

Anschließende Fragen an Fachvortrag von Wolfgang Janz „So geht Stadtbus!“ – Stadtbus Detmold als Erfolgsmodell“



(c) Karl-Heinz Köppner

So geht Stadtbus!

Detmolder Stadtbus als Erfolgsmodell
für Heppenheim und Umgebung

Dipl.-Vw. Wolfgang Janz
Geschäftsführer der Stadtverkehr Detmold GmbH
berichtet über Entwicklung, Betrieb und Organisation
des erfolgreichen Detmolder Stadtbusses.

Erfahren Sie durch welche Maßnahmen der Detmolder Stadtbus
zum Erfolgsmodell geworden ist und seien Sie herzlich
zur Diskussion eingeladen!



Mittwoch, 6. Mai 2015
19.30 Uhr
Restaurant "Am Stadtgraben"
Gräffstraße 8, Heppenheim



© Karl-Heinz Köppner

1. Gibt es in Detmold eine Parkraumbewirtschaftung?

Ja, und diese hat auch gewisse Einflüsse auf das Verkehrsverhalten gehabt. Das Pkw-Fahren wurde bei der Einführung hierdurch unattraktiver, was dem Stadtbus sicherlich Fahrgäste brachte. Die SVD ist für beide Bereiche zuständig und so werden Entscheidungen über Gebührenhöhen beim ÖPNV und Parken immer aufeinander abgestimmt. Es gibt außerdem einen Querverbund mit den Stadtwerken, wodurch steuerliche Vorteile für die Stadt bestehen. Die Verluste des Stadtbusses können mit den Gewinnen der Stadtwerke verrechnet werden, so dass weniger Steuern anfallen. Von den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung profitiert ebenfalls unter anderem der Stadtbus.

2. Was halten Sie von einem Nulltarif im ÖPNV?

In der Detmolder Partnerstadt Hasselt wurde genau das umgesetzt und deren Umsetzung wiederholt für Detmold geprüft. Das Ergebnis war letztendlich, dass sehr hohe Kosten durch wegfallende Einnahmen (ca. 3,5 Mio.€) und zusätzliche Kapazitäten (ca. 2 Mio.€) – die erforderlich würden, da plötzlich so viele Leute auf einmal die Linien in Anspruch genommen hätten – entstanden wären. Ein solches Modell ist für die Stadt Detmold letztendlich nicht finanzierbar. Mittlerweile werden auch in Hasselt Fahrgelder erhoben.

3. Ist in den Bussen der SVD eine Fahrradmitnahme möglich?

Ja. Zu beachten ist, dass es zwischen dem Stadtbus und dem Radverkehr eine gewisse Konkurrenz gibt. Eine Fahrradmitnahme im Bus – sofern Platz vorhanden – ist aber grundsätzlich förderlich für beide Verkehrsmittel. Die SVD aber auch hat an allen relevanten Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Am Bahnhof/ZOB entsteht neben der bereits vorhandenen Fahrradabstellanlage (244 Plätze) jetzt noch eine zusätzliche, abschließbare Fahrradstation mit Lademöglichkeiten für E-Bikes.

4. Befinden sich Busse und Bahnen in einem Verbund, ist also die Nutzung einer einzigen Fahrkarte für eine Fahrt mit Bus und Bahn möglich?

Die SVD ist Mitglied des Gemeinschaftstarifes „Der Sechser“ der Anwendung auf allen Bussen und Bahnen im Großteil von Ostwestfalen findet. Zur rabattierten Zeitkarte der SVD gibt es Anslusstickets, mit denen man im auf allen Relationen des Gemeinschaftstarif weiterfahren kann.

5. Wie viel kostet eine Einzelfahrt in Detmold?

2,20€.

6. Wie hoch schätzen Sie den Einfluss des Stadtbusses auf Verkehrs- und Lärmreduktion, Straßenbedarf – also die Umwelt – ein?

Eher gering. Faktoren, wie z.B. der Flugverkehr spielen hier eine wichtigere Rolle. Der Zuwachs des PKW- und LKW-Verkehrs ist aber bedeutend stärker als der Entlastungseffekt durch den ÖPNV

7. Wie viele Haltestellen gibt es in Detmold und was kostet der Neubau und Unterhalt einer Haltestelle?

Es gibt insgesamt 232 Haltestellen im Stadtgebiet Detmold. Die Einrichtung einer vollausgestatteten, behindertengerechten Haltestelle mit Wartehalle, Blindenleitsystem kostet bis zu 45 000€. Es gibt aber Landesmittel von Nordrhein-Westfalen, die eine Finanzierung erleichtern.

8. Wie hoch sind die Kosten für die SVD, die durch Vandalismus entstehen?

Wie gehen Sie damit um?

Es gibt keine genauen Zahlen hierzu. Das Thema ist in Detmold aber eher untergeordnet. Werden Schäden (wie z.B. Graffiti) erfasst, werden sie sofort entfernt. Würde man sie da lassen, muss man damit rechnen, dass die Schäden in nächster Zeit größer werden, da die Hemmschwelle sinkt etwas Sauberes zu verunreinigen. Überdies ist i.d.R. die Entfernung häufigerer kleinerer Schäden günstiger, als diejenige seltener größerer Schäden. Daher ist es auch eine Kostenfrage, wie oft man Schäden entfernt.

9. Wie groß hängt der Erfolg des Stadtbusses von der Taktung ab?

Bei der Taktung handelt es sich um ein wichtiges Qualitätsmerkmal! In Detmold ist festzustellen, dass mit der Taktdichte die Fahrgastnachfrage überproportional steigt. So sind auf den Bussen der ¼-Studentakt-Linie 701 nicht nur doppelt so viele Fahrgäste wie auf einer ½-Studentakt-Linie sondern viermal so viele Fahrgäste gezählt worden. Beim ¼-Studentakt ist die durchschnittliche Wartezeit 7,5 Minuten und damit verliert der Fahrplan an Bedeutung, da diese Wartezeit jederzeit akzeptiert wird. Ein Studentakt ist nur grenzwertig empfehlenswert und als Minimalstandard einzustufen, wenn man wahlfreie Kunden für den ÖPNV gewinnen will.

10. Gab es Synergien zwischen den beiden Stadtbustädten Lemgo und Detmold?

Die Entwicklung in den beiden Städten war unabhängig voneinander. Es gibt aber eine Regionalbuslinie, die beide Städte verbindet, deren Taktung mit den Stadtbussen erhöht wurde, weil die Nachfrage deutlich gestiegen ist. Beide Stadtbussysteme fahren teilweise ¼-Stunden-Takte, so dass mit einer 1-Studentakt-Verbindungsline ein attraktives Angebot zwischen den Städten entsteht.

11. Bei der Einrichtung neuer Haltestellen: Wie reagierten die Straßenbaulastträger?

Um die Barrierefreiheit zu ermöglichen müssen Haltestellen relativ lang sein – insbesondere wenn sie als Bucht ausgeführt werden sollen. Hier gab es durchaus Diskussionen. Generell sind zu Busbuchten absolut nicht zu empfehlen. Ein gerader Bus gehört an eine gerade Haltestelle (z.B. Kaphaltestelle). Ansonsten kann Barrierefreiheit, die ja ab 2022 Pflicht ist, nicht hergestellt werden.

12. Wie viele Mitarbeiter beschäftigt die SVD?

Insgesamt 11. Davon sind 4 mit der Parkraumbewirtschaftung und 3 im Kundenzentrum beschäftigt. Der Rest ist in der allgemeinen Verwaltung und 1 ÖPNV-Planer. Das Fahrpersonal ist nicht bei der SVD beschäftigt, sondern bei dem beauftragten Verkehrsunternehmen.

13. Inwieweit arbeiten Sie mit der Nahverkehrsgesellschaft des Kreises zusammen?

In Detmold überlagern sich auf Teilstrecken jeweils 2 Regionalbuslinien, welche im Studentakt verkehren, sodass diese einen „stadtbusersetzenden“ ½-Studentakt erzeugen. Um dies zu realisieren, müssen die Fahrpläne zwischen Kreis und Stadt miteinander abgestimmt werden. Auf diesen Regionallinien werden die rabattierten Zeitkarten wie auf den Stadtbuslinien anerkannt.

14. Stellt die Überlagerung des Regional- und Stadtverkehrs im Stadtgebiet nicht eine Konkurrenz dar?

Im Gegenteil! Vor der Ausschreibung der Linienbündel konkurrierten die einzelnen Unternehmen. Dadurch gab es keine abgestimmten Fahrpläne, sodass es durchaus auch vorgekommen ist, dass gleichzeitig zwei Busse in die gleiche Richtung unterwegs waren, was in Gesamtbetrachtung für die Öffentlichkeit ineffizient und kostspielig gewesen ist. Zudem bestand kein einheitlicher Tarif, was die Nutzung für die Kunden unter Umständen einschränkte. Durch die Linienüberlagerung und Tarifeinheit konnte Ordnung in diese Zustände gebracht werden.

15. Erläutern Sie uns kurz nochmal den Aufbau der DetCon?

In der DetCon (Detmolder Gesellschaft für Beteiligung und Controlling) sind alle Beteiligungen der Stadt Detmold vereinigt und bilden einen steuerlichen Querverbund. Die Holding-Mutter DetCon ist personell verzahnt mit den Gesellschaften und der Stadt. Die Geschäftsführer der Stadtwerke und des Stadtverkehrs sind ebenso DetCon wie der Kämmerer der Stadt Detmold. Die Gesellschafterversammlung der DetCon ist personenidentisch mit dem Rat der Stadt Detmold.

Im Gegensatz zu freilagierenden Stadtwerken anderer Städte, entfernen sich diejenigen in Detmold durch diese enge Verbindung nicht vom Einfluss und der Verantwortung durch die Politik; die Verantwortung bleibt bei der Stadt. Durch die gemeinsame Dachorganisation besteht eine Zusammenarbeit und enge Bindung zwischen den Organisationseinheiten.

16. Sie erwähnten in Ihrem Vortrag, dass Unternehmen vom Stadtbus profitieren. Wie stehen Sie zu einer ÖPNV-Abgabe für Unternehmen, wie der „versement transport“ in Frankreich?

Eine ÖPNV-Abgabe, die alle Bürger gleichmäßig belastet, ist ein interessantes Solidarmodell zur nutzerunabhängigen Finanzierung des ÖPNVs.

In diesem Zusammenhang lohnt ein Blick auf das in Deutschland bereits erfolgreich eingeführte Semesterticket. Hier finanzieren alle Studenten, auch diejenige die nur das Auto nutzen, den umweltfreundlicheren ÖPNV über ihren Sozialbeitrag. Für den einzelnen Studenten kommen dadurch viele geringere Kosten zu Stande, als wenn nur die ÖPNV-Nutzer den Verkehr finanzieren müssten.

17. Wie funktioniert das Anrufsammeltaxi (AST) in Detmold? Ist es tariflich vollständig integriert?

Es gibt einen AST-Ergänzungsverkehr an allen Tagen ab 21 Uhr bis 0 Uhr bzw. an Freitagen bis 2 Uhr und einen sogenannten Tages-AST zu bestimmten Haltestellen im Stadtgebiet.

Das Tages-AST dient als Ergänzung für Orte, zu denen der Bus nicht fahren kann oder zu Zeiten, an denen er nicht ausgelastet ist/wäre.

Der AST-Ergänzungsverkehr fährt flächendeckend von allen Haltestellen zu allen Haltestellen, wobei die Fahrgäste haustürnah aussteigen können. Insbesondere nachts stellt das AST-System eine sinnvolle Ergänzung dar. Ja, es ist vollständig in den Tarif integriert und kann mit allen Fahrkarten der SVD verwendet werden, wobei beim Abend-AST ein Zuschlag von 3 € zu zahlen ist.

Das AST muss lediglich 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrt vorbestellt werden. In anderen AST-Systemen gilt eine Vorlaufzeit von einer Stunde oder mehr. Grundsätzlich kann man hierzu sagen: Je geringer die Vorbestellfrist ist, umso besser ist es für den Kunden, da er dadurch mehr Flexibilität gewinnt. Der Anruf wird in der Mobilitätszentrale der OWL Verkehr, der Verbundorganisation der ostwestfälischen Verkehrsunternehmen, entgegengenommen und der Fahrtwunsch per Funk an die Taxen weitergeleitet.

Da es keine einheitliche Taxizentrale mehr gibt, bedienen mehrere Unternehmen diese bedarfsorientierten Linien, was im ländlichen Raum auch notwendig ist.