

Stellungnahme der Plauener Straßenbahn GmbH zum Antrag 399-2024 im Plauener Stadtrat – City Ticket

1 Der Antrag

Änderungsantrag zum ÄA Reg.Nr.: 397-24 der CDU-Fraktion an den Stadtrat Plauen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Fraktion DIE LINKE stellt folgenden Änderungsantrag zum Änderungsantrag der CDU Reg. Nr. 397-24

Der Satz: „Für die Fahrtstrecke zwischen den Straßenbahnhaltstellen „Am Albertplatz“ und dem „Löwelplatz“ ist durch die Gesellschaft der Plauener Straßenbahn GmbH ein City-Ticket i.H.v. 1 Euro je Fahrt zeitnah einzuführen.“

wird ersetzt durch:

Durch die Plauener Straßenbahn GmbH ist zeitnah ein City-Ticket in Höhe von 0,50 € einzuführen. Das Ticket sollte eine Gültigkeitsdauer von 7 Minuten haben und für kurze Fahrtstrecken genutzt werden können.

Begründung:

Um die Attraktivität der Straßenbahn generell zu steigern und damit mehr Bürger*innen für die Nutzung der Straßenbahn auch für kurze Strecken zu begeistern, sollte das City-Ticket im gesamten Stadtgebiet genutzt werden können.

In dem Zeitraum von 7 Minuten ist es den Nutzer*innen von Handy-Tickets möglich, sich vor Fahrtbeginn rechtzeitig einzuloggen (dies muss 2 Minuten vor Antritt der Fahrt erfolgen).

Für eine bessere Unterscheidung zum normalen Ticket, sollte das City-Ticket andersfarbig sein.



Claudia Hänsel
Fraktionsvorsitzende

2 Bewertung

2.1 Nutzungsmöglichkeit

Auf der folgenden Seite sind die Nutzungsmöglichkeiten City Ticket CDU-Änderungsantrag und Antrag DIE LINKE graphisch dargestellt.

Die Gegenüberstellung auf Seite 2 zeigt:

Das City Ticket des CDU-Antrags gilt zwischen Hans-Löwel-Platz und Am Albertplatz.

Das City Ticket, Antrag die LINKE, soll für 7 Minuten im gesamten Bediengebiet gelten. Die Grafik zeigt, anhand der Fahrzeiten, welchen Radius das Ticket zwischen Tunnel und einer Haltestelle, die in 7 Minuten erreicht werden kann, hat.

Bei 7-minütiger Geltungsdauer können weite Teile des gesamten Bediengebiets erreicht werden.

Interessant ist nun die Überlegung, dass bspw. bei einer Fahrt zwischen Tunnel und Reusa die Fahrstrecke mit Entwertung eines zweiten Tickets zum Preis von 1,00 EUR zurückgelegt werden kann. Dies unterhöhlt den derzeitigen Beförderungstarif (Einzelfahrt 1,70 EUR, Abschnitt einer 5-Fahrten-Karte 1,20 EUR) komplett.

2.2 Kontrollfähigkeit

Das City Ticket (Antrag der CDU) ist 100 %ig kontrollfähig. Es gilt nur zwischen den Haltestellen Hans-Löwel-Platz und Am Albertplatz.

Die Kontrollfähigkeit des City Tickets (Antrag DIE LINKE) ist praktisch nicht gegeben. Die Entwerfer der Straßenbahnen/Stadtbusse schalten im 5-Minuten-Takt auf eine neue Uhrzeit. Wird der Fahrschein kurz vor Umschalten entwertet, ergibt sich theoretisch bereits eine Nutzungszeit von 12 Minuten (5 Minuten, die der Entwerfer „nachgeht“ + 7 Minuten echte Nutzung). Damit sind im Grunde alle in der Grafik auf Seite 2 grau dargestellten Streckenbereiche seitens der Nutzbarkeit mit umfasst.

Außerdem wird es bei Kontrollen mit jedem einzelnen Fahrgast der ab der 8./9.-Minute „erwischt“ wird Diskussionen geben. „Wegen der einen Minute ...!“.

2.3 Betriebswirtschaftliche Konsequenzen

Für das City Ticket CDU wurden für einen Probezeitraum für ½ Jahr Kosten für Einführung und Einnahmeausfälle von 16 TEUR kalkuliert. Die Hälfte davon könnte aus dem ZIZ-Verfügungsfond gegenfinanziert werden.

Aufgrund der Kürze der Zeit zwischen Antragstellung und Stellungnahme können die Einnahmeverluste für das City Ticket – Antrag DIE LINKE - nicht 100 %ig seriös prognostiziert werden. Sie werden sich aber für die Dauer eines Jahres **mindestens** bei 1 Million EUR bewegen, da sie die komplette Tarifstruktur des Beförderungstarifs der Stadtverkehrszone Plauen untergraben wird.

Berücksichtigt werden muss in diesem Zusammenhang unbedingt auch, dass bei einem derart niedrigpreisigen Angebot in der Tat Menschen in Größenordnungen dazu animiert werden, auf den ÖPNV umzusteigen.

Da die PSB, insbesondere in der Nachmittagsspitze (Schülerverkehr) mit ihrem 15-Minuten-Takt bereits jetzt auf mehreren Strecken an der Kapazitätsgrenze fährt, müsste die beantragte signifikante Änderung des Beförderungstarifs gleichzeitig mit der Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten einhergehen. Eine Verkürzung der Taktzeiten von 15- auf 10-Minuten würde der PSB überschlächlich, bei 6 zusätzlichen Kursen, im Jahr rund 800 TEUR kosten.

Aus sozialen Gesichtspunkten kann eine solche Umstellung auch nicht nur als ½-jähriges Experiment gestartet werden (Fahrer können nicht nur für ein halbes Jahr ausgebildet und beschäftigt werden).

2.4 Signalwirkung nach außen

Vor dem Hintergrund der gegenwärtig ab 2025 z. Z. nicht gesicherten Finanzierung der PSB bemüht sich der Oberbürgermeister der Stadt Plauen gegenwärtig mit großem Engagement darum, den Vogtlandkreis an der Finanzierung des ÖPNV in Plauen mit zu beteiligen.

Vor diesem Hintergrund sind alle „Geschenke“ an die Nutzer des ÖPNV in Plauen, sie kosten wenig oder exorbitant viel, in jedem Fall das verkehrte Signal nach außen.


3 Zusammenfassende Übersicht

	City Ticket CDU	City Ticket DIE LINKE
Geltungsbereich	zwischen Hans-Löwel-Platz und Hst. Am Albertplatz	de facto im gesamten Bediengebiet der PSB
Kontrollfähigkeit	eineindeutig	kaum gegeben
Kosten der PSB aus Einführung und Einnahmeverlusten für ½ Jahr	8 TEUR	> 500 TEUR
Kosten der PSB durch Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten (½ Jahr)	keine	400 TEUR
Signalwirkung gegenüber dem Vogtlandkreis	suboptimal	extrem schlecht

4 Resümee

Aus vorgenannten Gründen, insbesondere der exorbitanten Kosten des City Ticktes (DIE LINKE), vor dem Hintergrund der ab 2025 nicht gesicherten Finanzierung der PSB, muss der Antrag aus Sicht des Unternehmens auf das Entschiedenste abgelehnt werden.

Plauener Straßenbahn GmbH



Karsten Treiber
Geschäftsführer