

Stadt Chemnitz · Dezernat 6 · 09106 Chemnitz

Stadtrat der Stadt Chemnitz
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtrat
Herrn Bernhard Herrmann

Dienstgebäude Annaberger Straße 89
09120 Chemnitz

Datum 07.10.2015
Unser Zeichen
Durchwahl 0371/488-7727
Auskunft erteilt Frau Tannenhauer-
Schnabl

Zimmer 404
Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom 18.09.2015
E-Mail lydia.tannenhauer-
schnabl@stadt-
chemnitz.de

Anfrage von Stadtratsmitgliedern, RA-466/2015
Kurzbezeichnung: Fahrgastzahlen CVAG im 1. Halbjahr 2015

Sehr geehrter Herr Herrmann,

vielen Dank für Ihre Anfrage. Die Beantwortung wurde in Abstimmung mit der CVAG vorgenommen. Vorwegzunehmen ist, dass die folgend genannten Zahlen auf verkauften Fahrausweisen, nicht auf Fahrgastzählungen basieren.

1. Wie viele Fahrgäste nutzten im 1. Halbjahr 2015 als Fahrgäste die Leistungen der CVAG?

Im ersten Halbjahr 2015 nutzten 18,8 Millionen Fahrgäste die CVAG.

2. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Stadtverwaltung und CVAG für die negative Entwicklung, sollte diese andauernd sein?

Aus Sicht der Stadtverwaltung sind die Gründe vielschichtig. Der ÖPNV in Chemnitz agiert unter diffizilen und überwiegend autoaffinen Randbedingungen, die seine Situation in den letzten Jahren immer anspruchsvoller gemacht haben. Großen Einfluss haben hier die Folgen der sich verändernden Bevölkerungs- und Raumstruktur und des demografischen Wandels. Damit verbunden sind habitualisierte Verhaltensmuster und Gewohnheiten der Verkehrsmittelwahl, die vor allem über die Grenzen des Berufslebens hinaus mitgenommen werden und auch das Rentenalter prägen (Kohorteneffekte).

Ein wesentlicher Grund für die sich verschlechternden Rahmenbedingungen des ÖPNV ist somit zweifellos, dass sich die Pkw-Verfügbarkeit (Pkw-Besitz und Führerscheinverfügbarkeit im Haushalt) in den letzten Jahren weiter erhöht hat, vor allem in der Altersklasse der über 65-jährigen. Dem entsprechend werden in dieser Altersklasse auch sehr viele Wege motorisiert zurückgelegt. Zugleich hat der Anteil der über 65-jährigen Bürgerinnen und Bürger an der Gesamtbevölkerung der Stadt deutlich zugenommen, während der Anteil der jungen Erwachsenen nennenswert abgenommen hat. Aber nur in der letztgenannten Gruppe verliert die Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt an Bedeutung und hat abgenommen. In der Gruppe der jungen Erwachsenen liegen in Chemnitz, wie auch bundesweit, die größten Potenziale für eine verstärkte Nutzung von ÖPNV und auch dem Fahrrad.

Selbstverständlich hängt die ÖPNV-Nachfrage auch maßgeblich vom ÖPNV-Angebot ab. Hier bietet die Stadt Chemnitz ein nahezu flächendeckendes Netz, welches eine gute Grundversorgung sicherstellt. Aber das vorhandene System stellt augenscheinlich für einen großen Teil der Chemnitzerinnen und Chemnitzer bislang keine vollständige Alternative zu den Vorzügen des Individualverkehrs dar. Die Nutzergruppe mittleren Alters, welche weitestgehend „wahlfrei“ bezüglich ihrer Verkehrsmittelwahl ist, ist im Chemnitzer ÖPNV deutlich unterrepräsentiert. Neben nennenswerten Nachteilen im Reisezeitvergleich, nicht zuletzt auf den nicht zentrumsbezogenen Relationen, fallen hier die eingeschränkte zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV, gerade in den Abendstunden sowie am Wochenende, ins Gewicht. An diesen Stellen muss angesetzt werden um eine höhere ÖPNV-Nutzung zu generieren.

Hinzu kommt, dass das Chemnitzer Straßen- und Verkehrssystem dem Kfz-Verkehr fast durchweg eine hohe Verkehrsqualität bietet. Die absolute Zahl der Wege, die in Chemnitz täglich mit dem Auto gemacht werden hat unter diesen Umständen in den letzten Jahren deutlich zugenommen, während die Zahl der Wege im Umweltverbund, vor allem im Radverkehr und ÖPNV weitgehend konstant blieb.

In Auswertung der Evaluierung des gültigen Nahverkehrsplans wurden wesentliche Schwachstellen des ÖPNV in Chemnitz bereits in der Informationsvorlage I-021/2012 thematisiert. Dort wurde auch dargestellt, dass ohne eine Ausweitung des bisherigen Finanzierungsrahmens im ÖPNV keine substanziellen neuen Angebote geschaffen werden können. Unter diesen Umständen ist es aus Sicht der Stadtverwaltung nicht verwunderlich, dass es der CVAG schwer fällt, neue Nutzergruppen zu erschließen und so den Verlust bisheriger Nutzer zumindest ausgleichen zu können.

Die CVAG hat hausintern versucht, sich dem Thema kleinteiliger zu nähern. Folgend sind die Gründe für die aktuelle Fahrgastsituation aus Sicht der CVAG aufgeführt:

- Der Prozentsatz der Anzahl an Schwerbehinderten wurde im Jahr 2014 von 6,78 % auf 5,74 % nach entsprechenden Erhebungen korrigiert. Dies entspricht einem Fahrgastrückgang von ungefähr 380.000 Fahrgästen pro Jahr.
- Durch den Wegfall der Fahrscheinart der 9 Uhr Monatskarte ab 01.08.2014 kommt es bereits in den verbleibenden Monaten zu einem Verlust von ca. weiteren 360.000 Fahrgästen im Vergleich zum Jahr 2013. Eine anzunehmende und wahrscheinlich auch angestrebte Wanderbewegung der Kunden zur 9 Uhr Abo Monatskarte, kann anhand der abgebildeten Zahlen nicht unterstellt werden, da auch hier ein Fahrgastrückgang zu verzeichnen ist.
- Die Wahlfreiheit bei den Studierenden hinsichtlich des Verbleibs in der verfassten Studierendenschaft führte zu einem Rückgang bei den Semesterticketinhabern um ca. 100.000 FG.

3. Welche Fahrgastzahlen werden für das 1. Halbjahr 2016 und das 1. Halbjahr 2017 angestrebt?

Es werden von der CVAG grundsätzlich ganzjährige Fahrgastzahlen angegeben. Für das Jahr 2015 sind bei der CVAG 38 Millionen Fahrgäste geplant; im Jahr 2016 will die CVAG 38,2 Millionen Fahrgäste befördern und im Jahr 2017 soll diese Zahl auf 38,5 Millionen steigen.

4. Welche Maßnahmen werden als Ergebnis der Arbeitsgruppe bzgl. der geringen Fahrgastzahlen umgesetzt? (Vgl. RA-46/2015, Antwort auf Frage 6) (Bitte mit Benennung der einzelnen Maßnahmen inkl. Ziel und Zeithorizont)?

Im Vordergrund der Bemühungen der CVAG stehen Maßnahmen zur Stammkundenbindung sowie ein gezieltes Quartiermarketing. Diese Maßnahmen sind als permanente Maßnahmen mit offenem Zeithorizont angelegt. Vorgesehen ist außerdem die Erarbeitung einer umfassenderen Konzeption, die aber im Moment noch nicht abschließend erarbeitet ist.

5. Wann sollen die neuen Straßenbahnen angeschafft werden und in Betrieb gehen?

Derzeit wird von einer Bestellung der Fahrzeuge im Frühjahr 2016 ausgegangen. Dem schließt sich eine Lieferzeit von 2 Jahren an. Somit wird mit einer Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge im Laufe des Jahres 2018 ausgegangen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Stötzer
Bürgermeister