

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge

Wirtschafts-, Bau- und Umweltausschuss

Datum

05.06.2024

öffentlich

Gegenstand der Vorlage:

Erstellung eines wirtschaftlichen und vernetzten
ÖPNV-Fahrplankonzeptes im Landkreis Zwickau
(Linienbündel 1)

Gesetzliche Grundlage:

ÖPNVG, ÖPNVFinVO, Nahverkehrsplan

Einreicher:

Landrat

Erarbeitet:

Straßenverkehrsamt

Beschlussvorschlag:

Der Landrat wird ermächtigt, die Erstellung eines wirtschaftlichen und fahrgastfreundlichen Fahrplankonzeptes zu beauftragen, das die derzeitigen, historisch gewachsenen Regionalbusangebote im Linienbündel 1 (Altkreis Chemnitzer Land) überarbeitet und zeitgemäße Bedürfnisse (Vernetzung mit Zugverkehr, Erschließung von Unternehmensstandorten und Gewerbegebieten, Erschließung touristischer Punkte) erfüllt.

Michaelis
Landrat

Rechtlich und haushaltsrechtlich geprüft:

Richter, Eike
Hartung, Mathias

Amtsleiter Rechtsamt
Dezernent Finanzen und Service

Begründung:

Das Landratsamt beauftragt die Erstellung eines wirtschaftlichen und fahrgastfreundlichen Fahrplankonzepts, das die derzeitigen, historisch gewachsenen Regionalbusangebote im Linienbündel 1 (Altkreis Chemnitzer Land) überarbeitet und zeitgemäße Bedürfnisse (Vernetzung mit Zugverkehr, Erschließung von Unternehmensstandorten und Gewerbegebieten, Erschließung touristischer Punkte) erfüllt.

Das überarbeitete Fahrplanangebot soll mit dem Beginn des neuen Verkehrsvertrags im Linienbündel 1 ab 01.01.2029 in Kraft treten. Das dafür notwendige Vergabeverfahren befindet sich derzeit in Vorbereitung.

Ziel ist dabei kein Aufwuchs der Leistung, sondern eine sinnvolle und potentialversprechende Umverteilung der Kilometerleistung. Die Umsetzung bzw. Bestellung von eventueller Mehrleistung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aus Haushaltsmitteln, Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen aus der ÖPNVFinVO und DTFinVO.

I. Hintergrund

Bis 31.12.2028 ist die Regionalverkehr Westsachsen GmbH (RVW) mit der Durchführung der Verkehrsleistung im Altkreis Chemnitzer Land (sogenanntes Linienbündel 1) beauftragt. Das Verkehrsangebot beruht derzeit auf historisch gewachsenen, weitestgehend fortgeschriebenen und nur punktuell angepassten Fahrplänen. Das Verkehrsangebot genügt daher derzeit nicht den aktuellen Anforderungen an einen attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV im ländlichen Raum (Taktverkehr, Anschlussknoten, SPNV-Anschlüsse, angemessene Betriebszeiten).

Dies zeigt sich in seit Jahren kontinuierlich ansteigenden Eingaben von Bürgern, Gemeinderäten, Bürgermeister und insbesondere auch Unternehmen sowie einer negativen Wahrnehmung in der Presseöffentlichkeit. Die einzelne Bearbeitung der Arbeitsaufgaben hat sehr lange, unbefriedigende Umsetzungszeiträume und steht einem ganzheitlichen ÖPNV-Netz entgegen (sog. „Stückwerk“).

Zudem ist das ÖPNV-Angebot aufgrund mangelnder Attraktivität und daraus resultierender fehlender Nachfrage an vielen Stellen nicht wirtschaftlich. Pro Jahr gibt der Landkreis Zwickau ca. 20 Mio. € für die Bestellung von Verkehrsleistungen aus. Diese Kosten werden durch höhere Kraftstoff- und Personalkosten kontinuierlich steigen und sind nur dann zu rechtfertigen, wenn das ÖPNV-Angebot auch den Bedürfnissen der Bürger und Unternehmen im Landkreis entspricht und entsprechend angenommen wird.

Folgende Defizite sind derzeit zu sehen:

- **Entwicklungen der Gebietsreform (stärkere Orientierung der Altkreise hin nach Zwickau) sind in den ÖPNV-Angeboten nicht berücksichtigt:** So ist es beispielsweise schwer möglich, die Verwaltungssitze Zwickau oder Glauchau aus Limbach-Oberfrohna zu erreichen.
- **Erschließung von Unternehmen und Gewerbebestandorten:** Der ÖPNV erschließt zahlreiche Gewerbegebiete und Unternehmensstandorte gar nicht oder nicht zu den Schichtzeiten passend, z.B. Gewerbegebiet Johann-Esche-Straße in Limbach-Oberfrohna, Gewerbegebiete Platanenstraße, Am Sachsenring und Am Viertel. Unternehmen und Gemeinden treten zunehmend an den Landkreis heran und fordern mit Verweis auf den

Fachkräftemangel und die Nachwuchsgewinnung (z.B. minderjährige Auszubildende) auf die unbedingte Notwendigkeit einer ÖPNV-Anbindung. Der Landkreis Zwickau ist zudem auf Einpendler angewiesen, um dem Fachkräftemangel zu begegnen.

- **Unterdurchschnittliche Stadtverkehrsangebote der Mittelzentren:** In dichtbesiedelten Städten mit bis zu 20.000 Einwohnern wie Hohenstein-Ernstthal oder Lichtenstein gibt es früh morgens, abends und am Wochenende ein nicht zufriedenstellendes Stadtverkehrsangebot. Vom Bahnhof in die Ortsteile gibt es bis auf den Fußweg oft keine Beförderungsmöglichkeit.
- **Individualisierung der Schülerverkehrsströme:** Durch attraktive Schulstandorte mit besonderem Profil an verschiedenen Standorten im Landkreis ergeben sich Bedarfe, diese Schulen auch zu erreichen. Zudem erfüllen die derzeitigen ÖPNV-Angebote die Kriterien der Schülerbeförderungssatzung stellenweise nicht; so ist das Landkreis-eigene Berufsschulzentrum in Lichtenstein aus Richtung Hartenstein/Wildenfels nicht erreichbar.
- **Fehlende Vernetzung mit dem Zugverkehr:** Die Busse fahren an den Bahnhöfen „zufällig“ ab, ohne systematische Anschlüsse zum SPNV herzustellen, der in der Regel von früh morgens bis spät abends in einem Stundentakt (immer zur gleichen Minute) abfährt. Somit bleibt für Ortschaften, die in der Nähe eines Bahnhofs liegen (z.B. Oberlungwitz in der Nähe des Bahnhofs Hohenstein-Ernstthal), Erschließungspotential ungenutzt.
- **Unwirtschaftlichkeit einiger Angebote:** Fahrtangebote, die nicht genutzt werden oder sehr schwach besetzt sind, werden seit Jahrzehnten dennoch ohne Überprüfung angeboten und machen das Gesamtsystem unwirtschaftlich.
- **Tourismus:** Touristische Punkte wie der Stausee Oberwald oder Waldenburg haben am Wochenende ein nicht zufriedenstellendes ÖPNV-Angebot, was die touristische Entwicklung des Landkreises und die Naherholung der Bürger hemmt.

Die „Optimierung und Attraktivitätssteigerung im ÖPNV“ ist gemäß dem Kreistagsbeschluss 136/2021/KT ein Baustein des Klimaschutzkonzepts, dessen Umsetzung aussteht.

II. Zielsetzung

Ziel ist es, durch ein Ingenieurbüro – in enger Zusammenarbeit mit der Landkreisverwaltung als Aufgabenträger, den Städten und Gemeinden, den Schulen und Unternehmen, dem VMS und dem Bestands-Verkehrsunternehmen RVW – ein kundenorientiertes und wirtschaftliches Verkehrskonzept für den Regionalbusverkehr unter folgenden Gesichtspunkten zu erstellen:

- Taktverkehr auf Regionalbuslinien mit angemessenen Betriebszeiten
- Taktverkehr auf Stadtverkehrslinien mit angemessenen Betriebszeiten
- Prüfung des Einbezugs alternativer Bedienformen zur Erschließung der sehr dünn besiedelten ländlichen Gebiete
- Umsteigeknoten zwischen den Regionalbuslinien, zum SPNV und übergeordneten Schnellbuslinien
- besondere Berücksichtigung der Schülerverkehrsströme und Vorhalten von Fahrplanangeboten, die den Regelungen der Schülerbeförderungssatzung entsprechen
- besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Unternehmensstandorten, Gewerbegebieten, Städten/Gemeinden und touristischen Zielen
- besondere Sensibilität in Bezug auf wirtschaftliche Entwicklung (konstanter bzw. nur leicht anwachsender Fahrzeug- und Personalbedarf), im Wesentlichen Umverteilung und intelligente Vernetzung der Bestandsleistung
- größtmögliche Mitfinanzierung von Verkehrsleistung auf Basis der ÖPNVFinVO mittels Einführung von förderfähigen PlusBus- und TaktBus-Linien
- kontinuierliche Konsultationen und Abstimmungen mit der Landkreisverwaltung, den Städten/Gemeinden, Schulen, Unternehmen usw. während und nach der Konzepterstellung mit der Diskussion und Reflexion von Zwischenergebnissen

- die Wagenlaufplanung muss Anforderungen des Einsatzes von E-Bussen („Depotlader“) mit derzeit gängigen Reichweiten genügen, was sich aus dem SaubFahrzBeschG ergibt

Das Vorhandensein eines ÖPNV-Grundangebots im ländlichen Raum sichert einerseits das psychologische Gefühl des „Angewunden-Seins“ und begegnet dem Empfinden eines „Abgehängt-Seins und damit die Wahrung gleichwertiger Lebensbedingungen – unabhängig davon, ob die Bürger den ÖPNV selbst als Fahrgast nutzen oder den Bus nur von außen wahrnehmen oder als Beförderungsmittel für ihre schulpflichtigen Kinder kennen. Andererseits sichert der ÖPNV die wirtschaftliche Entwicklung, indem Unternehmen und Gewerbegebiete von potentiellen Mitarbeitern und Auszubildenden sowie Einpendlern erreicht werden können.

III. Haushalterische Bewertung

Die Erstellung des Fahrplankonzepts durch ein Ingenieurbüro ist aus dem Deckungskreis des Haushaltes (ÖPNV und Schülerbeförderung) leistbar. Die Kosten für das ÖPNV-Konzept belaufen sich auf einmalig etwa 50.000 € brutto.

Das überarbeitete Fahrplanangebot soll mit dem Beginn des neuen Verkehrsvertrags im Linienbündel 1 ab 01.01.2029 in Kraft treten. Das dafür notwendige Vergabeverfahren mit Kreistagsbeschluss befindet sich derzeit in Vorbereitung. Ziel ist dabei kein Aufwuchs der Leistung, sondern eine sinnvolle und potentialversprechende Umverteilung der Kilometerleistung. Die Umsetzung bzw. Bestellung von eventueller Mehr-Leistung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aus Haushaltsmitteln, Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen aus der ÖPNVFinVO und DTFinVO.