

ÖPNV-Konzept der Stadt Görlitz

August 2016



Stadt Görlitz
Amt für Stadtentwicklung
Hugo-Keller-Straße 14
02826 Görlitz



vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH
Brucknerstraße 9
01309 Dresden

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
1 Vorbemerkung.....	7
2 Raumstrukturanalyse	8
2.1 Zentralörtliche Funktion	8
2.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur.....	8
2.3 Schüler und Schulstandorte	11
2.4 Pendlerbeziehungen.....	13
2.5 Motorisierung.....	15
2.6 Zusammenfassung/Bewertung	15
3 Bestandsaufnahme ÖSPV	17
3.1 Allgemeine Beschreibung	17
3.2 Angebot	17
3.2.1 Linien und Erschließung.....	17
3.2.2 Verkehrsunternehmen	19
3.3 Tarif.....	19
3.4 Nachfrage/Fahrgastaufkommen	19
3.4.1 Analyse der Nachfrageentwicklung auf Basis der verkauften Fahrscheine	19
3.4.2 Erhebung der Stadtverkehrslinien 2014.....	20
3.4.3 Vergleich der Verkehrserhebungen Görlitz und ZVON 2014/15.....	23
4 Bestandsaufnahme Infrastruktur.....	25
4.1 Haltestellen.....	25
4.2 Fahrzeuge	25
4.3 Barrierefreiheit.....	26
4.3.1 Fahrzeuge/Informationsvermittlung im Betrieb	26
4.3.2 Haltestelleninfrastruktur	27
4.3.3 Informationsvermittlung	28
5 Verkehrsprognose.....	29
5.1 Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur	29
5.2 Weitere Einflussfaktoren auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage.....	30
5.3 Prognose zur Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage.....	31
6 Bewertung	36
6.1 Angebot und Nachfrage	36
6.2 Erschließung	37

6.2.1	Kernstadt und äußere Stadtteile	37
6.2.2	Ortsteile	39
6.3	Schlussfolgerung.....	39
7	Rahmenplanung, Gestaltung des ÖSPV.....	40
7.1	Rahmenbedingungen	40
7.2	Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten	41
7.2.1	Mindest-Bediensstandards und -Leistungsangebot.....	41
7.2.2	Fahrzeuge	41
7.2.3	Fahr- und Servicepersonal.....	43
7.2.4	Betrieb und Verkehrsdurchführung	43
7.2.5	Vertrieb.....	45
7.2.6	Haltestellen.....	45
7.3	Maßnahmen im Linienbündel	46
7.3.1	Linienbündel	46
7.3.2	Verschiebung des 20-Minuten-Takts an Samstagen	47
7.3.3	Anpassung der Fahrten am späten Abend an die Ankünfte bzw. Abfahrten des SPNV	48
7.3.4	Beseitigung von Erschließungslücken in der Historischen Altstadt.....	48
7.3.5	Anpassung der Linienführung der Linie B in der westlichen Innenstadt.....	50
7.3.6	Neugestaltung des Abendverkehrs	51
7.3.7	Verstärkung der Buslinie E bei Badewetter.....	53
7.3.8	Anbindung der Behindertenwerkstatt in Weinhübel	53
7.3.9	Rufbuslinie Königshufen	54
7.3.10	Bedienung der Ortsteile und Gewerbegebiete am Stadtrand	54
7.3.11	Zusammenfassung der Maßnahmen.....	55
7.4	Infrastrukturmaßnahmen und Investitionen	56
7.4.1	Haltestellenausbau	56
7.4.2	Fahrzeuge	56
7.5	Barrierefreiheit	56
7.5.1	Maßnahmenplanung	56
7.5.2	Ausgangssituation	57
7.5.3	Maßnahmenkatalog	57
7.5.4	Umsetzungshorizont.....	59
8	Zielnetz.....	61
8.1	Straßenbahnlinien	63
8.2	Buslinien	64
8.3	Anschlüsse	66
9	Finanzierung	67
9.1	Fahrgeldeinnahmen.....	67

9.2	Ausgleichszahlungen des ZVON.....	67
9.3	Einnahmen aus gesetzlichen Ausgleichsleistungen.....	67
9.4	Entgelt für bestellte/auferlegte Leistungen der Stadt Görlitz.....	67
10	Anlagen	68
10.1	Anlage 1: Stadt- und Ortsteile	68
10.2	Anlage 2: Aufbau eines Fahrzeugkatasters zur Erfassung des Fahrzeugflottenausbaus im ÖSPV.....	69

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Görlitz.....	9
Abbildung 2: Stadt-/Ortsteil-konkrete Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2015.....	10
Abbildung 3: Entwicklungsprognose der Altersgruppen.....	11
Abbildung 4: Entwicklung der Schülerzahlen (Allgemeinbildende Schulen).....	12
Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Einwohner im schulpflichtigen Alter	12
Abbildung 6: Anzahl der Fahrgäste auf Basis der verkauften Fahrausweise	20
Abbildung 7: Erhebung 2014, Nachfrage im Tagesgang	21
Abbildung 8: Erhebung 2014, Erhobene Fahrtgründe an den Erhebungstagen (Fahrgäste ab 14 Jahre)	23
Abbildung 9: Verteilung der Haltesteige nach Verkehrsangeboten.....	25
Abbildung 10: Fahrzeug der Görlitzer Straßenbahn an der Endhaltestelle Biesnitz/Landeskrone.....	25
Abbildung 11: Fahrgastwechsel am Demianiplatz (08.03.2016).....	26
Abbildung 12: Stand der Barrierefreiheit der Haltestelleninfrastruktur im Stadtverkehr Görlitz	28
Abbildung 13: Nachfrageabschätzung Gesamtnetz (2020).....	32
Abbildung 14: Nachfrageentwicklung Gesamtnetz (2014-2020)	33
Abbildung 15: Nachfrageabschätzung Linie 2 (2020).....	34
Abbildung 16: Nachfrageabschätzung Linie 3 (2020).....	35
Abbildung 17: Absatzentwicklung des Seniorentickets bei der VGG	36
Abbildung 18: Erschließungsdefizite Kernstadt.....	38
Abbildung 19: Verbesserung der Altstadterschließung	49
Abbildung 20: Anpassung der Linienführung der Linie B in der westlichen Innenstadt	51
Abbildung 21: Erhebung 2014, Nachfrage auf der Linie N (wochentags)	52
Abbildung 22: Zielnetz Stadtverkehr Görlitz Tagesverkehr.....	61
Abbildung 23: Zielnetz Stadtverkehr Görlitz Abendverkehr	62
Abbildung 24: Anschlüsse im Zielnetz entsprechend der jeweiligen Bedien- und Taktzeiten.....	66

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in den Stadt- und Ortsteilen	9
Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte inkl. Auszubildende in der Stadt Görlitz	13
Tabelle 3: Pendlerbeziehungen Stadt Görlitz, Einpendler	13
Tabelle 4: Pendlerbeziehungen Stadt Görlitz, Auspendler und Pendlersaldo	14
Tabelle 5: Motorisierungsgrad der Stadt Görlitz 2010 bis 2014	15
Tabelle 6: Kraftfahrzeugbestand auf Stadt-/Ortsteilebene 2014.....	15
Tabelle 7: Fahrplanangebot der Stadtverkehrslinien.....	17
Tabelle 8: Regionalbuslinien in Görlitz	18
Tabelle 9: SPNV-Linien in Görlitz	19
Tabelle 10: Nutzungshäufigkeiten der Fahrausweise	20
Tabelle 11: Unternehmensbeförderungsfälle (UBF) – Direktfahrer, Um- und Übersteiger.....	22
Tabelle 12: Ausbaustandard der Haltestelleninfrastruktur.....	27
Tabelle 13: Ergebnisse der Potenzial- und Akzeptanzuntersuchung für den ÖPNV im ZVON	37
Tabelle 14: Erschließungsqualität der Ortsteile	39
Tabelle 15: Linienbündelungskonzept Stadtverkehr Görlitz, gültig ab 01.01.2019	47
Tabelle 16: Bedien- und Taktzeiten der Linien A und D	50
Tabelle 17: Umsetzungshorizont Barrierefreiheit	59
Tabelle 18: Zielnetz Straßenbahn, Bedienkonzept Montag bis Freitag	63
Tabelle 19: Zielnetz Straßenbahn, Bedienkonzept Samstag	63
Tabelle 20: Zielnetz Straßenbahn, Bedienkonzept Sonn- und Feiertag	63
Tabelle 21: Zielnetz Buslinien, Bedienkonzept Montag bis Freitag.....	64
Tabelle 22: Zielnetz Buslinien, Bedienkonzept Samstag	65
Tabelle 23: Zielnetz Buslinien, Bedienkonzept Sonn- und Feiertag	65

1 Vorbemerkung

Im Freistaat Sachsen bilden das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) und im Speziellen die Verordnung über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) für den öffentlichen Personennahverkehr den gesetzlichen Rahmen für die Nahverkehrsplanerstellung. Demnach ist für den Nahverkehrsraum Oberlausitz-Niederschlesien (Landkreise Bautzen und Görlitz) ein entsprechender Nahverkehrsplan zu erstellen. Dessen Erarbeitung erfolgt gegenwärtig federführend durch den Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON). Als Aufgabenträger des ÖPNV für das Gebiet der Stadt Görlitz ist es Sache der Stadt Görlitz, hierzu beizutragen und die für die Aufgabenerfüllung wesentlichen weitergehenden Planungen und Anforderungen für den ÖPNV im Bereich der Stadt Görlitz zu definieren.

Die übergeordneten planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen sind im ZVON-Nahverkehrsplan dargelegt. Sie haben Gültigkeit für den gesamten ZVON und werden aus diesem Grund nur dort aufgeführt.

Die Große Kreisstadt Görlitz hat als sogenannte Optionskommune gemäß § 3 Abs. 1 Satz 3 SächsÖPNVG mit Stadtratsbeschluss STR/0148/14-19, vom 24.09.2015 (Amtsblatt vom 20.10.2015, Seite 5) einen erneuten Grundsatzbeschluss zur *Trägerschaft ÖPNV im Stadtgebiet Görlitz bis 2028* getroffen.

Das heißt, sie hat sich weiterhin für die städtische Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft im liniengebundenen ÖPNV (vorerst) bis zum Jahr 2028 entschieden. Mithin ist die Stadt als Nahverkehrsträger nach § 3 Abs. 1 Satz 3 SächsÖPNVG zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV als freiwillige Aufgabe. Zudem ist sie ggf. auch zuständig für die Bestellung und Finanzierung von Verkehrsleistungen.

Das hier gegenständliche Verkehrskonzept ab 2019 betrifft insofern die sogenannte Nahverkehrsplanung für das Stadtgebiet i. S. d. § 5 sächsisches ÖPNVG. Das Verkehrskonzept gibt die planerischen Parameter für die Entwicklung des städtischen ÖPNV vor und enthält:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personenverkehr,
- eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Personennahverkehrs (Verkehrsprognose),
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse),
- die Ziele und die Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV,
- Aussagen zur Vernetzung zwischen Schienenpersonennahverkehr und dem sonstigen öffentlichen Personennahverkehr,
- die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und
- die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Im Rahmen der Bearbeitung nimmt die gesetzlich (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG) bis zum Jahr 2022 geforderte vollständige Barrierefreiheit einen besonderen Stellenwert ein.

2 Raumstrukturanalyse

2.1 Zentralörtliche Funktion

Die Stadt Görlitz ist Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis im Osten des Freistaates Sachsen. Zur Gewährleistung oberzentraler Städtefunktionen in der Region Oberlausitz-Niederschlesien bildet sie mit den Städten Bautzen und Hoyerswerda einen Oberzentralen Städteverbund.

Görlitz ist die östlichste Stadt der Bundesrepublik Deutschland (BRD), ihre östliche Stadtgrenze wird durch die Neiße gebildet und ist zugleich auch die Staatsgrenze zur Republik Polen. Auf der gegenüberliegenden Flussseite befindet sich die polnische Stadt Zgorzelec in der Wojewodschaft Niederschlesien. Mit dieser bildet Görlitz seit 1998 – im besonderen Gedanken an die europäische Verständigung – eine Europastadt.

2.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Siedlungsstruktur

Die Kreisstadt Görlitz ist mit ca. 55.130¹ Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt des Landkreises und gemessen an der Einwohnerzahl, die sechstgrößte Stadt im Freistaat Sachsen.

Das Stadtgebiet mit einer Fläche von 67,5 km² ist in Stadt- und Ortsteile unterteilt (siehe Anlage 1). Die Bevölkerungsdichte beträgt ca. 820 EW/km².

Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung

Betrachtet wird im Folgenden die Bevölkerungsentwicklung zwischen 2011 und 2015. Die Bevölkerungszahl der Stadt Görlitz war – im Gegensatz z. B. zu den Städten Chemnitz, Dresden und Leipzig – in diesem Zeitraum weiter rückläufig.

Betrug die Bevölkerung 2011² noch ca. 55.280 Einwohner, ging diese bis 2015³ um 0,3 % zurück. Dieser Rückgang verlief jedoch nicht stringent. Vielmehr verzeichnet die Stadt – nach vielen Jahren negativer Bevölkerungsentwicklung – seit zwei Jahren leichte Bevölkerungsgewinne, hauptsächlich migrationsbedingt.

In Folge dessen liegt die aktuelle Einwohnerzahl oberhalb der Annahmen der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose⁴ des Freistaates Sachsen. Diese ging davon aus, dass die Bevölkerung im o. g. Zeitraum einen Rückgang um 2,9 % auf ca. 53.700 Einwohner erfahren hätte.

Es kann somit festgehalten werden, dass sich die Bevölkerung der Stadt Görlitz nicht linear zum prognostizierten Trend entwickelt hat. Inwiefern die aktuelle Entwicklung eine langfristige Umkehr zur bisherigen beschreibt, bleibt an dieser Stelle spekulativ. Der o. g. nur noch geringe Rückgang bei der Bevölkerungsentwicklung beruht größtenteils auf dem engen Betrachtungszeitraum und dem dargelegten Zuzug.

Basierend auf beiden Entwicklungen können für die Stadt Görlitz somit zwei Prognosehorizonte zur zukünftigen Bevölkerungsanzahl dargestellt werden. Zum einen, den der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose als untere Grenze, sowie zum anderen eine theoretische Fortschreibung der Entwicklung der vergangenen fünf Jahre bis 2025, als obere Grenze (siehe Abbildung 1).

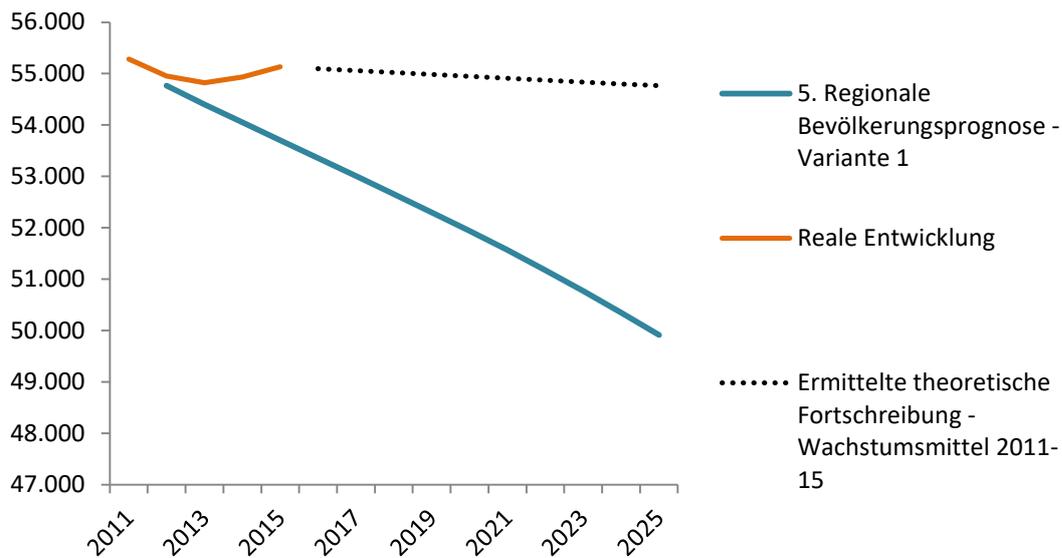
¹ Stadt Görlitz – Statistische Monatszahlen – Haupt- und Nebenwohnsitz; Juni 2015

² Erste Erhebung im Anschluss an den Zensus 2011

³ Stadt Görlitz – Statistische Monatszahlen – Haupt- und Nebenwohnsitz; Juni 2015

⁴ In der nach Abschluss der Bearbeitung vorgestellten 6. Bevölkerungsprognose wird für die Stadt Görlitz ein positiverer Trend vorausgesagt.

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Görlitz



Eine vergleichende Betrachtung der Stadt- und Ortsteile der Stadt Görlitz im angepassten Vergleichszeitraum⁵ ergab signifikante kleinräumige Unterschiede.

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in den Stadt- und Ortsteilen

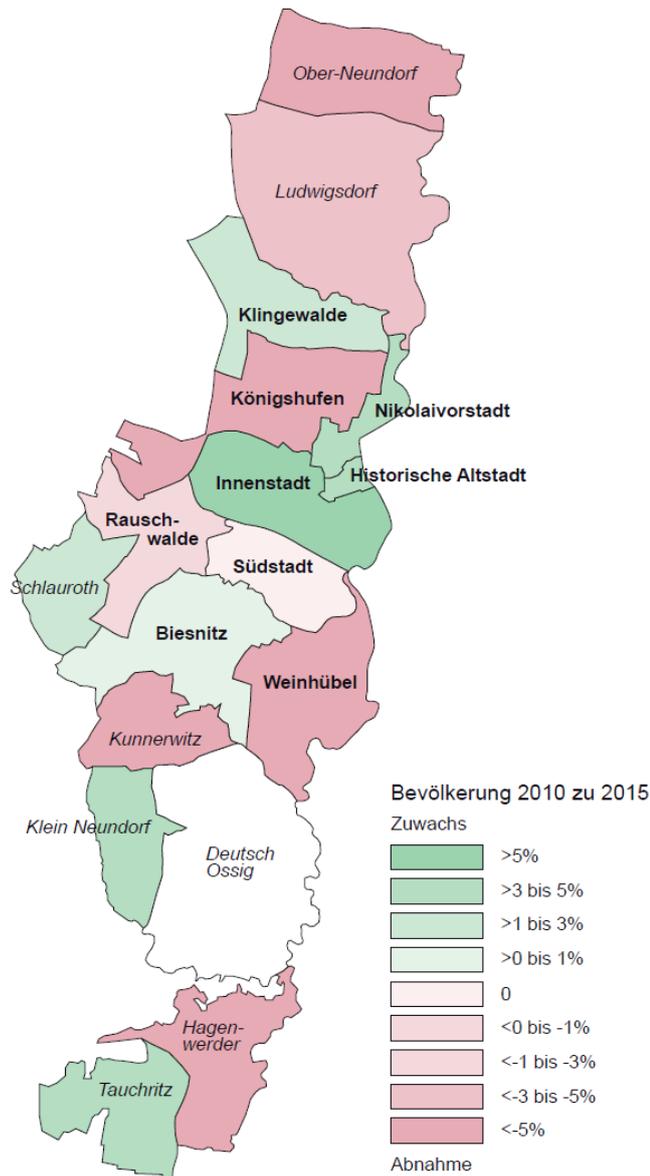
	Jun 10	Jun 14	Jun 15	Entwicklung	
				2010-2015	2014-2015
Görlitz, Stadt	55.040	54.319	54.653	-0,7%	0,6%
a) Stadtteile	51.890	51.324	51.679	-0,4%	0,7%
Historische Altstadt	2.327	2.420	2.421	4,0%	0,0%
Biesnitz	3.916	3.940	3.935	0,5%	-0,1%
Innenstadt	14.509	15.162	15.495	6,8%	2,2%
Klingewalde	602	613	612	1,7%	-0,2%
Königshufen	8.336	7.561	7.511	-9,9%	-0,7%
Nikolaivorstadt	1.529	1.601	1.582	3,5%	-1,2%
Rauschwalde	6.108	5.989	6.016	-1,5%	0,5%
Südstadt	8.858	8.755	8.822	-0,4%	0,8%
Weinhübel	5.705	5.283	5.285	-7,4%	0,0%
b) Ortsteile	3.150	2.995	2.974	-5,6%	-0,7%
Hagenwerder	902	813	792	-12,2%	-2,6%
Klein Neundorf	123	129	128	4,1%	-0,8%
Kunnerwitz	529	491	499	-5,7%	1,6%
Ludwigsdorf	780	744	751	-3,7%	0,9%
Ober-Neundorf	285	277	259	-9,1%	-6,5%
Schlauroth	343	356	351	2,3%	-1,4%
Tauchritz	188	185	194	3,2%	4,9%

Quelle: Amt für öffentliche Ordnung - SG Einwohnermeldewesen, Einwohnermelderegister - Hauptwohnsitzgemeldete

⁵ Stadt Görlitz – Statistische Monatszahlen – Haupt- und Nebenwohnsitz; Stichtage Juni 2010-15

Während die durchschnittliche Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen bei einem Rückgang von 0,4 % lag, stellen sich im Detail ausgesprochene Wachstums-, Stagnations- sowie Rückgangsgebiete heraus. Selbiges ist auf Ortsteilebene zu beobachten, obwohl die durchschnittliche Bevölkerungsentwicklung mit -5,6 % eindeutig negativ ausfällt, wie die oben stehende Tabelle und die folgende Abbildung zeigen.

Abbildung 2: Stadt-/Ortsteil-konkrete Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2015

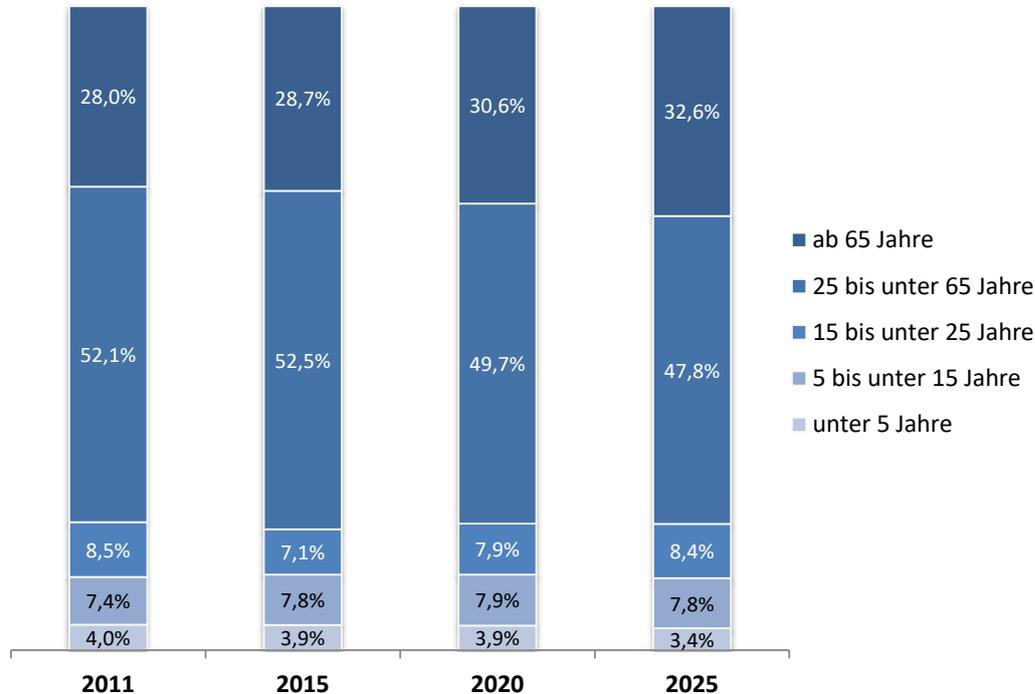


Bei der Entwicklung der Stadtteile zwischen 2010 bis 2015 ist dabei besonders auffällig, dass trotz des Bevölkerungsrückgangs die beiden innerstädtischen Stadtteile Innenstadt und Historische Altstadt einen deutlichen Bevölkerungsgewinn von 6,8 bzw. 4,0 % verzeichnen können. Gleichzeitig verlieren die von Großwohnsiedlungen geprägten Stadtteile Weinhübel, Königshufen deutlich und in geringerem Maße auch Rauschwalde an Einwohnern.

Die demografische Entwicklung im Untersuchungsraum bildet sich nicht nur durch einen langfristigen Rückgang der absoluten Bevölkerungszahl ab (siehe Abbildung 1). Es erfolgt zudem eine Verschiebung der Bevölkerungsanteile in den Altersgruppen. So steigt zum Ende des Prognosehorizonts der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose der Anteil der Altersgruppe der über 65-

Jährigen auf nahezu ein Drittel der Einwohner der Stadt an. Diese Veränderung erfolgt zunächst zum Großteil zu Lasten der Erwerbstätigenanteile, wird dann aber auch in den Gruppen der unter 25-Jährigen sichtbar (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Entwicklungsprognose der Altersgruppen



Diese Entwicklung beruht auf einer negativen natürlichen Bevölkerungsbilanz (Überschuss der Sterbefälle gegenüber der Anzahl Geburten). Die seit 2011 beschriebene Bevölkerungsentwicklung, weist zwar ein Bevölkerungswachstum auf sehr geringem Niveau auf, dieses kann dem Prozess der Verschiebung der Altersgruppenanteile jedoch nicht umfassend entgegen wirken.

2.3 Schüler und Schulstandorte

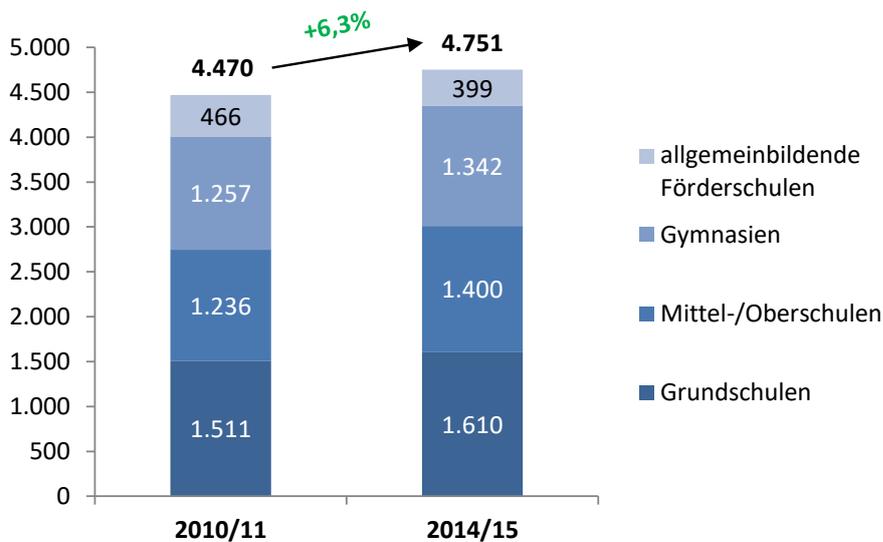
Bestandsaufnahme

Deutlicher als die allgemeine Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Görlitz entwickelte sich im Zeitraum 2011 bis 2015 die Schülerzahl positiv. Sie erhöhte sich im Segment der allgemeinbildenden Schulen um mehr als 6 % auf 4.751⁶ Schüler (siehe Abbildung 4). Die Anzahl der Berufsschüler sank im gleichen Zeitraum um 9 % auf ca. 2.500 Schüler⁷.

⁶ Statistisches Landesamt Sachsen – Schüler am allgemeinbildenden Schulen, nach Schulart 2010/11 sowie 2014/15

⁷ Statistisches Landesamt Sachsen – Berufsschüler, nach Schulart 2010/11 sowie 2014/15

Abbildung 4: Entwicklung der Schülerzahlen (Allgemeinbildende Schulen)⁸

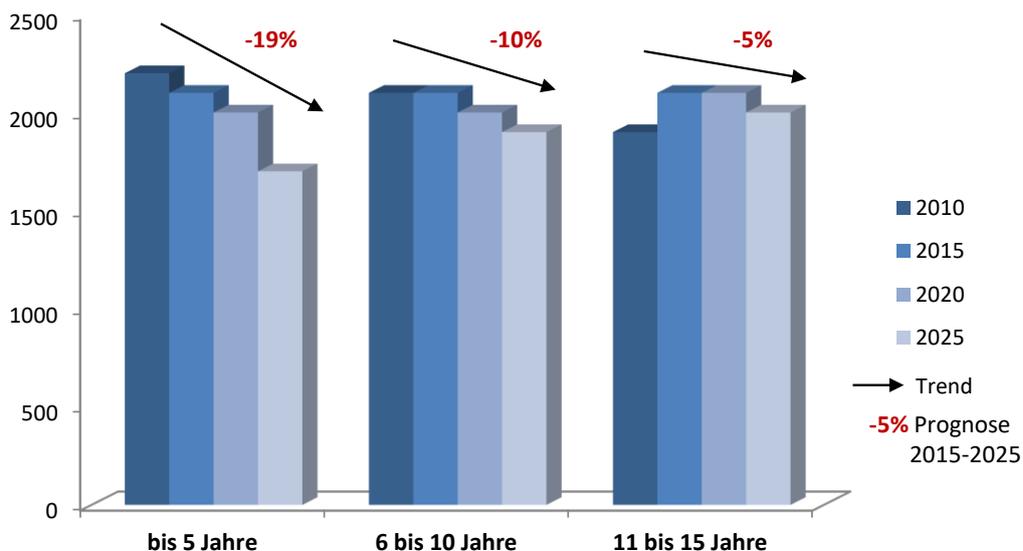


Prognose

Im Abschnitt Bevölkerungsentwicklung wurde dargelegt, dass der demografische Wandel – im Speziellen der Aspekt der Alterung – auch in der Altersgruppe der Schüler spürbar wird. Abbildung 4 stellt entgegen diesen Trends eine positive Entwicklung der Schülerzahlen zwischen 2010/11 und 2014/15 in der Stadt Görlitz dar.

Betrachtet man jedoch die prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahlen bezogen auf die Kinder (siehe Abbildung 5) wird deutlich, dass sich diese in Abbildung 4 dargelegte positive Entwicklung bis zum Ende des bisherigen Prognosezeitraums 2025 nicht auf diesem Niveau fort schreibt wird. Die Alterung der Bevölkerung schlägt sich dann auch in den Schülerzahlen nieder.

Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Einwohner im schulpflichtigen Alter⁹



⁸ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen – Statistik der allgemeinbildenden Schulen 2010/11 sowie 2014/15

⁹ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen – 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2025 – Variante 1

Obwohl sich diese Tendenz in den kommenden fünf Jahren nur in sehr geringem Maße auf die Nachfrage im ÖPNV auswirken wird, hat diese Entwicklung einen signifikanten Einfluss auf die mittel- und langfristige Nachfrageentwicklung im städtischen ÖPNV.

2.4 Pendlerbeziehungen

Bei der Betrachtung der Streuung der Arbeitsplätze im Stadtgebiet ist signifikant, dass fast 75 % aller Arbeitsplätze in der Kernstadt (Stadtteile Innenstadt, Historische Altstadt, Südstadt, Nikolaivorstadt) verortet sind, wobei allein ca. 50 % in der Innenstadt liegen.¹⁰

Bei der Untersuchung des Arbeitsmarktes ist neben den o. g. Zahlen stets von Interesse, wie das Verhältnis von Ein- und Auspendlern ausgeprägt ist.

Im Jahr 2013¹¹ waren ca. 20.500 Personen als sozialversicherungspflichtig¹² Beschäftigte mit Arbeitsort in der Stadt Görlitz gemeldet. Bezogen auf den Betrachtungszeitraum 2011 bis 2015 bedeutet dies einen Zuwachs von ca. 4 %¹³. Der Vergleich mit der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort zeigt zudem einen Einpendlerüberschuss.

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig¹⁴ Beschäftigte inkl. Auszubildende in der Stadt Görlitz

am Arbeitsort	am Wohnort
21.205	17.035

Folgend wird daher auf die Pendlerverflechtungen der Stadt Görlitz eingegangen. Dazu sollen an dieser Stelle vordergründig drei regionale Raumkategorien betrachtet werden, die eine tägliche Pendleraktivität als realistisch erachten lassen. Das sind zum einen die Ein- und Auspendler in den Landkreis Görlitz sowie zum anderen in und aus dem Nahverkehrsraum des ZVON. Darüber hinaus werden die Ein- und Auspendlerzahlen in die sog. NUTS 2-Region Dresden untersucht, diese umfasst die Stadt Dresden sowie die Landkreise Bautzen, Görlitz, Meißen und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge.

Tabelle 3: Pendlerbeziehungen Stadt Görlitz, Einpendler

	2013 ¹⁵
Einpendler gesamt inkl. Auszubildende	9.637
<i>davon Einpendler LK Görlitz</i>	<i>7.483</i>
<i>davon Einpendler Verbandsgebiet ZVON (ohne LK Görlitz)</i>	<i>733</i>
<i>davon Einpendler NUTS 2-Region Dresden (ohne Verbandsgebiet ZVON)</i>	<i>688</i>
<i>davon Sonstige</i>	<i>733</i>

¹⁰ Stadt Görlitz INSEK 2012 – Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Handel und Tourismus

¹¹ Statistisches Jahrbuch – Stadt Görlitz 2013 – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

¹² Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen die Selbstständigen, mithelfenden Familienangehörigen und Beamten.

¹³ Statistisches Jahrbuch – Stadt Görlitz 2013 – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

¹⁴ Statistisches Jahrbuch – Stadt Görlitz 2013 – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

¹⁵ Eigene Berechnung auf Grundlage: Bundesagentur für Arbeit – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern; 30.06.2013

Tabelle 4: Pendlerbeziehungen Stadt Görlitz, Auspendler und Pendlersaldo

	2013
Auspendler gesamt inkl. Auszubildende	5.467
<i>davon Auspendler LK Görlitz</i>	<i>2.367</i>
<i>davon Auspendler Verbandsgebiet ZVON (ohne LK Görlitz)</i>	<i>643</i>
<i>davon Auspendler NUTS 2-Region Dresden (ohne Verbandsgebiet ZVON)</i>	<i>746</i>
<i>davon Sonstige</i>	<i>1.711</i>
Pendlersaldo	+ 4.170

Ungefähr 45 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Stadt Görlitz werden von den einpendelnden Beschäftigten gebildet. Der Vergleich der Ein- und Auspendlerzahlen verdeutlicht diesen Sachverhalt zudem mit einem positiven Pendlersaldo von ca. 4.200 Einpendlern.

Es wird ersichtlich, dass mehr als Dreiviertel der einpendelnden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des ZVON-Verbandsgebietes pendelt. Ca. 7 % reist aus dem Gebiet der NUTS 2-Region an. Des Weiteren kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass der Anteil der aus der Republik Polen einpendelnden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit rd. 280 Erwachsenen und der gleichen Anzahl an Auszubildenden höher ist, als der Anteil der Einpendler aus Brandenburg (124 bzw. 3)¹⁶.

Bei den Auspendlern ist ein Anteil von ungefähr einem Drittel über die – in der o. g. Tabelle – festgelegten regionalen Einheiten hinaus zu verzeichnen, hierbei kann von sog. Wochenendpendlern ausgegangen werden. Etwas mehr als die Hälfte (55 %) pendeln in den Nahverkehrsraum des ZVON bzw. ca. 14 % darüber hinaus in den Großraum Dresden (NUTS 2-Region). Die Anzahl der Auspendler nach Brandenburg beträgt ca. 200 inkl. weniger als 10 Auszubildenden. Die grenzüberschreitenden Pendler aus der Stadt Görlitz in die Republik Polen werden von der Bundesagentur für Arbeit nicht erfasst¹⁷.

Mit den dargelegten Pendlerzahlen geht selbstverständlich ein entsprechendes Verkehrsaufkommen einher. Für den Stadtverkehr Görlitz ist dies vor allem für die Pendler relevant, die von bzw. zu ihrem Wohnort (Einpendler) bzw. ihrem Arbeitsplatz (Auspendler) die Eisenbahn nutzen und die Straßenbahn bzw. den Bus für die Fahrt vom bzw. zum Bahnhof. Das Mobilitätsverhalten in Görlitz wird jedoch nicht nur vom ÖPNV, sondern auch maßgeblich vom motorisierten Individualverkehr (MIV) bestimmt.

¹⁶ Eigene Berechnung auf Grundlage: Bundesagentur für Arbeit – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern; 30.06.2013

¹⁷ Eigene Berechnung auf Grundlage: Bundesagentur für Arbeit – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern; 30.06.2013

2.5 Motorisierung

Tabelle 5: Motorisierungsgrad der Stadt Görlitz 2010 bis 2014¹⁸

	2010	2011	2012	2013	2014
Kfz gesamt (privat und gewerblich)	26.438	26.583	26.726	26.714	26.835
davon Krafräder	1.191	1.213	1.255	1.301	1.335
davon Pkw	23.698	23.774	23.837	23.746	23.754
Sonstige	1.549	1.596	1.634	1.667	1.746
Kfz je 1.000 EW	472	478	492	494	497

Quelle: Statistisches Jahrbuch – Stadt Görlitz 2013 (Stichtag 01. Januar)

Der Motorisierungsgrad der Stadt Görlitz ist steigend. In den vergangenen fünf Erhebungsjahren (2010-2014) nahm er um ca. 5,3 % zu. Während der anteilige Bestand der LKW und Zugmaschinen kontinuierlich wuchs, kann der Anteil des privat genutzten Bestandes (Pkw und Krafräder) seit 2011 als stabil bezeichnet werden. Der Bestand an Krafrädern und Pkw betrug zum Stichtag in 2014 ca. 25.100 Kraftfahrzeuge. Die demografische Entwicklung bewirkt jedoch, dass diese Stabilität mit einem Anstieg des Kfz-Anteils je 1.000 EW verbunden ist.

Auf Stadtteilebene zeigt sich ein entfernungsabhängiges Bild (siehe folgende Tabelle). Je zentraler die Stadtteile gelegen sind und je besser die Anbindung an den Nahverkehr ist, desto geringer ist die Anzahl der Kraftfahrzeuge auf 1.000 Einwohner. So liegen Historische Alt-, Innen- und die Südstadt unter dem städtischen Durchschnitt. In den übrigen Stadt- sowie in den Ortsteilen liegt die Zahl hingegen darüber.

Tabelle 6: Kraftfahrzeugbestand auf Stadt-/Ortsteilebene 2014¹⁹

Stadtteil	Pkw Privat	Privat-Pkw je 1.000 EW	Ortsteil	Pkw Privat	Privat-Pkw je 1.000 EW
Historische Altstadt	925	378	Hagenwerder	416	510
Biesnitz	2.221	562	Klein Neundorf	77	597
Innenstadt	4.759	314	Kunnerwitz	332	672
Klingewalde	358	588	Ludwigsdorf	437	580
Königshufen	3.152	417	Ober-Neundorf	182	662
Nikolaivorstadt	702	440	Schlauroth	250	702
Rauschwalde	2.645	444	Tauchritz	112	605
Südstadt	3.399	391			
Weinhübel	2.321	436			
			Stadt Görlitz	22.288	412

2.6 Zusammenfassung/Bewertung

Die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Görlitz weist nach jahrzehntelangen beständigen Rückgängen seit drei Jahren ein geringfügiges Wachstum auf. Inwiefern dieser leichte Zuwachs eine dauerhafte Phase der Erholung der Bevölkerungsentwicklung darstellt oder nur ein kurzfristiges Erscheinungsbild ist, kann an dieser Stelle nur spekulativ erörtert werden. Festzuhalten ist, dass diese Entwicklung ausschließlich migrationsbedingt ist, die natürliche Bevölkerungsbilanz ist hingegen noch immer negativ (Überschuss der Sterbefälle gegenüber der Anzahl Geburten).

¹⁸ Statistisches Jahrbuch – Stadt Görlitz 2013 – Kraftfahrzeugbestand zum 01.01.2014

¹⁹ Statistisches Jahrbuch – Stadt Görlitz 2013 – Kraftfahrzeugbestand zum 01.01.2014

Damit einher gehend stellt sich die demografische Entwicklung durch eine zunehmende Alterung der Bevölkerung dar. Der Anteil der über 65-Jährigen steigt im prognostizierten Verlauf bis 2025 weiter an, während der Anteil der Jüngeren geringer wird. Die Auswirkungen sind im Verlauf der kommenden Jahre vor allem in der Gruppe der Arbeitnehmer spürbar. Die Gruppen der Schüler und Jüngeren zeigen sich dem entgegen sogar mit wachsenden Zahlen seit 2011. In dieser Kohorte wird sich der Effekt erst Ende der 2020er Jahre zeigen.

Die Untersuchung der Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden zeigt bei den Pendlern – bei den Einpendlern stärker als bei den Auspendlern – eine starke Verflechtung zwischen der Stadt Görlitz und dem Nahverkehrsraum des ZVON und in geringerem – aber nicht geringem – Maße zum Großraum Dresden. In diesem Zusammenhang müssen diesbezügliche bestehende Verkehrsangebote gestärkt sowie ausgebaut werden, einschließlich etwaiger Zubringerverkehre zu übergeordneten Angeboten.

Dass ein ausgebautes ÖPNV-Angebot ein Baustein ist, den Anteil des MIV zu verringern, zeigt die Betrachtung des städtischen Motorisierungsgrads. In den innerstädtischen Lagen ist ein weitaus geringerer Anteil an Pkw je 1.000 Einwohner zu verzeichnen als in den Ortsteilen an der Peripherie der Stadt.

Die hier abgeschlossene Raumstrukturanalyse bildet neben der in den folgenden Kapiteln dargestellten Bestandsaufnahme des ÖSPV und der Infrastruktur sowie der Verkehrsprognose die Grundlage für die Fortschreibung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Görlitz.

3 Bestandsaufnahme ÖSPV

3.1 Allgemeine Beschreibung

Die Stadt Görlitz ist mit Ausnahme der Linie P Aufgabenträger für die Leistungen der Stadtverkehrslinien im Stadtgebiet. Die Aufgabenträgerschaft für die Regionalbuslinien obliegt dem Landkreis Görlitz und die des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dem ZVON.

3.2 Angebot

3.2.1 Linien und Erschließung

Die Erschließung des Stadtgebietes erfolgt hauptsächlich durch die beiden Straßenbahnlinien 2 und 3 sowie durch die Stadtbuslinien A und B. Ergänzend dazu verkehren in den südlichen Stadt- und Ortsteilen die Linien E und F und im grenzüberschreitenden Verkehr die Linie P. Die nördlichen Ortsteile Ludwigsdorf und Ober-Neundorf sowie der westliche Ortsteil Schlauroth werden nur mit Regionalbusangeboten bedient. In den Abendstunden verkehrt in den südlichen Abschnitten als Ersatz für die dann nicht mehr verkehrenden Linien 2 und B die Linie N. Folgende Tabelle zeigt das Verkehrsangebot des Görlitzer Stadtverkehrs.

Tabelle 7: Fahrplanangebot der Stadtverkehrslinien

Linie	Strecke	Fahrplankontakt [min]				
		Mo-Fr	Sa		So	abends
		5-20 Uhr	6-14 Uhr	14-20 Uhr	6-20 Uhr	20-0 Uhr
2	Am Wiesengrund–Biesnitz/Landeskrone	20	20	30	30	-
3	Am Marktkauf–Weinhübel	20	20	30	30	60
	Am Wiesengrund–Weinhübel	-	-	-	-	60
A	Landeskronsiedlung–Demianiplatz	20/40	20/40	60	60	-
	Demianiplatz–Klingewalde	60	60	60R	60R	-
B	Virchowstraße–Rauschwalde	20	20	30	30	-
	Bahnhof/Südausgang–Goethestr./Denkmal	120R	-	-	-	-
C	Demianiplatz–Königshufen	120R	-	-	-	-
E	(Rauschwalde–)Weinhübel–Tauchritz	120	120R*	120R*	120R*	-
F	(Rauschwalde–)Biesnitz/Landeskrone–Weinhübel	120	-	-	-	-
N	Rauschwalde–Biesnitz/Landeskrone	-	-	-	-	30
P	Görlitz, Bahnhof–Zgorzelec	60	60	60	60	-

R = Rufbus (nur bei telefonischer Bestellung)
R* = im Winterhalbjahr (01.10. bis 30.04.) nur als Rufbus

Die Linien 2 und 3 ergänzen sich dabei zwischen den Haltestellen Alexander-Bolze-Hof (Königshufen) und Bahnhof/Südausgang zu einem 10-Minuten-Takt (Montag bis Freitag, Samstag bis 14 Uhr) bzw. 15-Minuten-Takt (Samstag ab 14 Uhr, Sonn-/Feiertag). Fahrplanmäßige Anschlüsse bestehen im Tagesverkehr am Demianiplatz jeweils alle 20 Minuten zwischen den Linien 2 und A sowie 3 und B sowie am Bahnhof/Südausgang zwischen 3 und B. In Weinhübel sind die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Linie E und F auf die Linie 3 abgestimmt. Analog dazu sind an der Haltestelle Biesnitz/Landeskrone die Abfahrten bzw. Ankünfte der Linie F an die der Linie 2 angepasst. Im Abendverkehr kann an der Haltestelle Bahnhof/Südausgang zwischen den Linien 3 und N in alle Richtungen umgestiegen werden.

Die Regionalbusfahrten ergänzen das ÖPNV-Angebot in der Stadt Görlitz. In einigen Ortsteilen stellen sie – wie oben bereits geschildert – das alleinige Angebot dar. Verkehren sie parallel mit Stadtverkehrslinien, wie z. B. im Zuge der Reichert- und Reichenbacher Straße mit der Linie B, werden sie jedoch kaum für innerstädtische Fahrten in Anspruch genommen. Die Ursachen dafür liegen zum einen in der (Nicht-)Wahrnehmung des Angebots durch die Bürger und zum anderen im fehlenden Taktfahrplan. Ersteres ist vor allem in der fehlenden Abstimmung der Informationen zu Fahrplänen, Liniennetzen usw. begründet.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die gegenwärtig von und nach Görlitz verkehrenden Regionalbuslinien.

Tabelle 8: Regionalbuslinien in Görlitz

Li.	Relation/Abschnitt (Streckenabschnitte im Stadtgebiet Görlitz sind unterstrichen dargestellt.)	Angebot (nur Anzahl Fahrten von/bis Görlitz)			
		Schul- tage	Ferien- tage	Sams- tage	Sonn-/ Feiertage
21	<u>Theater–Busbf.–Weinhübel–Hagenwerder–Ostritz–Zittau</u>	8	6	–	–
	<u>Weinhübel–Hagenwerder–Ostritz–Zittau</u>	8	0	–	–
	<u>Hagenwerder–Ostritz–Zittau</u>	4	4	–	–
42	<u>Hagenwerder–Tauchritz–Bernstadt–Löbau</u>	12	12	–	–
130	<u>Theater–Busbf.–Schlauroth–Reichenbach–Löbau</u>	17+1R	17+1R	6R	6R
136	<u>Theater–Busbf.–Schlauroth–Kunnersdorf(–Kodersdorf)</u>	7	6	8R	8R
	<u>Busbf.–Theater–Klinikum–Kunnersdorf(–Kodersdorf)</u>	7	8		
137	<u>Theater–Busbf.–Klinikum/Schlauroth–Markersdorf–Sohland</u>	3+2R	3+2R	–	–
138	<u>Busbf.–Theater–Kinderklinik–Hornbach–Horka–Niesky</u>	20	20	–	–
139	<u>Busbf.–Theater–Nikolaivorstadt–Ludwigsdorf– Ober-Neundorf–Rothenburg–Steinbach</u>	15	13	–	–
140	<u>Busbf.–Theater–Nikolaivorstadt–Ludwigsdorf– Ober-Neundorf–Rothenburg–Lodenau</u>	11	9	S: 7+2R W: 6+2R	S: 6+1R W: 7R
143	<u>Busbf.–Theater–Nikolaivorstadt–Ludwigsdorf– Ober-Neundorf–Biehain–Horka</u>	8+1R	5	–	–
145	<u>Theater–Busbf.–Klinikum/Königshufen–Königshain– Weißenberg</u>	15+1R	11+1R	8R	8R
146	<u>Theater–Busbf.–Schlauroth–Pfaffendorf–Friedersdorf</u>	12+2R	12+2R	6R	6R
147	<u>Busbf.–Biesnitz–Kunnerwitz–Bernstadt–Herrnhut</u>	10+2R	8+2R	–	–

R = Rufbus, S = Sommerfahrplan, W = Winterfahrplan

Auch die Linien des SPNV können für innerstädtische Fahrten genutzt werden. So verkehren zum einen auf der Eisenbahnstrecke zwischen Zittau und Görlitz mit Halt in Hagenwerder und Görlitz-Weinhübel im Stundentakt Triebwagen der Linie OE 65. Zum anderen besteht zwischen Görlitz und Görlitz-Rauschwalde werktags etwa stündlich und sonn-/feiertags etwa zweistündlich eine Fahrtmöglichkeit mit den Linien OE 60V und TL 60 in Richtung Bischofswerda bzw. Dresden. Die ebenfalls in Richtung Dresden verkehrende Expresslinie hält hingegen nicht in Rauschwalde. Da die Halte in Weinhübel und Rauschwalde nur eine geringe Erschließungswirkung haben, spielt die Eisenbahn im innerstädtischen Verkehr eine eher untergeordnete Rolle. Lediglich zwischen dem weiter entfernt liegenden Ortsteil Hagenwerder und dem Bahnhof Görlitz besteht ein nennenswertes innerörtliches Verkehrsaufkommen.

Tabelle 9: SPNV-Linien in Görlitz

Linie	Relation/Abschnitt (Streckenabschnitte im Stadtgebiet Görlitz sind unterstrichen dargestellt.)	Angebot (Anzahl Zugpaare)		
		montags- freitags	sams- tags	sonn-/ feiertags
TL 60	Dresden–Bischofswerda–Bautzen– <u>Görlitz-Rauschwalde–Görlitz</u>	19 ZP	17 ZP	10 ZP
OE 60V	Bischofswerda–Bautzen– <u>Görlitz-Rauschwalde–Görlitz</u>			
OE 65	Zittau– <u>Hagenwerder–Görlitz-Weinhübel–Görlitz–Cottbus</u>	17,5 ZP	15 ZP	14 ZP

3.2.2 Verkehrsunternehmen

Die Liniengenehmigungen für die Stadtverkehrslinien liegen bei der Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH (VGG). Ausnahme bildet die Linie P, für die der polnische Betreiber F.H.U. Bielawa eine Genehmigung erhalten hat. Die Regionalverkehrsleistungen werden durch die beiden Unternehmen Kraftverkehrsgesellschaft Dreiländereck mbH (KVG, Linien 21 und 42) mit Sitz in Zittau und Regionalbus Oberlausitz GmbH (Linien 130 bis 147, RBO) mit Sitz in Bautzen erbracht. Beide Gesellschaften gehören mehrheitlich der Rhenus Veniro GmbH & Co. KG mit ihrem Stammsitz in Moers.

Die SPNV-Leistungen werden durch die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) und Die Länderbahn GmbH (DLB) gefahren. Diese beiden Gesellschaften haben mit der Netinera Deutschland GmbH ebenfalls eine gemeinsame Muttergesellschaft, wobei die Beteiligung an der ODEG nur 50 % beträgt.

3.3 Tarif

Auf den Linien des Görlitzer Stadtverkehrs gilt seit Anfang 2002 der ZVON-Tarif, hier speziell der Stadtverkehrstarif für Görlitz. Dieser gilt jedoch nicht im gesamten Stadtgebiet, sondern nur innerhalb des festgelegten Stadtverkehrstarifgebiets. Dieses umfasst die meisten Stadt- und Ortsteile, jedoch nicht die weiter entfernten Ortsteile Ludwigsdorf, Ober-Neundorf, Hagenwerder und Tauchritz. Für Fahrten zu diesen Ortsteilen sind Fahrscheine zum Regionalverkehrstarif zu lösen, für die jedoch nur geringfügig höhere Preise gelten.

Der Stadtverkehrstarif wurde letztmalig zum 01.08.2015 angepasst. Er liegt aber in der Stadt Görlitz im Vergleich zu anderen sächsischen Städten vergleichbarer Größe auf einem eher niedrigen Niveau. Das Fahrausweissortiment umfasst die im ÖPNV gängigen Angebote (Einzelfahrscheine, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten, (Abo-) Monatskarten und Jahreskarten). Ein besonderes Angebot stellt die 18-Uhr-Abendkarte dar, mit der ab 18 Uhr alle Nahverkehrsmittel im Stadtverkehrsgebiet zu einem sehr günstigen Preis genutzt werden können. Seit 2007 sind ausgesuchte Angebote auch als HandyTicket erhältlich.

Die genannten Tarifregelungen kommen sowohl für die Stadtverkehrslinien der VGG, als auch für die Regionalbus- und Eisenbahnlinien zur Anwendung. Sie gelten – mit Ausnahme der Euro-Neiße-Tickets – jedoch nicht für die Linie P.

3.4 Nachfrage/Fahrgastaufkommen

3.4.1 Analyse der Nachfrageentwicklung auf Basis der verkauften Fahrscheine

Auf der Grundlage der im Stadtverkehr Görlitz verkauften Fahrscheine zum ZVON-Tarif wird nachfolgend die Entwicklung der Nachfrage der letzten 10 Jahre anhand der Fahrgastzahlen gezeigt. Nicht berücksichtigt sind dabei Fahrgäste, die den Stadtverkehr ohne den Erwerb eines Fahrausweises nutzen (können). Dies betrifft vor allem Kinder unter 6 Jahre, Schwerbehinderte und Schwarzfahrer. Außerdem werden für die einzelnen Fahrausweisarten gängige Nutzungshäufigkeiten angenommen, die von denen in Görlitz tatsächlich auftretenden abweichen können. Aus diesen Gründen können die errechneten Fahrgastzahlen von den Ergebnissen anderer Analysen abweichen.

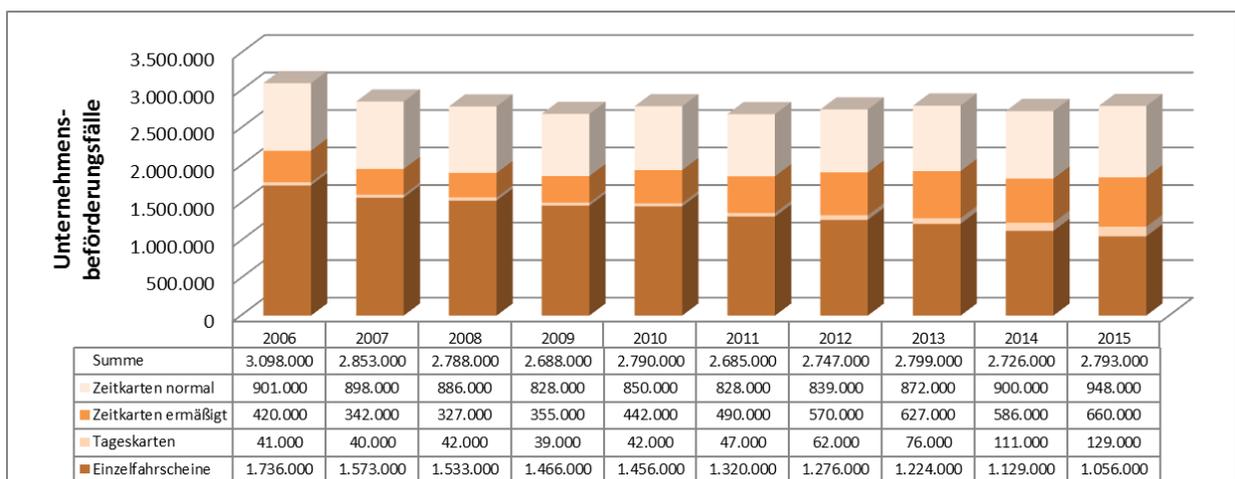
Es ist jedoch ein Trend abbildbar, der auf einer kontinuierlich vorliegenden und einheitlichen Datengrundlage basiert. Nachfolgende Tabelle zeigt die angenommenen Nutzungshäufigkeiten der einzelnen Fahrausweisarten.

Tabelle 10: Nutzungshäufigkeiten der Fahrausweise

Gattung	Ticketart	Nutzungshäufigkeit
Einzelfahrscheine	Einzelfahrt normal/ermäßigt (auch HandyTicket)	1
	4-Fahrten-Karte normal/ermäßigt	4
	Schülergruppe	1
Tageskarten	Tageskarte Stadt (auch HandyTicket)	3
	Kleingruppenkarte Stadt (auch HandyTicket)	6
	18-Uhr-Abendkarte	2
Zeitkarten	Monatskarte normal/ermäßigt	40
	Abo-Monatskarte normal/ermäßigt (auch Jobticket)	40
	Jahreskarte normal/ermäßigt (auch Jobticket)	480
	9-Uhr-Monatskarte/9-Uhr-Abo-Monatskarte	24

Die so errechnete Anzahl der Unternehmensbeförderungsfälle zeigt einen deutlichen Rückgang bis etwa 2009, wobei die Angebotsreduzierungen eine Rolle spielen. Seit dem ist die Entwicklung jedoch relativ konstant bzw. leicht ansteigend. Das heißt, die Anzahl der Fahrgäste bleibt trotz des nicht unerheblichen Einwohnerrückgangs in etwa stabil. In der folgenden Abbildung ist außerdem ersichtlich, dass sich die Anzahl der Nutzer in den einzelnen Fahrausweisgruppen sehr unterschiedlich entwickelt. Während die Anzahl der Nutzer von Einzelfahrscheinen stetig zurückgehen, sind die der Zeitkarten und der Tageskarten stark angestiegen, wobei die Tageskarten insgesamt eine eher untergeordnete Rolle spielen. Ursache hierfür dürfte neben dem allgemeinen Trend ein verändertes Kaufverhalten der Fahrgäste zugunsten der Zeitkarten sein.

Abbildung 6: Anzahl der Fahrgäste auf Basis der verkauften Fahrausweise



3.4.2 Erhebung der Stadtverkehrslinien 2014

Im Frühjahr 2014²⁰ wurde in der Stadt Görlitz eine Erhebung des täglichen Nutzeraufkommens im städtischen ÖSPV durchgeführt. Die Erhebung umfasste eine Stichprobe der drei Wochentaggruppen Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonntag. An diesen Stichprobentagen wurde jede Fahrplanfahrt im Straßenbahn- sowie Stadtbusverkehr (ausgenommen Rufbusverkehr) einmal erhoben.

²⁰ 10. Kalenderwoche (03.03.-09.03.2014)

Die Maßnahme wurde mit Hilfe zweier Erhebungsinstrumente durchgeführt. Zum einen erfolgte eine Zählung der Ein- und Aussteiger in den Fahrzeugen, zum anderen wurden zur Ermittlung der Quell-Ziel-Beziehungen und/oder Fahrtenlässe parallel zur Zählung kurze Interviews geführt. Mit den Ergebnissen aus beiden Erhebungen wurden aus der Stichprobe Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit gezogen sowie Erkenntnisse zu Quell-Ziel-Beziehungen gewonnen.

Tagesgang Linienbeförderungsfälle

Die gewonnenen Daten aus der umfassenden Fahrgastzählung ermöglichen eine Darstellung der Tagesgänge der ÖSPV-Nutzung im Stadtverkehr Görlitz. Die linienkonkreten Ergebnisse nach Wochentaggruppe können dem Ergebnisbericht der Erhebung entnommen werden.

Abbildung 7: Erhebung 2014, Nachfrage im Tagesgang

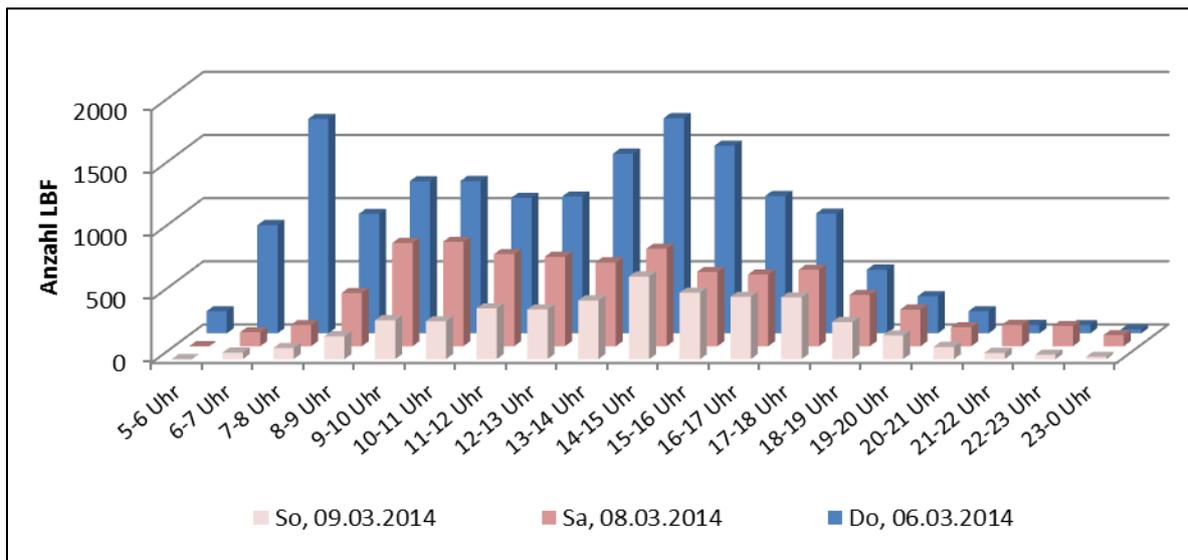


Abbildung 7 zeigt im hinteren Bereich den Tagesgang des erhobenen Wochentags. Deutlich sind die zwei Fahrgastspitzen erkennbar, die die Konzentration an Linienbeförderungsfällen (LBF) bedingt durch den Schüler- und Berufsverkehr darstellen. Zwischen den Spitzen fällt die Auslastung ab, bleibt jedoch auf einem hohen Niveau, während sie gegen Abend beständig absinkt.

Der mittlere Tagesgang stellt den Verlauf des Samstages dar. Deutlich sichtbar ist die morgendliche Spitze in der Zeit von 9 bis 11 Uhr. Anschließend sinken die Tagesanteile kontinuierlich, in nur geringem Maße, mit zwei weiteren kleineren Spitzen am frühen und späten Nachmittag ab. Auffällig ist dabei, dass die Nachfrage trotz der Angebotsreduzierungen (Umstellung von 20- auf 30-min-Takt bei den Linien 2, 3 und B) ab etwa 13 Uhr zunächst nicht zurückgeht, sondern sogar ansteigt. Ab dem frühen Abend geht das Verkehrsaufkommen dann jedoch deutlich zurück, bevor es in den späten Abendstunden auf geringem Niveau noch einmal über zwei Stunden leicht ansteigt.

Am Sonntag ist nur eine Spitze ersichtlich. Über den Vormittag und Mittag hinweg steigert sich das Verkehrsaufkommen kontinuierlich bis zu seinem Höchstwert am Nachmittag, anschließend folgt ein leichtes Absinken der Nutzerzahlen, welches aber bis zum frühen Abend auf hohem Niveau verbleibt, um dann deutlich zurückzugehen.

Unternehmensbeförderungsfälle (Direktfahrer/Umsteiger/Übersteiger)

Für die Untersuchung des ÖSPV können neben der linienkonkreten Zählung weitere Kategorisierungen des Fahrgastaufkommens vorgenommen und weiterführend in die Bewertung des

Angebots aufgenommen werden. Diese Kategorisierung kann z. B die Unterscheidung der Fahrgäste nach Direktfahrern²¹ sowie Um-²² und Übersteigern²³ umfassen.

Die anteilige Verteilung der jeweiligen Fahrgastkategorie am Fahrgastaufkommen des Görlitzer Nahverkehrs wurde aus den Ergebnissen der Quell-Ziel-Befragung bestimmt. Die wochentaggruppenkonkrete Verteilung der erhobenen und anschließend anteilig hochgerechneten Fahrgastkategorien ist in der folgenden Tabelle ersichtlich.

Tabelle 11: Unternehmensbeförderungsfälle (UBF) – Direktfahrer, Um- und Übersteiger

Linie	Do, 06.03.2014		Sa, 08.03.2014		So, 09.03.2014	
	UBF	Anteil	UBF	Anteil	UBF	Anteil
Direktfahrer	9.645	72,24%	5.811	79,86%	2.913	69,59%
Umsteiger (ohne Wechsel des Verkehrsunternehmens)	2.837	21,24%	1.069	14,69%	896	21,42%
Übersteiger (mit Wechsel des Verkehrsunternehmens)	870	6,52%	397	5,45%	376	8,99%
Gesamt	13.352	100%	7.198	100%	4.158	100%

Quell-Ziel-Beziehungen

Die Auswertung der Interviews hinsichtlich der Quell-Ziel-Beziehung der Fahrgäste ergab ein vergleichbares Bild.

Das Umsteigeverhalten in ein anderes Verkehrsmittel des innerstädtischen ÖPNV zeigt einen sehr hohen Anteil an Verkehrsmittelwechseln, d. h. von Bus in die Straßenbahn und umgekehrt. Ungefähr die Hälfte dieser Wechsel erfolgte von der Straßenbahn in den Bus, im Detail der Wechsel von der Linie 3 auf die Linie B. Beim Wechsel von Bus zu Straßenbahn war ebenfalls der Wechsel zwischen den beiden Linien der am meisten genannte.

Beim Verkehrsmittelüberstieg wurde ein sehr deutliches Ergebnis sichtbar. Nahezu 90 % der Übersteiger wechselten gemäß Quellverkehrserhebung vom SPNV in den städtischen Nahverkehr. Der Wechsel vom Regionalbusverkehr auf Stadtbuss oder Straßenbahn erfolgte im Erhebungszeitraum nur vereinzelt. In der Analyse des Zielverkehrs wechselte, ähnlich der Quellanalyse, das Gros der Übersteiger in den SPNV und nur ein geringer Anteil in die Regionalbusangebote.

²¹ Erreichung des Fahrziels auf dem direkten Weg ohne Umstieg

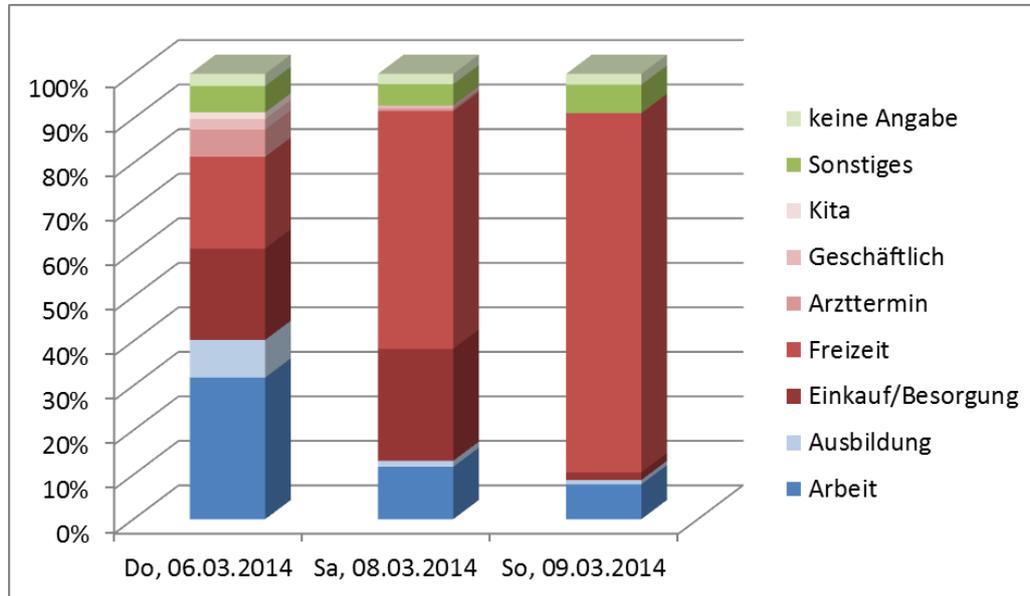
²² Nutzung mehrerer Verkehrsmittel eines Verkehrsunternehmens über die gesamte Wegekette

²³ Übergang unmittelbar vor oder nach einer Fahrt im städtischen ÖPNV auf eine Linie des Regionalbusverkehrs oder des SPNV

Fahrtgründe

Ein weiterer Inhalt der Fahrgastinterviews war die Evaluation der Beweggründe der ÖSPV-Nutzung. Die folgende Abbildung stellt die wochentaggruppenkonkrete Verteilung dar.

Abbildung 8: Erhebung 2014, Erhobene Fahrtgründe an den Erhebungstagen (Fahrgäste ab 14 Jahre)



Die Erhebung der wochentaggruppenkonkreten Fahrtgründe zeigt die verschiedentlichen Schwerpunkte der ÖSPV-Nutzung. Liegen diese Montag-Freitag auf dem Arbeits- und Ausbildungs- sowie Einkaufs- und Freizeitverkehr, sinken die Anteile für Arbeits- und Ausbildungsverkehre im samstäglichen Verkehr und die Anteile für Einkaufs- und Freizeitverkehr steigen mittel bis stark an. An Sonntagen besteht der Großteil des Verkehrs aus sog. Freizeitverkehr. Dabei ist zu beachten, dass lediglich Personen ab 14 Jahre befragt worden sind, so dass der Schülerverkehr einen deutlich höheren Anteil am Verkehrsaufkommen ausmachen wird.

Durch die angegebenen Fahrtgründe können die Tagesspitzen in den Tagesgängen beschrieben werden (siehe Abbildung 7). Die Berufs- und Ausbildungsnutzer sind sehr gut in der morgendlichen Spitze abgebildet. Über den hohen Tagesgang verteilen sich wiederum die Schüler sowie die Einkaufs- und Freizeitnutzungen (inkl. Arzttermine), am späten Nachmittag setzt anschließend der Rückfahrtverkehr der Berufstätigen ein.

Der Unterschied zwischen der samstäglichen und sonntäglichen Nutzung ist in den in Abbildung 7 dargestellten Tagesgängen gut sichtbar. Der samstägliche Einkaufsverkehr generiert bis 14 Uhr höhere Fahrgastzahlen, die am Sonntag aufgrund der geschlossenen Einkaufsmöglichkeiten nicht vorhanden sind. Ab dem frühen Nachmittag hingegen gleichen sich beide Tagesgänge an und zeigen einen parallelen Verlauf. Aus den angegebenen Fahrtgründen der Fahrgäste lässt sich an den Nachmittagen des Wochenendes ein ausgeprägter Ausflugs- und Freizeit- (touristischer) Verkehr ableiten, der an beiden Tagen ein ähnliches Muster aufweist.

3.4.3 Vergleich der Verkehrserhebungen Görlitz und ZVON 2014/15

Im Rahmen einer verbundweiten Verkehrserhebung des ZVON von September bis Dezember 2014 wurde der städtische Nahverkehr Görlitz ein weiteres Mal untersucht. Folgend wird ein Vergleich der verbundweiten Erhebung zum ÖSPV der Stadt Görlitz hinsichtlich der Datengewinnung und -analyse im Besonderen der im vorherigen Kapitel dargelegten Punkte vorgenommen. Ziel ist es, mögliche Unterschiede aufzuzeigen.

Erhebung

Die Erfassung der Fahrgäste erfolgte in beiden Erhebungen in unterschiedlicher Tiefe. In der Stadtverkehrserhebung wurde wie beschrieben eine Vollerhebung an den Erhebungstagen durchgeführt. Im Rahmen der verbundweiten Erhebung wurde die Fahrtenstichprobe vertakteter Fahrtangebote – wie das des Stadtverkehrs Görlitz – hingegen reduziert. Die Anpassung sieht vor, nur eine Fahrt pro Linienvariante, Richtung und Stunde an Tagen der Wochentaggruppe Montag-Freitag und aller 2 Stunden an Tagen der Gruppe Samstag bzw. Sonntag zu erheben. Die Fahrtenauswahl innerhalb dieser Schichtung erfolgt zufällig. Im Anschluss daran werden die gewonnenen Daten hochgerechnet.

Einhergehend mit der Zählung wurden ebenfalls Interviews mit den Fahrgästen durchgeführt. Die Befragung erfolgte durch den Zähler zwischen den Halten.

Linienbeförderungsfälle und Unternehmensbeförderungsfälle

Die gewonnenen Daten zu den Beförderungsfällen im Stadtverkehr der Stadt Görlitz weichen voneinander ab. Die Ursache liegt u. a. in der Hochrechnung der Daten auf der einen Seite und der Ziehung der Stichprobe an nur einem Tag auf der anderen Seite.

Betrachtet man die Linienbeförderungsfälle (LBF) liegen die Nutzerzahlen der städtischen Erhebung in der Wochentaggruppe Montag bis Freitag ca. 18 % höher verglichen mit der Verbunderhebung. Im samstäglichen Verkehr wurden in der verbundweiten Analyse 7 % mehr LBF gezählt, als in der Stadtverkehrserhebung. Die Zahlen der Wochentaggruppe Sonntag stellen sich ausgeglichen dar.

Im Vergleich zum verbundweiten Direktfahreranteil von ca. 95 % liegt selbiger in der Stadt Görlitz bei durchschnittlich „nur“ rund 80 %.

Die Anzahl der daraus resultierenden Unternehmensbeförderungsfälle (UBF) unterscheidet sich somit ebenfalls zwischen beiden Erhebungen.

Fahrtgründe

Die Betrachtung der Fahrtgründe – verbundweit zu städtisch – zeigt im Verbundraum einen sehr hohen Anteil an sog. Fahrschülern (ca. 47 %). Im Stadtverkehr Görlitz liegt selbiger dagegen geringer bei ca. 8,5 %²⁴. Der hingegen hohe Anteil an Arbeitnehmern die den ÖSPV auf dem Weg zur Arbeit nutzen, ist in der Stadt Görlitz mit gut einem Drittel der täglichen Nutzer in der Wochentaggruppe Montag bis Freitag mehr als doppelt so hoch wie im Rest des Verbundraums erhoben.

Die hohen Anteile an Einkaufs- bzw. Freizeitnutzung des städtischen ÖPNV-Angebots an den Wochenenden sind im Vergleich beider Erhebungen dargestellt.

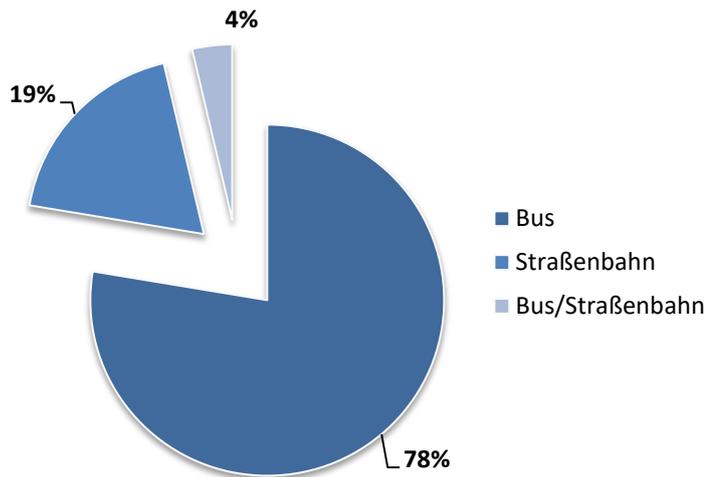
²⁴ Aufgrund der Mindestaltersbeschränkung der Interviewteilnehmer auf 14 Jahre fällt dieser Anteil möglicherweise um mehrere Prozentpunkte höher aus

4 Bestandsaufnahme Infrastruktur

4.1 Haltestellen

Die Stadt Görlitz führt ein umfassendes Haltestellenkataster. In diesem wurden alle 123 Haltestellen mit den insgesamt 219 Steigen bzw. Halteplätzen²⁵ erfasst. Die Verteilung der Steige auf die einzelnen Verkehrsangebote kann der folgenden Abbildung entnommen werden.

Abbildung 9: Verteilung der Haltesteige nach Verkehrsangeboten



Die Bestandsaufnahme der baulichen Haltestellenmerkmale ist aufgrund der Relevanz in Bezug auf die Barrierefreiheit im Kapitel 4.3 dargestellt.

4.2 Fahrzeuge

Abbildung 10: Fahrzeug der Görlitzer Straßenbahn an der Endhaltestelle Biesnitz/Landeskrone



²⁵ Stand 31.12.2014

Im Straßenbahnverkehr kommen ausschließlich hochflurige Fahrzeuge vom Typ KT4D aus tschechoslowakischer Produktion zum Einsatz (vgl. Abbildung 10). Diese wurden zwischen 1979 und 1990 gebaut und zwischenzeitlich modernisiert. Für mobilitätseingeschränkte Personen stellen die beim Einstieg zu überwindenden Stufen ein Hindernis dar. Während die Linie 3 an Wochentagen mit zwei aneinander gekuppelten Triebwagen verkehrt, werden an Wochenenden und generell auf der Linie 2 einzeln fahrende Triebwagen eingesetzt. Für den Betrieb beider Linien im 20-Minuten-Takt werden jeweils drei Züge benötigt. Während des 30-Minuten-Takts verkehren jeweils zwei Züge.

Die städtischen Buslinien werden ausschließlich mit niederflurigen Fahrzeugen bedient und bieten somit an entsprechend ausgebauten Haltestellen einen stufenlosen Einstieg. Auf der Linie B verkehren an Wochentagen planmäßig Gelenkzüge, die übrigen Linien werden mit Ausnahme einzelner Schulfahrten in der Regel mit Solobussen bedient.

4.3 Barrierefreiheit

Die Stadt Görlitz bekennt sich zur Barrierefreiheit. Die Erreichung dieses Ziels – der dahingehende Ausbau des innerstädtischen ÖPNV-Systems – ist aufgrund der hohen Investitionskosten jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nur langfristig realisierbar und bedarf eines außerordentlichen Förderaufwandes durch den Freistaat Sachsen bzw. den Bund.

Das vorrangige Ziel ist es – vor diesem Hintergrund – die Barrierefreiheit schrittweise im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastruktur nach den gültigen gesetzlichen Anforderungen und Normen zu erreichen.

Die erforderliche Prüfung, Analyse und Dokumentation aller Bereiche des ÖPNV-Systems (Fahrzeuge, Haltestelleninfrastruktur, Informationsvermittlung) bedeutet erheblichen Aufwand für alle Akteure. Die Stadt Görlitz als Aufgabenträger ÖSPV und Straßenbaulastträger hat dazu bereits, wie o. g., eine aussagekräftige Bestandserhebung für den Bereich der Haltestellen vorgenommen. Auf Grundlage dieser Bestandsaufnahme ist es möglich, den aktuellen Stand der Barrierefreiheit zu ermitteln sowie notwendige Maßnahmen zur weiteren Umsetzung zu bestimmen.

4.3.1 Fahrzeuge/Informationsvermittlung im Betrieb

Folgende Abbildung zeigt einen Fahrgastwechsel an der Haltestelle Demianiplatz bei der Straßenbahn.

Abbildung 11: Fahrgastwechsel am Demianiplatz (08.03.2016)



Für die Bereiche Fahrzeuge und Informationsvermittlung im und am Fahrzeug ist ein teilweiser Ausbau zur Barrierefreiheit zu konstatieren. Während die Busflotte eine vollumfängliche Barrierefreiheit – zumindest hinsichtlich motorischer Hürden – aufweist, ist die bei den schienengebundenen Fahrzeugen nicht vorhanden.

4.3.2 Haltestelleninfrastruktur

Die Haltestelleninfrastruktur sowie die Informationsvermittlung an den Halten sind, wie o. g., in einem Kataster aufgenommen worden. Somit kann eine flächendeckende Aussage zum Ausbauzustand im Aufgabenträgergebiet getroffen werden (siehe Kapitel 4.1).

Bezug nehmend auf den Stand der Barrierefreiheit gibt das Kataster eine klare Aussage – anhand des Ausbauzustands vor allem in baulicher Hinsicht. Dabei wurden die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestbordhöhen – unterschieden nach Straßenbahn und Stadtbus – mit den Bordhöhen der Haltestellen im Aufgabenträgergebiet verglichen und bewertet. Gleiches gilt für die Durchgangsbreiten an den Haltestellen (siehe Tabelle 12). Sind diese eingehalten, sind die Steige als barrierefrei kategorisiert. Nicht in diese Kategorisierung einfließend, aber dennoch von hoher thematischer Relevanz, ist die ebenfalls aufgenommene Untersuchung und Bewertung des Zustands der Haltestellenzuwegung.

Tabelle 12: Ausbaustandard der Haltestelleninfrastruktur

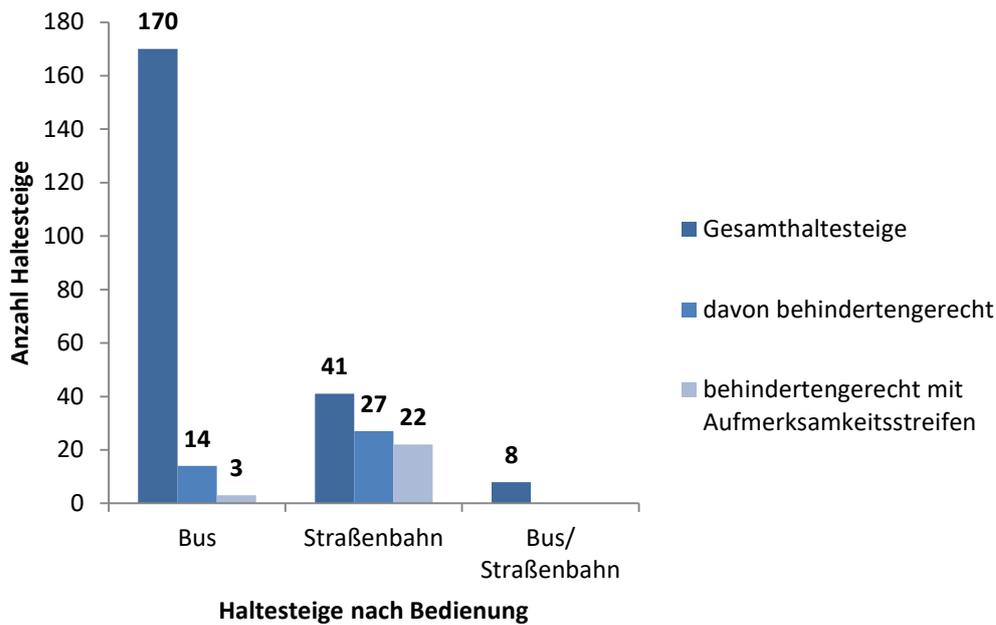
Bauliche Standards ²⁶		Haltestellen	
		Anzahl	Anteil
Abbau motorischer Hemmnisse			
Bordhöhe			
<i>Bus</i>	$h \geq 18\text{cm}$	19	11 %
<i>Straßenbahn</i>	$h \geq 22\text{cm}$	22	54 %
Breite	$b \geq 200\text{cm}$	151	69 %
Barrierefreie Zuwegung		155	71 %
Abbau sensorischer Hemmnisse			
Aufmerksamkeitsstreifen		25	11 %
Fahrgastinformation			
analog		215	98 %
elektronisch		6	3 %
diesbzgl. nicht erhoben		4	2 %

Neben dieser Betrachtung motorischer Einschränkungen wurden im Kataster zudem die Ausstattungsdetails der Haltestellen hinsichtlich sensorischer Einschränkungen sowie zur Vermittlung von Informationen erfasst. Die Fahrgastinformation an den Haltestellen in der Stadt Görlitz erfolgt analog mittels Aushangfahrplänen. An zwei Haltestellen (Busbahnhof, Demianiplatz) sind moderne elektronische Fahrgastinformationen mit Echtzeitanzeige (Stand 01.04.2016) vorhanden.

Der Stand der Barrierefreiheit einer Haltestelle wird basierend auf den genannten Indizes (siehe Tabelle 12) ermittelt, dies erfolgt getrennt nach motorischer bzw. motorischer und sensorischer Barrierefreiheit.

²⁶ angelehnt an EAÖ in Zusammenarbeit mit dem LSKS e.V. (2010)

Abbildung 12: Stand der Barrierefreiheit der Haltestelleninfrastruktur im Stadtverkehr Görlitz



Die in Abbildung 12 aufgeführten barrierefreien Haltesteige besitzen alle eine uneingeschränkte Zuwegung. In Bezug auf die bauliche Ausstattung der Straßenbahnhalte muss jedoch an dieser Stelle hervorgehoben werden, dass aufgrund fahrzeugseitiger Defizite (siehe Kapitel 4.3.1 – Fahrzeuge) an keiner Straßenbahnhaltestelle ein barrierefreier Ein-/Ausstieg erfolgen kann.

4.3.3 Informationsvermittlung

Neben der Bestandsaufnahme der Informationsvermittlung in Fahrzeugen und an Haltestellen soll geprüft werden, inwiefern eine barrierefreie Informationsvermittlung abseits dessen erfolgt. In den Servicestellen des Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen ist durch geschultes Personal bereits ein hoher Standard vorhanden. Inwiefern die Online-Angebote dementsprechend gestaltet sind, ist zu prüfen.

5 Verkehrsprognose

Die im Folgenden vorgestellte Verkehrsprognose wurde bereits im Jahr 2014 auf Grundlage der im Kapitel 3.4.2 vorgestellten Erhebung und der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose erstellt. Mittlerweile ist deren sechste Ausgabe erschienen, die hier aber noch nicht berücksichtigt ist. Für die Stadt wird dort insgesamt eine etwas positivere Vorhersage der Einwohnerzahlen formuliert.

5.1 Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur

Wesentliche Grundlage der Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur bildet die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose des Freistaates Sachsen. Diese Prognose arbeitet mit zwei Varianten. Die Variante 1 bricht die bundesweit gültige Prognose des Statistischen Bundesamtes auf den Freistaat Sachsen herunter. Die Variante 2 nimmt sich zwar auch der Trends der Bundesprognose an, trifft aber da wo es sinnvoll ist, landesspezifische Annahmen. Die wesentlichen Unterschiede liegen in folgenden Punkten:

- Die positiven Effekte aus der Zuwanderung aus dem Ausland werden nicht so deutlich gesehen.
- Die Fortzüge in das frühere Bundesgebiet und die neuen Bundesländer sind auch wesentlich geringer.
- Dem gegenüber wird mit mehr Zuzügen aus diesen beiden Gebieten gerechnet.

Die getroffenen Annahmen gelten zunächst generell für den gesamten Freistaat Sachsen, sind aber für die einzelnen Altersgruppen sehr heterogen. Bei der Betrachtung der ermittelten prozentualen Veränderungen ist allerdings zu beachten, dass die Fallzahlen aufgrund des schon teilweise relativ niedrigen Ausgangsniveaus geringer sind als noch vor 10 Jahren.

Für die Stadt Görlitz wird mit dem Zielhorizont 2025 insgesamt von einem weiteren Rückgang der Einwohnerzahlen von 55.400 im Jahr 2011 auf eine Spanne von 49.900 (Variante 1) bis 48.100 Einwohnern (Variante 2) im Jahre 2025 ausgegangen²⁷. Gleichwohl verläuft die Entwicklung nicht in allen Stadtteilen und Altersgruppen gleichmäßig.

Die wesentliche Aussage aus der Regionalisierten Bevölkerungsprognose ist, dass die Einwohnerzahl der Stadt Görlitz mit dem Gebietsstand vom 01. Januar 2012 auf unter 50.000 Einwohner sinken wird. Die Entwicklung in den einzelnen Stadt- und Ortsteilen ist gleichwohl sehr heterogen und kann wie folgt beschrieben werden:

- Stadtteile: insgesamt stabil
 - deutlicher Zuwachs: Innenstadt
 - Zuwachs: Biesnitz
 - leichter Zuwachs: Nikolaivorstadt, Historische Altstadt
 - stabil: Südstadt
 - leichter Rückgang: Klingewalde, Rauschwalde
 - Rückgang: Königshufen
 - deutlicher Rückgang: Weinhübel
- Ortsteile: insgesamt leichter Rückgang
 - deutlicher Rückgang: Hagenwerder, Klein Neundorf, Ober-Neundorf
 - leichter Rückgang: Ludwigsdorf, Kunnerwitz, Schlauroth, Tauchritz

²⁷ Im Vergleich dazu wird in der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Freistaates Sachsen nur noch ein minimaler Rückgang von etwa 2 % (~1.000 EW) prognostiziert.

Neben dieser qualitativen Beschreibung der Einwohnerentwicklung ist es hinsichtlich der Zukunft des Systems Straßenbahn von Bedeutung, dass ca. 95 % der Einwohner der Stadt Görlitz in den Stadtteilen wohnen. Damit sind trotz der allgemeinen demographischen Entwicklung nicht ungünstige Rahmenbedingungen für den weiteren Fortbestand des Straßenbahnnetzes Görlitz gegeben.

5.2 Weitere Einflussfaktoren auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Neben der absoluten Entwicklung der Einwohnerzahlen sind noch weitere wesentliche Einflussfaktoren auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage zu berücksichtigen. Dies betrifft im Wesentlichen die Elemente:

- Zukünftige Altersstruktur im Bedienungsgebiet
- Entwicklung der Arbeitslosenzahlen
- Entwicklung des Bildungsmarktes
- Motorisierungsgrad

Hierzu wurden in den Kapiteln 2.2 bis 2.5 die jeweiligen einzelnen Aussagen getroffen. Für die Prognose der Nachfrageentwicklung wurden in einem nächsten Schritt die einzelnen Daten im Zusammenhang betrachtet und ihre Auswirkung auf das Untersuchungsziel ermittelt. Daraus können folgende Aussagen abgeleitet werden:

- Generell ist eine Zunahme der älteren Bevölkerung positiv für die Nutzung des ÖPNV zu sehen. Der Anstieg des Durchschnittsalters und die zunehmende Pkw-Verfügbarkeit im Alter konterkarieren diese Entwicklung. Da aber in Görlitz der Innenstadtbereich ein wesentliches Zielgebiet ist, kann sich langfristig die Entwicklung in der Altersstruktur der Stadt Görlitz stabilisierend auf ihren ÖPNV auswirken.
- Während die Arbeitslosenzahlen und die -quote in Görlitz leicht rückläufig sind, steigt die Zahl der Langzeitarbeitslosen an. Für die ÖPNV-Nachfrage im Stadtgebiet Görlitz hat dies nur geringe Auswirkungen.
- Trotz des Rückgangs der Einwohnerzahlen stabilisieren sich – zumindest vorerst – die Entwicklungen im Bildungsmarkt. Danach bleibt der Schülerverkehr weiterhin eine den ÖPNV konstant haltende Größe.
- Der Motorisierungsgrad nahm trotz rückläufiger Einwohnerzahlen zu. Dieser Sachverhalt stellt für den ÖPNV insofern eine kritische Größe dar, weil damit auch der Anteil älterer Menschen, die noch einen Pkw besitzen, zugenommen hat. Damit ist der bisher verwendete Leitsatz „Ältere Menschen nutzen verstärkt den ÖPNV“ generell nicht mehr haltbar. Um diese Kundengruppe zu halten, wird weiterhin ein attraktives ÖPNV-Angebot benötigt.

Unter Berücksichtigung aller o. g. Faktoren wurde für die Prognose von einem ÖPNV-Angebot ausgegangen, welches in Quantität und Qualität dem heutigen entspricht.

Darüber hinaus gibt es weitere Einflussfaktoren auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage, die bereits in anderen Untersuchungen und Gutachten untersucht worden sind. Insbesondere die im Jahr 2009 in der Stadt Cottbus geführte Diskussion zur weiteren Zukunft des dortigen Straßenbahnsystems kann als Grundlage für die weiteren Betrachtungen des Straßenbahnverkehrs in Görlitz herangezogen werden. So gibt es einige Parallelen hinsichtlich der Ausgangslage. Beide Städte verzeichnen seit Jahrzehnten einen Rückgang der Bevölkerungszahlen bei gleichzeitigem Anstieg des Anteils der älteren Bevölkerung. Ab den 1970er Jahren wurden zentrumsferne Wohngebiete errichtet, in denen ein Großteil der städtischen Bevölkerung lebt. Auf dieser Basis sollen folgende Fragestellungen betrachtet werden:

- Welche Auswirkungen hätte eine Umstellung des Straßenbahnsystems auf einen Busverkehr?
- Was passiert durch eine mögliche Angebotsverdichtung im Straßenbahnverkehr?

Sollte der Straßenbahnverkehr komplett auf Busverkehr umgestellt werden, würden sich die Fahrzeiten insbesondere von und nach Königshufen deutlich verlängern. Der Bus könnte nicht den direkten Weg wie die Straßenbahn nehmen. Aufgrund der Kompaktheit der Stadtstruktur würde diese Fahrzeitverlängerung sehr stark auf das Nutzungsverhalten wirken. Betrachtet man die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen“, dann ist einer der entscheidenden Faktoren für die Wirtschaftlichkeit eines Neubaus einer Straßenbahnstrecke und gleichzeitiger Substitution von Busverkehren die Fahrzeitverkürzung. Im Umkehrschluss kann aber auch festgestellt werden, dass bei einer möglichen Substitution von Straßenbahnverkehr durch Busverkehr die Fahrgastnachfrage sinken wird. Dies kann im Einzelfall bis zu 25 % der Gesamtfahrgastzahlen betragen. Betrachtet man das Gesamtverkehrsaufkommen, so ist außerdem festzustellen, dass die beiden Straßenbahnlinien die am stärksten nachgefragten ÖPNV-Verkehre in der Stadt Görlitz sind.

Ein nur 1:1-Ersatz von Straßenbahnfahrten durch Busfahrten wäre außerdem umlauftechnisch problematisch. Durch die Fahrtzeitverlängerung würde die erforderliche Anzahl von Fahrzeugen (Busse im Vergleich zu Straßenbahn) steigen. Damit einher ginge auch eine Zunahme der Anzahl des erforderlichen Fahrpersonals. Wird davon ausgegangen, dass in Spitzenzeiten dieselbe Anzahl von Personen in der jeweiligen Fahrplanlage wie heute befördert werden muss, ist der Einsatz von weiteren zusätzlichen Bussen notwendig, was wiederum zu einem deutlich erhöhten Personaleinsatz führt. Da sich die größten Querschnittsbelegungen vor allem im Frühberufsverkehr durch die Fahrten der nicht wahlfreien Schüler zur Schule ergeben, ist hier nicht mit einem nennenswerten Rückgang zu rechnen, so dass zumindest die Fahrzeuganzahl darauf ausgelegt werden muss. Aber auch bei einem angenommenen starken Rückgang der Fahrgastzahlen durch die Angebotsumstellung wären die gegenwärtig an Wochentagen im Einsatz befindlichen sechs Straßenbahnzüge allein durch die oben erwähnte Fahrtzeitverlängerung nicht mit der gleichen Anzahl Busse ersetzbar.

Bei einer Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf Busverkehr bei gleicher Angebotsqualität und -quantität ist also mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen und damit auch der Fahrgeldeinnahmen auf der einen Seite und einem Anstieg der Personalkosten (durch zusätzlich benötigtes Fahrpersonal) auf der anderen Seite zu rechnen. Gleichzeitig ist eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten, welcher u. a. zu einer Zunahme des Parkdrucks im Stadtzentrum führt.

Bei einer Angebotsverdichtung der Straßenbahn sind auf alle Fälle die höheren Kosten durch Fuhrpark und Fahrpersonal zu berücksichtigen. Dem gegenüber können Mehreinnahmen durch Neukunden stehen. Hierbei ist aber zu analysieren, woher diese Neukunden kommen könnten. Neben möglichen Streckenerweiterungen (z. B. nach Zgorzelec) könnten im Bestandsnetz noch Kunden durch einen verbesserten Einstieg für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen gewonnen werden. Dies bedeutet nicht zwangsläufig die komplette Umstellung des Fuhrparks auf niederflurige Fahrzeuge. Vielmehr wäre auch der Einsatz von Fahrzeugen mit einem Niederfluranteil oder der Einsatz von Niederflurfahrzeugen in ausgewählten Umläufen, verbunden mit der entsprechenden Kennzeichnung im Fahrplan, denkbar. Bei konservativer Betrachtungsweise ist eine Zunahme der Fahrgastzahlen ab 10 % aufwärts möglich. Aufgrund der bei einer Angebotsverdichtung anstehenden wirtschaftlichen Konsequenzen ist im Vorfeld der Entscheidung eine detaillierte Betrachtung einzelner Maßnahmen zu empfehlen.

5.3 Prognose zur Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Die in den Kapiteln 5.1 und 5.2 beschriebenen Kriterien sind in die Prognose zur Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage eingeflossen, wobei eine Angebotsumstellung oder -erweiterung zunächst nicht in die Betrachtung einbezogen wurde. Dabei sind folgende wesentliche Ergebnisse festzustellen:

- Im Gesamtumfang scheint der innerstädtische ÖPNV von Görlitz seine Talsohle durchschritten zu haben.
- Die Rückgänge in der Gesamteinwohnerzahl schlagen sich unterschiedlich auf die einzelnen Stadt- und Ortsteile nieder. Das Quellaufkommen verändert sich i. d. R. entsprechend der Einwohnerentwicklung. Aufgrund der heterogenen Entwicklung der einzelnen Stadt- und

Ortsteile (z. B. Zuwachs in Biesnitz, Rückgang in Königshufen) verändern sich aber die Wege innerhalb des Systems.

- Die vorgenannten Punkte berücksichtigend wird u. a. die Achse Richtung Biesnitz gestärkt und es erfolgt eine Aufwertung der Innenstadt.
- Aufgrund der Zunahme des Durchschnittsalters der Bevölkerung steigt auch gleichzeitig die Nachfrage nach kurzen Wegen im ÖPNV. Ist in der Gesamtsumme betrachtet die Reisezeit (Fahrzeit und Wartezeit Straßenbahn) kürzer als die Wegezeit, so verändert sich damit auch das entsprechende Verhalten.

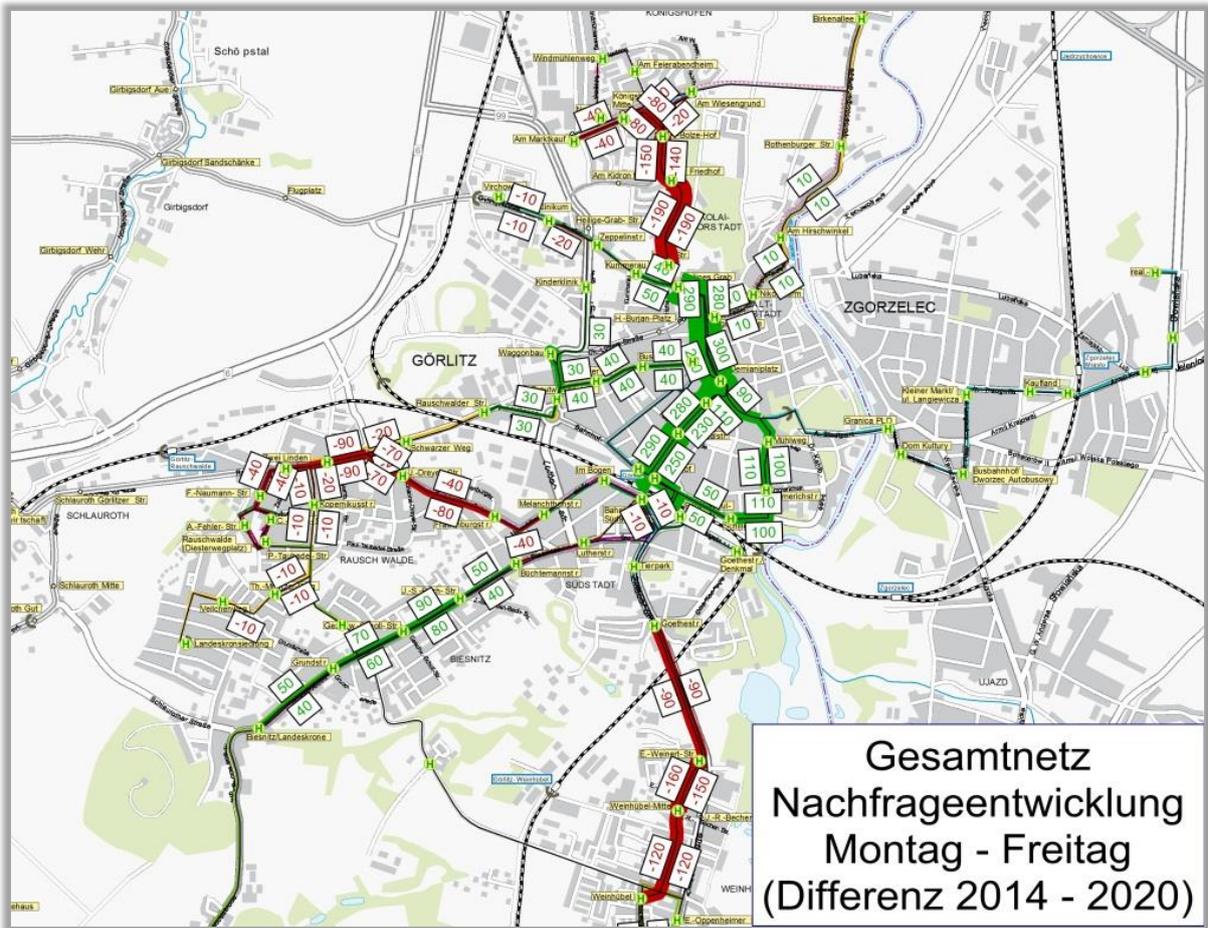
Aus den o. g. Tendenzen ergibt sich für das Jahr 2020 folgende Nachfrageabschätzung für das ÖPNV-Gesamtnetz von Görlitz (Montag bis Freitag).

Abbildung 13: Nachfrageabschätzung Gesamtnetz (2020)



Daraus ergibt sich für die Nachfrageentwicklung des Gesamtnetzes zwischen 2014 und 2020 folgendes Bild.

Abbildung 14: Nachfrageentwicklung Gesamtnetz (2014-2020)



Für die beiden Straßenbahnlinien ergeben sich im Einzelnen folgende Werte.

Abbildung 15: Nachfrageabschätzung Linie 2 (2020)

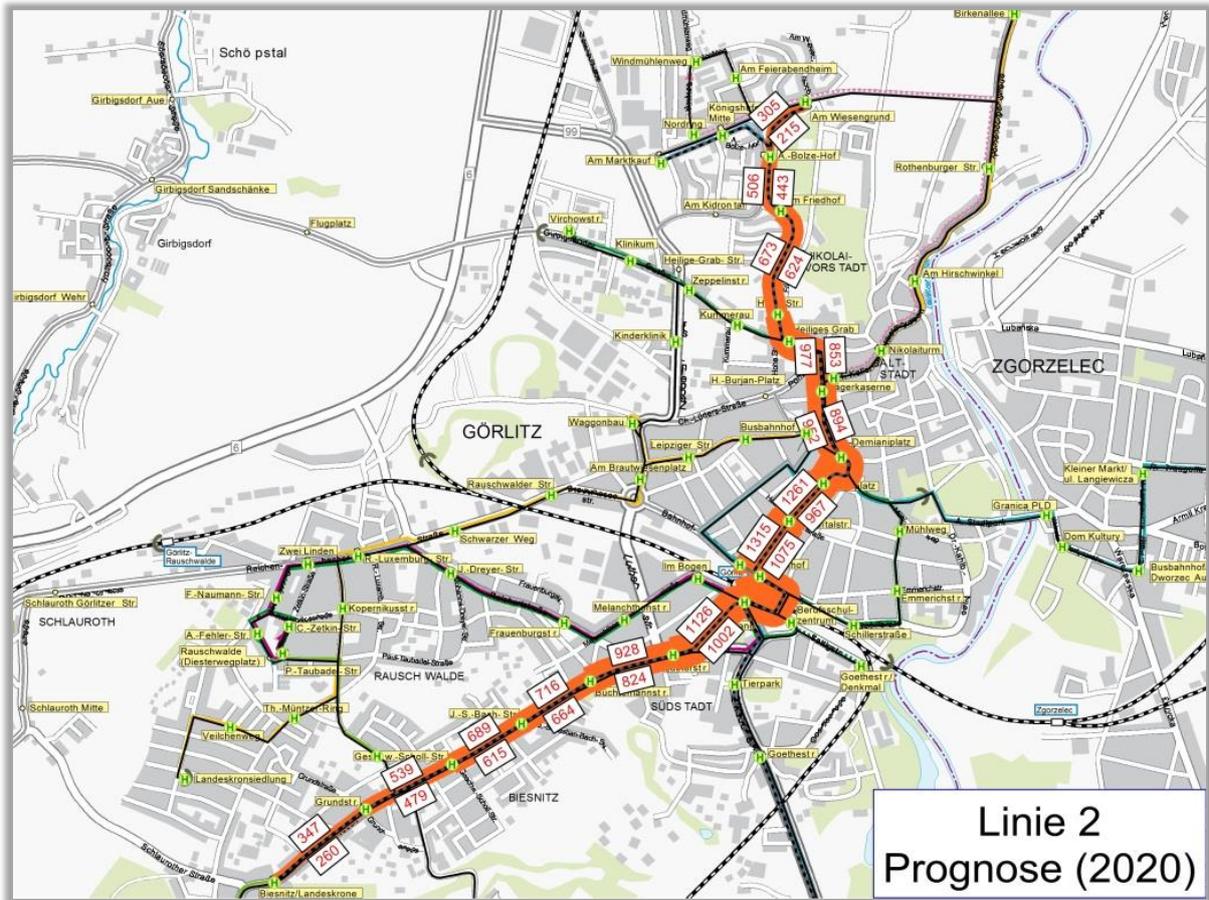
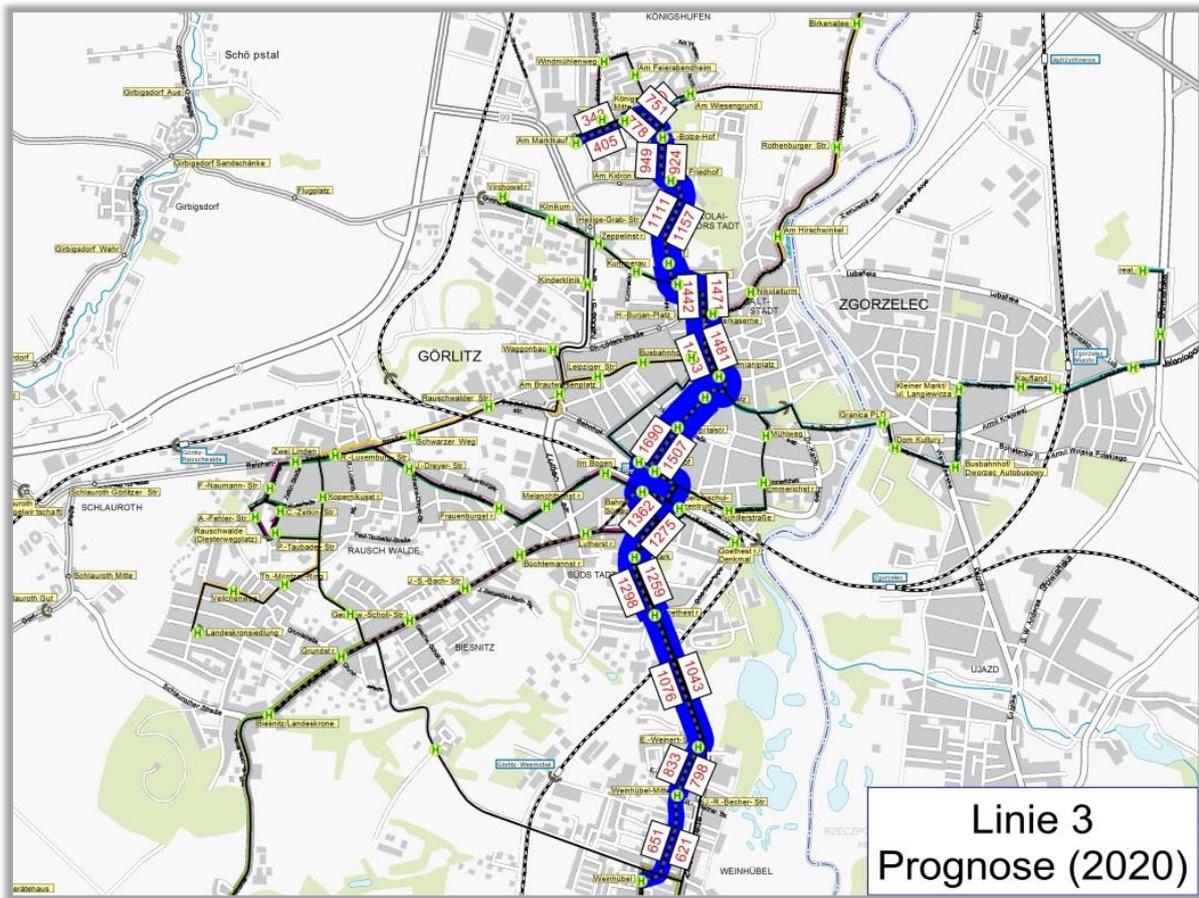


Abbildung 16: Nachfrageabschätzung Linie 3 (2020)



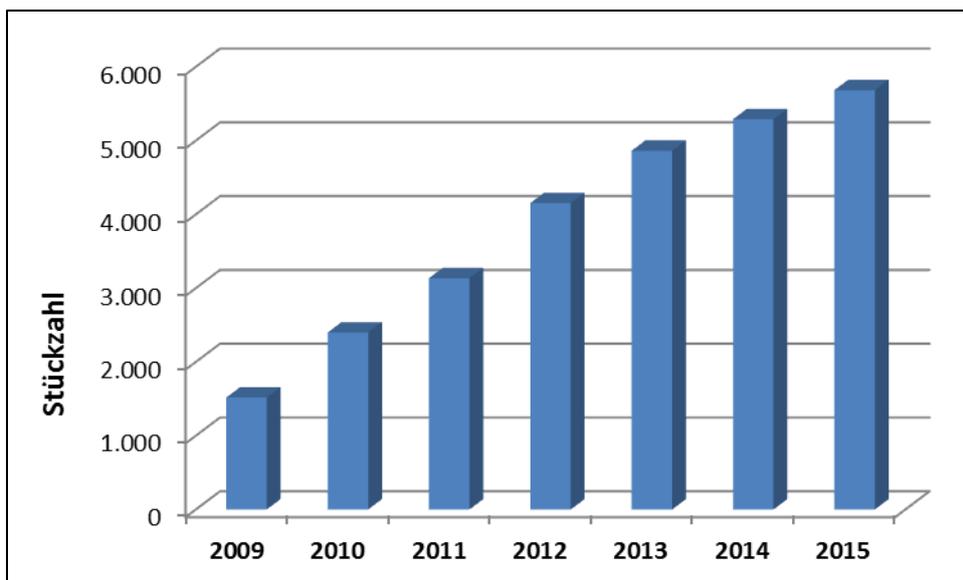
6 Bewertung

6.1 Angebot und Nachfrage

Betrachtet man die Entwicklung sowohl des Angebotes und der Nachfrage als auch der Einwohner in den letzten fünf Jahren ist eine Stabilisierung deutlich erkennbar. Die Einwohnerzahl ist nur noch leicht rückläufig bzw. 2015 sogar leicht steigend, Angebot und Nachfrage bleiben auf etwa gleichem Niveau. Das veränderte Kaufverhalten zeigt jedoch deutlich, dass sich das Nutzungsverhalten und aufgrund der sich verändernden Zusammensetzung der Bevölkerung auch die Altersstruktur der Fahrgäste wandelt. Dies wird insbesondere durch das starke Wachstum der ermäßigten Zeitkarten deutlich (vgl. Kapitel 3.4.1), welches die seit einigen Jahren steigenden Schülerzahlen widerspiegelt (vgl. Kapitel 2.3).

Auch die Zusammensetzung der einzelnen Fahrausweissegmente gibt Aufschlüsse über die Altersstruktur der Fahrgäste. So erfährt die im Dezember 2009 für Personen ab 60 Jahre eingeführte und im gesamten ZVON gültige „Monatskarte P60“ (mittlerweile „Monatskarte für Senioren“) bei der VGG ein stetiges Nachfragewachstum, wie die folgende Abbildung verdeutlicht.

Abbildung 17: Absatzentwicklung des Seniorentickets bei der VGG



Während das Wachstum in den ersten Jahren sicherlich mit einer Einführungsphase begründet werden kann, wird sich zunehmend sowohl das steigende Durchschnittsalter als auch ein verändertes Nutzerverhalten bei den Senioren niederschlagen. Da die Monatskarte für Senioren mittlerweile teurer ist als eine normale Monatskarte zum Stadtverkehrstarif in Görlitz und die Altersgrenze von 60 auf 63 angehoben wurde, ist davon auszugehen, dass die Nutzer überwiegend solche sind, die die Monatskarte neben den Fahrten für Besorgungen z. B. ins Stadtzentrum, auch für gelegentliche Fahrten über die Stadtgrenzen hinaus für Wanderungen und Ausflüge nutzen. Dieses Angebot kann also den Aktionsradius der regelmäßigen Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel preisgünstig erheblich erweitern.

Während die sehr aktiven Senioren nicht unbedingt auf einen stufenlosen Zugang zu den Fahrzeugen angewiesen sind, stellt die wachsende Anzahl mobilitätseingeschränkter Personen den Betreiber des städtischen Nahverkehrs vor große Herausforderungen. Der vorhandene Wagenpark der Straßenbahn ist durch die zu überwindenden Stufen nur bedingt für diese Nutzergruppen, z. B. für Fahrgäste mit Rollatoren, geeignet. Aber auch Mütter und Väter mit Kinderwagen würden von niederflurigen Fahrzeugen profitieren.

In der im Auftrag des ZVON zwischen Oktober 2014 und Januar 2015 durchgeführten „Potenzial- und Akzeptanzuntersuchung für den ÖPNV im ZVON“ (darunter 868 Telefoninterviews in der Stadt Görlitz) wird der ÖPNV der Stadt Görlitz positiv bewertet. Demnach sind rund 84 % der Befragten mit dem ÖPNV vollkommen zufrieden, sehr zufrieden oder zufrieden. Außerdem kann er im Modal split mit fast 22 % einen sehr guten Wert erreichen, wie die folgende Tabelle zeigt.

Tabelle 13: Ergebnisse der Potenzial- und Akzeptanzuntersuchung für den ÖPNV im ZVON

Thema	Bewertung/Anteile					
ÖPNV-Nutzungshäufigkeit	häufig 21,0 %	gelegentlich 17,3 %	selten 38,9 %	nie 22,8 %		
Zufriedenheit mit dem ÖPNV	vollkommen 14,7 %	sehr 42,3 %	zufrieden 27,1 %	weniger 4,9 %	unzufrieden 3,5 %	weiß nicht 7,6 %
Modal split » aktuell	MIV-Fahrer 41,3 %	MIV-Mitfahrer 6,5 %	Fahrrad 7,1 %	Fuß 22,4 %	ÖPNV 21,9 % (LK GR: 6,4 %)	sonstige 0,9 %

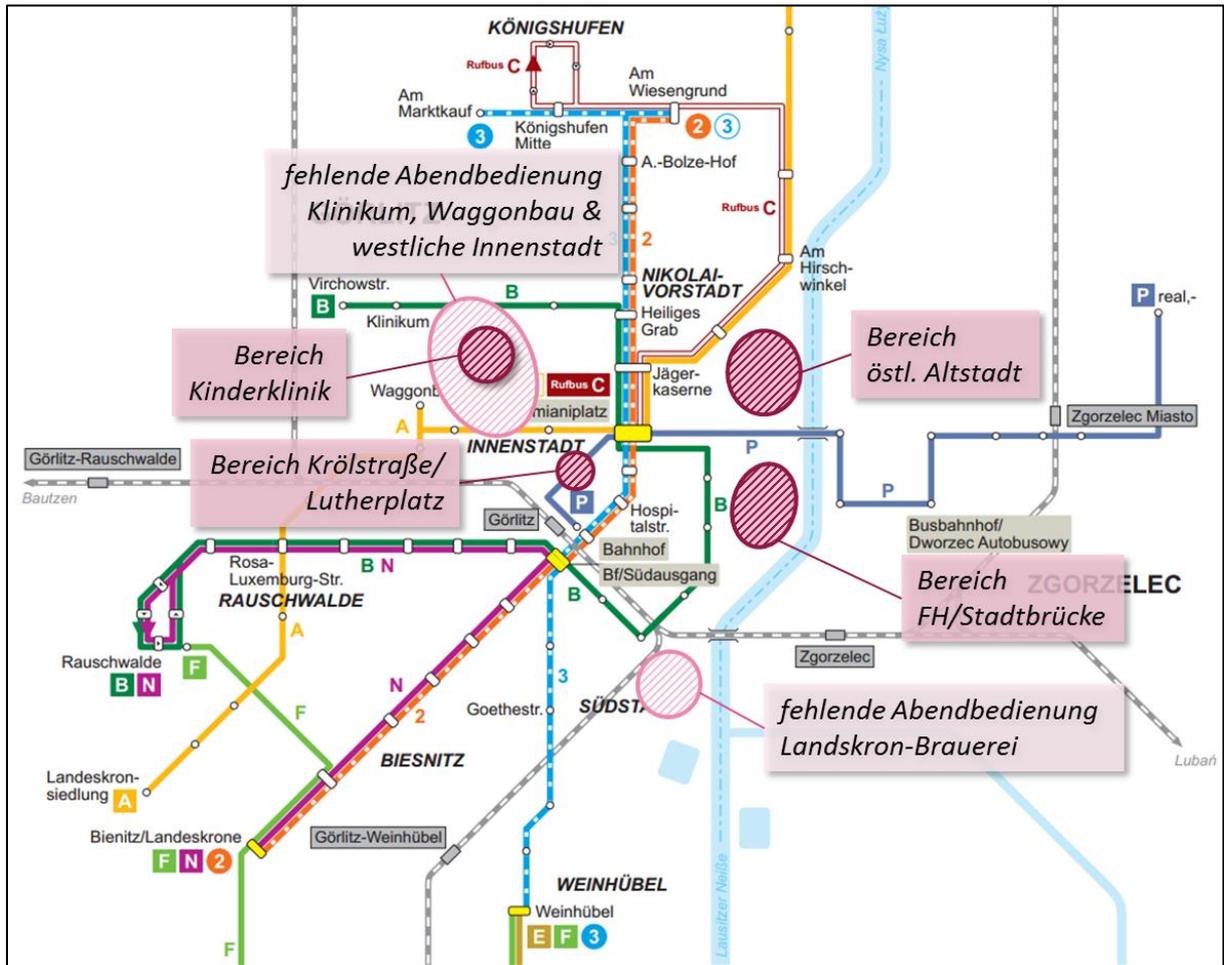
6.2 Erschließung

6.2.1 Kernstadt und äußere Stadtteile

Die Bedienung der Hauptlinien im Tagesverkehr (2, 3 und B) im 20- bzw. 30-Minuten-Takt kann als ausreichend bewertet werden. Durch die Überlagerung der Linien 2 und 3 ergibt sich auf dem gemeinsamen Abschnitt sogar ein 10- bzw. 15-Minuten-Takt. Als eher ungünstig zu bewerten ist der 2008 eingeführte „Stolpertakt“ der Linie A, die Montag bis Freitag abwechselnd alle 20 und 40 Minuten verkehrt. Eine Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt ist aufgrund der Umlaufgestaltung nicht ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz möglich und würde zudem die regelmäßige Anschlussgestaltung am Demianiplatz (A ↔ 2 und B ↔ 3) aufbrechen. Die Taktzeit im Abendverkehr der Linien 3 und N (30-Minuten-Takt) ist in Bezug auf die Größe der Stadt und die Nachfrage ebenfalls angemessen. Die bereit gestellten Kapazitäten sind in der Regel ausreichend. Nur im Schülerfrühverkehr treten mitunter Kapazitätsprobleme auf, insbesondere auf der Linie 2.

Folgende Abbildung zeigt die räumlichen und zeitlichen Erschließungsdefizite in Bezug auf die Entfernung zur nächsten Haltestelle im Kernbereich der Stadt Görlitz. Insbesondere in der dicht bebauten östlichen Historischen Altstadt und in der östlichen Innenstadt bestehen zum Teil lange Fußwege zu Bus- oder Straßenbahnlinien. Während die Erschließung der Historischen Altstadt durch Linienangebote aufgrund der zum Teil engen Straßen oder der vielen Einbahnstraßen problematisch ist, hat sich die Erschließung des Bereichs um die Fachhochschule bzw. den Stadtpark erst mit der Zurückziehung der Linie C im Jahr 2008 erheblich verschlechtert. Lange Fußwege bestehen zum Teil auch in der westlichen Innenstadt, wie z. B. am Lutherplatz, der aber eine hohe Einwohnerdichte aufweist. Dieser Bereich wie auch der an der Fachhochschule wird zwar von Buslinien (Linie P, Regionalverkehr) durchfahren, allerdings ohne Halt.

Abbildung 18: Erschließungsdefizite Kernstadt



Neben den räumlichen Defiziten sind in der Abbildung auch die wichtigsten zeitlichen Erschließungsdefizite dargestellt. Hier sind insbesondere die fehlenden Abendbedienungen für die im Schichtbetrieb tätigen Mitarbeiter im Bereich Klinikum/Bombardier und für die auch als Veranstaltungsort genutzte Landskron-Brauerei zu nennen.

6.2.2 Ortsteile

Folgende Tabelle fasst die Erschließungsqualität der Ortsteile zusammen.

Tabelle 14: Erschließungsqualität der Ortsteile

Ortsteil	Einw. 2013	Bewertung
Deutsch Ossig	0	<ul style="list-style-type: none"> starke Auslastungsschwankungen bei der Bedienung des Berzdorfer Sees → zum Teil Kapazitätsengpässe bei Badewetter
Hagenwerder/ Tauchritz	815/ 185	<ul style="list-style-type: none"> schnelle und häufige Verbindung in die Innenstadt mit der Eisenbahn (Stundentakt an allen Tagen) ausreichende Feinerschließung durch die Buslinien E und 42 – jedoch ohne Abstimmung untereinander starke Auslastungsschwankungen bei der Bedienung des Berzdorfer Sees
Kunnerwitz/ Klein Neundorf	494/ 129	<ul style="list-style-type: none"> ausreichende Bedienung durch die Buslinien F und z. T. 147 – jedoch ohne Abstimmung des Stadt- (F) und Regionalverkehrs (147) geringes Potenzial für eine Wochenendbedienung
Ludwigsdorf/ Ober-Neundorf	754 275	<ul style="list-style-type: none"> zahlreiche Fahrten durch den Regionalbusverkehr – jedoch ohne Taktfahrplan geringes Wochenendangebot (zum Teil Rufbus)
Schlauroth	356	<ul style="list-style-type: none"> zahlreiche Fahrten durch den Regionalbusverkehr (zum Teil nur in Randlage) – jedoch ohne Taktfahrplan und mit vielen Linienführungsvarianten sehr geringes Potenzial für eine Wochenendbedienung

6.3 Schlussfolgerung

Ziel der im folgenden Kapitel dargestellten Rahmenplanung ist es, die genannten Erschließungsdefizite unter Beachtung der Rahmenbedingungen möglichst zu beseitigen. Daneben steht insbesondere die Herstellung der Barrierefreiheit im Vordergrund.

7 Rahmenplanung, Gestaltung des ÖSPV

7.1 Rahmenbedingungen

Finanzierung

Die bisherige Verkehrsleistung im ÖSPV ist ohne städtische Ausgleichsleistung nicht möglich und kann demzufolge gemäß § 8 Absatz 4 Satz 1 PBefG nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden.

Seitens der Stadt Görlitz wird eine Fortführung des bisherigen Verkehrsangebots bei höchstens im Wesentlichen gleichbleibender Finanzierung des Betriebs angestrebt. Für eine Ausweitung des Angebotes bestehen daher kaum finanzielle Spielräume. Nach dem Ende des jetzt gültigen Verkehrsvertrages 2017/18 hat die Stadt Görlitz grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Erfüllung aufgabenträgerinitiiertes Verkehrsleistungen in der Stadt Görlitz durch Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages – erstens durch die Vergabe an einen Dritten oder zweitens durch die Eigenerbringung der Personenverkehrsdienste bzw. Vergabe an einen internen Betreiber.

Im Ergebnis des Vergleiches von wettbewerblicher Ausschreibung gegenüber der Eigenerbringung wurde im Stadtratsbeschluss STR/0223/14-19 vom 23. Juni 2016 die Entscheidung getroffen, zukünftig den ÖPNV durch einen internen Betreiber erbringen zu lassen. Bei einer Vergabe der ÖPNV-Leistungen an einen internen Betreiber sind folgende Vorteile zu nennen:

- direkter Einfluss auf Gesellschaft möglich,
- direkter Einfluss auf die Verkehrsgestaltung möglich (Stichwort: Barrierefreiheit),
- Verschmelzung der dann städtischen VGG mit dem städtischen Verkehrsunternehmen möglich und damit keine Abwicklung erforderlich,
- vertraglich fixierbare Flexibilität bei Finanzierung und Verkehrsleistung.

Der Nachteil der Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen wiegt dagegen nicht so schwer.

Mit dem Vorhaben, den ÖPNV ab dem 01.01.2019 selbst zu betreiben, muss nach Art. 7 II VO (EG) Nr. 1370/2007 bis zum 31.10.2016 im EU-Amtsblatt eine Vorabkennzeichnung erfolgen, in der die Absicht der Stadt Görlitz dargestellt wird, den öffentlichen Dienstleistungsauftrag an einen internen Betreiber vergeben zu wollen.

Die Beschaffung von niederflurigen Fahrzeugen zum Weiterbetrieb des Straßenbahnnetzes erfolgt durch das Verkehrsunternehmen bzw. durch die Stadt Görlitz, wobei eine Förderung von Neufahrzeugen durch den Freistaat Sachsen zu erwarten ist (Investitionen).

Grundgerüst der Fahrplan- und Anschlussgestaltung

Fahrzeugeinsatz, Linienwege und Fahrplangestaltung sind in den letzten Jahren weitgehend optimiert worden. Veränderungen oder Verlängerungen der Linienwege sind daher zumeist mit zusätzlichem Fahrzeugeinsatz verbunden. Die Anschlussgestaltung am Demianiplatz ist der Fixpunkt der Fahrplangestaltung und eine wichtiger Grund für die gute Akzeptanz des städtischen Nahverkehrs. Die Fortführung der dortigen, verlässlichen Anschlüsse ist daher oberstes Gebot.

Eckpunkte der künftigen Gestaltung

Straßenbahn und Bus sind die **Verkehrsträger** des Stadtverkehrs in Görlitz. Aufgrund der dargestellten Entwicklungen der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur (vgl. Kapitel 2.2) und der Verkehrsprognose (vgl. Kapitel 5) – insbesondere aufgrund der darin geschilderten innerstädtischen Wanderungsbewegungen – ist eine Stärkung der innerstädtischen Bedienung zu diskutieren. Stärker in den Vordergrund rücken außerdem die Anbindung des Berzdorfer Sees und der Wirtschaftsstandorte im Stadtgebiet.

Die Bedienung der **Ortsteile** erfolgt weitestgehend wie bisher. Einzelne Verbesserungen werden jedoch mit Hilfe einer stärkeren Einbindung und Vertaktung des Regionalverkehrs – in Abstimmung mit dem verantwortlichen Aufgabenträger (Landkreis Görlitz) – angestrebt.

Die grenzüberschreitende **Linie P** ist nicht Bestandteil des vorliegenden ÖPNV-Konzepts und wird daher einer gesonderten Betrachtung unterzogen. Die Stadt Görlitz ist jedoch bestrebt, die Weiterentwicklung und Anpassung des grenzüberschreitenden Angebots an die sich verändernden Verkehrsströme zu forcieren. Dabei steht vor allem die bessere Integration in das gesamte ÖPNV-Angebot beider Städte im Vordergrund. Als erster Schritt wird hier eine Ausweitung des ZVON-Tarifs auf die Linie P angestrebt.

7.2 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten

Im Folgenden sind die allgemeinen Mindestanforderungen an die Durchführung von ÖSPV-Leistungen in Aufgabenträgerschaft der Stadt Görlitz zusammengefasst aufgeführt, diese stellen die Mindestanforderungen an die Qualität der Leistungserbringung dar.

7.2.1 Mindest-Bedienungsstandards und -Leistungsangebot

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Lage	Maßgebende Entfernung zwischen Start-/Zielpunkten und der nächstgelegenen Haltestelle in Zentren bis zu 500 m.
	Ortsteil gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner innerhalb des o. g. Einzugsbereiches leben.
maximale und minimale Übergangszeiten	Demianiplatz: mindestens eine Minute bei zeitgleichen Anschlüssen, maximaler Übergang zwischen Stadtlinien 5 Minuten
	Bahnhof/Südausgang zwischen Stadtlinien: <ul style="list-style-type: none"> • mindestens zwei Minuten bei zeitgleichen Anschlüssen zwischen den Haltestellen auf der Sattigstraße und auf der Straße An der Jakobuskirche • mindestens eine Minute bei zeitgleichen Anschlüssen zwischen den Haltestellen auf der Straße An der Jakobuskirche • maximaler Übergang jeweils 5 Minuten
	Weinhübel: mindestens zwei Minuten, maximaler Übergang in der Regel 7 Minuten, in Einzelfällen 12 Minuten
	Biesnitz/Landeskrone: mindestens zwei Minuten, maximaler Übergang in der Regel 7 Minuten, in Einzelfällen 12 Minuten

7.2.2 Fahrzeuge

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Technische Standards	Einhaltung gültiger Vorschriften und sicherheitstechnischer Standards für die Beförderung von Personen im öffentlichen Verkehr
	durchschnittliches Fahrzeugalter der eingesetzten Fahrzeuge (Busse): max. 8 Jahre
	durchschnittliches Fahrzeugalter der Straßenbahnen nach der Modernisierung der Fahrzeuge max. 30 Jahre.

Anforderungseigenschaft	Anforderung
	<p>Abweichungen und Ausnahmen von der maximalen Durchschnittsalterfestlegung sind dem Aufgabenträger anzuzeigen und zu begründen.</p> <p>Das Verkehrsunternehmen ist angehalten, dass durchschnittliche Fahrzeugalter im Rahmen der Gültigkeit des ÖPNV-Konzepts durch Fahrzeugneuanschaffungen sukzessive zu senken.</p> <p>Der Einsatz von Fahrzeugen erfolgt entsprechend dem anerkannten Stand der Technik (bzgl. Geräuschemissionen, Fahrverhalten, Fahr-sicherheit, Energieverbrauch etc.), zudem ist die Gewährleistung der jeweils höchsten Abgasnorm bei Anschaffung von Neufahrzeugen verpflichtend.</p>
Fahrgastkomfort/ Barrierefreiheit	<p>Die Busflotte ist barrierefrei in Niederflur-Bauweise und in Stadt-verkehrs-ausführung vorzuhalten, mindestens eine Tür ist mit einer fahrzeuggebundenen (Klapp-)Rampe auszustatten.</p> <p>Eingesetzte Standard- und Gelenkbusse müssen über die in Deutschland üblichen Ausstattungsmerkmale verfügen. Das betrifft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Anzahl der Steh- und Sitzplätze sowie • die vorzuhaltenden Stellflächen für Krankenfahrstühle, Kinderwagen (in Summe 2) und Fahrräder <p>Der Einsatz nicht-barrierefreier Straßenbahnfahrzeuge ist vorerst unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Aufgabenträgers gestattet.</p>
Fahrgastinformation	<p>Ausstattung mit Informationsquellen (nach dem üblichen Stand der Technik), etwa: Matrix-Linienanzeige an allen vier Fahrzeugseiten, wobei mindestens an der Front- und rechten Fahrzeugseite <i>Liniennummer</i> und <i>Fahrtziel</i> anzuzeigen sind.</p> <p>Im Fahrzeuginneren sind eine optische und eine akustische Haltestellen-anzeige bzw. -ansage vorzusehen. Die Ansagen sind in deutscher und bei aufkommensstarken Haltestellen auch in polnischer und englischer Sprache auszuführen.</p> <p>Alle Fahrzeuge sind mit aktuellen Liniennetzplänen auszustatten. Diese sind mit Legenden in Deutsch, Polnisch und Englisch zu versehen.</p> <p>Die Steuerung des Fahrgastinformationssystems erfolgt über das Regio-RBL.</p>
Verbundzugehörigkeit	<p>Auf allen Fahrzeugen im Linienverkehr ist auf die Zugehörigkeit zum ZVON deutlich sichtbar hinzuweisen.</p>
Farbkonzept/ Werbung	<p>Die Fahrzeuge müssen sich in einem einheitlichen Farbkonzept präsentieren, welches mit der Stadt Görlitz abzustimmen ist. Die Beklebung der Fahrzeugseitenflächen und des -hecks zu Werbezwecken ist zulässig. Bei maximal 30 % des Fahrzeugparks ist eine sogenannte Vollwerbung zulässig. Fensterflächen dürfen generell nicht beklebt werden.</p>
Sicherheit	<p>Die Sicherheit der Fahrgäste ist grundsätzlich ständig zu gewährleisten. Dies gilt auch für die Erreichbarkeit von Einsatzpersonal für die Fahrgäste.</p>

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Reinigung	Saubere Fahrzeuge, die eine regelmäßige Innen- und Außenreinigung entsprechend des Verschmutzungsgrades erfahren, sind selbstverständlich. Im Winter (01.11. bis 15.04.) ist mindestens dreimal wöchentlich und im Sommer (16.04. bis 31.10.) mindestens einmal wöchentlich zu reinigen.
Kataster	Von den in der Stadt Görlitz Stadtlinien betreibenden Verkehrsunternehmen ist ein umfassendes Fahrzeugkataster zu führen. Dieses soll die Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge umfassend, auch hinsichtlich der Standards der motorischen wie sensorischen Barrierefreiheit, enthalten. [Die entsprechend geforderten Mindestbestandteile dieses Katasters sind der Anlage 10.2 <i>Aufbau eines Fahrzeugkatasters zur Erfassung des Fahrzeugflottenausbaus im ÖSPV</i> zu entnehmen.]

7.2.3 Fahr- und Servicepersonal

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Auftreten und Service	Freundliches, einheitliches und fachkundiges Auftreten des Fahr- und Servicepersonals als Repräsentant des jeweiligen Verkehrsunternehmens (u. a. auch Tragen von Dienstkleidung) ist vorgegeben.
	In Sachen Beförderungsvertrag, Tarif und Fahrplanangebot sind die Fahrgäste auf Nachfrage oder bei gegebenem Anlass durch das Personal kundenorientiert und verantwortungsbewusst zu beraten.
	kundenfreundliches Beschwerde- und Fundsachenmanagement
	telefonische und elektronische Fahrplanauskünfte (Erreichbarkeit zu allgemeinen Betriebszeiten)
Sprachkenntnisse	Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift sowie ortskundiges Auftreten in der Stadt Görlitz sind erforderlich.
	Des Weiteren sind bei Mitarbeitern mit Kundenkontakt einfache aufgabenbezogene Grundkenntnisse der polnischen oder englischen Sprache in Grundzügen wünschenswert.

7.2.4 Betrieb und Verkehrsdurchführung

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Pünktlichkeit	Pünktlichkeitsgarantie in Höhe von 95 % aller Beförderungsleistungen (Übereinstimmung der tatsächlichen Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten mit den im Fahrplan ausgewiesenen)

Anforderungseigenschaft	Anforderung
	<p>Als unpünktlich werden alle Fahrten erachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die mit einer Verspätung von mehr als fünf Minuten an der jeweiligen Haltestelle ankommen sowie • die mehr als eine Minute früher ab der jeweiligen Haltestelle abfahren. <p>Ausnahmen der o. g. Pünktlichkeitswerte stellen Verspätungen infolge höherer Gewalt bzw. aufgrund der Gewährleistung vereinbarter Wartepflichten zur Anschlusssicherungen dar.</p>
Fahrtenausfälle	<p>Fahrtenausfälle sind durch geeignete Maßnahmen nach Möglichkeit zu vermeiden. Als Ausfall einer Fahrt gilt, wenn die Fahrt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nicht durchgeführt wird, • nicht alle vorgesehenen Haltestellen angefahren werden sowie • im Stadtverkehr mit mehr als 15 Minuten Verspätung erfolgt. <p>Fahrtenausfälle sollen in angemessener Zeit kompensiert werden. Ein Ersatzfahrzeug soll im Straßenbahn- und Stadtbusverkehr nach max. 15 Minuten am Ausfallort sein. Erfolgt die darauffolgende Fahrt früher gilt diese als Ersatz.</p>
Störungsmanagement	<p>Minimierung von Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen</p> <p>Information der Fahrgäste über betriebsbedingte Störungen und Methoden zur schnellstmöglichen Beseitigung derselben</p> <p>Vorhaltung von Ersatzfahrzeugen</p>
Fahrgastinformation	<p>Eine umfassende Fahrgastinformation ist stets zu gewährleisten. Im Einzelnen gehören dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • telefonische und elektronische Fahrplanauskünfte (Erreichbarkeit zu allgemeinen Betriebszeiten), • optische und akustische Informationssysteme an Halte- und Zugangsstellen, • Information bei Störungen und Verspätungen (u. a. auch Alternativen zu beeinträchtigten Fahrten).
Fahrplan	<p>Für die fahrplanspezifische Kundeninformation müssen mindestens folgende Kriterien erfüllt sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transparenz der Fahrpläne und des Liniennetzes • Die Veröffentlichung von Fahrplänen einschließlich aller Verkehrsbeschränkungen und dem Liniennetz erfolgt zu Beginn der Fahrplanperiode für deren Gültigkeit als Druckerzeugnis und im Internet. • Die Veränderungen und Ergänzungen müssen mindestens im Internet und in Informationsblättern bekanntgegeben werden. • Die Anschlüsse sind in den Fahrplänen auszuweisen. • Barrierefreie Haltestellen und Fahrten sind auszuweisen.
Beschwerde- und Fundsachenmanagement	<p>Ein kundenfreundliches Beschwerde- und Fundsachenmanagement ist vorzuhalten.</p>

Anforderungseigenschaft	Anforderung
	Beschwerden, die in die Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens fallen, werden innerhalb von höchstens zwei Wochen nach Eingang beantwortet. Sofern der Vorgang innerhalb von zwei Wochen nicht aufgeklärt werden kann, erhält der Fahrgast spätestens nach zwei Wochen einen Zwischenbericht. Die endgültige Bearbeitung und Antwort erfolgt dann spätestens innerhalb von vier Wochen nach Eingang. Ist eine Beantwortung durch die Auftragnehmerin nicht möglich, ist die Eingabe umgehend an die zuständige Stelle weiterzuleiten oder den Kunden die zuständige Stelle zu nennen.

7.2.5 Vertrieb

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Fahrzeuge	Die Fahrzeuge (Busse und Straßenbahnen) sind mit Fahrausweisautomaten auszustatten.
Servicestelle	Im Umfeld des Demianiplatzes ist wochentags von 8:00 bis 18:00 Uhr eine Servicestelle zu betreiben.
Haltestellen	Die fünf wichtigsten Haltestellen (Demianiplatz, Bahnhof, Hospitalstraße, Weinhübel, Königshufen Mitte) sind mit stationären Fahrausweisautomaten auszustatten. Vorhandene Sockel (sofern passend) und Stromanschlüsse können genutzt werden. Stationäre Automaten müssen neben Münzen auch Banknoten akzeptieren und EC-Zahlung ermöglichen.
Abonnement	Ausgabe von Abonnements durch den Versand per Post.

7.2.6 Haltestellen

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Kataster	Das vorliegende umfassende Haltestellenkataster ist fortzuführen. Dieses soll den Ausbaustand sowie die Ausstattungsmerkmale der Haltestelle, auch hinsichtlich der Standards der Barrierefreiheit enthalten.

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Ausstattung	Aushangfahrpläne aller an der jeweiligen Haltestelle verkehrenden Linien (stets aktueller Stand, bei Beschädigung oder Verlust ist Ersatz notwendig), Gewährleistung der Lesbarkeit und des Verständnisses
	Ausstattung der Fahrpläne mit Linie, Fahrtziel, Laufweg und Darstellung der Abfahrten in chronologischer Reihenfolge
	Ausstattung mit Logo des Verkehrsverbundes
	Gewährleistung eines abgestimmten und einheitlichen Erscheinungsbildes der Fahrpläne bei Bedienung durch mehrere Verkehrsunternehmen
	Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit optischer bzw. akustischer Fahrgastinformationssysteme (falls vorhanden)
	Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs zu Haltestellen und Wartebereichen

7.3 Maßnahmen im Linienbündel

7.3.1 Linienbündel

Am 29.04.2009 wurde durch den Görlitzer Stadtrat das aktuell gültige Linienbündelungskonzept zum Busverkehr beschlossen (vgl. Beschluss-Nr. 894-09/STR). Mit dem Auslaufen des gegenwärtig bestehenden Verkehrsvertrages 2017/18 besteht nunmehr die Möglichkeit, die Laufzeiten der Liniengenehmigungen für die Straßenbahn- und Buslinien zu harmonisieren und mit Gültigkeitsbeginn zum 01.01.2019 in einem Bündel zusammenzufassen.

Begründung: „Gemäß § 9 Absatz 2 PBefG unter Bezugnahme auf Art. 4 Abs. 3 VO 1370/07 ist es auch zulässig, bei der Linienführung mit Straßenbahn- und Buslinien die PBefG-Genehmigung „gebündelt“ also einheitlich für dieselbe Laufzeit zu erteilen. Auf diese Weise sollen verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden können und damit eine gesamtwirtschaftliche Bewertung ermöglichen, die einen Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken gestattet (vgl. Fromm/Sellmann/Zuck, PBefG, 4. Aufl. 2013, § 9 Rdnr. 5). Sinnvoll ist hier die Darstellung eines entsprechenden Linienbündels im Nahverkehrsplan. Weist nämlich der Nahverkehrsplan im rechtlich zulässigen Rahmen ein Linienbündel aus, kann die PBefG-Genehmigung nach § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3d PBefG versagt werden, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Die Genehmigungsbehörde hat darüber hinaus das Linienbündel im Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 und § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG entsprechend zu berücksichtigen. Nach § 8 Absatz 3 PBefG ist es unter dem Aspekt des öffentlichen Verkehrsinteresses planerisch möglich, ertragreiche und weniger ertragreiche Linien zu bündeln.“

Vorliegend hat die Stadt Görlitz als Aufgabenträger sorgfältig geprüft, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Linienbündelung vorliegen. Denn auch im Rahmen eines durchgeführten Interessensbekundungsverfahrens (auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses STR/0099/14-19 vom 26.03.2015) wurde festgestellt, dass die Gesamtverkehrsleistung und auch die Leistungen einzelner

Linien bei Bus und Straßenbahn nicht eigenwirtschaftlich nach § 8 Abs. 4 PBefG erbracht werden können, so dass hier ausschließlich nicht eigenwirtschaftliche Linien miteinander gebündelt werden.

Des Weiteren handelt es sich nach Meinung der Stadt Görlitz um verbundene Verkehrsleistungen, da Straßenbahn- und Buslinien eng miteinander verzahnt sind – u. a. in Bezug auf die Abstimmung der Linienwege, Fahrpläne und Anschlüsse sowie im Baustellen- und Störungsmanagement (temporärer Ersatz von Straßenbahn- durch Busverkehre).

Folgende Tabelle zeigt die Linien des Linienbündels im Einzelnen. Darin sind die im Anschluss detailliert dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes bereits integriert.

Tabelle 15: Linienbündelungskonzept Stadtverkehr Görlitz, gültig ab 01.01.2019

Linie	Verkehrsträger	Relation
2	Straßenbahn	Biesnitz/Landeskrone–Bahnhof/Südausgang–Demianiplatz–Königshufen, Am Wiesengrund
3	Straßenbahn	Weinhübel–Bahnhof/Südausgang–Demianiplatz–Königshufen, Am Marktkauf
A	Bus	Landeskronsiedlung–Demianiplatz–Obermarkt–Fachhochschule
B	Bus	Rauschwalde–Bahnhof/Südausgang–Demianiplatz–H.-Burjan-Platz–Klinikum–Virchowstraße
C	Bus	Demianiplatz–Königshufen–Demianiplatz (Rufbus)
D	Bus	Fachhochschule–Busbahnhof–Demianiplatz–Klingewalde
E	Bus	Weinhübel–Hagenwerder–Tauchritz
F	Bus	Weinhübel–Klein Neundorf–Biesnitz/Landeskrone–Rauschwalde
N	Bus	Rauschwalde–Bahnhof/Südausgang–Biesnitz/Landeskrone

7.3.2 Verschiebung des 20-Minuten-Takts an Samstagen

Problemstellung

An Samstagen verkehren die Linien 2, 3 und B von Betriebsbeginn gegen 6 Uhr bis etwa 13:30 Uhr alle 20 Minuten. Anschließend erfolgt eine Umstellung auf einen 30-min-Takt. Im Ergebnis der Erhebung (vgl. Kapitel 3.4.2) wird jedoch deutlich, dass zum einen die Nachfrage in den frühen Morgenstunden sehr gering ist und zum anderen trotz Verschlechterung des Angebots ab 13 Uhr nicht in gleichem Verlauf rückläufig ist. Des Weiteren ist in den vergangenen Jahren auch in Görlitz eine Tendenz der Verlängerung der Öffnungszeiten abends und an Samstagen nachmittags zu verzeichnen.

Lösung

Aus den genannten Gründen verfolgt die Stadt Görlitz das Ziel, den 20-min-Takt an Samstagen um etwa zwei Stunden zu verschieben. Das heißt, von 6 bis 8 Uhr verkehren die Linien 2, 3 und B alle 30, von 8 bis 15:30 Uhr alle 20 und anschließend wieder alle 30 Minuten. Die Leistungsumfänge der genannten Linien bleiben weitgehend unverändert. Bei der Linie A ist lediglich eine Anpassung der Anschlüsse auf die veränderten Fahrplanzeiten der Linien 2, 3 und B notwendig.

Aufwand/Finanzierung

Aufgrund des nahezu unveränderten Aufwands in der Verkehrsbedienung entstehen durch die Verschiebung des 20-min-Takts keine zusätzlichen Kosten.

7.3.3 Anpassung der Fahrten am späten Abend an die Ankünfte bzw. Abfahrten des SPNV

Problemstellung

Gegenwärtig verkehren die Linien 3 und N im Abendverkehr nach einem starren Taktfahrplan. Dadurch ist unter Umständen der Übergang von und zu den Zügen am Görlitzer Bahnhof nicht möglich. Beispielsweise besteht aus Richtung Dresden eine Fahrtmöglichkeit mit Ankunft in Görlitz um 23:03 Uhr. Während um 23:08 Uhr an der Haltestelle Bahnhof/Südausgang Fahrtmöglichkeiten in Richtung Weinhübel, Biesnitz oder Rauschwalde angeboten werden, wird die Fahrt der Linie 3 in Richtung Königshufen knapp verpasst bzw. ist nur mit Glück zu erreichen.

Lösung

Die Stadt Görlitz strebt daher an, die letzten Fahrten der Stadtverkehrslinien in den Abendstunden vor allem auf die Ankünfte der Züge aus Richtung Zittau, Cottbus und Dresden abzustimmen. Damit sollen mögliche lange Übergangszeiten verkürzt und die Auslastung im Abendverkehr verbessert werden. Im oben genannten Beispiel würde eine Verschiebung der Abfahrtszeit in Richtung Königshufen um wenige Minuten bereits den Anschluss sicherstellen.

Aufwand/Finanzierung

Die Fahrplanung zur Anschlusssicherung im Abendverkehr erfolgt unter den Prämissen, dass kein zusätzlicher Fahrzeugeinsatz erforderlich ist und die Bedienzeiten in etwa gleich bleiben. Es entstehen somit keine zusätzlichen Kosten.

7.3.4 Beseitigung von Erschließungslücken in der Historischen Altstadt

Problemstellung

In hoch verdichteten Bereichen von Alt- und östlicher Innenstadt ist die Erschließung durch den ÖPNV zum Teil nicht zufriedenstellend. So befindet sich die zum Fachhochschulcampus an der Brückenstraße nächstliegende Haltestelle Mühlweg in einer Entfernung von etwa 500 Meter. Längere Fußwege bestehen ebenfalls u. a. zum Stadtpark, zum Untermarkt oder zum Neißeufer. Die Erschließung durch die Linie A im nördlichen Bereich der Historischen Altstadt stellt durch die eingeschränkten Bedienzeiten und durch das geringe Angebot (Studentakt) hier keine attraktive Alternative dar.

Lösung

Zur Beseitigung der genannten Erschließungslücken wird die Linie A aus Richtung Landeskronsiedlung künftig ab Demianiplatz über Obermarkt, Klosterplatz, Elisabethstraße, Joliot-Curie-Straße und Dr.-Kahlbaum-Allee zur Fachhochschule (Louis-Braille-Straße) geführt. Von dort verkehrt etwa jede zweite Fahrt als Linie D über Schillerstraße, Bahnhofstraße, Busbahnhof, Krölstraße, Lutherplatz, Luisenstraße zum Demianiplatz und weiter entlang der jetzigen Linie A nach Klingewalde. Die übrigen Fahrten enden an einer Haltestelle in der Brückenstraße, die auch durch die nordwärts führenden Fahrten der Linie D bzw. A bedient wird. Folgende Abbildung zeigt die Linienführung mit den Einzugsbereichen der Haltestellen im Detail, wobei die genaue Lage der Haltestellen unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Parkplätze etc.) noch festzulegen ist.

Vorgesehen sind folgende Bedien- und Taktzeiten.

Tabelle 16: Bedien- und Taktzeiten der Linien A und D

Li.	Streckenabschnitt	Takt Mo-Fr 6–19 Uhr	Takt Sa 7–14 Uhr	Takt Sa 14–19 Uhr	Takt So 8–19 Uhr
A	Landeskronsiedlung– Demianiplatz–Fachhochschule	30 min	30 min	60 min	60 min
D	Fachhochschule–Busbahnhof– Demianiplatz	60 min	60 min		
D	Demianiplatz–Klingewalde	60 min	60 min	60 min (Rufbus)	60 min (Rufbus)

Aufwand/Finanzierung

Durch die veränderten Linienführungen entstehen zusätzliche Kosten, u. a. durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges. Bei oben gezeigtem Betriebsprogramm ergeben sich Mehrleistungen von etwa 50.000 Fahrplan-Kilometern pro Jahr.

7.3.5 Anpassung der Linienführung der Linie B in der westlichen Innenstadt

Problemstellung

Zwischen den Haltestellen Heiliges Grab und Demianiplatz verkehrt die Buslinie B parallel zu den Straßenbahnlinien 2 und 3. Zusätzlich bedienen die Linien 3 und B durch die Anschlussgestaltung am Demianiplatz diesen Streckenabschnitt zu identischen Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten.

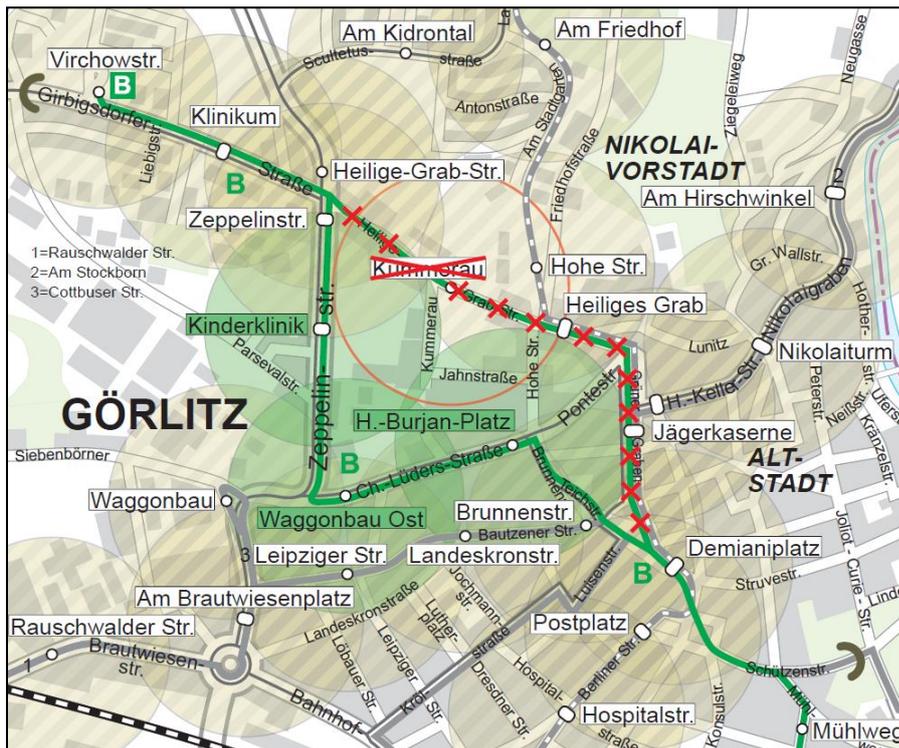
Lösung

Die Linie B wird zwischen den Haltestellen Demianiplatz und Klinikum künftig über Teichstraße, Christoph-Lüders-Straße und Zeppelinstraße geführt. Neben der Beseitigung der parallelen Linienführung können neue Ziele direkt durch den Stadtverkehr erschlossen werden. Dazu zählen

- die Polizeidirektion,
- das Finanzamt,
- das künftige Soziokulturelle Zentrum und
- die Einrichtungen im östlichen Bereich des Klinikums.

Mit einer Haltestelle nahe dem Waggonbau kann dieser ebenfalls besser erschlossen werden. Für die aufzulassende Haltestelle Kummerau besteht mit der Straßenbahnhaltestelle Hohe Straße eine nahegelegene Alternativhaltestelle. Außerdem bestehen seitens des Landkreises Görlitz Überlegungen, die Regionalbuslinien 136, 137, 138 und 145 in Richtung Norden bzw. Westen generell auf den jetzigen Linienweg der Linie B zu verlegen und die Haltestelle Kummerau mit zu bedienen. Folgende Abbildung zeigt die veränderte Linienführung der Linie B mit den Einzugsgebieten der neuen Haltestellen. Wie auch bei der im Kapitel 7.3.4 vorgestellten Maßnahme sind die genauen Positionen der Haltestellen unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten noch festzulegen. Des Weiteren sind Anpassungen bei den Vorrangschaltungen für die Lichtsignalanlagen erforderlich.

Abbildung 20: Anpassung der Linienführung der Linie B in der westlichen Innenstadt



Aufwand/Finanzierung

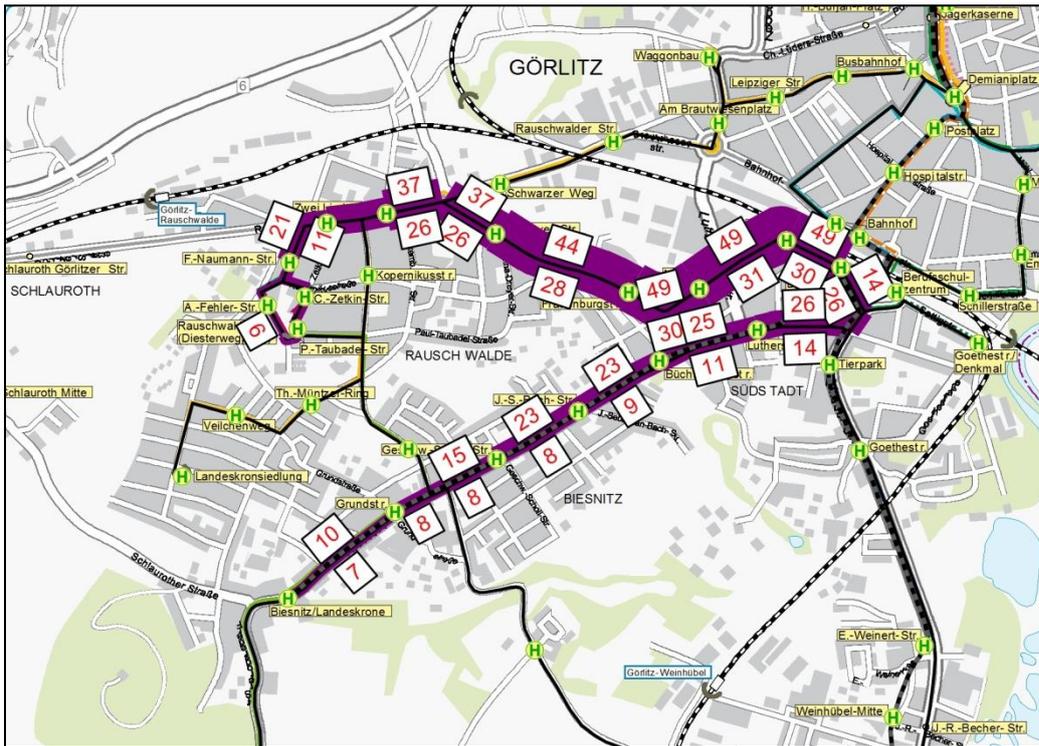
Durch die veränderte Linienführung entstehen ein geringfügig längerer Linienweg und somit ca. 10.000 zusätzliche Fahrplan-Kilometer pro Jahr. Da für die Bedienung des geänderten Linienweges kein zusätzliches Fahrzeug erforderlich ist, entstehen nur in geringem Maße Mehrkosten.

7.3.6 Neugestaltung des Abendverkehrs

Problemstellung

Gegenwärtig verkehren im Abendverkehr nur die Linien 3 und N, wobei die Linie N die beiden südlichen Abschnitte der Linien 2 und B ersetzt. Auf allen Abschnitten besteht ein 30-min-Takt. Während der Linienast nach Rauschwalde gut nachgefragt wird, nutzen den Abschnitt zwischen Bahnhof/Südausgang und Biesnitz/Landeskrone deutlich weniger Fahrgäste wie folgende Abbildung zeigt.

Abbildung 21: Ergebung 2014, Nachfrage auf der Linie N (wochentags)



Die südlichen Stadtteile verfügen mit den drei Ästen nach Rauschwalde, Biesnitz und Weinhübel über ein angemessenes Angebot im Abendverkehr. Die nördlichen Stadtteile und der Innenstadtbereich werden jedoch nur mit einer einzigen Linie bedient. Somit sind insbesondere in der westlichen und östlichen Innenstadt sowie in der Historischen Altstadt zum Teil lange Fußwege zur nächsten Haltestelle zurückzulegen. Ziel ist es daher, die Erschließung dieser Bereiche zu verbessern. Dabei sollen zum einen Angebote für Heimfahrten für Besucher von Kulturveranstaltungen oder gastronomischen Einrichtungen sowie zum anderen Möglichkeiten für die Fahrt mit dem Stadtverkehr zu Schichtende bzw. -beginn für die Mitarbeiter des Klinikums und Waggonbaus geschaffen werden.

Lösung

Die Linie N wird künftig nur noch im Stundentakt bedient. Zwischen Rauschwalde und Bahnhof/Südausgang verkehrt dann zusätzlich auch im Abendverkehr die Linie B – ebenfalls im Stundentakt. Somit ergibt sich auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt ein 30-min-Takt wie er gegenwärtig auch angeboten wird. Die Linie B verkehrt dann weiter auf demselben Linienweg wie am Tage über die Haltestellen Mühlweg, Demianiplatz, Waggonbau Ost, Klinikum zur Virchowstraße. An der Haltestelle Bahnhof/Südausgang bestehen jeweils alle 30 Minuten Anschlüsse von der Linie 3 zu den Linien B bzw. N, jeweils in alle Richtungen. Mit dieser Maßnahme wird die Anbindung der nördlichen Stadtteile deutlich verbessert. Hierbei ist es erforderlich, die Fahrtzeiten der Linie B auf die Schichtzeiten von Klinikum und Bombardier so weit wie möglich abzustimmen. Ggf. erfolgt dazu eine Verschiebung des kompletten Abendangebotes. Die Bedienung des Abschnitts zwischen Bahnhof/Südausgang und Biesnitz/Landeskrone im Stundentakt entspricht der geringeren Nachfrage in den Abendstunden.

Aufwand/Finanzierung

Aufgrund der Reduzierung des Angebots in Richtung Biesnitz/Landeskrone und der Übernahme von Fahrten der Linie N durch die Linie B zwischen Bahnhof/Südausgang und Rauschwalde entsteht durch die zusätzliche Bedienung der Linie B in den Abendstunden nur eine geringe Leistungsmehrung von ca. 3.000 Fahrplan-Kilometern pro Jahr. Der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge ist nicht erforderlich.

7.3.7 Verstärkung der Buslinie E bei Badewetter

Problemstellung

Der Berzdorfer See ist eines der zentralen Entwicklungsgebiete der Stadt Görlitz. Bereits heute existieren zahlreiche Freizeitangebote am und im Umfeld des Sees. In den kommenden Jahren sollen weitere hinzukommen, so dass zusätzliche Besucher zu erwarten sind. Die Buslinie E verkehrt gegenwärtig im Sommerfahrplan im 2-Stunden-Takt zwischen Weinhübel (Anschluss von und zur Straßenbahnlinie 3), Deutsch Ossig, Nordstrand, Hagenwerder und Tauchritz (Blaue Lagune). Insbesondere an Wochenenden kam es in der Vergangenheit bei gutem Badewetter zu Kapazitätsengpässen. Die Verkehrsgesellschaft Görlitz bietet daher seit dem Sommer 2015 zusätzliche Fahrten zwischen Weinhübel und Deutsch Ossig an, so dass jeweils in der Lastrichtung ein Stundentakt entsteht. Die zusätzlichen Fahrten verkehrten 2015 jedoch nur als Rufbus mit telefonischer Anmeldung mindestens 30 Minuten vor Abfahrt. Insgesamt ist der Fahrplan in der jetzigen Form noch keine wirkliche Alternative zur Nutzung des privaten PKW. Mit dem 2-Stunden-Takt bestehen nur wenige Fahrtmöglichkeiten zur Anreise (zwei Fahrten am Vormittag). Die Verdichtungsleistungen verkehrten 2015 nur am Wochenende und nur bei telefonischer Anmeldung, wodurch ebenfalls ein Nutzungshemmnis vorlag.

Die geplante Einrichtung der Station Deutsch Ossig/Berzdorfer See entlang der Eisenbahnstrecke von Zittau nach Görlitz würde zwar eine bessere Anbindung des Berzdorfer Sees schaffen, jedoch die Uferbereiche nur punktuell erschließen. Zudem besteht für die Einwohner von Görlitz, die nicht im Umkreis des Bahnhofs wohnen, ein weiterer Umsteigezwang. Es ist daher davon auszugehen, dass insbesondere die Besucher des Berzdorfer Sees, die in den südlichen Stadtteilen oder im Einzugsbereich der Linie 3 wohnen, die Busverbindung zum Berzdorfer See bevorzugen würden. Der Eisenbahnhalt bleibt darüber hinaus insbesondere für Besucher aus weiter entfernten Orten (z. B. Zittau) interessant.

Lösung

Die Verstärkungsleistungen zwischen Weinhübel und Deutsch Ossig verkehren künftig an allen Wochenenden zwischen Mai und September sowie in den Sommerferien täglich und ohne Voranmeldung. Somit bestehen auf diesem Abschnitt ein regelmäßiger Stundentakt und ein merkbares Fahrtenangebot. Zwischen Deutsch Ossig und Tauchritz wird das Angebot zunächst wie bisher im 2-Stunden-Takt fortgeführt. Ggf. ist hier in Abhängigkeit von der Entwicklung des Berzdorfer Sees eine weitere Verdichtung erforderlich.

Aufwand/Finanzierung

Während für die Verdichtung am Wochenende aufgrund der dann nicht zu bedienenden Linie F kein zusätzliches Fahrzeug erforderlich ist, muss an Ferientagen ein weiterer Bus eingesetzt werden. Insgesamt ergeben sich bei einer Bedienung an Wochenenden und Feiertagen zwischen Mai und September und an allen Ferientagen ca. 2.200 zusätzliche Fahrplan-Kilometer (zzgl. möglicher Betriebsfahrten an Ferientagen bei einem Einsatz des Verstärkerbusses direkt vom Betriebshof).

7.3.8 Anbindung der Behindertenwerkstatt in Weinhübel

Problemstellung

Bisherige Planungen sahen neben dem oben genannten Neubau der Eisenbahnstation nördlich von Deutsch Ossig die gleichzeitige Schließung des in der Vergangenheit schwach nachgefragten Haltepunktes Weinhübel vor. Durch die Ansiedlungen einer Behindertenwerkstatt (Görlitzer Werkstätten) und einer Kultureinrichtung (Kühlhaus) im Umfeld des Haltepunktes hat sich die Anzahl der Ein- und Aussteiger positiv entwickelt. Während zwischen 2011 und 2014 nach Zählungen des ZVON werktäglich zwischen 40 und 50 Ein- und Aussteiger erfasst wurden, waren es bei einer Erhebung der Stadt Görlitz im Spätsommer bereits zwischen 70 und 80. Insbesondere die Mitarbeiter der Behindertenwerkstatt nutzen (einzelne) Züge morgens und nachmittags für ihre Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Lösung

Der für die Bestellung des SPNV zuständige Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) und die Stadt Görlitz sind bemüht, eine einvernehmliche Lösung zu finden, die sowohl die Belange des SPNV als auch die Anbindung der Behindertenwerkstatt sichert. Neben den fahrplantechnologischen Gegebenheiten (Anschlussicherung, Zugkreuzung u. a.) spielt dabei auch die bei einem möglichen Weiterbetrieb des Halts in Weinhübel perspektivisch herzustellende Barrierefreiheit eine Rolle. Die dafür erforderlichen Abstimmungen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht abgeschlossen.

Die Veranstaltungen im Kühlhaus finden sehr unregelmäßig statt und dauern zum Teil bis in die Nachtstunden, so dass eine regelmäßige Bedienung mit Linienverkehrsmitteln nicht gewährleistet werden kann. Hier sind bei Bedarf alternative Lösungen zu finden.

7.3.9 Rufbuslinie Königshufen

Problemstellung

Die Rufbuslinie C dient zum einen der Erschließung der nördlichen Teile von Königshufen und zum anderen der barrierefreien Anbindung von Königshufen an das Stadtzentrum. Mit der perspektivisch vorgesehenen Umstellung der Straßenbahnlinien auf barrierefreie Fahrzeuge entfällt die letztgenannte Funktion der Linie C.

Lösung

Nach Beginn des regelmäßigen Einsatzes barrierefreier Straßenbahnfahrzeuge wird die Rufbuslinie C aus der Innenstadt zurückgezogen. Folgende Haltestellen werden dann bedient:

- Königshufen, Am Marktkauf (Anschluss von der Straßenbahnlinie 3)
- Nordring
- Windmühlenweg
- Am Feierabendheim
- Königshufen Mitte
- Königshufen, Am Marktkauf

Aufwand/Finanzierung

Das Fahrtenangebot verbleibt in der jetzigen Form bei 5 Fahrten an Wochentagen. Durch den dann kürzeren Linienweg erfolgt eine geringfügige Reduzierung des Aufwandes.

7.3.10 Bedienung der Ortsteile und Gewerbegebiete am Stadtrand

Folgende Übersicht fasst die Bedienung der Ortsteile zusammen.

Ortsteil/GE	Bewertung
Deutsch Ossig/ Hagenwerder/ Tauchritz	siehe Maßnahme zur Verstärkung der Buslinie E bei Badewetter
Kunnerwitz/ Klein Neundorf	Da das vorhandene Angebot als ausreichend bewertet wird, sind für diese Ortsteile keine Änderungen vorgesehen. Im Zuge der Weiterentwicklung der Freizeitangebote am Berzdorfer See ist jedoch zu prüfen, in wie fern Anpassungen vorgenommen werden sollten.

Ortsteil/GE	Bewertung
Ludwigsdorf/ Ober-Neundorf	<p>Die Bedienung der Ortsteile Ludwigsdorf und Ober-Neundorf erfolgt gegenwärtig durch den Regionalbusverkehr mit den Linien 139, 140 und 143. Auf diesen Linien werden zahlreiche Fahrten in die Görlitzer Innenstadt angeboten. Durch die tarifliche Integration in den ZVON-Tarif ist darüber hinaus das Umsteigen in die Stadtverkehrsangebote ohne den Erwerb zusätzlicher Fahrscheine möglich (innerhalb der zeitlichen Gültigkeit).</p> <p>Zur Verbesserung der Angebotsqualität wird seitens der Stadt Görlitz angestrebt, das vorhandene Angebot zu vertakten (Studentakt) und nach Möglichkeit mit der Stadtbuslinie nach Klingewalde so abzustimmen, dass auf dem gemeinsamen Linienweg ein 30-Minuten-Takt angeboten werden kann. Außerdem sind die Linienwege so zu gestalten, dass eine möglichst einheitliche Linienführung für die vertakteten Fahrten zwischen Ober-Neundorf und Busbahnhof entsteht. Die Aufgabenträgerschaft für diese Linien obliegt jedoch dem Landkreis Görlitz, so dass hier eine enge Abstimmung erforderlich ist.</p> <p>Zur Verbesserung der Akzeptanz des Regionalbusverkehrs für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes ist dabei eine verbesserte Kommunikation und Vermarktung vorhandener Angebote notwendig. Sofern dies an den elektronischen Anzeigen der Busse technisch sinnvoll umsetzbar ist, erhalten die vertakteten Fahrten zwischen Busbahnhof und Ober-Neundorf eine zusätzliche Bezeichnung als Stadtbuslinie L.</p>
Schlauroth	<p>Da das vorhandene Angebot als ausreichend bewertet wird, sind für diesen Ortsteil keine Änderungen vorgesehen. Eine Vertaktung der Regionalbusangebote ist aufgrund der unterschiedlichen Linienwege und der sich aus dem Schülerverkehr ergebenden Fahrplanzwänge nicht möglich.</p>
GE Ebersbach/ GE An der Autobahn	<p>Die gegenwärtige Anbindung durch die Regionalbuslinie 138 wird beibehalten. Aufgrund der unterschiedlichen Linienwege ist das Angebot jedoch sehr unübersichtlich und zum Teil mit zeitaufwändigen Umwegen verbunden. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Görlitz soll daher geprüft werden, wie diese Verbindung attraktiver gestaltet und an die Nachfrage angepasst werden kann.</p>
GE Nordwest	<p>Für die bessere Erschließung dieses Gewerbegebietes erfolgt die Einrichtung einer Regionalbushaltestelle an der Girbigsdorfer Straße in Höhe der Eisenbahnüberführung. Dadurch kann der Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle (Virchowstraße) um etwa 400 Meter gekürzt werden. Zu den verschiedenen Standorten im Gewerbegebiet sind dann Fußwege zwischen 200 und 1.000 Meter zurückzulegen.</p>

7.3.11 Zusammenfassung der Maßnahmen

Mit den vorgestellten Maßnahmen kann eine wesentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots der Stadt Görlitz erreicht werden. Insbesondere mit der veränderten Linienführung der Linie A zur Fachhochschule und der anschließenden Fortführung als Linie D erhalten zahlreiche zentrale Bereiche der Stadt Görlitz eine deutlich verbesserte Anbindung mit kürzeren Fußwegen zu den Bushaltestellen. Gleichzeitig ist mit der Attraktivitätssteigerung auch mit Erhöhung der Erlöse aus dem Fahrscheinverkauf zu rechnen.

Aufgabe der Stadt und des Verkehrsunternehmens ist, die Inanspruchnahme der veränderten und der neuen Angebote regelmäßig zu überprüfen und ggf. Anpassungen im Angebot vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Bedienung des Berzdorfer Sees, dessen weitere Entwicklung bzgl. der Nutzung noch nicht genau absehbar ist.

7.4 Infrastrukturmaßnahmen und Investitionen

7.4.1 Haltestellenausbau

Die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV müssen unter Beachtung von BOStrab sowie BOKraft und sollten unter Beachtung der Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (Ausgabe 2013) (EAÖ) errichtet werden. Des Weiteren sollten die Inhalte der neuformulierten DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum und der DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum einfließen.

7.4.2 Fahrzeuge

Zur Bedienung aller fahrplanmäßigen Fahrten der beiden Straßenbahnlinien werden jeweils drei Züge benötigt. Zusätzlich ist von einer Reserve von zwei Fahrzeugen auszugehen, wobei je eins als Betriebsreserve für Störungsfälle und eins als Werkstattreserve für turnusmäßige Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten erforderlich ist. Für eine vollständige Umstellung des Fahrzeugsparks sind also insgesamt acht Fahrzeuge erforderlich, sofern die heute auf der Linie 3 üblichen Traktionen aus jeweils zwei Triebwagen durch ein entsprechend großes Fahrzeug ersetzt werden.

Da niederflurige Straßenbahnfahrzeuge erst seit etwa 20 Jahren in Deutschland und Europa in großen Stückzahlen eingesetzt werden und für die meisten Fahrzeuge eine Lebensdauer von mindestens 30 Jahren angestrebt wird, gibt es nur wenige Gebrauchtfahrzeuge, die theoretisch verfügbar wären bzw. von Verkehrsunternehmen auch angeboten werden. Dazu kommen weitere Nutzungseinschränkungen wie die in Görlitz übliche Spurweite von 1 000 mm und das ortsübliche Lichtraumprofil. Zudem ist bei einer Beschaffung von gebrauchten Straßenbahnen nicht mit einer Förderung durch den Freistaat Sachsen zu rechnen, wie diese den sächsischen Straßenbahnbetrieben bei Neufahrzeugen in der Regel gewährt wird. Der ebenfalls mögliche Umbau der vorhandenen Triebwagen oder die Behängung dieser mit niederflurigen Beiwagen stellt aufgrund des hohen Alters dieser Triebwagen (zwischen 26 und 37 Jahre) keine langfristige Lösung dar.

Aus den oben genannten Gründen strebt die Stadt Görlitz zur Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit der Straßenbahn daher die Beschaffung von niederflurigen Neufahrzeugen an. Für den Erwerb der oben genannten acht Fahrzeuge ist je nach Kaufpreis (ca. 2,5 bis 3,5 Mio. € je Fahrzeug) mit Investitionskosten von 20 bis 28 Mio. € zu rechnen, wobei bei einer Förderung von 50 % durch den Freistaat Sachsen ein Eigenanteil für die Stadt bzw. für das Verkehrsunternehmen von 10 bis 14 Mio. € verbleibt.

Diese Investitionskosten können durch die Stadt Görlitz bzw. durch das Verkehrsunternehmen bis 2022 nicht aufgebracht werden. Angestrebt wird daher, die Beschaffung zeitlich zu strecken und bis 2022 zunächst einen Stundentakt mit barrierefreien Fahrzeugen auf beiden Linien anzubieten. Dafür sind drei Fahrzeuge erforderlich. Die Anschaffung der übrigen fünf Fahrzeuge ist dann bis Ende 2028 abzuschließen.

7.5 Barrierefreiheit

7.5.1 Maßnahmenplanung

§ 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG verpflichtet den Aufgabenträger zu Folgendem:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

Die Forderung nach Herstellung von Barrierefreiheit gilt aber nicht ausnahmslos. In § 8 Absatz 3 Satz 4 PBefG heißt es: *„Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“*

Seit Beginn des Jahres 2013 findet sich im Personenbeförderungsgesetz die Zielstellung, dass bis zum Jahre 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen ist. Diese Vorgabe stellt Kommunen und Landkreise vor große Herausforderungen. Denn die Realisierung wird enorme finanzielle Investitionen abverlangen, die trotz einer anhaltenden hohen Haushaltsbelastung und ohne entsprechende Kompensationszahlungen zu tätigen sind. Für viele Verantwortliche stellt sich daher die Frage, welche Maßnahmen aufgrund der neu formulierten Zielstellung überhaupt ergriffen werden müssen.

Zunächst ist die Formulierung des Gesetzes „vollständige Barrierefreiheit“ so zu verstehen, als die Vorschrift lediglich bezogen auf die in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen²⁸ gilt (vgl. Hansen, KommSpezial, 2013, 2ff.; Linke, DVBl 2016, 344-350). Mithin sind seelische und geistige Behinderungen keine Behinderungen im Sinne des PBefG. Verkehrsmittel sind daher nach § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Im Fall des Stadtgebietes Görlitz sind daher insbesondere die Haltestellen und die Straßenbahn in den Blick zu nehmen.

Mit der Ausnahmemöglichkeit in § 8 Absatz 3 Satz 4 PBefG besteht aber für den Aufgabenträger die Möglichkeit von der Regel abzuweichen; mithin bei der Herstellung von Barrierefreiheit (Regel) zwischen Barrierefreiheit und den finanziellen Möglichkeiten sowie den sachlichen Notwendigkeiten abzuwägen (Ausnahme). Diese Ausnahmen sind konkret im Nahverkehrsplan zu benennen und zu begründen.

Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Oberlausitz-Niederschlesien (vsl. 2016 bis 2020) soll eine fortlaufende Bestandsaufnahme sowie -analyse des Status-quo der Fahrzeugausstattung, der Haltestelleninfrastruktur sowie der Informationsvermittlung vorgenommen werden.

7.5.2 Ausgangssituation

Die Stadt Görlitz ist sich der Tatsache bewusst, dass bei der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit insbesondere in Bezug auf die Haltestelleninfrastruktur und die Straßenbahnfahrzeuge erheblicher Nachholbedarf besteht. Zwar hat die Stadt in den vergangenen Jahren bereits große Anstrengungen unternommen, allerdings entsprechen die damaligen Standards nicht immer dem aktuellen Stand der Vorgaben. Bzgl. der Bestandsaufnahme sei auf die Ausführungen im Kapitel 4.3 verwiesen.

Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit erstreckt sich bis zum Ende der zeitlichen Gültigkeit des Grundsatzbeschlusses zur Trägerschaft ÖPNV im Stadtgebiet Görlitz (vgl. Kapitel 1) im Dezember 2028. Bis dahin werden der Stadt Görlitz jährlich 850.000 Euro vom Landkreis Görlitz für den ÖPNV zur Verfügung gestellt.

7.5.3 Maßnahmenkatalog

Fahrzeuge/Informationsvermittlung im Betrieb

Das ausführende Verkehrsunternehmen hat, wie in Kapitel 7.2.2 festgelegt, eine umfassende Fahrzeugliste zu führen. Neben allgemeinen Fahrzeugangaben enthält diese insbesondere Details zu Ausstattungsmerkmalen zum Abbau motorischer und sensorischer Hindernisse.

Bzgl. der Beschaffung der barrierefreien Straßenbahnfahrzeuge wird auf die Ausführungen in den Kapiteln 7.4.2 und 7.5.4 verwiesen.

²⁸ betrifft motorische und sensorische Einschränkungen

Haltestellen

Die Stadt Görlitz als Aufgabenträger ÖSPV und Straßenbaulastträger hat – wie im Kapitel 4.1 sowie inhaltlich im Kapitel 4.3 dargelegt – bereits ein Haltestellenkataster erarbeitet. Dieses wird der weiteren Annäherung und Erarbeitung der Thematik „Vollständige Barrierefreiheit“ zugrunde gelegt.

Um das theoretische Investitionsvolumen für die Herstellung der barrierefreien städtischen Haltestelleninfrastruktur zu bestimmen, sollen folgende pauschale Werte angesetzt werden. Die Kosten je Haltestellensteig variieren dabei in Abhängigkeit vom Ausbaustandard zwischen 10.000 (einfacher Grundausbau) bis zu 30.000 Euro (umfassender Ausbau mit Fahrgastunterstand und Anpassung der Zuwegung)²⁹.

Für die Ermittlung des theoretischen Volumens wurden folgende Annahmen je Steig getroffen:

- Straßenbahn- sowie Kombihaltestellen: 30.000 €
- Bushaltestellen: 10.000 bis 12.000 €

Die daraus resultierenden theoretischen Investitionskosten für alle 49 Straßenbahn- und Kombi- sowie 170 Bussteige würden somit gemäß den oben genannten Annahmen ca. 3,2 bis 3,5 Mio. Euro betragen. Darüber hinaus ist jedoch davon auszugehen, dass durch die besonderen örtlichen Verhältnisse in der Stadt Görlitz, vor allem in Bezug auf den Denkmalschutz, für viele Haltestellen deutlich höhere Investitionen erforderlich sind. Aufgrund des begrenzten finanziellen Spielraums im städtischen Haushalt ist ein vollständiger Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bis 2022 daher als nicht umsetzbar zu bewerten.

Daher sollen vorrangig Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung ausgebaut werden. Das umfasst zum einen Übergangsstellen und Haltestellen mit höchstem Verkehrsaufkommen – diese sollten grundsätzlich barrierefrei gestaltet sein – sowie zum anderen Haltestellen mit besonderem Bedarf an Barrierefreiheit. Dies können z. B. Haltestellen an zentralen Handels- oder Kultur-einrichtungen, an bedeutenden Sportstätten oder auch an administrativen, medizinischen und sozialen Einrichtungen sein.

Die im Haltestellenkataster aufgeführten Steige werden unter den dargelegten Punkten bewertet und im Zuge eines Umbauprogramms der Stadt priorisiert und unter Beachtung der im Kapitel Infrastruktur dargelegten gesetzlichen Vorgaben und Normen modernisiert. Mit dem Haushaltsentwurf der Verwaltung für die Haushaltsjahre 2017 bis 2021 der Stadt Görlitz wird den Stadträten ein Vorschlag unterbreitet, welcher einen Maßnahmenplan zur Zielerreichung unter Berücksichtigung der derzeitigen Fördermittelbedingungen für die barrierefreie Haltestellengestaltung (Bushaltestellen) zum Inhalt hat.

Die nicht in dieses Raster fallenden Haltestellen werden vorerst nicht priorisiert betrachtet, können aber weiterführend gemäß ihrer angebots- und nachfrageseitigen Frequentierung ausgestaltet werden.

Die Priorisierungsstufen des Haltestellenumbauprogramms können somit in die Rangstufen

- a) Übergangsstellen sowie Haltestellen mit höchstem Aufkommen,
- b) Haltestellen an relevanten Einrichtungen und
- c) verbleibende Haltestellen

festgelegt werden, wobei a) und b) als verkehrlich bedeutsame Haltestellen klassifiziert werden. An dieser Stelle ist festzuhalten, dass der Haltestellenneubau und -ausbau bei grundhafter Sanierung von Straßen immer unter dem Aspekt der Barrierefreiheit erfolgt.

Weiterhin gilt es, neben den baulichen Anforderungen den Betrieb und den Unterhalt der Anlagen (u. a. Baustellen, Winterdienst) barrierefrei zu gestalten und zu erhalten.

²⁹ Gemäß Berechnungsgrundlage ZVON Haltestellenausbau

Barrierefreie Informationsvermittlung

Die Fahrzeuge und Haltestellen betreffende barrierefreie Informationsvermittlung soll wie oben beschrieben während der Laufzeit des vorliegenden ÖPNV-Konzepts fortgeschrieben oder erhoben werden.

Für die Informationsvermittlung sind vor allem die Servicestellen der Verkehrsunternehmen zuständig. Diese sollten zur Erreichung eines hohen Standards geschultes Personal vorhalten.

Die Evaluierung der barrierefreien Informationsvermittlung im Internet erfordert eine gesonderte Betrachtung. Diese sollte ebenfalls durch eine Bestandsaufnahme sowie eine anschließende Analyse und etwaige Maßnahmenplanung erfolgen. Einer entsprechenden Erhebung und Evaluierung vorangestellt, muss jedoch ein zugrunde zu legender Standard bestimmt werden. International anerkannt sind die Standards „Web Content Accessibility Guidelines 2.0“ (WCAG) der Web Accessibility Initiative (WAI) aus dem Jahr 2008. Auf nationaler Ebene kann auf die Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung – BITV 2.0) aus 2011 verwiesen werden. Diese orientiert sich in ihren Anforderungen an den o. g. internationalen Standards.

7.5.4 Umsetzungshorizont

Wie den obigen Ausführungen entnommen werden kann, ist die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 als nicht umsetzbar zu bewerten. Die Stadt Görlitz hat daher folgenden Umsetzungsplan (vgl. Tabelle 17) zusammengestellt. Neben der Beschaffung der barrierefreien Straßenbahnen stehen dabei die Haltestellen im Vordergrund, wobei mit Rücksicht auf die Zuständigkeiten und die Kosten zunächst die Ertüchtigung der Bushaltestellen vorgebracht werden soll. Die Fortschreibung und Weiterentwicklung der barrierefreien Informationsvermittlung erfolgt in Abhängigkeit vor allem der Fahrzeugbeschaffung und des Haltestellenumbaus und kann daher noch nicht konkret terminiert werden.

Tabelle 17: Umsetzungshorizont Barrierefreiheit

	Haltestellen	Fahrzeuge Straßenbahn	Fahrzeuge Stadtbus
Maßnahmen bis 31.12.2021	barrierefreier Ausbau von ca. 50 Steigen von Bushaltestellen	Beschaffung von mindestens drei barrierefreien Fahrzeugen	laufzeitbedingter Austausch der Fahrzeuge
Prognose 01.01.2022	ca. 25 % der Bushaltestellen barrierefrei	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im Stundentakt (jede 3. Fahrt beider Linien)	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auf allen Fahrten
Maßnahmen 2022-2028	barrierefreier Ausbau insbesondere der verkehrlich bedeutsamen Haltestellen	Beschaffung von weiteren fünf barrierefreien Fahrzeugen	laufzeitbedingter Austausch der Fahrzeuge
Prognose 31.12.2028	ca. 80 % der verkehrlich bedeutsamen Haltestellen barrierefrei	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auf allen Fahrten	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge auf allen Fahrten

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG lässt der Gesetzgeber Ausnahmen beim barrierefreien Ausbau des Nahverkehrssystems zu, sofern diese konkret benannt und begründet werden. Im ÖPNV-Konzept werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Fahrzeuge/Betrieb

Alle Fahrzeugneuanschaffungen werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben und Normen zur geforderten Barrierefreiheit durchgeführt. Sie erfolgen gemäß der in der Tabelle 17 aufgezeigten Planung und schrittweise gemäß dem laufzeitbedingten Austausch der Fahrzeuge sowie entsprechend der Finanzausstattung der Verkehrsunternehmen, der Haushaltslage der Stadt Görlitz als Aufgabenträger und der Fördermittelbereitstellung des Freistaates. Hierbei ist insbesondere auf die Straßenbahnen verwiesen, die gegenwärtig nicht den Standards der Barrierefreiheit entsprechen.

Haltestelleninfrastruktur

Die Haltestellen werden ebenfalls schrittweise und gemäß Priorisierung im Haltestellenkataster sowie im Rahmen der anstehenden Instandsetzungsmaßnahmen und -zyklen des Straßenraums durch den Straßenbaulastträger barrierefrei ausgebaut. Der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen, den gültigen technischen Standards und Normen und gemäß der in der Tabelle 17 aufgezeigten Planung.

Schließt das Haltestellenumfeld eine barrierefreie Zuwegung an die Haltestelle aus bzw. ist diese auch nicht im Rahmen o. g. Zyklen und Maßnahmen eingeplant, kann der barrierefreie Ausbau vorerst zurückgestellt werden.

8 Zielnetz

Folgende Abbildungen stellen das Zielnetz (Tages- und Abendverkehr) schematisch dar, welches zum 01.01.2019 umgesetzt werden soll.

Abbildung 22: Zielnetz Stadtverkehr Görlitz Tagesverkehr

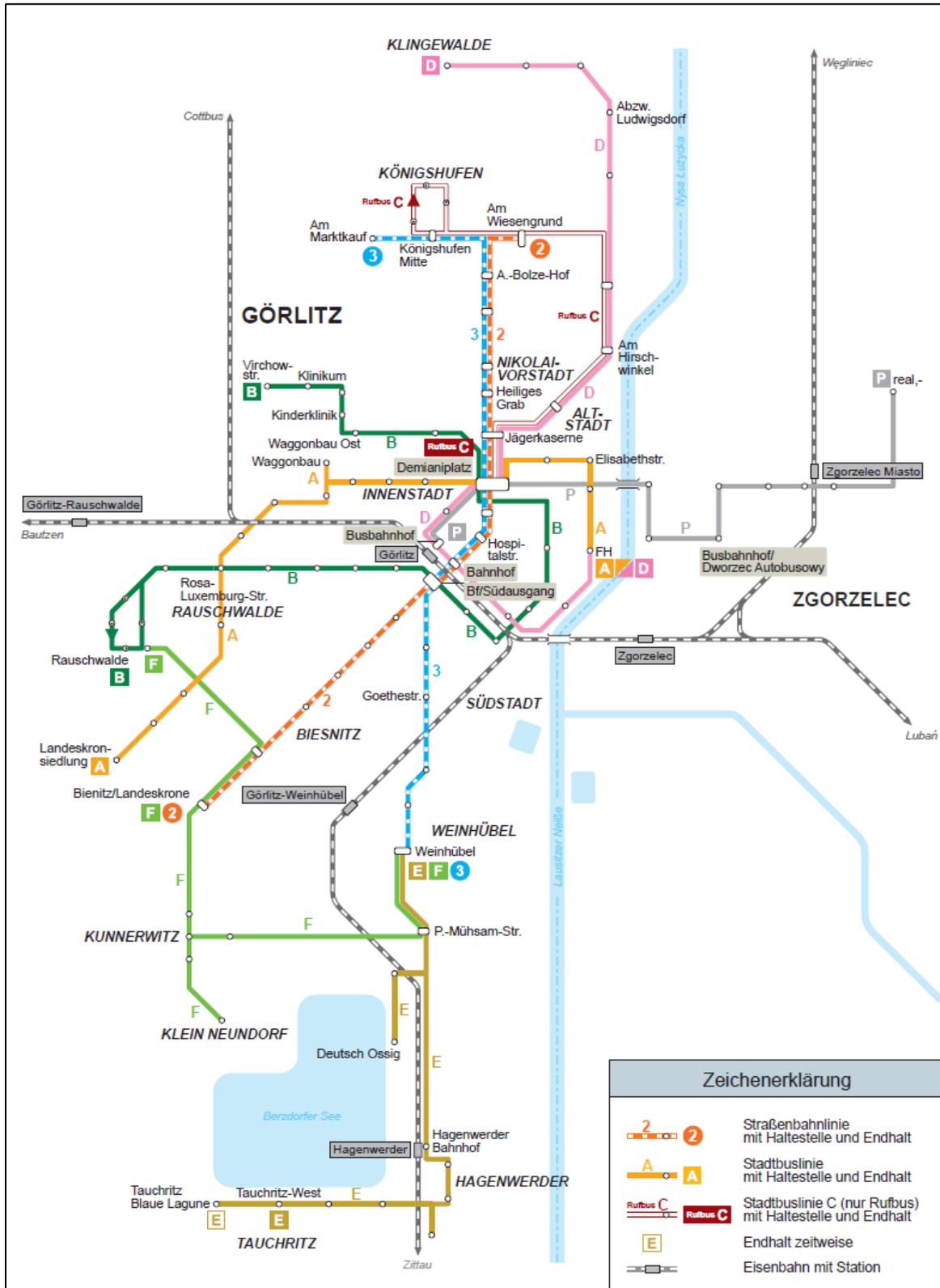
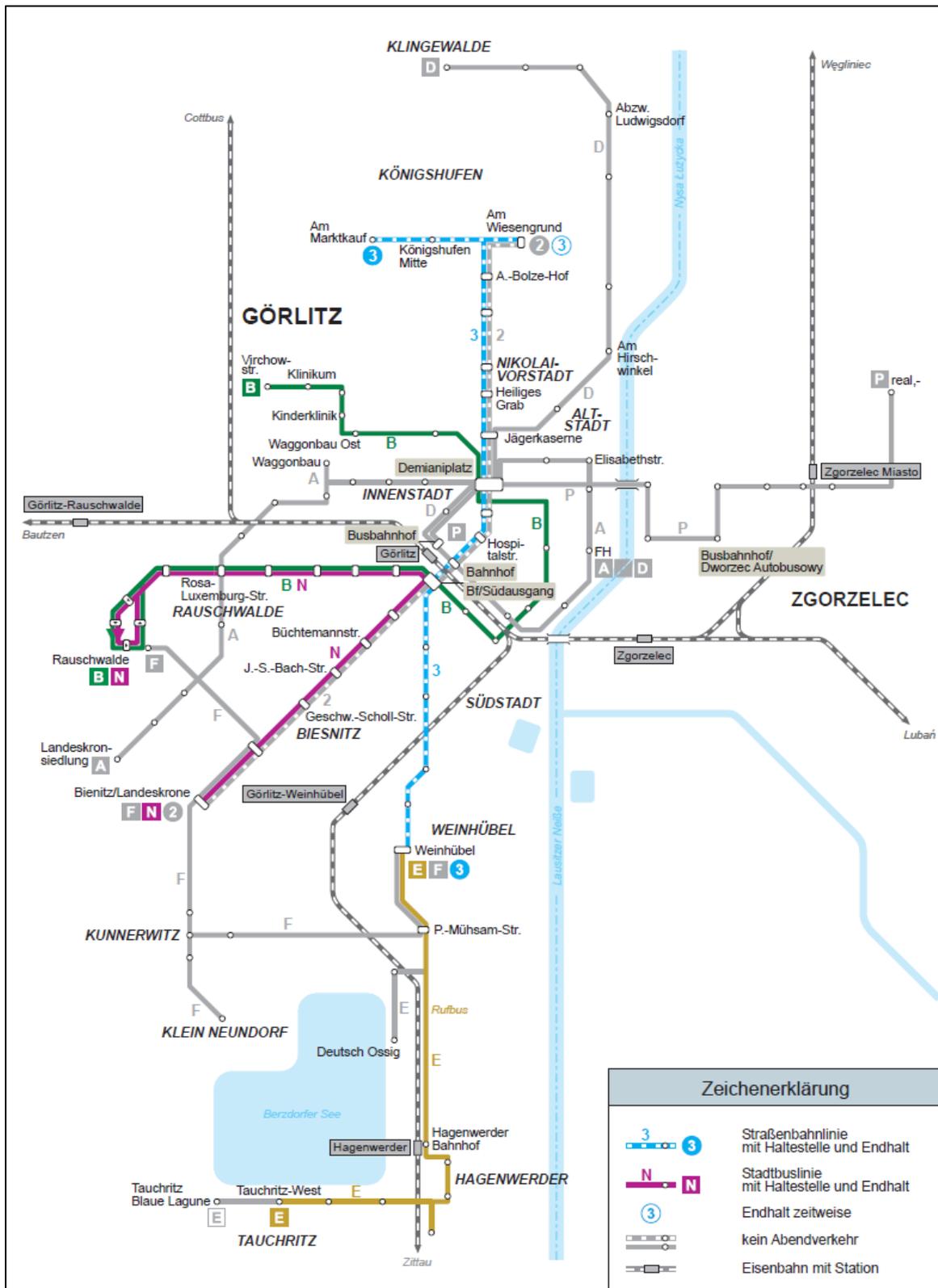


Abbildung 23: Zielnetz Stadtverkehr Görlitz Abendverkehr



8.1 Straßenbahnlinien

Im Abendverkehr besteht auf der Linie 3 zwischen Weinhübel und Alexander-Bolze-Hof ein 30-Minuten-Takt. Folgende Tabellen zeigen das künftige Angebot auf den beiden Straßenbahnlinien. Bis zur Umstellung auf barrierefreie Fahrzeuge gestaltet sich der Fahrzeugeinsatz wie im Kapitel 4.2 beschrieben.

Tabelle 18: Zielnetz Straßenbahn, Bedienkonzept Montag bis Freitag

Linie	Linienabschnitt	Zeitraum	Takt [min]
2	Königshufen, Am Wiesengrund– Biesnitz/Landeskrone	5-20 Uhr	20
3	Königshufen, Am Marktkauf– Weinhübel	5-20 Uhr	20
		20-0 Uhr	60
	Königshufen, Am Wiesengrund– Weinhübel	20-0 Uhr	60

Tabelle 19: Zielnetz Straßenbahn, Bedienkonzept Samstag

Linie	Linienabschnitt	Zeitraum	Takt [min]
2	Königshufen, Am Wiesengrund– Biesnitz/Landeskrone	6-8 Uhr	30
		8-16 Uhr	20
		16-20 Uhr	30
3	Königshufen, Am Marktkauf– Weinhübel	6-8 Uhr	30
		8-16 Uhr	20
		16-20 Uhr	30
		20-0 Uhr	60
	Königshufen, Am Wiesengrund– Weinhübel	20-0 Uhr	60

Tabelle 20: Zielnetz Straßenbahn, Bedienkonzept Sonn- und Feiertag

Linie	Linienabschnitt	Zeitraum	Takt [min]
2	Königshufen, Am Wiesengrund– Biesnitz/Landeskrone	6-20 Uhr	30
3	Königshufen, Am Marktkauf– Weinhübel	6-20 Uhr	30
		20-0 Uhr	60
	Königshufen, Am Wiesengrund– Weinhübel	20-0 Uhr	60

8.2 Buslinien

Im Abendverkehr ergänzen sich die Linien B und N zwischen Rauschwalde und Bahnhof/Südausgang täglich zu einem 30-Minuten-Takt. Außerdem kann bei Bedarf (vgl. Maßnahme im Punkt 7.3.3) vom Taktschema abgewichen werden.

Folgende Tabellen zeigen das künftige Angebot auf den Buslinien. Sofern in den Tabellen nicht anders vermerkt, kommen Standardbusse zum Einsatz. Darüber hinaus sind im Schülerverkehr Gelenkbusse einzusetzen, wenn die Kapazität von Standardbussen nicht ausreichend ist.

Tabelle 21: Zielnetz Buslinien, Bedienkonzept Montag bis Freitag

Linie	Linienabschnitt	Zeitraum	Takt [min]	Bemerkung
A	Landeskronsiedlung–Demianiplatz– Fachhochschule	6-19:30 Uhr	30	Verknüpfung mit Linie D
B	Rauschwalde–Demianiplatz– Virchowstraße	5-20 Uhr	20	Gelenkbuseinsatz
		20-0 Uhr	60	30-min-Takt Rauschwalde– Bahnhof mit Linie N
C	<i>bis zur Umstellung der Straßenbahn auf barrierefreie Fahrzeuge:</i> Demianiplatz–Königshufen, Windmühlenweg–Demianiplatz	8:30-16:30 Uhr	5 Fahrten	Rufbus
	<i>nach Umstellung der Straßenbahn auf barrierefreie Fahrzeuge:</i> Königshufen, Am Marktkauf– Windmühlenweg– Am Marktkauf	8:30-16:30 Uhr	5 Fahrten	Rufbus
D	Fachhochschule–Busbahnhof– Demianiplatz–Klingewalde	6-19 Uhr	60	Verknüpfung mit Linie A
E	Weinhübel–Rauschwalde	6:30-7:30 Uhr	1 Fahrt	
E(S1)	Weinhübel–Deutsch Ossig	6-8 Uhr	1 FP	
		8-20 Uhr	60	
		20-22 Uhr	1 FP	Rufbus
	Deutsch Ossig–Tauchritz– Blaue Lagune	6-20 Uhr	120	
		20-22 Uhr	1 FP	Rufbus
E(S2)	Weinhübel–Deutsch Ossig– Tauchritz–Blaue Lagune	6-22 Uhr	120	1 FP als Rufbus
E(W)	Weinhübel–Tauchritz	6-22 Uhr	120	3 FP als Rufbus
F	Biesnitz/Landeskrone–Rauschwalde	12-16:30 Uhr	3,5 FP	W: 1 Fahrt als Rufbus
	Klein Neundorf- Biesnitz/Landeskrone–Rauschwalde	6:30-7:30 Uhr	1 Fahrt	
F(S)	Biesnitz/Landeskrone–Weinhübel	8-19 Uhr	120	
F(W)	Biesnitz/Landeskrone–Weinhübel	8-19 Uhr	120	2 FP als Rufbus
N	Rauschwalde–Bahnhof/Südausgang– Biesnitz/Landeskrone	20-0 Uhr	60	30-min-Takt Rauschwalde– Bahnhof mit Linie B

*S=Sommerfahrplan (Mai bis September); S1=Fahrplan Sommerferien;
S2=Fahrplan Mai bis September außerhalb der Sommerferien;
W=Winterfahrplan (Oktober bis April)*

Tabelle 22: Zielnetz Buslinien, Bedienkonzept Samstag

Linie	Linienabschnitt	Zeitraum	Takt [min]	Bemerkung
A	Landeskronsiedlung–Demianiplatz– Fachhochschule	7-14 Uhr	30	Verknüpfung mit Linie D
		14-20 Uhr	60	
B	Rauschwalde–Demianiplatz– Virchowstraße	6-8 Uhr	30	
		8-16 Uhr	20	
		16-20 Uhr	30	
		20-0 Uhr	60	30-min-Takt Rauschwalde– Bahnhof mit Linie N
D	Fachhochschule–Busbf.– Demianiplatz	7-14 Uhr	60	Verknüpfung mit Linie A
	Demianiplatz–Klingewalde	7-14 Uhr	60	
		14-19 Uhr	60	Rufbus
E(S1)	Weinhübel–Deutsch Ossig	8:30-20 Uhr	60	
	Deutsch Ossig–Tauchritz-Blaue Lagune	8:30-20 Uhr	120	
E(S2)	Weinhübel–Deutsch Ossig– Tauchritz-Blaue Lagune	8:30-20 Uhr	120	bei Bedarf Gelenkbuseinsatz
E(W)	Weinhübel–Tauchritz	10:30-16:30	2 FP	Rufbus
N	Rauschwalde–Biesnitz/Landeskrone	20-0 Uhr	60	30-min-Takt Rauschwalde– Bahnhof mit Linie B
<i>S1=Sommerfahrplan (Mai, September); S2=Sommerfahrplan (Juni, Juli, August) W=Winterfahrplan (Oktober bis April)</i>				

Tabelle 23: Zielnetz Buslinien, Bedienkonzept Sonn- und Feiertag

Linie	Linienabschnitt	Zeitraum	Takt [min]	Bemerkung
A	Landeskronsiedlung–Demianiplatz– Fachhochschule	8-19:30 Uhr	60	
B	Rauschwalde–Demianiplatz – Virchowstraße	6-20 Uhr	30	
		20-0 Uhr	60	30-min-Takt Rauschwalde– Bahnhof mit Linie N
D	Demianiplatz–Klingewalde	8-19 Uhr	60	Rufbus
E(S1)	Weinhübel–Deutsch Ossig	8:30-20 Uhr	60	
	Deutsch Ossig–Tauchritz-Blaue Lagune	8:30-20 Uhr	120	
E(S2)	Weinhübel–Deutsch Ossig– Tauchritz-Blaue Lagune	8:30-20 Uhr	120	bei Bedarf Gelenkbuseinsatz
E(W)	Weinhübel–Tauchritz	10:30-16:30	2 FP	Rufbus
N	Rauschwalde–Biesnitz/Landeskrone	19:30-0 Uhr	60	30-min-Takt Rauschwalde– Bahnhof mit Linie B
<i>S1=Sommerfahrplan (Mai, September); S2=Sommerfahrplan (Juni, Juli, August) W=Winterfahrplan (Oktober bis April)</i>				

8.3 Anschlüsse

Entsprechend der jeweiligen Bedien- und Taktzeiten werden planmäßig folgende Anschlüsse zwischen den Stadtverkehrslinien gewährleistet.

Abbildung 24: Anschlüsse im Zielnetz entsprechend der jeweiligen Bedien- und Taktzeiten

		Demianiplatz	Bahnhof/ Südausgang	Weinhübel	Biesnitz/ Landeskron
Mo-Fr	6-20 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 2, A/D • Linien 3, A, B 	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 3, B 	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 3, E • Linien 3, F 	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 2, F
Sa	6-20 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 2, A/D • Linien 3, A, B 	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 3, B 	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 3, E 	
So	6-20 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 2, A, D • Linien 3, B 	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 3, B 	<ul style="list-style-type: none"> • Linien 3, E 	
täglich	20-0 Uhr		<ul style="list-style-type: none"> • Linien 3, B, N 		

9 Finanzierung

Die Finanzierung des Betriebes, der Infrastrukturkosten, der Investitionen, der ÖSPV-Leistungen und der damit verbundenen Aufwendungen (Wartung, Instandhaltung etc.) erfolgt im Stadtverkehr aus den im Folgenden dargelegten Finanzierungsquellen. Die Finanzierung der übrigen Verkehrsangebote im ÖPNV (SPNV, Regionalbusverkehr) erfolgt durch die jeweiligen Aufgabenträger (ZVON bzw. Landkreis Görlitz).

9.1 Fahrgeldeinnahmen

Die Fahrgeldeinnahmen, die dem Verkehrsunternehmen im Stadtverkehr Görlitz nach der ZVON-Einnahmeaufteilung zustehen, setzen sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- Anspruch aus den durch das Verkehrsunternehmen selbst oder durch andere Verkehrsunternehmen verkauften Fahrscheine zum Tarif Stadtverkehr Görlitz (Betrag nach Einnahmeaufteilung),
- Stadtverkehrsanteil bei Fahrkarten zum Regionalverkehrstarif mit Start oder Ziel in Görlitz (Betrag nach Einnahmeaufteilung),
- relationslose Fahrscheine zum ZVON-Tarif, die beim verkaufenden Unternehmen verbleiben und nicht in die ZVON-Einnahmeaufteilung eingehen (Tageskarten Verbundraum) und
- relationslose Fahrscheine zum ZVON-Tarif, für die feste Einnahmeschlüssel vereinbart worden sind (Euro-Weiße-Tickets, Seniorentickets, Ferientickets, ZVON-Anteile am Sachsen-Ticket, jeweils Betrag nach Einnahmeaufteilung).

9.2 Ausgleichszahlungen des ZVON

Durch den ZVON werden nachfolgende Leistungen erbracht:

- Ausgleich der Durchtarifizierungszahlungen im Rahmen der Einnahmeaufteilung ZVON zu gegenwärtig 60 %,
- Mittel für den Erhalt der 4-Fahrten-Karte und für die unentgeltliche Ausgabe des Flexx-Tickets bei ermäßigten Abo-Monats- oder Jahreskarten und
- der nach Auszahlung der oben genannten Mittel verbleibende Rest.

9.3 Einnahmen aus gesetzlichen Ausgleichsleistungen

Die Verkehrsunternehmen müssen im öffentlichen Linienverkehr auf Grund tariflicher Verpflichtungen Auszubildenden (Schüler, Studenten, Azubis usw.) ermäßigte Beförderungsentgelte auf Zeitkarten gewähren. Die den privatwirtschaftlich geführten Verkehrsunternehmen entstehenden Mindereinnahmen werden durch den Aufgabenträger des ÖPNV, die Stadt Görlitz, ausgeglichen. Grundlage der Berechnung ist die Satzung der Stadt Görlitz (ÖPNVAusgleichs-Satzung in der Fassung der 1. Änderungssatzung, rechtsbereinigt vom 27.09.2012).

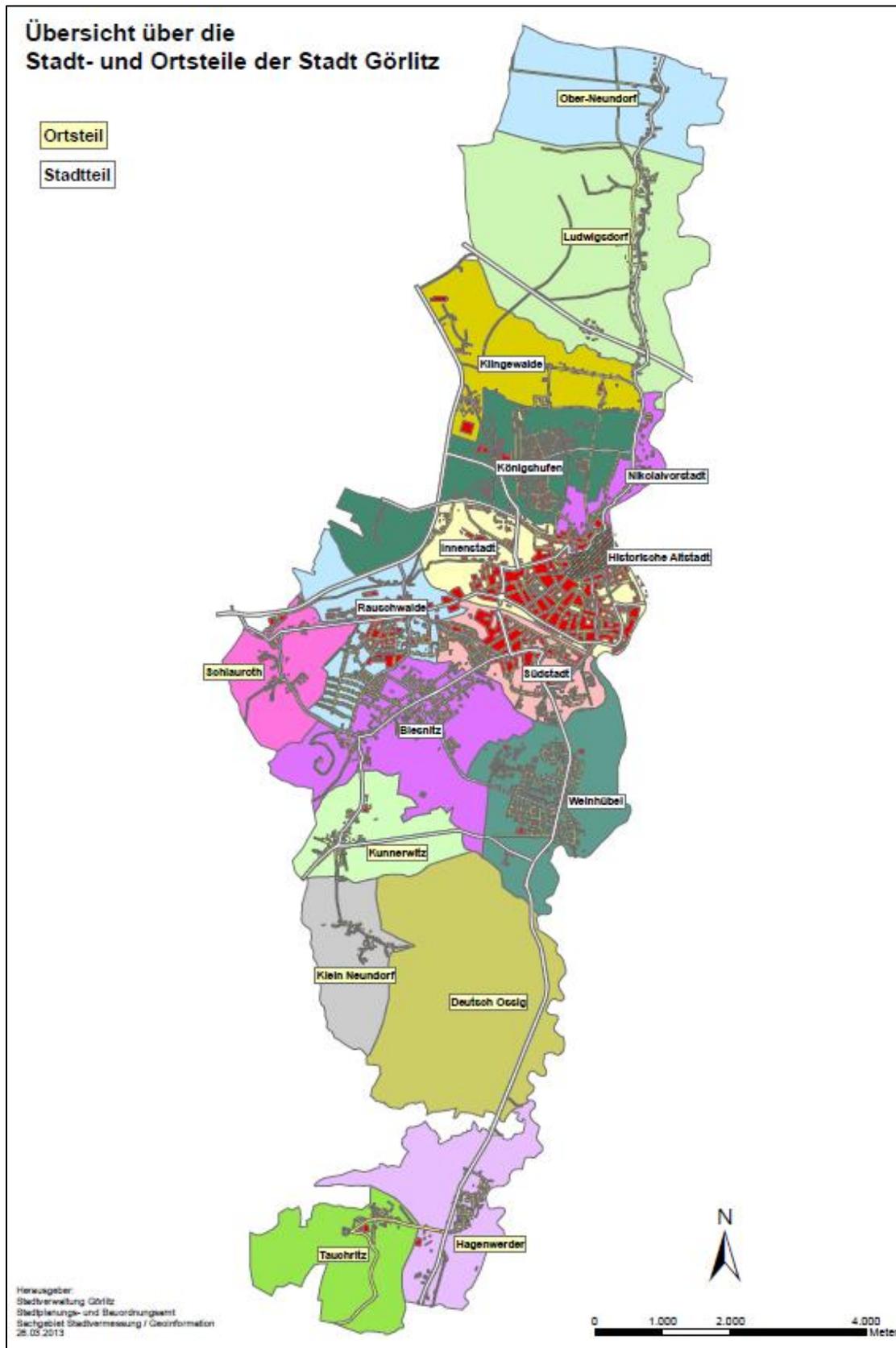
Für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten haben die Verkehrsunternehmen gemäß Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch (IX), § 145 einen Anspruch auf Erstattung der Fahrgeldausfälle. Zuständige Erstattungsbehörde ist der Kommunale Sozialverband Sachsen.

9.4 Entgelt für bestellte/auferlegte Leistungen der Stadt Görlitz

Bisher leistet die Stadt Görlitz auf der Basis des vereinbarten Bedienkonzepts gemäß dem Konsortialvertrag vom 14.05.2001 in der Fassung vom 17.01.2008 eine gesellschaftsrechtliche Einlage zur Deckung des entstehenden Verlustbetrages. Die Stadt Görlitz kompensiert die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Betreibers des Stadtverkehrs im Rahmen des jeweiligen ÖDA gemäß den gesetzlichen Bestimmungen (vgl. Kapitel 7.1).

10 Anlagen

10.1 Anlage 1: Stadt- und Ortsteile



10.2 Anlage 2: Aufbau eines Fahrzeugkatasters zur Erfassung des Fahrzeugflottenausbaus im ÖSPV

Grundsätzlich ist jedes Fahrzeug zu erfassen, das zur Bedienung des ÖSPV-Angebots eingesetzt wird.

a) Fahrzeug
Kennzeichen
Marke/Typenbezeichnung lt. Hersteller
Fahrzeugart Bus: Kleinbus; Midi-Linienbus; zweiachsiger Standardlinienbus; Standardgroßlinienbus; Gelenkbus etc.
Bauart Straßenbahn
Abmaße: Länge, Breite, Höhe
Sitz-/Stehplätze
Erstzulassung
Antrieb: Diesel, Hybrid, Elektro
Umwelteigenschaften (Bus): Abgasnorm, Rußpartikelfilter

b) Fahrzeugausstattung
Niederflur
Kneeling (Bus)
Rampe: fest installiert, portabel, manuell, elektrisch
Hublift: fest installiert, portabel
Anzahl der Kinderwagen-/Rollstuhlplätze
Vorrangsitzmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Anzahl)
Liniennummernanzeige: Front-, Einstiegs-, Heckseite
Elektronische Fahrzielanzeige: außen, innen
Kontrastreiche Fahrzeuginnengestaltung
RBL (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) bzw. ITCS (Intermodal Transport Control System)
Fahrausweisdrucker, Automat
Entwerter
Fahrgastzählsystem: automatisch, manuell
Klimaanlage
Videoüberwachung