

Faktencheck: AST contra Nachtbus

Die Stadtwerke behaupten, der AST sei ökonomischer und ökologischer im Vergleich zum Nachtbus! Stimmt das?

Die Beschlussvorlage der Stadtwerke für den Werksenat am 12.10.2017 zum TOP 6 sollte im Vergleich von AST (Anruf-Sammel-Verkehr bzw. Anruf-Sammel-Taxi) und Nachtbusverkehre die ökonomischen und ökologischen Vorteile des AST gegenüber dem Nachtbus beweisen. In diesem Papier wird behauptet, der AST sei im „Ersatzverkehr ... ein Erfolgsmodell, flexibel und attraktiv ... kostengünstiger als der herkömmliche Linienverkehr in den Schwachlastzeiten ...“

Und wie begründen die Herren Gerlach und Kuhn von den Stadtwerken diese Behauptung?

Die versuchsweise Einführung des Nachtbusses am Freitag- und Samstagabend auf 13 Linien bei zurückgenommenen Leistungen des AST in dieser Zeit hätte nicht zu einem erwarteten Anstieg der Fahrgastzahlen geführt, „**vielmehr war nach zweijähriger Testphase ein weiterer Rückgang zu verzeichnen**“.

Lassen wir doch die Fakten sprechen:

Von 2007 bis zur Einführung des Nachtbusses am 15.12.2013 sank die Anzahl der beförderten Personen im AST von 38.000 auf 17.000 (Minus 55%). Durch die Einführung des Nachtbusses stiegen beim Bus die Zahl der Nutzer 2014 von Null auf 28.600 und 2015 waren es 26.600.

2015 sanken zusammengenommen die Nutzerzahl der beiden Angebote zwar auf 39.820 (12.680 im AST und 26.600 im Nachtbus), doch das waren immer noch 12.280 mehr als 2013 nur im AST ohne Nachtbus am Wochenende.

2016, nachdem der Nachtbus wieder eingestellt wurde, stieg die Zahl im AST auf 22.000, doch auch das waren immer noch 17.820 weniger als 2015 zusammen mit Nachtbus.

Behauptung 1: Kein Anstieg der Fahrgastzahlen? Die Aussage dass nach zweijähriger Nachtbus-Testphase „ein weiterer Rückgang zu verzeichnen“ war, ist irreführend und falsch! Das Gegenteil ist der Fall! Die Fahrgastzahlen sind nach Einstellung des Nachtbusses im Spätabendverkehr um 17.820 Fahrgäste gesunken!

Behauptung 2: Umweltbelastung? Statt die 13 Nachtbuslinien entsprechend der Vorschläge auf 4 Sammellinien zu reduzieren – oder wie es in der Museumsnacht funktioniert auf 7 Sammellinien – wurde die teure unökologische Variante gegen eine scheinbar angenehme Luxusvariante des AST ausgespielt. Mit dieser Berechnung arbeitet die Beschlussvorlage vom 12.10.2017. Dies ist der zweite Trick bei der Berechnung. Würden statt der 13 Linien nur 4 Sammellinien zur Berechnung herangezogen dann wären die Dieselverbräuche und der CO₂ Ausstoß um mindesten 50% niedriger als die vorgelegte Berechnung. Abzüglich ca. 2/3 der Personalkosten und der Materialkosten.

Behauptung 3: Spritverbrauch? Der Kraftstoffverbrauch beim AST wurde mit 6,5 Liter im Durchschnitt und der Berechnung von CO₂ angegeben. Gerichtlich festgestellt wurde in Hamburg einem Taxifahrer recht gegeben, der gegen Mercedes geklagt hatte weil diese Firma für das Fahrzeug des Taxifahrers genau diesen

Verbrauch zugesagt hatte. Wirklicher Verbrauch Stadt und Umland 11 Liter auf 100km und innerhalb der Stadt 14 Liter.

Das Ergebnis bei dieser Vorgabe: Statt 0,624 Millionen Liter Verbrauch beim AST in Wahrheit zwischen 1 und 1,34 Millionen Liter. Die 4 Sammelbusse würden dagegen im Vergleich rund 1,65 Millionen Liter verbrauchen. Und dies bei 26.500 Fahrgästen im Nachtbus 2014 im Vergleich zu 22.000 im AST 2016.

Behauptet wurde: Der Bus würde pro Fahrgast ca. 1,24 Liter verbrauchen. Das AST nur 0,3 Liter. Die ökonomischen und ökologischen Auswirkungen der beiden Angebote gleichen sich aber bei 4 Sammelbussen in Gesamtsumme an. Der Kraftstoffverbrauch je Liter je Fahrgast beim AST im Stadtverkehr liegt bei wahrheitsgemäßer Berechnung bei 0,58 Liter und beim Nachtbus als Sammellinie bei 0,65 Liter.

Behauptung 4: Kostengünstiger? Wenn nur die 4 Sammellinien statt der 13 normalen Linien für den Vergleich herangezogen werden, dann reduzieren sich die Kosten je Fahrgast mindestens um die Hälfte und gleichen sich denjenigen beim AST an. D.h. von 11,46 im Bus (laut Berechnung der Stadtwerke) auf 5,53 Euro beim AST (laut Beschlussvorlage vom 12.10.2017). Werden bei 4 Nachtbus-Sammellinien noch 2/3 weniger Personalkosten einkalkuliert dann sinkt der Kostenanteil noch weiter. Geschätzt könnten sich dann die Fahrgastkosten im Vergleich vom Sammelbus zum AST noch einmal halbieren. Das wären dann 2,80 je Fahrgast.

Behauptung 5: Attraktiver? Alle Zeitkartennutzer – Schüler, Azubis etc. – fahren mit dem Nachtbus ohne Zuzahlung. Das entspricht auch dem Auftrag der Kommune den Bürgern die Mobilität zu ermöglichen. Beim AST muss jeder zusätzlich zum Normaltarif einen Komfortzuschlag von 1,80 Euro zahlen – auch die Zeitkarteninhaber. Diese unsoziale Komponente wird geflissentlich beim Vergleich unterschlagen.

Der Werkssenat hat diese Behauptungen allerdings nicht hinterfragt und hat die Beschlussvorlage mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis genommen.

Nicht berücksichtigt ist bei unserer Darlegung dabei die soziale Komponente bei den Fahrern. Die AST-Fahrer bekommen nur Mindestlohn. Ein Busfahrer hat Tariflohn und tarifliche Arbeitszeit. Eine Privatisierung des ÖPNV mit Dumpinglöhnen bei den Fahrern und Gewinnsteigerung bei Taxiunternehmen durch öffentliche Gelder ist nicht im Sinne unserer kommunalen Aufgabe.

Johannes Büttner, Dezember 2017

Die wahren Kosten der Sammel-Nachtbusse am Beispiel von Museumsnacht und Volksfest anhand der Berechnungen der Stadtwerke

Die Stadtwerke hatten 2013 den Auftrag, die Nachtbusse an Freitag- und Samstagabenden auf weniger Linien zu reduzieren, damit die Kosten ebenfalls reduziert würden bei gleichzeitigem Grundangebot. Dies war nicht geschehen. Die Kosten für das AST (im Stadtgebiet) wurden 2013 mit 235.000 Euro angegeben und 2014 mit 150.000 Euro. Das ist pro beförderter Person ein Zuschuss von 10,00 Euro. Die Einnahmen betragen 2014 - 51.000 Euro. Allerdings gilt dies nur innerhalb des Stadtgebietes. Die AST-Kosten inklusive Umland betragen insgesamt 210.000 Euro. Die Einnahmen für dieses Gebiet 69.000 Euro.

Das Nachtbusangebot Fr/Sa hätte 2013 laut Angabe Stadtwerke - 750.000 Euro gekostet und sei deshalb unwirtschaftlich im Vergleich zum AST. Wir haben nachgerechnet:

Kosten für die Grundversorgung am Beispiel der Nachtbusse bei Festen (Volksfest, Museumsnacht, etc.)

Nachtbuslinien mit 7 Bussen in der Museumsnacht kosteten 1.371 Euro* pro Einsatztag. Die Kostenkalkulation laut Stadtwerke *„für Nachtbuslinien basiert ausschließlich auf leistungsabhängigen Kosten, d.h. Vorhaltekosten (Fuhrpark, Kapitalkosten etc.) Fahrwegkosten (Haltestellen, Busbahnhof etc.) sowie Verwaltungskosten wurden nicht angesetzt. Daraus ergeben sich 32 Euro Personalkosten je Einsatzstunde zuzüglich 0,48 Euro variable Kosten je Einsatzkilometer.“*

Nach Aussagen der Stadtwerke könnte *„bei einer Reduzierung auf zwei, drei oder vier Fahrten je Linie ... der Buseinsatz auf 4 Busse reduziert werden. Jeder Bus würde dann eine Nachtbuslinie im Zeitfenster 23:00 Uhr bis 02:00 Uhr bedienen. Bei vier Fahrten je Nachtbuslinie ergeben sich gemäß genannter Berechnungsgrundlage rund 816 Euro Kosten je Einsatztag.“* (Zitate aus dem Schreiben von Herrn Gerlach und Herrn Bickel vom 14.09.2006)

Umgerechnet auf einen dementsprechenden Nachtbusverkehr Fr/Sa würde dies bedeuten: 4 Busse für 4 Stunden mit je 4 Fahrten bedeuten pro Einsatztag für Fahrzeug, Fahrer und Kraftstoff plus Verwaltungskosten: **816,00 Euro für 52 Wochenenden Freitag/Samstag Nachtbus – $816,00 \times 2 \times 52 = 84.864,00$ Euro.** Bei den 2014 erreichten Fahrgastzahlen von 28.600 Fahrgästen im Nachtbus heißt das umgerechnet:

84.864,- Kosten : 28.600 Nutzern = 2,97 Euro pro Fahrgast als Kosten

(im Vergleich zum AST = 5,53 Euro 2016 – Beschlussvorlage 12.10.2017)

Für ein Busangebot am Sonntagmorgen:

für 52 Sonntagvormittage $816,- \times 52$ Wochenenden = 42.432,00 Euro

Das sind im Vergleich zu den normalen Bus- und AST-Kosten absolut wirtschaftliche Zahlen!

(*Unsere Kostenberechnung basiert auf einer Nachfrage der KI von 2006 an die Stadtwerke und deren Antwort. Die Kosten die uns damals genannt wurden dienen als Grundlage und müssen

dementsprechend um gestiegene Personal und Materialkosten erhöht werden. Die Treibstoffkosten sind seit damals gesunken.)

Was schrieben die Stadtwerke am 5.4.2014 beim Zwischenbericht über 1 Jahr Nachtbus:

„Aus Kundensicht ist das Busangebot deutlich attraktiver geworden. Insbesondere profitieren hiervon alle Fahrgäste mit Abo- oder Zeitkarten durch den Zusatznutzen. Der Nachtbus verbessert das Image im gesamten Nahverkehr. Deswegen ist es wichtig, konsensfähige Lösungswege zu finden. ... Die Werkleitung wird ermächtigt, sinnvolle Verknüpfungen einzelner Nachtbuslinien zu sogenannten Sammellinien vorzunehmen und dem Werksrat vorzustellen.“

Dies ist leider nicht geschehen. Um einen attraktiven zukunftsfähigen ÖPNV für Aschaffenburg einzurichten sind Nacht- und Wochenendverkehre mit dem Bus ohne Alternative. Viele Städte – nicht nur Würzburg und der RMV – machen uns dies vor.

Dezember 2017 – Johannes Büttner