationsveranstaltung vorgesehen, bei der ein Vertreter des VGN zum Thema VGN-Tarif referieren wird und interessierten Mitgliedern des Erlanger Stadtrats für Fragen und Anregungen zur Verfügung steht.

Fraktionsantrag Nr. 044/2015 vom 16.03.2015

Die im Fraktionsantrag Nr. 044/2015 vom 16.03.2015 von der Grünen Liste geforderte Informationsveranstaltung zu Strukturen und Preisstrukturen des VGN wurde am 21. April 2015 unter Beteiligung der Verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen, der ESTW und Herrn Josef Hasler von der VGN GmbH durchgeführt. Die besprochenen Inhalte sind dem beigefügtem Besprechungsbericht zu entnehmen.

Anlagen: - Fraktionsantrag Nr. 100/2015
 - Fraktionsantrag Nr. 044/2015

III. Abstimmung
 siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang