

## **Stellungnahme Stadt Zittau – ANSCHLUSS 2021 – Angebotsänderungen in der Region Löbau-Zittau – zum kleinen Fahrplanwechsel (23.08.2020, neu: 01.01.2021)**

Vielen Dank für die Unterlagen und Ausführungen zu vorgesehenen Angebotsänderungen in der Region Löbau-Zittau zum kleinen Fahrplanwechsel. Die Verschiebung auf den 1. Januar 2021 begrüßen wir im Sinne einer fachlich umfassenden Beteiligung sehr.

Es ist sicher keine einfache Aufgabe, die detaillierte und umfangreiche Planungsprozesse erfordert, da viele Dinge miteinander in Einklang zu bringen sind. Und nicht zuletzt stimmen Finanzbedarf und Finanzbudget weitaus nicht überein. Dieser Herausforderung sind wir uns als Stadt Zittau bewusst.

Jedoch ist es umso mehr von Bedeutung, dass vor den schwierigen Rahmenbedingungen das Anliegen attraktive wettbewerbsfähige Orte zu erhalten und zu sichern nicht ins Hintertreffen geraten darf. Wir sind alle gemeinsam dem geltenden Grundsatz „gleichwertige Lebensbedingungen in ganz Sachsen zu gewährleisten“ verpflichtet. Die Einführung des „Nullknoten“ am Zittauer Bahnhof ist sicher ein zukunftsweisender Schritt, der aber nur effektiv wirksam wird, wenn auch die lokale Anbindung dementsprechend funktioniert.

*„Die Herausforderungen des demografischen Wandels treffen vor allem den ländlichen Raum. Dennoch ist er für viele Menschen lebenswert und bildet das Rückgrat der Gesellschaft. Deshalb ist es sehr wichtig, die Flexibilität unserer Menschen zu stärken und in den Fokus zu rücken. Dafür müssen die Rahmenbedingungen, wie der Ausbau des Breitbandes oder des ÖPNV, geschaffen werden. Landrat Bernd Lange (Landkreis Görlitz)“*

(Quelle: Abschlussbericht „Sicherung von Versorgung und Mobilität Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen“, Seite 34)

### **Grundlegende Aussagen zur Bedeutung des ÖPNV für die Entwicklung der Stadt Zittau**

Im Rahmen der Aktualisierung und Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für die Stadt Zittau werden Potentiale und Grundfunktionen für Gebiete in der Kernstadt und insbesondere in den Ortsteilen noch stärker und feiner differenziert definiert und damit die Basis für eine zukunftsfähige Entwicklung der Gesamtstadt gefestigt.

Diese ist jedoch auch an wichtige grundlegende Funktionen und Rahmenbedingungen der Infrastruktur gebunden, um sowohl der Kernstadt als auch den Ortsteilen eine langfristige nachhaltige Entwicklungschance im Wettbewerb der Orte zu gewährleisten.

Grundversorgung und Daseinsvorsorge, dazu zählt die Sicherstellung eines ausgewogenen öffentlichen Personennahverkehrs als eine der Hauptaufgaben, insbesondere im ländlichen Raum unter den erschwerten Bedingungen durch den demografischen Wandel, sind die Eckpfeiler des Lebens in Stadt und Land. Klima- und effizienzrelevante Fragestellungen machen nachhaltige Lösungen für den ÖPNV erforderlich.

Der Stadt Zittau und hiermit dem Landkreis Görlitz als zuständige Fachbehörde kommt hierbei eine besondere Versorgungsfunktion als Mittelzentrum im ländlichen Raum zu.

Erreichbarkeit, Nahversorgung, Kultur- und Ausflugsverkehr und nicht zuletzt die Sicherstellung der Anbindung der Schulen – die Linien des öffentlichen Personennahverkehrs stellen als Lebensadern die zwingend erforderlichen Verbindungen auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene dar. Egal wodurch sich das Kernstadtgebiet oder die Ortsteile funktional auszeichnen (Wohnstandort, Mittelpunkt für Kultur und Dorfleben, Gewerbestandort, Tourismusmagnet), ist es unabdingbar, eine grundlegende Infrastruktur zu sichern.

Bezugnehmend auf die Präsentation zu Aussagen unter Punkt 4. Planungsgrundsätze: „Definition von überregional bzw. regional bedeutsame Entwicklungsachsen sowie lokal bedeutsame (Erschließungs)Achsen“ – Für die gesamtstädtische Entwicklung ist die grundlegende ausgewogene Erschließung der Kernstadt gleichermaßen wie die der Ortsteile von erheblicher Bedeutung. Die hohe Notwendigkeit und Priorität des öffentlichen Personennahverkehrs für die Existenz der Ortsteile wurde in der bisherigen Beteiligung zur Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes zur Entwicklung der Ortsteile durch die Ortsbürgermeister sehr deutlich zum Ausdruck gebracht.

## **Stellungnahme Stadt Zittau – ANSCHLUSS 2021 – Angebotsänderungen in der Region Löbau-Zittau – zum kleinen Fahrplanwechsel (23.08.2020, neu: 01.01.2021)**

---

„..., die frühere Bedeutung eines Ortes und/oder die aktuelle Bedienung rechtfertigen nicht die Aufnahme oder Verlängerung einer Entwicklungs- bzw. Erschließungsachse“ „die Bedienung erfolgt ausschließlich in Abhängigkeit von der Achse und von der definierten Größe der verbundenen Orte“ – Die Stadt Zittau geht in ihrer Stellungnahme von der aktuellen Situation zur künftigen Entwicklung der Ortsteile auf der fachlich fundierten Grundlage der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes aus.

Unser Unverständnis möchten wir zur Information des Landrats vom 10.06.2020 zum Ausdruck bringen, dass offenbar der Dienstleister die Angebotsbreite des öffentlichen Personennahverkehrs am Wochenende bestimmt. Ausschlaggebend für die räumliche und zeitliche Verteilung der finanzierbaren ÖPNV-Leistungen müssen die öffentliche Daseinsvorsorge, die Nachfrage der Fahrgäste und die touristische Attraktivität der Region sein. Dabei spielt auch das Wochenende eine wesentliche Rolle.

### **Konkrete Aussagen zum Fahrplan für die Stadt Zittau (Kernstadt und Ortsteile)**

Der Entwurf des Landratsamtes sieht eine massive Ausdünnung des Busverkehrs für den Stadtteil Zittau-Süd sowie die südlich unmittelbar anschließenden Wohnstandorte Hartau und Eichgraben vor. Die Anbindung des Stadtteils Zittau-Süd ausschließlich durch den Regionalverkehr ohne durchgängigen 60'-Takt und ohne jeglichen Wochenendverkehr widerspricht dem Gleichbehandlungsgebot innerhalb der kompakten Stadt. Zu dieser zählen Hartau und Eichgraben zwar nicht mehr, jedoch werden sie durch ihre Nähe zur Kernstadt (lediglich 1km) und ihre bisherige enge Busanbindung von der Bevölkerung ganz anders wahrgenommen als Orte, die 10 oder 20 km von der Kernstadt entfernt liegen. Die gute Busanbindung hat bei der Ausweisung von Wohngebieten in beiden Ortsteilen und selbstverständlich auch bei der Entscheidung junger Familien für diese Wohnstandorte eine wesentliche Rolle gespielt.

Die drastische Reduzierung des Busverkehrs nach Zittau-Süd, Hartau und Eichgraben widerspricht jedoch nicht nur der Gleichbehandlung der Stadtteile und den städtebaulichen Entwicklungszielen, sondern spart auch keine Buskapazitäten. Im Gegenteil, die neue Linie 17, die zwischen dem Bahnhof Zittau und der Haltestelle Südstraße auf einem erheblichen Teil ihrer Gesamtstrecke einen Parallelverkehr zu den Stadtbuslinien darstellt, bedeutet mehr Aufwand (55 Busstunden wöchentlich) als die Integration des Wohngebiets Südstraße (Haltestellen Ottersteig und Jahnstraße/Südstraße) sowie der stadtnahen Wohnstandorte Hartau und Eichgraben in den Stadtverkehr.

Wir schlagen deshalb folgende Umlegung der Stadtbuslinien vor (siehe auch Liniennetzplan in der Anlage):

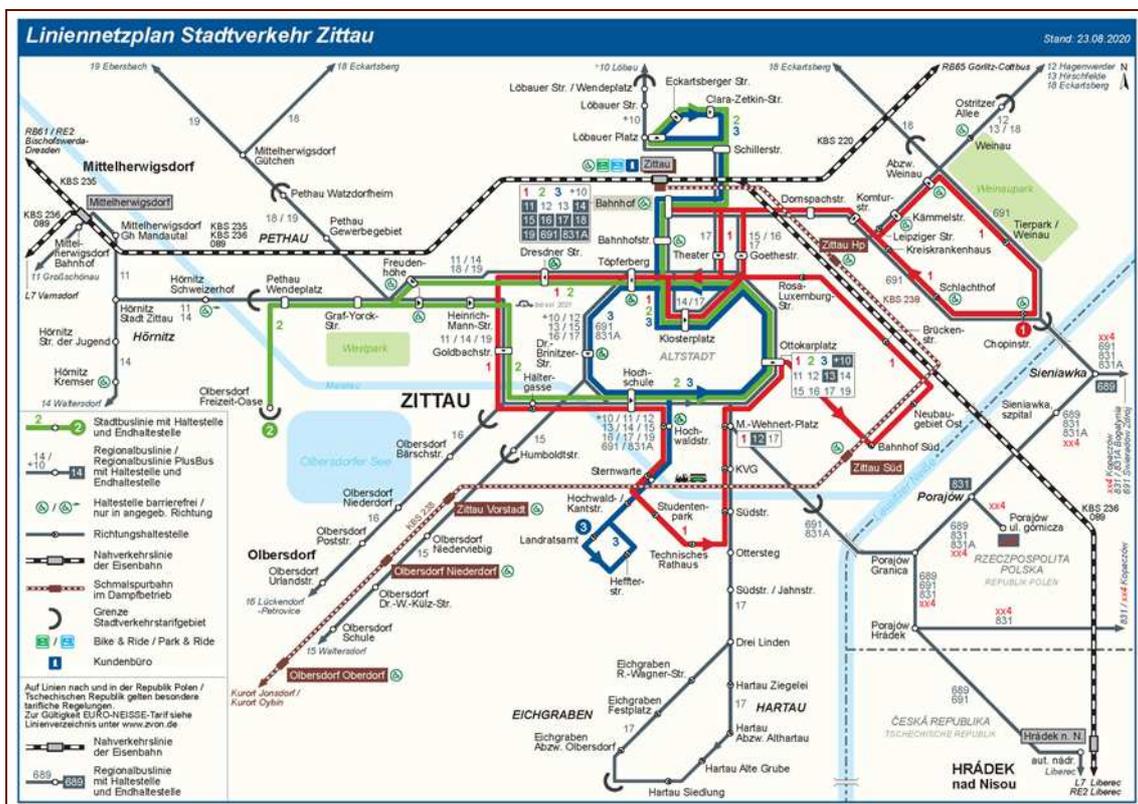
- 1) Um den Südteil des Wohngebiets Zittau-Süd (Haltestellen Ottersteg und Südstraße/Jahnstraße), Hartau und Eichgraben in den Stadtverkehr mit durchgehendem 60'-Takt auch am Wochenende einzubinden, werden diese von Linie 3 bedient, die dann Mo-Fr im 60'-Takt zwischen Nord – Bahnhof – und Hartau/Eichgraben pendelt.
- 2) Das Landratsamt wird Mo-Fr in die Linie 1 eingebunden, deren Schlaufe über die Kantstraße um das Landratsamt erweitert wird (+1,8 km). Dadurch verbessert sich am Landratsamt Mo-Fr der bisherige 20'/40'-Takt mit alternierender Fahrstrecke zu einem 30'-Takt auf gleichleibender Strecke. Sa/So/Ft kann auf die Fahrt zum LRA verzichtet werden.
- 3) Diese Verlängerung der Linie 1 wird möglich, wenn die „Schlaufe Zittau-Ost“ (1,9 km) an die Linie 2 abgegeben wird. Linie 1 verkürzt sich dadurch geringfügig um 0,1 km. Linie 2 wird um 1,9 km bzw. 5 min Fahrzeit länger, wodurch sie ihre Standzeit an der Freizeit-Oase Olbersdorfer See von 13 min auf 8 min reduziert.
- 4) Zittau-Ost büßt damit den privilegierten 30'-Takt ein und wird in der Buserschließung auf eine Stufe z.B. mit Zittau West westlich der Goldbachstraße einschl. Pethau und Zittau-Süd südlich der Sachsenstraße gestellt. Da das städtebauliche Ziel hier im weiteren Rückbau von Wohnraum besteht, ist das angemessen.
- 5) Sa, So und feiertags könnten die Linien 2 und 3 zeitversetzt um 60' jeweils im 120'-Takt fahren. Wenn die 12 (Sa) bzw. 11 (So) bisher auf Linie 2 vorgesehenen 1h-Umläufe nun 6:6 (Sa) bzw. 6:5 (So) auf die Linien 2 und 3 verteilt werden, bleibt es auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt Zittau-Nord unverändert beim 60'-Takt. Der Ast Richtung Pethau (ab Freudenhöhe) würde von bisher 60'-Takt auf einen 120'-Takt ausgedünnt, der

## Stellungnahme Stadt Zittau – ANSCHLUSS 2021 – Angebotsänderungen in der Region Löbau-Zittau – zum kleinen Fahrplanwechsel (23.08.2020, neu: 01.01.2021)

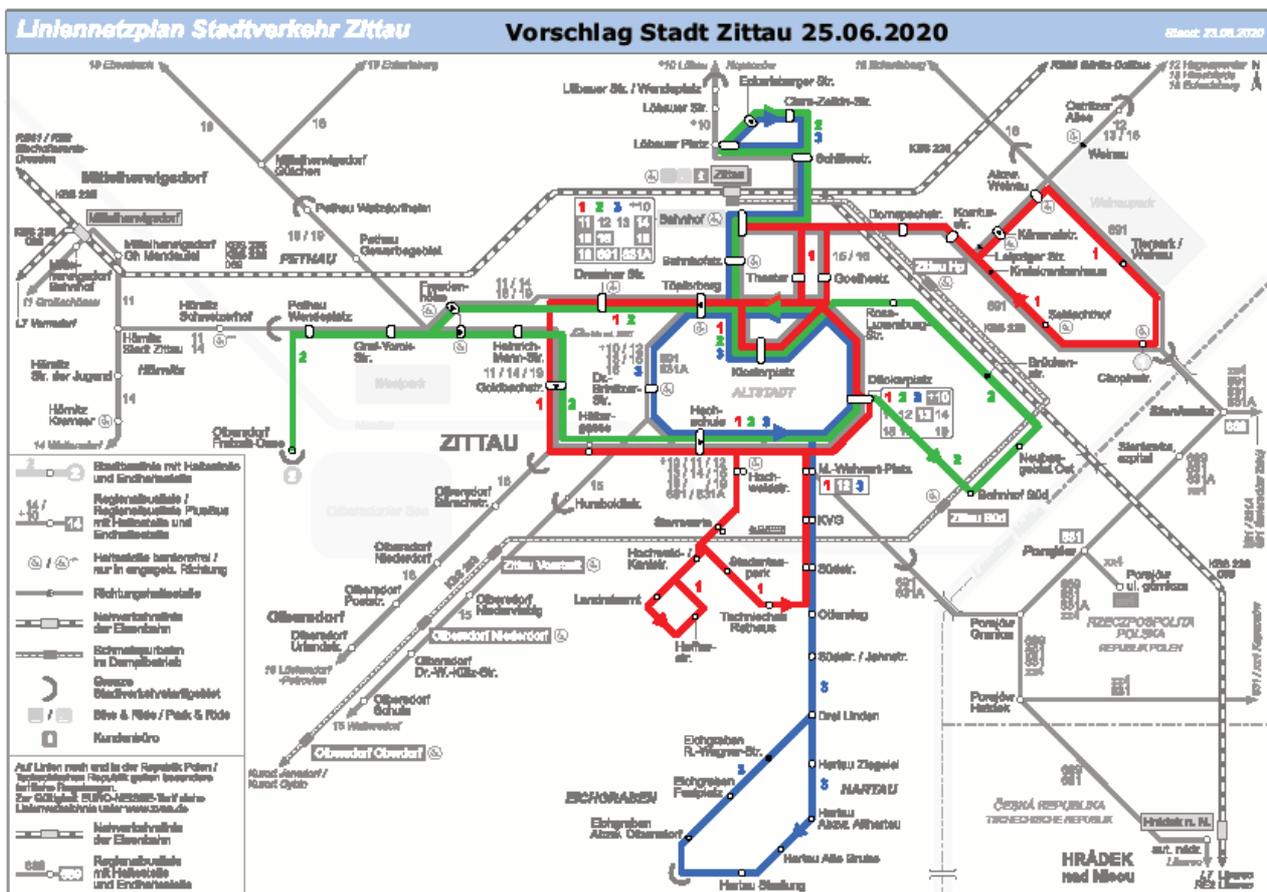
allerdings durch die Linie 14 verdichtet wird. Dafür erhielten der äußere Teil von Zittau-Süd, Hartau, Eichgraben ebenfalls einen 120'-Takt am Wochenende.

- 6) Diese Umlegung reduziert durch die Vermeidung von Parallelverkehr die Linienlänge erheblich: Linie 3 verlängert sich durch die Einbindung von Hartau und Eichgraben statt der „Doppelschleife“ zum Landratsamt um 1,5 km. Auf Linie 2 kommen statt der Standzeit 1,9 km Fahrstrecke hinzu (Schleife Zittau-Ost). Linie 1 verkürzt sich um 0,1 km (Schleife LRA südlich Kantstraße 1,8 km statt Schleife Zittau-Ost 1,9 km). Insgesamt würden die Stadtlinien damit Mo-Fr 3,3 km länger, Sa/So/Ft durch Wegfall LRA nur 1,5 km. Da der Olbersdorfer See im Winterhalbjahr nicht bedient werden muss, liegt hier ein zusätzliches Einsparpotential von 1,65 km, indem die Linie zu den übrigen Zeiten am Wendepplatz Pethau endet. Dafür entfällt die Linie 17 (15,6 km). Hochgerechnet auf die jährlichen Bus-Kilometer entfallen auf der Linie 17 43.415 km, wohingegen auf den Linien 1, 2 und 3 insgesamt lediglich 17.927 km hinzukommen. Folglich werden durch diesen Linien- und Fahrplanvorschlag gegenüber dem Entwurf „ANSCHLUSS 2021“ **30.764 Bus-Kilometer jährlich eingespart**. Lässt man Linie 2 im Winterhalbjahr nur bis Pethau fahren statt bis zum Olbersdorfer See, ließen sich weitere 3.465 km einsparen.
- 7) Auch die Betrachtung der wöchentlichen Busstunden zeigt eine erhebliche Einsparung. Die Gesamtsumme der Linien 1, 2 und 3 verändert sich nicht. Durch die Einsparung der Linie 17 werden wöchentlich trotz der besseren Versorgung von Zittau-Süd, Hartau und Eichgraben 55 Busstunden eingespart. Die Wochenendstunden bleiben unverändert.

Anlage: Vorschlag Liniennetzplan Stadtverkehr Zittau



## Stellungnahme Stadt Zittau – ANSCHLUSS 2021 – Angebotsänderungen in der Region Löbau-Zittau – zum kleinen Fahrplanwechsel (23.08.2020, neu: 01.01.2021)



### Weitere grundlegende Forderungen der Stadt Zittau

Das vollständige Abhängen des Ortsteils Rosenthal ist aus Sicht der Stadt Zittau sehr problematisch und nicht akzeptabel. Außer der Entfernung spielt hier vor allem auch der sehr steile Berg eine Rolle, der insbesondere für ältere Menschen und Familien mit Kleinkindern eine enorme Hürde darstellt! Rosenthal ist deshalb durch Linie 12 (Zittau-Hagenwerder) oder 13 (Zittau-Wittgendorf-Schlegel-Hirschfelde) zumindest von 3 Fahrtenpaaren pro Tag anzufahren, was jeweils lediglich 4 min mehr Fahrzeit bzw. 2,1 km zusätzliche Strecke bedeutet, d.h. hochgerechnet 3.188 km pro Jahr.

**Die unverändert fehlende Anbindung der Zittauer Ortsteile an den Wochenenden ist aus Sicht der Stadt Zittau ebenfalls nicht tragbar.** Ein ausgewogenes und angemessenes Angebot an öffentlichem Personennahverkehr ist nicht nur für die Einwohner der Ortsteile selbst, sondern weit darüber hinaus beidseitig für Einwohner der Stadt zur Wahrnehmung der Angebote sowie für Gäste und Ausflügler der Stadt Zittau erforderlich. Dies gehört zwingend zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen. Als Mindestversorgung der nördlichen Ortsteile durch Linie 13 betrachten wir am Wochenende und Feiertagen einen 120'-Takt. Dieser könnte im Gegensatz zu den Werktagen auch als Ringlinie Hirschfelde-Wittgendorf-Schlegel-Dittelsdorf-Hirschfelde gefahren werden, wodurch eine Fahrtrichtung eingespart werden könnte. Zwischen Hirschfelde und Zittau kann die auch am WE stündlich verkehrende RB 65 genutzt werden. Das wären bei 20,7 km Streckenlänge und 5 Fahrten pro Tag (Sa/So/Ft) 10 Busstunden pro Woche bzw. 11.592 km im Jahr. Dieses Wochenend- und Feiertagsangebot wäre auch als Rufbus vorstellbar, wodurch sich die tatsächlich gefahrenen Kilometer erfahrungsgemäß nochmals deutlich reduzieren könnten.

## **Stellungnahme Stadt Zittau – ANSCHLUSS 2021 – Angebotsänderungen in der Region Löbau-Zittau – zum kleinen Fahrplanwechsel (23.08.2020, neu: 01.01.2021)**

---

Zudem erachten wir auch eine Verbesserung des Stadtverkehrs in den Abendstunden als erforderlich, um Menschen, die auf den Bus angewiesen sind, das betrifft insbesondere Jugendliche und Senioren, die Teilhabe am kulturellen und gesellschaftlichen Leben auch in den Abendstunden zu ermöglichen. Dazu wäre Mo-Fr ein zusätzlicher Busumlauf der Linien 2 und 3 am Abend erforderlich, sonnabends mindestens ein zusätzlicher Bus auf allen drei Stadtbuslinien. Das erfordert zusätzlich 13 Busstunden pro Woche bzw. 13.041 km im Jahr (unter Berücksichtigung unseres Linienvorschlags).

**Bezüglich dieser Forderungen verweisen wir noch einmal auf die Einsparungen von Busstunden und Bus-Kilometern durch unseren Optimierungsvorschlag im Stadtbusbereich, der sowohl Mehrstunden als auch Mehr-Kilometer aus diesen Forderungen vollständig abdeckt. Unsere Forderungen sind damit vollkommen kostenneutral umsetzbar.**

Die Stadt Zittau als Mitglied und fester Bestandteil des NATURPARK ZITTAUER GEBIRGE hält für die touristische Attraktivität des Zittauer Gebirges eine Taktverdichtung der Linien 15 und 16 insbesondere am Wochenende und in den Schulferien für dringend erforderlich. Die beiden in Olbersdorf endenden Spätfahrten sind mindestens bis Oybin und Jonsdorf zu verlängern. Sie beanstandet auch den Wegfall der Linie 7 Zittau-Lückendorf. Diese stellt ebenfalls eine wichtige Verbindung ins Zittauer Gebirge dar. Zumindest früh ist eine zweite Direktverbindung Lückendorf-Zittau vorzusehen, die Schulkinder passend zum Schulbeginn nach Zittau befördert.

Zudem ist durch den Landkreis weiter aktiv an der Aufnahme einer PlusBus-Anbindung nach Tschechien (Lužické hory) sowie nach Polen (Bogatynia) zu arbeiten. Für die neue Relation Zittau-Bogatynia ist eine Anbindung an die Stadtbuslinien und die Ein- und Ausstiegsmöglichkeit an allen relevanten Unterwegshalten z.B. zum Erreichen von Einkaufsmärkten und touristischer Ziele wie dem Tierpark erforderlich. Für Zittau als Stadt im Dreiländereck sind die Verbindungen ins Nachbarland aus vielerlei Perspektiven unabdingbar. Da von der ÖPNV-Strategiekommission gleich 2 PlusBus-Linien im Norden des LK Görlitz in die polnische Stadt Żary angeregt werden, sind auch im Süden derartige Überlegungen gerechtfertigt.

Die erforderliche Anpassung der Unterrichtszeiten ist zwingend gemeinsam mit den Schulen und Trägern abzustimmen und sinnvoll und angemessen abzuwägen! Die Schüler dürfen nicht durch unattraktive Zeitgestaltungen und Tagesabläufe im ländlichen Raum benachteiligt werden. Hierunter fällt neben den Unterrichtsanzugs- und -endzeiten auch die Beachtung von Pausen, Mittagsversorgung, GTA-Angebote, Freizeitgestaltungen und dergleichen. Auch die Erreichbarkeit von Berufsschulen und ähnlichen muss gewährleistet sein. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls auf die Möglichkeit zur Wahrnehmung außerschulischer Freizeitangebote zur nachhaltigen Förderung des Vereins-, Sport- und Kulturlebens Wert zu legen.

Die Stadt Zittau strebt die Einführung einer Tourismusabgabe an und ist aktuell im Abstimmungsprozess, diese interkommunal auszurichten und sich für die umfassende Etablierung einer Gästetaxe einzusetzen. Eine damit in Verbindung stehende Gästekarte bedingt die Nutzungsmöglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs in Abstimmung mit dem ZVON und stärkt wiederum diesen. Dementsprechend ist ein attraktives ÖPNV-Angebot voraussetzende Bedingung hierfür.

Zudem verläuft durch unseren Landkreis Görlitz der Oder-Neiße-Radweg, welcher auch in der touristischen Konzeption des Landkreises eine wichtige Rolle spielt und hier Radfahrer zu einer der Hauptzielgruppen

## Stellungnahme Stadt Zittau – ANSCHLUSS 2021 – Angebotsänderungen in der Region Löbau-Zittau – zum kleinen Fahrplanwechsel (23.08.2020, neu: 01.01.2021)

definiert. Von ihnen bestreiten zahlreiche ihre An- und Abreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, was es unabdingbar macht, diese auch hinsichtlich der Kapazität zur Mitnahme von Rädern zu verstärken. Eine angekündigte Verlegung und Neueinrichtung von Haltestellen kann nur in rechtzeitiger Abstimmung mit den Kommunen erfolgen.

Last but not least bleibt aus Sicht der Stadt Zittau zu hinterfragen, aus welchen Gründen die Planung, gemäß Aussage des Landratsamtes Görlitz im Webinar, losgelöst von den Erkenntnissen und Ergebnissen des Modellprojektes "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen erfolgt ist.

Wir stehen gern für Rückfragen zur Verfügung und freuen uns auf gemeinsam lösungsorientierte Ansätze.

### Anhang

#### Nachweis der Kilometer Angaben (Jahreswerte) – Berechnungsgrundlagen zur Stellungnahme

1. **Einsparung Jahres-km durch Integration L17 in L3 und Abgabe von 6 Sa-Fahrten und 5 So/Ft-Fahrten von L2 an L3**
  - 1.1. Einsparung L17:  $-15,6 \text{ km (Linienlänge)} * 11 \text{ Fahrten täglich Mo-Fr} * 253 \text{ Werktage} = -43.414,8 \text{ km}$
  - 1.2. Mehr-km L2 und L3 durch Linienverlängerung sowie Verschiebungen Sa/So-Fahrten L2→L3
    - 1.2.1. Mo-Fr
 

L2: $+1,9 \text{ Mehr-km} * 14 \text{ Fahrten tägl. Mo-Fr} * 253 \text{ Werktage} =$	+6.729,8 km
L3: $+1,5 \text{ Mehr-km} * 14 \text{ Fahrten tägl. Mo-Fr} * 253 \text{ Werktage} =$	+5.313,0 km
    - 1.2.2. Sa
 

L2: $(-17,1 \text{ km Länge alt} * 12 \text{ Fahrten} * 50 \text{ Sa}) + (19,0 \text{ km neu} * 6 \text{ Fahrten} * 50 \text{ Sa}) =$	-4.560,0 km
L3: $21,2 \text{ km neu} * 6 \text{ Fahrten} * 50 \text{ Samstage} =$	+6.360,0 km
    - 1.2.3. So+Ft
 

L2: $(-17,1 \text{ km alt} * 11 \text{ Fahrten} * 62 \text{ So/Ft}) + (19,0 \text{ km neu} * 6 \text{ Fahrten} * 62 \text{ So/Ft}) =$	-4.594,2 km
L3: $21,2 \text{ km neu} * 5 \text{ Fahrten} * 62 \text{ So/Ft} =$	+5.672,0 km
Saldo L2+L3	+15.820,6 km
  - 1.3 Reduzierung L1 durch Linienverkürzung Schlaufe LRA statt Schlaufe Zittau-Ost (- 0,1 km)
 

Reduzierung Mo-Fr: $(-0,1 \text{ km} * 29 \text{ Fahrten werktäglich} * 253 \text{ Werktage}) =$	-733,7 km
Reduzierung Sa (Schlaufe LRA entfällt): $(-1,9 \text{ km} * 12 \text{ Fahrten} * 50 \text{ Sa}) =$	-1.140,0 km
Verkürzung So/Ft (Schlaufe LRA entfällt): $(-1,9 \text{ km} * 11 \text{ Fahrten} * 62 \text{ So/Ft}) =$	-1.295,8 km
Linie 1 insgesamt:	-3.169,5 km
<b>Saldo gesamt (L1, L2, L3, L17)</b>	<b>-30.763,7 km</b>
2. **Einsparung durch Verzicht auf Hst. Freizeit-Oase O-See im Winterhalbjahr**

Einsparung Weglänge einmalig: 1,65 km	
Mo-Fr: $126 \text{ Tage} * 14 \text{ Tagesfahrten} * 1,65 \text{ km} =$	-2.910,6 km
Sa: $25 \text{ Sa} * 6 \text{ Tagesfahrten} * 1,65 \text{ km} =$	-247,5 km
So: $31 \text{ So/Ft} * 6 \text{ Tagesfahrten} * 1,65 \text{ km} =$	-306,9 km
<b>Summe mögl. Einsparung</b>	<b>-3.465,0 km</b>
3. **Mehr-km durch zusätzlichen Stadtverkehr am Abend**

Mo-Fr: $((19,0 \text{ km [L2]} + 21,2 \text{ km [L3]}) * 253 \text{ Werktage}) =$	+10.170,6 km
Sa: $(17,2 + 19,0 + 21,2 \text{ km [L1+L2+L3]}) * 50 \text{ Sa} =$	+2.870,0 km
<b>Summe Mehrverkehr Stadtbus am Abend</b>	<b>+13.040,6 km</b>