

## Beschlussauszug

**Sitzung des Technischen und Umweltausschusses vom 12.12.2019**

### **11 Strategien und Planungen ÖPNV**

#### **zur Kenntnis genommen**

**Herr OB Burchardt** teilt zum Verfahren mit, er gehe davon aus, dass die Beratung im Gemeinderat erst im Januar 2020 erfolgen werde.

**Frau StR'in Kusche (FGL)** begründet die von der FGL-Fraktion gestellten Anträge vom 10.09.2019 (siehe Sitzungsvorlage 2019-4406 und -4407). Es gehe darum, die Perspektive im Bereich ÖPNV erläutert zu bekommen, um dann entscheiden zu können, ob Handlungsbedarf seitens des Gemeinderates bestünde.

Mit der Sitzungsvorlage 2019-0133 seien einige geplante Maßnahmen aufgeführt, jedoch würde nicht benannt, wie schnell diese umgesetzt werden könnten. Sie bittet um eine klare Übersicht, was wann realisiert werden könne. Z.B. habe sie nicht mitbekommen, dass die Quell- /Zieluntersuchung bereits abgeschlossen sei.

**Herr Dr. Reuter (SWK)** bezieht anhand der Sitzungsvorlage 2019-0133 zu den Anträgen der FGL-Fraktion vom 10.09.2019 (siehe Sitzungsvorlagen 2019-4406 und 2019-4407) Stellung.

Er empfiehlt abzuwarten, bis die Ergebnisse des Planungsbüros mit den Erfahrungen der genannten Modellstädte und den Untersuchungsergebnissen verknüpft im ersten Halbjahr 2020 vorgelegt werden können.

**Herr StR Fuchs (CDU)** hält es für richtig, sich auf das Taktangebot und die Beschleunigung zu konzentrieren, doch müsse klug und überlegt an die Sache herangegangen werden, um das Ziel hin zu weniger MIV und mehr ÖPNV zu erreichen. Würde man beispielsweise mit 50 % mehr Fahrleistung 15 % mehr Fahrgäste erreichen, sei dies unter dem Aspekt Klimanotstand pro Fahrgast eine erhebliche Verschlechterung. Leere Busse zu generieren, könnte nicht das Ziel sein.

Ebenso würde ein Fahrkartenverkauf durch Busfahrer nicht zu einer Beschleunigung der Busse beitragen.

Er fände es vernünftig, die Ergebnisse abzuwarten und dann Stück für Stück weiterzuarbeiten.

**Herr StR Dr. Weisschedel (FW)** vermutet, dass ein kostenloser Busverkehr nicht verhindern würde, dass weniger Autos in die Innenstadt fahren würden. Außerdem sei ihm nicht klar, wie dies finanziert werden könnte.

Des Weiteren macht er in Bezug Klimanotstand darauf aufmerksam, dass durch eine Taktverdichtung mehr Treibstoff verbraucht würde. Er stellt den Antrag, dass das Thema ÖPNV und kostenloser Busverkehr erst diskutiert werde, wenn die Gutachten vorgelegt werden können.

**Herr StR Dr. Ruff (SPD)** schließt sich den Ausführungen von Herrn StR Dr. Weischedel (FW) an. Er nennt das Studiticket als reales Beispiel, dass zwar einerseits ein Erfolgsmodell sei, aber keinen Umstieg vom PKW auf den Bus bringe. Er ist über den Antrag der FGL-Fraktion verwundert, denn die SPD-Fraktion sei über die Perspektiven der Stadtwerke Konstanz GmbH (SWK) gut informiert. Trotzdem begrüßt er, dass die Strategien und Planungen zusammengefasst vorgelegt worden seien. Er fände es sinnvoll, auch die BürgerInnen z.B. über einen Flyer darüber zu informieren. Er bittet ferner zur Kenntnis zu nehmen, dass Konstanz ein gutes Bussystem habe, wenngleich es immer verbessert werden könnte.

Fraglich sei nun, welche Maßnahmen den größten Effekt hätten und wieviel Geld man bereits sei, für den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV und für eine Verbesserung der CO -Bilanz auszugeben. Er erhoffe sich aus den Untersuchungen einige Richtungsweisungen. Eine Untersuchung, ob Fahrgäste vom PKW oder vom Fahrrad umsteigen, dürfte nicht fehlen. Wichtig für die Entscheidung sei auf jeden Fall, dass man von den aktuellen technischen Entwicklungen in Kenntnis gesetzt werde. Abschließend rät er dazu, auf die Sachkompetenz der Experten zu vertrauen.

**Frau StR'in Faustin (JFK)** bittet um Erläuterung zur Grafik auf Seite 7 der Sitzungsvorlage 2019-0133 und zur Tabelle auf Seite 12 möchte sie wissen was „unterstellte Fahrten“ bedeuten würden. Um eine Veränderung des Mobilitätsverhalten hin zu weniger MIV und mehr ÖPNV zu erzielen, hält sie die Beschleunigung des ÖPNV für bedeutend. Ihrer Ansicht nach könnten, ohne weitere Prüfung, die Busspuren weiter ausgebaut werden. Z.B. könnte in der Laube die Busspur komplett ausgebaut werden oder in der Bodanstraße könnte dem Busverkehr mittels Ampelschaltung die Vorfahrt gegeben werden.

**Herr StR Schächtle (FDP)** glaubt, dass vielen der Umstieg schwer falle, auch deshalb, weil viele aus Unwissenheit Einzelfahrscheine statt Monatskarten kaufen würden. Er fragt, wieviel Einzelfahrscheine in Konstanz verkauft würden.

**Herr StR Reile (LLK)** moniert die einseitige Information. In der Aufzählung seien nur negative Beispiele genannt worden. Er bittet in der angekündigte Vorlage auch positive Beispiele (z.B. Radolfzell) zu berücksichtigen. Der Weiteren ist er der Auffassung, wolle man die Verkehrswende und den Klimanotstand ernst nehmen, müsste der ÖPNV verbessert werden, insbesondere in der Taktung und in der Tarifstruktur und man müsste bereit sein, Geld dafür auszugeben. Beim Umstieg auf umweltfreundliche Antriebsarten dürfte nicht nur auf Elektromobilität gesetzt werden.

**Herr StR Müller-Neff (FGL)** plädiert für größere und attraktivere Haltestellen und mehr Platz in den Bussen für die Mitnahme von Fahrrädern, E-Roller etc.. Dadurch könnte die Akzeptanz des ÖPNV gesteigert werden.

Er lobt die 35 neuen elektronischen Anzeigen, die bereits zu mehr Attraktivität der Haltestellen beitragen würden.

**Frau StR'in Röckelein (FGL)** macht darauf aufmerksam, dass ein Umweltverbund nur funktioniere, wenn flexibel zwischen den Verkehrsträgern gewechselt werden könne. Es könne nicht sein, dass Fahrgäste, die nur gelegentlich den Bus nutzen würden, unbeliebt seien, weil mit ihnen nicht verlässlich geplant werden könnte. Grundsätzlich müssten Autofahrer überzeugt werden, den Schritt hin zum ÖPNV zu machen. Hierfür müsste das Einzelfahrttarifsystem einfacher und günstiger sein und

ein zuverlässiges Nahverkehrssystem mit gut funktionierenden Verbindungen vorhanden sein. Ein solidarfinanziertes Modell - ähnlich wie das Studiticket - fände sie attraktiv für die ganze Stadt. Die Finanzierung könnte über Abgaben und Parkgebühren erfolgen. Nur so könnten Autofahrer dazu bewegt werden, tatsächlich auf ihr Auto zu verzichten. Es sei zwar gut, Modellstädte zu betrachten, jedoch würden auch sie nicht die Lösungen bringen. Sie plädiert, mit mehr Mut an die Sache heranzugehen und könne befürworten, abzuwarten bis die Ergebnisse vorgelegt werden können. Es müsste aber klar definiert werden, bis wann was vorgelegt würde.

**Herr Fischer (ASU)** informiert, Busbeschleunigungen seien grundsätzlich möglich, würden aber Planungsaufträge auslösen. Bisher hätte man abgewartet, weil diese Punkte im C-Konzept stehen würden. Er erläutert, in der Bodanstraße könnte infolge des zu geringen Straßenquerschnittes nur über eine Lichtsignalanlage der MIV angehalten und der Bus vorbeigeführt werden. In der Laube könnte die Busspur verlängert werden, jedoch müsste der Umgang mit den Übergängen geklärt werden.

**Herr Dr. Reuter (SWK)** hofft, dass die Zahlen die gute geleistete Arbeit in den SWK verdeutlicht hätten. Sowohl der Kostendeckungsgrad sei erreicht als auch die Beförderungszahlen über den Bundesdurchschnitt deutlich gesteigert worden. Er macht darauf aufmerksam, dass bis vor ca. acht Jahren die Wirtschaftlichkeit noch im Vordergrund gestanden habe. Zwischenzeitlich habe sich die Auffassung zum ÖPNV in der Gesellschaft geändert. Dennoch, seien die Ziele, an denen die SWK gemessen würde, noch entsprechend vorhanden. Sollten diese Ziele geändert werden, müsste dies klar über eine Mehrheit beauftragt werden.

Er geht weiter auf die Fragen ein. Die Grafik auf Seite 7 würde den Benchmarkvergleich mit zehn vergleichbaren Stadtbusbetrieben zeigen. Die einzelnen Balken würden die anderen Städte in ähnlicher Größe und Struktur darstellen, wobei diese nicht genannt werden dürften.

Unterstellte Fahrten seien eine begründete Annahme. Es solle z. B. aufgezeigt werden, dass sich ein Wochenticket nach der neunten Fahrt lohne. Die Anregung zum Thema alternative Antriebssysteme würde aufgenommen.

Unverständlich sei für ihn, dass der Gemeinderat nicht auf Basis einer CO<sub>2</sub>-Bilanz die Maßnahmen bewerte, die mit dem geringsten Wert die größtmögliche Wirkung entfalten. Mit einem strategischen Ansatz beim Thema Fahrgäste und einer Zielvorgabe des gewünschten Modal-Split könnte eine Richtung vorgegeben werden. Er rät ab, sich unnötig viel Arbeit zu machen, die SWK würde dafür bezahlt, dass sie die Lösungsvorschläge vorlege.

Eine Einstiegshürde angesichts des Tarifsystems könne er nicht erkennen. Es sei seiner Ansicht nach nicht kompliziert.

Zur Kritik der genannten Beispiele äußert er, dass gerade aktuelle genommen worden seien. Es sei zudem wichtig, gesamthaft zu betrachten. Z.B. hätte lt. Jahresbericht der Stadt Radolfzell eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen nur im Fahrkartensegment der Einzelfahrscheine stattgefunden.

Zur Größe der Haltestellen hätte Herr BM Langensteiner-Schönborn bereits zugesagt, mehr Sitzfläche und mehr Überdachungsfläche zu gestalten, um die Attraktivität zu steigern.

Mehr Platz in den Bussen sei bereits mit einem guten Kompromiss zu Sitzmöglichkeiten geschaffen worden.

**Herr StR Schächtle (FDP)** möchte sich nicht nur darauf verlassen, was vorgelegt würde. Er informiere sich gerne selber.

Er nimmt Bezug auf das Beispiel „Radolfzell“. Wichtig sei, dass die Stadt keine Defizite mache und interessant sei, wieviel Personen denn in Radolfzell von einem Monatsticket auf einen Einzelfahrschein umgestiegen seien. Er ist der Auffassung, ein attraktiverer Preis würde mehr Umsteiger generieren. 10 € für eine Fahrt von Wollmatingen in die Stadtmitte und zurück für zwei Personen sei zu teuer.

**Herr Dr. Reuter (SWK)** antwortet zur Strategie der SWK, dass diejenigen rabattiert würden, die ein Angebot öfter nutzen. Weiter verdeutlicht er, der Bus koste die Stadt Konstanz jedes Jahr ca. 4,5 Mio. €. Kein Tarif könnte dieses Angebot vollständig abdecken.

Er nennt Wien als ein Beispiel. Dort seien die Einzelfahrten massiv verteuert worden mit dem Ziel, dass mehr Monatstickets gekauft würden. Es würde das Gefühl vermitteln, man könne immer fahren.

In Konstanz sei kürzlich das Kurzstreckenticket eingeführt worden. Zukünftig sollen weitere Lösungen in Richtung Vereinfachung vorgestellt werden.

**Herr OB Burchardt** wünscht, dass künftig bei einer Antragstellung die Ziele und die Problematik genauer definiert würden. Er ist der Meinung, Geld könnte für die Verbesserung des Nahverkehrs in die Hand genommen werden. Die Ausweitung des Angebots an bestimmten Stellen sei seiner Ansicht nach zielführender, als ein bewährtes Tarifsystem zu verändern. Er appelliert, auf die gute Arbeit der SWK zu vertrauen.

Er hält fest, dass die FGL-Fraktion damit einverstanden sei, auf die Ergebnisse der Untersuchungen zu warten.