

Sehr geehrte Familie Huß, sehr geehrter Herr Vockeroth,

eingangs möchte ich anmerken, dass sich Ihre Fragestellungen direkt an den Stadtrat richten. Auf Ihre Fragen möchte ich jedoch nachfolgend seitens der Stadtverwaltung Stellung nehmen.

- 1. Hält es der Stadtrat für erforderlich, kurzfristig einen öffentlichen Personennahverkehr für das Wohngebiet Wallichen entsprechend dem Angebot der Vorjahre durchsetzen um damit den Einwohnern die gleichwertige Teilhabe am Leben ihrer Stadt zu ermöglichen?**

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der ÖPNV *soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes **unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen verhindern.*** Nach § 3 ThürÖPNVG haben die *Aufgabenträger [...] den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe dieses Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren.*

Das Verkehrsangebot für die einzelnen Stadt- und Ortsteile von Erfurt folgt den Vorgaben des jeweils gültigen, vom Stadtrat beschlossenen Nahverkehrsplanes. Dieser sieht nach umfangreichen Analysen über die Nutzung der Verkehrsangebote und die Betrachtung auch wirtschaftlicher Zusammenhänge als Mindestangebot für sehr kleine Ortsteile mindestens fünf Fahrten montags bis freitags und kein Angebot am Wochenende vor.

Im Nahverkehrsplan wurde klar herausgearbeitet, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen der Ortsteile vorrangig von der konkreten Einwohnerzahl und weniger von der tatsächlich angebotenen Fahrtenanzahl abhängt (vgl. dazu: Nahverkehrsplan 2014 - 2018 der Landeshauptstadt Erfurt, Abs. 4.7.3 Einschätzung des Verkehrsangebotes der Ortsteile und Siedlungen, Pkt. d) Abhängigkeit der ÖPNV-Nachfrage vom Fahrtenangebot). Für den ab 09.02.2015 gültigen Fahrplan für Wallichen wurden die von Januar 2012 bis Dezember 2014 erhobenen Fahrgastzahlen zu Grunde gelegt.

- Je Montag bis Freitag nutzten im Mittel 13 Fahrgäste aus Wallichen (incl. der Schüler) die bis 08.02.2015 angebotenen 25 Fahrten.
- Am Samstag und Sonntag nutzte im Mittel jeweils nur ein Fahrgast aus Wallichen (siehe Tabelle) die bis 08.02.2015 angebotenen sieben bzw. fünf Fahrten.

Der ab 09.02.15 gültige Fahrplan bietet 14 Fahrten montags - freitags und vier Fahrten samstags. Das Angebot liegt damit deutlich über den Vorgaben des gültigen Nahverkehrsplanes. Eine Ausweitung des Angebotes ist bei dem nachgewiesenen niedrigen Fahrgastaufkommen nicht vorgesehen und widerspräche auch dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit.

- 2. Lag es in der Absicht des Stadtrates, mit der Festlegung von Mindestbedienungsstandards im NVP deren Deutung als Vorgabe des NVP und damit als Begründung für die Verletzung vorrangiger Rechtsvorschriften zuzulassen?**

Lag es in der Absicht des Stadtrates, mit den Mindestbedienungsstandards nachhaltig auf die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs besonders in kleinen Ortschaften hinzuwirken?

Wie bereits erläutert, sind die Aufgabenträger für die Ausgestaltung sowie die Finanzierung der ÖPNV-Angebote zuständig. Die vorgegebenen Mindestbedienungsstandards sichern allen Stadt- und Ortsteilen in Abhängigkeit des Fahrgastaufkommens ein angemessenes Verkehrsangebot. So wird auch in kleinen Ortsteilen die Grundversorgung, das heißt, Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt und zum Einkauf gewährleistet. Die im Nahverkehrsplan für Erfurt festgelegten Mindestbedienungsstandards liegen meist deutlich über den Vorgaben der anderen Thüringer Städte und Landkreise. Zusätzlich bietet der aktuelle Fahrplan der EVAG für fast alle Ortsteile ein über diesen Mindestbedienungsstandards liegendes Angebot.

Der Ortsteil Wallichen besitzt seit vielen Jahren eine deutlich über dem Erfurter Durchschnitt liegende Motorisierung (aktuell 713 Pkw/1 000 Einwohner) und das trotz des in den vergangenen Jahren mit 25 Fahrten, Montag bis Freitag vergleichsweise dichten ÖPNV-Angebotes, welches lediglich 7,6 % der Einwohner (einschließlich Schüler) nutzen. Das entspricht auch der Aussage des Nahverkehrsplans, dass in den Ortsteilen ein überdurchschnittliches Fahrtenangebot kaum Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung hat. Insofern sind mit einer angemessenen Fahrplangestaltung auch keine weiteren Zunahmen des motorisierten Individualverkehrs für Wallichen zu erwarten.

3. Sieht der Stadtrat die Gefahr, dass mit fehlender Transparenz und der Verweigerung eines Meinungsaustauschs mit den Bürgern nicht nur in diesem Einzelfall Grundwerte der Demokratie durch Bürokratie verdrängt werden?

Mit dieser Fragestellung wird vor allem die Übertragung öffentlicher Aufgaben an einen Dienstleister, im konkreten Fall der EVAG, durch die Betrauung mittels Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung der Personenverkehrsdienste im Linienverkehr der Landeshauptstadt in Frage gestellt. Der Öffentliche Dienstleistungsauftrag an die EVAG wurde in Anwendung der strengen Vorgaben der EU-VO 1370/2007 vergeben. Von Ihrer Seite, sehr geehrter Herr Vockeroth, sehr geehrte Frau Huß und sehr geehrter Herr Huß gab es in den letzten Jahren keine Anfragen an das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung in seiner Funktion als der für die Verkehrserschließung zuständigen Aufgabenträger. Von Seiten der EVAG gab es einen Meinungsaustausch per E-Mail durch Herrn Schmidt, Bereichsleiter Fahrbetrieb und Verkehrslenkung. Insofern ist ein sachkundiger Ansprechpartner bekannt. Dem Angebot der EVAG vom 26.03.2015, eine Fahrtenlage am Vormittag für einen Arztbesuch oder anderes zu benennen, um Fahrten entsprechend verschieben zu können, sind Sie allerdings bis heute noch nicht nachgekommen.

4. Liegt es in der Absicht des Stadtrates, unzureichende Angebote des ÖPNV als ausreichenden Nachweis für geringen Bedarf zuzulassen und damit den Bewohnern gering besiedelter Wohngebiete den Zugang zur Kernstadt zu erschweren?

Wie in den Punkten 1 und 2 ausgeführt, sind trotz eines über mehrere Jahre konstanten, guten ÖPNV-Angebotes nur sehr geringe Fahrgastzahlen aus Wallichen zu verzeichnen. Eine Zunahme an Fahrgästen hat in diesem Zeitraum nicht stattgefunden und ist auch entsprechend der umfangreichen Analysen im Nahverkehrsplan nicht zu erwarten. Diese 2012 bis 2014 erhobenen Fahrgastzahlen dienen deshalb als Ansatz für den tatsächlichen ÖPNV-Bedarf von Wallichen.

4.1 Ist die Schaffung einer bestmöglichen Vertaktung der Buslinien 43, 52 und 152 untereinander und mit den Zügen der DB am Bahnhof Vieselbach für Einwohner, Wirtschaft und Kommunen uninteressant?

Die Vermittlung von Anschlüssen zwischen mehreren Linien an Verknüpfungspunkten richtet sich nach den tatsächlichen Verkehrsströmen. Das Zusammentreffen mehrerer Linien in der Region führt nicht zwangsläufig auch zu Umsteigern von allen Richtungen in alle Richtungen. Die Situation ist mit innerstädtischen Verknüpfungspunkten nicht vergleichbar.

Die Bus-Linie 43 ist fahrplanmäßig auf den Anschluss von und zur Stadtbahn-Linie 2 am Marcel-Breuer-Ring ausgerichtet. Weiterhin bestehen an allen Wochentagen jeweils in Lastrichtung Anschlüsse am Bahnhof Vieselbach (vormittags in Richtung Erfurt, nachmittags umgekehrt). Diese nur richtungsbezogenen Anschlüsse entstehen, da die Züge der RB20 hier in einem zeitlichen Versatz der Richtungen von 17 Minuten verkehren. Die Berücksichtigung der Anschlüsse zur RB20 in und aus Richtung Weimar war auf Wunsch von Ihnen, sehr geehrter Herr Vockeroth, montags bis freitags für Wallichen mit jeweils einem Anschluss pro Richtung vom 21.08.2011 bis 08.02.2014 im Fahrplan enthalten. Eine signifikante Nutzung dieser Verbindung war nicht zu erkennen.

Der Schwerpunkt des Aufkommens der Bus-Linie 52 liegt zwischen Erfurt, Busbahnhof und dem GVZ. Berücksichtigt sind Schülerverkehre in der Relation Mönchenholzhausen – Kerspleben, die durch im Fahrplan ausgewiesene Anschlüsse zwischen den Bus-Linien 43 und 52 vermittelt werden. Die Bus-Linie 152 bietet eine Querverbindung zwischen Hayn und Niederzimmern (Kreis Weimarer Land) mit Anschluss von und zur RB20 am Bahnhof Vieselbach. Auf dieser Linie werden gleichfalls die Anforderungen des Schülerverkehrs mit Anschlüssen zur Bus-Linie 43 berücksichtigt.

Das Fahrgastaufkommen im Bereich Mönchenholzhausen, Hayn, Hochstedt, Niederzimmern ist sehr gering, sodass zum Beispiel auf der Bus-Linie 152 sehr viele Leistungen mit Kleinbussen angeboten werden. Größere Umsteigeströme zwischen den Bus-Linien sind nicht zu verzeichnen, zumal die Bus-Linien 52 und 152 bestimmte Linienabschnitte parallel bedienen und Einzel-fahrten zwischen beiden Linien teilweise verknüpft sind, so dass sich ein Umsteigen erübrigt.

4.2 Welche Erkenntnisse haben sich aus dem Test mit dem Einsatz von Anruf-Sammel-Taxis auf der Buslinie 43 im Jahr 2011 ergeben?

Anruflinientaxis waren auf ausgewählten Bus-Linien (u. a. auf der Bus-Linie 43) vom 21.08.2011 bis 08.02.2015 am Sonntagabend im Einsatz. Das Angebot wurde sehr unterschiedlich nachgefragt. Der Einsatz sämtlicher Anrufverkehre bedarf grundsätzlich der Vorhaltung von Personal und Fahrzeugen, auch wenn keine Anforderung zur Durchführung einer Fahrt besteht. Gleichfalls ist ein entsprechender organisatorischer Aufwand zur Annahme und Weiterleitung der Fahrtwünsche erforderlich. In Auswertung der tatsächlichen Nachfrage wurden gut genutzte Fahrten zum 09.02.2015 in den regulären Fahrplan überführt.

Ist ein stichhaltiger Nachweis bekannt, dass es auf der Buslinie 43 in Zukunft keine Einsatzmöglichkeiten von Rufbus und Anruf-Sammel-Taxis gibt? Können alle zurzeit auf der Linie 43 vorgesehenen Linientaxis bereits in diesem Jahr vorbereitend für den dauerhaften Einsatz von Ruf Bus und AST testweise bei Bedarf zu allen Haltestellen bis zum Bahnhof Vieselbach als AST fahren?

Die EVAG beabsichtigt aus den genannten Gründen derzeit keine Wiedereinführung von Anrufverkehren. Bei nachweislich gutem Fahrgastaufkommen wird auf das Angebot ständiger Fahrten im Fahrplan orientiert. Diese sind allen Fahrgästen bekannt, ohne Anmeldungen nutzbar und können fahrplanseitig an den Verknüpfungspunkten berücksichtigt werden.