

Pfaffenhofener wünschen sich ein vernünftiges Stadtbus-System

Über ein Jahr ist es nun her, daß im Rathaussaal zu einer Diskussion zum „Einsteigen in den öffentlichen Nahverkehr mit Bus und Bahn“ eingeladen wurde. Mehr als ein halbes Jahr liegt nun ein Konzept des Stuttgarter Verkehrsplaners Billinger vor, der die Einführung eines Stadtbusystems empfiehlt.

Und was ist bisher geschehen? Leider noch viel zu wenig! Anstatt endlich entschlossen die Einrichtung eines Stadtbusystems in Angriff zu nehmen, wurde im Stadtrat diskutiert, wie man die vorhandenen und in Kürze zu erwartenden Geldsummen aus der Ablöse für bei Neubauten nicht angelegte Parkplätze für den verkehrs- und umweltpolitisch sinnlosen Bau einer Hochgarage im Innenstadtbereich verschwendet. Was für verkehrspolitische Entscheidungen erwarten die Pfaffenhofener eigentlich von ihrem Stadtrat?

Um dies zu ergründen, und um bessere Informationen über den Bedarf zu bekommen, führte der Bund Naturschutz in Pfaffenhofen eine umfangreiche Befragung bei Pendlern am Bahnhof sowie bei Besuchern des Wochenmarktes durch. Die Helfer des BN verteilten fast 1500 Fragebögen, von denen 362 wieder dem BN zur Auswertung vorlagen. Der BN bedankt sich bei allen Befragten, die bei der Aktion mitgemacht haben.

95% der Bürger lehnen den Bau einer Hochgarage ab

In einer Sache sind sich die Pfaffenhofener ganz einig: Sie halten, wie auch der BN, den Bau einer Hochgarage für unsinnig. Gefragt, ob der Stadtrat die verfügbaren Gelder lieber für eine Hochgarage oder ein Stadtbusssystem ausgeben sollte, sprachen sich 95% für ein Bussystem aus. Solch ein deutliches Votum für ein Bussystem sollte dem Stadtrat zu Denken geben. Daß es so ausgefallen ist, wundert eigentlich auch nicht angesichts der durchschnittlich 5 Minuten, die man als Autofahrer in der Innenstadt nach einem Parkplatz suchen muß.

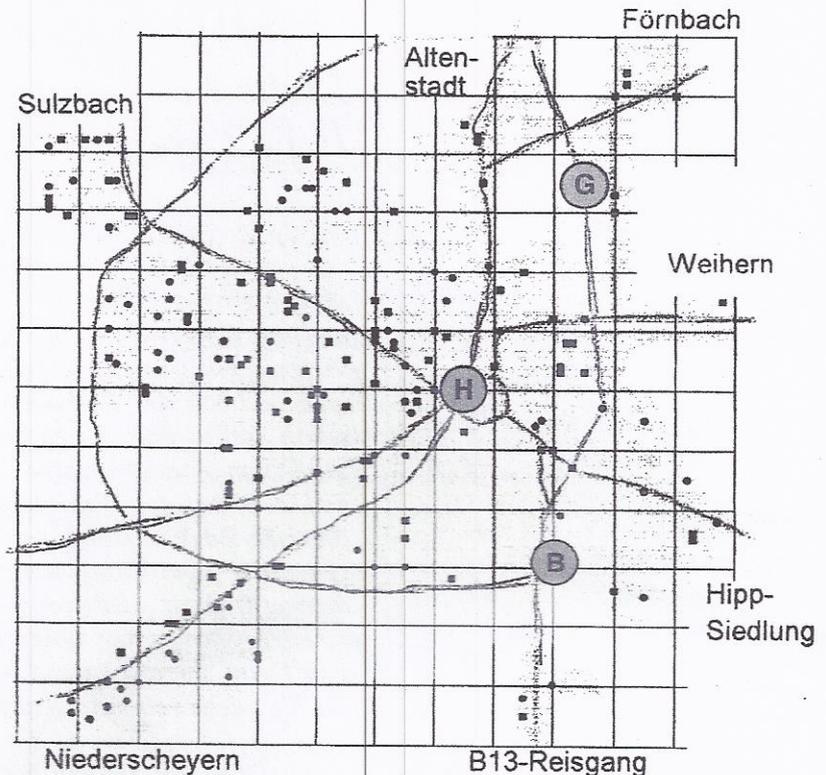


Bild 1. Der schematische Stadtplan zeigt, wo die Pfaffenhofener in einen Stadtbus einsteigen möchten und wohin die Fahrt meistens geht. Die kleinen Kreise stellen dabei die Zusteigewünsche der Marktbesucher dar; die kleinen Vierecke die der Pendlern aus dem Stadtgebiet. Die drei häufigsten Fahrtziele, der Hauptplatz (H), das Gewerbegebiet (G) und der Bahnhof (B) sind durch große Kreise gekennzeichnet.

Wo sollen Busse fahren?

Für die Planung von Buslinien ist wichtig zu wissen, wo die Fahrgäste zusteigen möchten und was ihr Fahrtziel ist. Das Bild 1 zeigt die gewünschten Start- und Zielhaltestellen in Pfaffenhofen. Es fällt auf, daß die potentiellen Fahrgäste sich relativ gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilen.

Fahrtziele gibt es im wesentlichen nur drei: Den Hauptplatz (H), das Gewerbegebiet (G) und den Bahnhof (B). Ein Stadtbusssystem muß also die Stadt flächendeckend erschließen und sollte die drei wichtigen Ziele in kurzem Zeitkontakt anfahren. Es gab dabei keinen wesentlichen Unterschied zwischen der Verteilung der Pendlern und der Marktbesucher. Etwa 20% der Pendlern, die den Fragebogen ausfüllten, kamen aus dem weiteren Umland von Pfaffen-

hofen (z. B. aus Tegernbach oder Hettenhausen). Auch diese Pendlern sollte man in ein angepaßtes ÖPNV-Angebot einbinden, wie es zum Beispiel durch Sammeltaxis mit festen Fahrzeiten geboten werden könnte. Es sollte jetzt keine Zeit verloren werden, endlich ein umfassendes Konzept zu erarbeiten und in die Tat umzusetzen.

Die in die Diskussion gebrachte Einrichtung einer Minibuslinie als Teststrecke ist unsinnig. Nur wenn eine flächendeckende Versorgung im Stadtgebiet existiert, wird der Bus auch angenommen. Wer wartet denn auf den Bus, wenn er im Fall der Minibuslinie die Strecke fast genauso schnell laufen kann? Solch eine Teststrecke ist nur der „Alibibus“, der dann später als Begründung zur Einstellung des Versuchsbetriebs dienen kann.

Gerade Pendler brauchen den Bus

Besonders positive Resonanz fand die Aktion des BN bei den Pendlern. Diese wurden in einer gesonderten Aktion befragt. Pfaffenhofen ist mit einem Anteil von über 20 % an auswärtigen Arbeitsplätzen eine typische Pendlerstadt. Die günstigen Verkehrsverbindungen nach München und die hohen Baukosten im Süden lassen vielen einen Arbeitsweg von einer Stunde und mehr als das geringere Übel erscheinen. Die Fahrt mit der Bahn reduziert hier die Kosten, die Umweltbelastung und auch den Streß. Jeder Morgen beginnt jedoch mit der Suche nach geeigneten 10 m² Parkraum in der Nähe des Bahnhofs. Die oftmals nur 15-minütige Nutzung des Autos pro Tag schlägt mit durchschnittlich 500 DM pro Monat zu Buche. Berechnen wir einmal die Kosten, so kommen wir hier auf über 13,- DM für eine Fahrt von nur wenigen Kilometern. Fehlt der Zweitwagen, ersetzt meist der Partner das fehlende Nahverkehrssystem. Mit einem Stadtbuss ginge es kostengünstiger und ohne Privattaxi. Wie der Grafik (Bild 2) zu entnehmen ist, konzentriert sich der Bedarf für die Pendler auf kurze Zeiträume, so daß bei entsprechender Regelung der Schulanfangszeiten eine Entflechtung von Pendler- und Schulverkehr möglich wäre. Daß auch die Schulbusse zum großen Teil durch das Stadtbussystem ersetzt werden können, muß eigentlich nicht erwähnt werden.

Wie soll ein sinnvolles Stadtbussystem aussehen?

Wie in Bild 3 zu sehen ist, würden die meisten der Befragten den Bus häufiger benutzen, was auf eine gute Auslastung hoffen läßt. Voraussetzung hierfür ist aber, daß das Stadtbussystem von Anfang an hinreichend ausgebaut ist. Das bedeutet:

- Das ganze Stadtgebiet muß erschlossen werden.
- Der Zeittakt soll nicht über 30 Minuten liegen.
- Die Hauptziele Hauptplatz, Bahnhof und möglichst auch das Gewerbegebiet sollen ohne Umsteigen erreicht werden.

„Wie soll das alles bezahlt werden?“

war bei der Befragung oftmals zu hören. Hier unsere Vorstellungen: Die eingangs erwähnte Parkplatzabläse kann

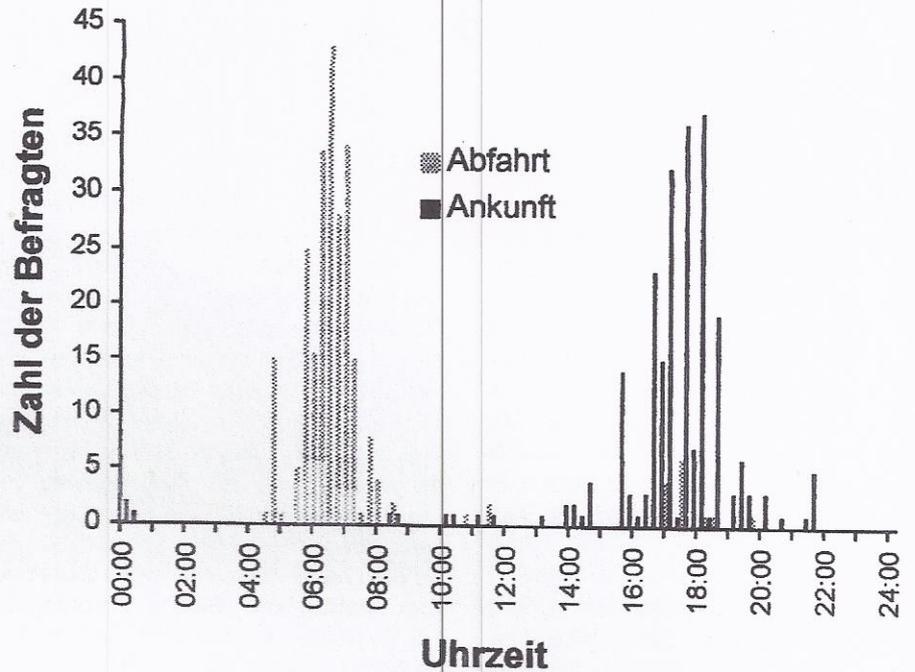


Bild 2. Dieses Diagramm zeigt die von Pendlern gewünschten Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse am Bahnhof Pfaffenhofen.

von den Gemeinden für die Investition in ein Stadtbussystem genutzt werden. Mit den Ablösesummen der im Innenstadtbereich geplanten Bauprojekte (Pfarrheim und Erweiterung des Kaufhauses Urban) und den bereits angesammelten Ablösegeldern stehen ca. 2,5 Millionen DM zur Verfügung. Der Gewinn aus der Parkraumbewirtschaftung kann ebenfalls zur Finanzierung dienen. Auch die bei den Schulbussen eingesparten Gelder können dem Stadtbussystem zufließen. Rechnet man all diese Mittel in die Finanzierung ein, so kann sicher über mehrere Jahre hinweg ein Probetrieb im geforderten Um-

fang mit einem Fahrpreis durchgeführt werden, der von den Fahrgästen akzeptiert wird.

Wann kommt das Stadtbussystem?

Diese bei der Aktion häufig gestellte Frage möchten wir an den Stadtrat weiterreichen. Wenn es nach den Pfaffenhofener Bürgern geht, sollen die Busse lieber heute als morgen ihre Fahrt beginnen. Bei einem Beschluß zur Einrichtung eines Stadtbussystems kann sich der Stadtrat einer breiten Zustimmung der Pfaffenhofener sicher sein!

Georg Klump und Uwe Urra

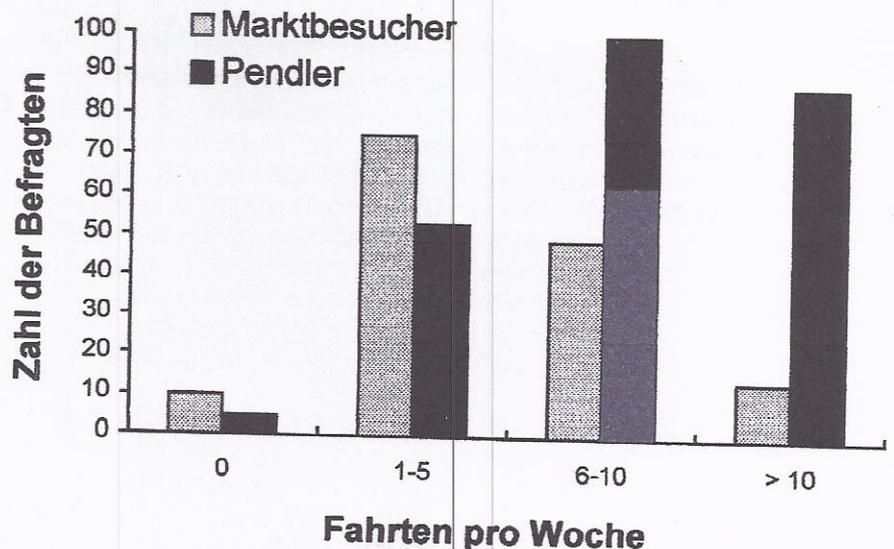
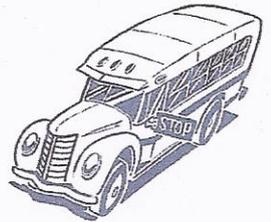


Bild 3. Wie häufig die Pfaffenhofener den Bus benutzen würden, zeigt diese Abbildung. Im Durchschnitt würde jeder Befragte 7mal pro Woche mit dem Bus fahren.

DER PFAFFENHOFENER STADTBUS: DIE WEITERENTWICKLUNG EINES ERFOLGMODELLS



Die kräftige "Werbung" für den Pfaffenhofener Stadtbus durch den Bund Naturschutz hatte mit dazu beigetragen, daß seit 1.10.1996 nun eine Buslinie in Betrieb ist. Diese hat sich zu einem großen Erfolg für den ÖPNV in Pfaffenhofen entwickelt, denn sie wird von den Bürgern überaus gut angenommen. Da der Betrieb dieser Linie nur bis Ende September 1998 als „Probelauf“ geplant war, mußte bereits jetzt über die weiteren Schritte beraten werden. Der Arbeitskreis Stadtbus, eine Diskussionsrunde aus Vertretern der Verwaltung, des Stadtrats und des BN und anderer Verbände hat nun einen Vorschlag für den Ausbau des Stadtbus Pfaffenhofen erarbeitet. Eine fundierte Grundlage dafür bot die an der Technischen Universität München angefertigte Diplomarbeit von Herrn Dipl.-Ing. Blauth, der, angeregt durch ersten Diskussionen im Jahr 1995, ein Konzept mit drei Linien entworfen hatte. Diese Konzept wurde nun in etwas modifizierter Form umgesetzt. Pfaffenhofen wird statt einer Linie ab dem 1.10.98 drei Linien bekommen, die so verlaufen, daß die meisten Pfaffenhofener maximal 300 m bis zur nächsten Bushaltestelle haben. Alle Linien werden über den Hauptplatz und den Bahnhof laufen, um ein einfaches Umsteigen zu ermöglichen. Auch das Gewerbegebiet ist nun mit dem Bus erreichbar, was nach allen Umfragen neben Bahnhof und Hauptplatz für die Fahrgäste das wichtigste Ziel ist.

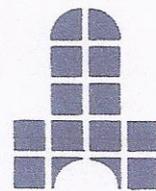
Mit dem neuen Liniennetz wird Pfaffenhofen ein gutes Stadtbussystem bekommen. Einiges kann dennoch verbessert werden. So müßte als erstes die Parkplatzbewirt-

schaffung dem Bus angepaßt werden. Es ist ein falsches Signal an die BürgerInnen, daß man weniger für einen Parkplatz für das Auto in der Innenstadt zahlt, als eine Busfahrkarte kostet. Hier sollte sich der Stadtrat endlich dazu durchringen, die Parkgebühren auf mindestens eine Mark zu erhöhen. So können weitere Fahrgäste für den Bus gewonnen werden und gleichzeitig werden noch mehr freie Parkplätze geschaffen. Damit wird erst recht das neu geplante Parkhaus in der Kellerstraße überflüssig, in dem jeder Parkplatz ca. DM 40 000,- kosten wird. Mit dem Geld für einen einzigen Parkplatz könnte man 300 Jahreskarten für den Stadtbus finanzieren! Werden diese von den Angestellten der Ämter und der Geschäfte an ca. 200 Arbeitstagen benutzt, so würden allein mit diesen Karten 120 000 (in Worten: einhundertzwanzigtausend!) Autofahrten überflüssig. Diese Zahlen machen deutlich, wie unwirtschaftlich ein neues Parkhaus ist, für das die Stadt auch Ihre Steuergelder verwenden will.

Stimmen Sie dagegen, wenn es zu einem Bürgerbegehren kommt! Für die Umwelt ist der Stadtbus die bessere Lösung. Auch an der Betriebsdauer des Busverkehrs (z.B. bis 22 Uhr), an der Anbindung der Ortsteile und überregionaler Buslinien und an der Fahrplanabstimmung mit der Bahn muß noch einiges verbessert werden. Wenden Sie sich mit Ihren Vorstellungen an den BN, damit wir uns für Sie für ein umweltfreundliches Nahverkehrsangebot einsetzen können!

Dr. Georg Klump

KACHELOFEN KÖNIGSBAUER

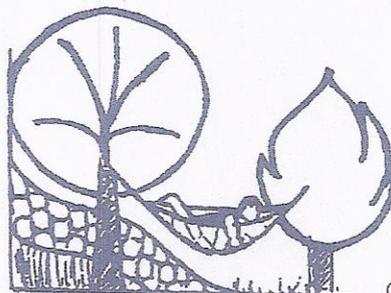


KACHELOFEN- UND
LUFTHEIZUNGS-
BAUERMEISTER

- GRUNDÖFEN
- HYPOKAUSTEN
- KAMINÖFEN
- KACHELHERDE

HAUSNERSTR. 31 · 85283 BURGSTALL
TELEFON (0 84 42) 91 51 23

MARTIN TRAPP



- Garten- und Landschaftsbau
- Naturstein- und Pflasterbau
- Bagger- und Laderarbeiten

Gabes 8 b · 85283 Wolnzach Markt · Tel. (084 42) 20 83

Stadtbus Pfaffenhofen: Eine Erfolgsgeschichte

STADT
BUS
PFAFFENHOFEN

Wie die meisten im Natur- und Umweltschutz Aktiven wissen, sind Erfolge nicht gerade häufig und können nur durch beharrliches Arbeiten erreicht werden. Um so mehr freut sich die OG Pfaffenhofen, daß nun der Stadtbus Pfaffenhofen auf drei Linien ausgeweitet wurde, die im Halbstundentakt verkehren. Damit gibt es in Pfaffenhofen nun einen funktionierenden ÖPNV. Dies ist eine Entwicklung, zu der die Ortsgruppe des BN mit Aktionen und aktiver Öffentlichkeitsarbeit viel beigetragen hat. Der Stadtbus ist nach unserer Ansicht aber auch zu einem Musterbeispiel für Agenda-21-Prozesse geworden. Ein Arbeitskreis der Stadt Pfaffenhofen, an dem auch der BN beteiligt ist, begleitet die Entwicklung des Stadtbussystems. Die Arbeit dieser Gruppierung zeichnet sich durch eine erfrischend sachliche Diskussion aus, bei der die Parteipolitik keine wesentliche Rolle spielt und in kurzer Zeit vernünftige Lösungen im Konsens



erreicht werden. Die oftmals einstimmigen Beschlüsse des Arbeitskreises werden dann auch meist vom Stadtrat übernommen und von der Verwaltung umgesetzt. Es wäre schön, wenn diese Erfahrung in der Zukunft auch auf anderen Gebieten möglich wäre.

Georg Klump, OG Pfaffenhofen

