



11. April 2016

Bericht zum ÖPNV im ZV ÖPNV Vogtland

In 2015 wurde die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des ZV ÖPNV Vogtland beschlossen, genehmigt, ausgelegt und in Kraft gesetzt. Im Bericht werden einige herausgehobene Punkte zum ÖPNV dargestellt.

1. Höhe der Finanzierung durch Bund und Land weiterhin unsicher
2. Neuer Anbieter auf der Sachsen-Franken-Magistrale startet im Juni 2016
3. Das neue FreizeitBus Netz für das Wochenende
4. Sachstand Modellprojekt Bürgerbus
5. Die sächsische ÖPNV Strategiekommision

Zusammenfassung:

Wie ein roter Faden zieht sich durch die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans das Thema verfügbare Finanzen für den ÖPNV. Zum heutigen Zeitpunkt sind zwar wichtige Weichenstellungen, aber doch eben nicht die finalen Entscheidungen zwischen Bund und Ländern getroffen, die auch uns im ZV ÖPNV Vogtland eine Finanzierungsperspektive schon ab dem Jahr 2017 geben würden. In Unkenntnis der zukünftigen Zuweisungen des Landes und angesichts der Haushaltslage der beiden Verbandsmitglieder (d.h. keine Möglichkeit der Erhebung nennenswerter Umlagen) können nur begrenzt strategische Maßnahmen umgesetzt werden. Es besteht bundesweit dringender Handlungsbedarf, schnell Klarheit in die Finanzierung zu bekommen.

Erfreuliche Maßnahmen sind u.a. die Inbetriebnahme der neuen Züge auf der Sachsen-Franken-Magistrale, die Weiterentwicklung der Freizeitverkehre und die Vorbereitungen für das Modellprojekt Bürgerbus.

1. Höhe der Finanzierung durch Bund und Land weiterhin unsicher

Die Vereinbarung der Bundeskanzlerin mit den Ministerpräsidenten zur Revision des Regionalisierungsgesetzes mit dem Aufwuchs bei der Finanzbasis auf 8 Mrd. € und einer jährlichen Dynamisierung von 1,8 % ist mittlerweile in Gesetzesform gegossen. Demgegenüber ist die horizontale Verteilung der Mittel nach wie vor umstritten. Vereinbart wurde die Bezugnahme auf den so genannten Kieler Schlüssel, wobei

Einfach gut gefahren

zwischen den Ländern keine Einigkeit darüber bestand, ob die mit dem Kieler Schlüssel ebenfalls verabredete so genannte Sperrklinke, d. h., eine Mindestfinanzierung, ebenfalls zur Anwendung kommen soll. Der Bund wurde aufgefordert, im Rahmen einer Rechtsverordnung die horizontale Verteilung der Regionalisierungsmittel zu regeln. Bislang liegt noch kein Entwurf und damit auch noch keine abschließende Regelung vor.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass angesichts der sehr weit auseinanderliegenden Positionen der Bundesländer die endgültige Finanzverteilung auf dem Kieler Schlüssel aufbauen wird. Wahrscheinlich ist, dass der Einstieg in den Kieler Schlüssel zeitlich nach hinten verschoben wird, um so eine bessere Anpassung an die sinkenden Einnahmen insbesondere in den neuen Bundesländern zu ermöglichen.

In der Sache selbst ändert sich aber an der grundsätzlichen Tendenz der Finanzkurve für Sachsen eher nichts. Diese ist davon geprägt, dass zunächst aufgrund der höheren Zuweisungsbasis und der höheren Dynamisierung sehr kurzzeitig etwas mehr Geld als bisher zur Verfügung steht, dass dann aber schrittweise in mehreren Jahresscheiben sich rückläufig gestaltet, um dann über Jahre faktisch zu stagnieren.

In Sachsen besonders betroffen ist von der wahrscheinlichen Entwicklung der bundesweiten Verteilung durch die Wirkung der ÖPNVFinVO der ZV ÖPNV Vogtland. Wird doch schon seit 2008 seitens des Landes gegenüber dem ZV ÖPNV Vogtland ein restriktiver Finanzkurs gefahren, würde sich dieser durch die Anwendung des Kieler Schlüssels erheblich verschärfen.

An Spekulationen über eventuelle Abbestell-Maßnahmen beteiligt sich der ZV ÖPNV Vogtland ohne Kenntnis der Ergebnisse nicht. Es liegt immer noch in der Hand von Bund und Ländern für den SPNV in ganz Deutschland weise Entscheidungen zu treffen, welche ggfs. durch die sächsische Landespolitik geeignet flankiert werden muss.

2. Neuer Anbieter auf der Sachsen-Franken-Magistrale startet im Juni 2016

Im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung für die Verkehrsleistungen im sog. Elektronetz Mittelsachsen (EMS), zu denen im Vogtland auch die schnellen RE-Züge der Relation Dresden - Hof gehören, hat eine Tochter der Transdev Deutschland den Auftrag ab Juni 2016 bis 2030 erhalten.

Zur Intensivierung des Wettbewerbs und mit dem Ziel der Senkung der laufenden Kosten wurde in Sachsen erstmalig ein großer Fahrzeugpool direkt durch den Aufgabenträger ZVMS erworben. Die Fahrzeuge werden nach heutigem Stand alle termingerecht ausgeliefert und haben die nötige Zulassung erhalten.

Der Anbieter wird unter dem Marketingnamen MRB – Mitteldeutsche Regiobahn die Leistungen fahren. Fahrkarten für die MRB können inkl. Beratung sowohl in Plauen, als auch in Reichenbach und Auerbach erworben werden.

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sieht erfreulicherweise vor, dass die südlich von Hof sowohl nach Regensburg als auch nach Nürnberg die Streckenelektrifizierung fortgesetzt werden und bis spätestens 2030 abgeschlossen werden soll. Dies ist die Grundvoraussetzung für umsteigefreie Züge zwischen Dresden – Hof und Nürnberg.

3. Das neue FreizeitBus Netz für das Wochenende

Der bisherige ringförmige Freizeitbus wird aufgegeben. Das bisherige Angebot hat zu wenige Fahrgäste, um es dauerhaft zu betreiben, aber gleichzeitig auch zu viele Fahrgäste, um es einzustellen.

Das Freizeitbusangebot wird neugestaltet und vertaktet. Durch die Vertaktung mit dem SPNV wird auch dem Ziel des Integrierten Vogtlandtaktes (IVT) Rechnung getragen. Dieser IVT leitet sich ab aus dem z.B. in der Schweiz so bekannten und beliebten Integralen Taktfahrplan, mit dem zahlreichen Direktverbindungen mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten kombiniert werden.

Neu werden an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 4 Buslinien die bestehenden Stadtverkehr und SPNV-Verkehre ergänzen. Das neue Konzept zeichnet sich durch klar definierte Anschlüsse an ausgewählten SPNV-Verknüpfungsstellen, durch kurze Umsteigezeiten, einen zwei Stundentakt und eine direkte Linienführung zu den touristischen Zielen aus. Die Attraktivität und Akzeptanz wird durch ein einheitliches Erscheinungsbild an den Haltestellen erhöht. Das Angebot wird ganz neu kundenorientiert vermarktet und bietet an Wochenenden und Feiertagen für Jedermann und Jede(r) eine touristische Erschließung des Kreises. Das gesamte Konzept, welches am 30.04. am den Start geht, wird in der Kreistags-Sitzung grafisch dargestellt und erläutert.

4. Sachstand Modellprojekt Bürgerbus

Beim Wettbewerb Impulsregionen des SMI gewann der VLK auch mit dem Modellprojekt Bürgerbus den 1. Preis. Schlußendlich war es der LDS nicht möglich, die ursprüngliche Förderkulisse umzusetzen, so dass Ende 2015 das gesamte Projekt nach 2 Jahren auf die Fachförderung umgestellt werden musste.

Sehr weit gediehen sind die Vorbereitungen an den beiden Standorten Bad Elster und Adorf. In Abhängigkeit von der Gewinnung von ehrenamtlichen Fahrern können Mo-Fr tagsüber zahlreiche Fahrten angeboten werden, welche jeweils die Ortsteile mit dem Zentrum verbinden, aber auch an entsprechenden Knotenstellen mit dem überregionalen Verkehr vertaktet sind.

In anderen Bundesländern wie z.B. BaWü, Niedersachsen, NRW ist der Bürgerbus im Sinne von 9-Sitzern im Linienverkehr mit ehrenamtlichen Fahrern weit verbreitet und ein anerkanntes Element an alternativen flexiblen Bedienformen. In Sachsen tut man sich auf verschiedenen Ebenen manchmal schwer mit dem unbekanntem Thema Bürgerbus. Im Vogtland haben wir mit vielleicht 4 Fahrzeugen die Chance, die Umwandlung des ÖPNV in diesem Bereich des ÖPNV für die Zukunft aktiv zu gestalten und neue Modelle zu erlernen. Wir möchten den Kreistag um seine Unterstützung doch zumindest um dessen Wohlwollen bitten.

5. Die sächsische ÖPNV Strategiekommision

Im „Koalitionsvertrag 2014 bis 2019 zwischen der CDU Sachsen und der SPD Sachsen“ wurde unter anderem das Ziel vereinbart, eine Strategiekommision für den sächsischen ÖPNV/SPNV (sogenannte ÖPNV-Strategiekommision) ins Leben zu rufen, welche eine Gesamtstrategie für einen weiterhin leistungsfähigen öffentlichen Personenverkehr im Freistaat Sachsen entwickeln soll.

Ein korrespondierender Antrag zur Einberufung einer Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen wurde vom Sächsischen Landtag am 11. März 2015 ohne Gegenstimmen angenommen.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und der sich ändernden finanziellen Rahmenbedingungen soll die ÖPNV-Strategiekommission eine Gesamtstrategie für einen weiterhin leistungsfähigen öffentlichen Personenverkehr erarbeiten. Hierfür sollen u.a. folgende Themenschwerpunkte bearbeitet werden:

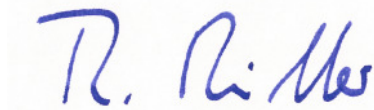
- Erarbeitung von Lösungsansätzen zur Sicherstellung der ÖPNV/SPNV-Erreichbarkeiten vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung,
- Ermittlung des Finanzbedarfs für die Grundversorgung mit ÖPNV/SPNV-Leistungen,
- Ermittlung des korrespondierenden Investitionsbedarfs unter Beachtung der sich verändernden Finanzierungsgrundlagen,
- Darstellung von Optimierungsmöglichkeiten der Organisations- und Ausschreibungsstrukturen sowie der Tarif- und Beförderungsbestimmungen im sächsischen ÖPNV/SPNV,
- Lösungsvorschläge zur Harmonisierung der Tarif- und Beförderungsbestimmungen im Freistaat Sachsen und
- Prüfung von Möglichkeiten zur Einführung eines integralen Taktfahrplans.

Zur Schaffung einer gemeinsamen inhaltlichen Grundlage für die fachlichen Auseinandersetzungen im Rahmen der ÖPNV-Strategiekommission wurde ein umfassendes Basisgutachten erstellt und vsl. am 13.04.2016 in Auszügen öffentlich durch das SMWA berichtet. Für die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Themenschwerpunkten und Handlungsfeldern wurden Arbeitsgruppen gebildet.

Mittlerweile ist ein weiterer Baustein der Kommission, die Befassung mit dem sächsischen Bildungsticket. Insbesondere die SPD-Landtagsfraktion hat sich dieser Thematik angenommen, finale Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

Im Rahmen der Kreistagssitzung werden zu jeweiligen Themen entsprechende Grafiken gezeigt werden

Auerbach, den 11.04.2016



Thorsten Müller
Geschäftsführer