

FDP-Fraktion
Herrn Bolinius

Ihr Zeichen/
Ihre Nachricht vom
Mein Zeichen/
Meine Nachricht vom

Ansprechpartner **Herr Kinzel**
Zimmer **203**
Telefon **04921/87-1388**
Telefax **04921/87-101388**
E-Mail **Kinzel@emden.de**

Datum **16.06.2015**

Gestaltung des Busverkehrs/ÖPNV **Ihre Anfrage vom 25.05.2015 bzw. Nachfrage vom 12.06.2015**

Sehr geehrter Herr Bolinius,

die Anfrage wurde aufgrund eines Schreibens der Reiter's Busverkehrs-GmbH, namentlich des Geschäftsführers Herrn Siegmund van Grieken, vom 18.05.2015, gestellt. Hierbei wird bemängelt, dass die Firma Reiter's Busverkehrs-GmbH seitens der Verwaltung nicht an der Entwicklung des Konzepts zur Gestaltung des Stadtverkehrs beteiligt wurde. Weiterhin wird vorgetragen, dass viele „kritische Punkte“, die Herr van Grieken im Konzeptentwurf erkannt zu haben glaubt, seitens der FDP-Fraktion voll und ganz nachvollzogen werden können.

Abschließend bittet die FDP-Fraktion darum, dass die Verwaltung zu den einzelnen Punkten des Schreibens von Reiter's Busverkehrs-GmbH Stellung nimmt.

Der Stellungnahme zu den einzelnen Punkten sei folgendes vorausgeschickt:

Der Stellungnahme von Herrn van Grieken kann insgesamt entnommen werden, dass ihm bei der Verfassung seines Schreibens nicht alle Inhalte bekannt waren oder sich ihm das Konzept nicht im Detail erschlossen hat. Dies ist verständlich, da Herr van Grieken bei der öffentlichen Präsentation nicht anwesend war bzw. seine Stellungnahme bereits vorher veröffentlicht hat. Zudem enthalten die öffentlich zugänglichen Unterlagen nicht alle Details (besonders keine ausschreibungsrelevanten Details) und dieses auch nicht sollten, da die Mitglieder des Rates der Stadt Emden das Konzept umfangreich und im Detail von der Verwaltung sowie vom beauftragten Gutachter mehrfach vorgestellt und erläutert bekommen haben. Die Interpretation von Herrn van Grieken, es wären konkret das „Abhängen“ von ganzen Stadtteilen, die Aufgabe des Rendezvous-Systems oder es fehle die Wirtschaftlichkeit von geplanten Fahrzeugeinsätzen sind falsch. Unhaltbar vor dem Hintergrund begrenzter Kenntnisse der Planungsinhalte ist auch der Vorwurf von grundsätzlichen „handwerklichen“ Fehlern des Gutachters bzw. der Verwaltung (Fehlen von Umlaufplänen).

Wie den Mitgliedern der Ausschüsse für Stadtentwicklung und Umwelt sowie Wirtschaft, Hafen und Tourismus bereits bekannt ist, sind Ausgangspunkt für die Planung eines neuen Konzepts für den Emden Stadtverkehr ab 2017 die durch die EU-Verordnung 1370/2007 vorgegebenen Begrenzungen auf 600.000 Fahrplankilometer und maximal 23 einzusetzende Fahrzeuge (Einstimmiger Ratsbeschluss zur Vorlage 16/1074/1 vom 18.12.2014).



Das vorgelegte Konzept ermöglicht unter diesen Bedingungen eine zeitlich und örtlich gleichmäßige Bedienung aller Emdener Stadtteile. Dies kann nur durch einen Einsatz bedarfsgesteuerter Fahrten realisiert werden, der der bisherigen Nachfrage gerecht wird. Damit wird – im Gegensatz zu Teilen der veröffentlichten Meinungsäußerungen – eben kein Stadtteil abgehängt. Das Gegenteil ist richtig: Zum Beispiel erhält Wybelsum erstmalig eine stündlich vertaktete Anbindung.

Eine im Takt regelmäßige bedarfsgesteuerte Bedienung stellt in den Augen der übrigen Fachwelt grundsätzlich eine bessere Bedienungsqualität für die Fahrgäste dar, als unregelmäßige, einzelne Linienfahrten. Die Bedarfsfahrten im Tagesbetrieb erfolgen verlässlich nach festen Fahrplanzeiten; die bisher schon flexiblen Anrufsammeltaxifahrten- (AST-)Fahrten werden im Abend- und Wochenendverkehr nunmehr einheitlich im gesamten Stadtgebiet angeboten.

Um konkret auf die einzelnen Darstellungen von Herrn van Grieken antworten zu können, werden nachvollziehbare Textpassagen als Überschrift und Schlagworte gesetzt:

Weniger Schüler ... Menschen immer älter

Es ist nicht Ziel des Planungskonzepts, den Schülerverkehr zu Ungunsten des allgemeinen (seniorengerechten) ÖPNV auszubauen. Die Problemstellung der ansteigenden Anforderungen im Schülerverkehr wird überwiegend durch eine zeitlich angepasste Verdichtung des Linienverkehrs gelöst, die auch allen anderen Fahrgästen in der Zeit stärkerer Nachfrage zu Gute kommt.

Dem demografischen Wandel wird besonders dadurch Rechnung getragen, dass die Erschließung der Stadtteile zum Teil wesentlich verbessert wird. Im Taktfahrplan werden 34% mehr Haltestellen über den gesamten Betriebstag bedient, die zum großen Teil bisher nur im Schülerverkehr angefahren werden.

Reduzierung des Linienangebots ... Umsätze nicht in dieser Größenordnung gesteigert werden./ ... Erhöhung der Kosten in dem Planungskonzept um lediglich 4% zu gering.

Das Fahrtenangebot wird insgesamt um mehr als ein Viertel gesteigert, wobei die bedarfsabhängig angebotenen Linienbereiche integriert betrachtet werden müssen. Das resultiert nicht nur aus der kleinteiligeren Liniennetzgestaltung, sondern auch aus der oben genannten Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit.

Die berechnete Umsatzsteigerung beruht auf der Fokussierung auf Zeiten stärkerer Nachfrage und der oben genannten verbesserten Erschließung. Dafür fallen bspw. Linienfahrten in abendlichen Schwachlastzeiten oder an Wochenenden weg.

Die Kostensteigerungen können kaum größer ausfallen, da die Fahr- und Betriebsleistungen in dem vorgegebenen Rahmen von 600.000 Fahrplankilometern und der maximalen Fahrzeuganzahl von 23 inklusive Reserve- und AST-Fahrzeugen bleiben.

Soll diese Rendezvousvariante beibehalten werden, entstehen bei den unterschiedlich langen Strecken des Planungskonzeptes Wartezeiten, die zusätzliche Kosten verursachen.

Das Rendezvous-Prinzip bleibt erhalten. Alle Linien des neuen Bedienungskonzepts sind systematisch so geplant, dass die Linienlängen mit den Umlaufzeiten ohne oder mit kurzen Wendezeiten an den Endpunkten effizient gestaltet sind, nach hiesiger Auffassung effizienter als das aktuelle Konzept.

Einnahmeverluste bei SVE

Der Fahrschein-/Zeitkartenverkauf wird im Bedarfs(linien!)verkehr ebenso stattfinden wie im jetzigen Linienverkehr. Zusätzlich könnten die Vertriebsaktivitäten im Vorverkauf grundsätzlich verstärkt werden. Im Bereich Harsweg-Nord ist das Verlustpotenzial auf Grund der niedrigen Nachfrage (zuletzt eindeutig belegt durch eine ganztägige Fahrgasterhebung der Verwaltung) und den dort bereits jetzt mitgenutzten 43 Regionalbusfahrten eher gering.

Fahrgastzahlen von/zum Herrentorviertel



Die im Anhang der Stellungnahme von Reiter's Busverkehr-GmbH dargestellten Ergebnisse einer Fahrgastzählung auf der Linie 503 sind nicht differenziert genug, um eine Zuordnung einzelner Bedienungsbereiche zu ermöglichen. Eine Aussage zu Ein- oder Aussteigern im Bereich des Herrentorviertels ist hieraus definitiv nicht möglich. Im Bereich zwischen Hauptbahnhof und der Haltestelle Stadtwerke ist die Bedienung weiterhin durch die Linie nach Borssum gewährleistet, daher müssten Fahrgäste dieses Abschnitts (vermutlich ein erheblicher Anteil) herausgerechnet werden. Des Weiteren ist offensichtlich der Schülerverkehr mitgezählt worden, der im Rahmen des neuen Konzepts gesondert (nicht im Bedarfsverkehr) abgewickelt wird.

Durch andere Anfangszeiten passt das System nicht mehr

Durch die vom Rat der Stadt Emden beschlossenen Schulstrukturreform und den daraus folgenden Umzüge der Schulen werden die erforderlichen Fahrzeugkapazitäten höher und die Quelle-Ziel-Relationen der Schüler verschieben sich deutlich. Die Leistungen wären damit im jetzigen System nicht mit den maximal 23 zulässigen Fahrzeugen zu erbringen.

Die moderate Staffelung der Schulzeiten ermöglicht teilweise eine doppelte Verwendung der Fahrzeuge in der Spitzenzeit sowie eine bessere Verteilung der Nachfrage im Netz. Somit wird trotz höherer Anforderungen ein wirtschaftlicher Betrieb ermöglicht.

Den Einsatz von vier Niederflurbussen mit Anhängern erachten wir aufgrund der o.g. Ausführungen als äußerst unwirtschaftlich und wenig praktikabel.

Die Beschaffungskosten für einen Buszug (Solobus mit spezieller Kupplungsvorrichtung und Personenanhänger, beide in Niederflerbauweise) sind mit ca. 400.000 € veranschlagt, ungefähr entsprechend zwei Solo-Fahrzeugen.

Die Personenanhänger können außerhalb der Hauptverkehrszeit abgestellt werden. Der Verbrauch reduziert sich daher zur übrigen Tageszeit auf den eines normalen Solo-Fahrzeugs. Der Zeitbedarf für einen Kupplungsvorgang beträgt nach den Erfahrungen von Verkehrsbetrieben, die Buszüge einsetzen 3-4 Minuten. Das Zugfahrzeug kann anschließend sofort weiterfahren.

Gerade die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes ist in allen Verkehrsbetrieben, die Buszüge betreiben, der ausschlaggebende Grund für die vorgeschlagene Beschaffung.

Einsatz der Buszüge verursacht zusätzliche Kosten

Mit den eingeplanten vier Buszügen werden im laufenden Betrieb die Fahrpersonalkosten von vier Solo-Fahrzeugen eingespart.

Eine zusätzliche Beschaffung stellen nur die Personenanhänger dar, die Zugfahrzeuge ersetzen Solo-Fahrzeuge im Bestand. Die sonst erforderliche Beschaffung weiterer Busse ausschließlich für die Spitze im Schülerverkehr entfällt.

Anhänger ... völlig ohne Aufsicht

Moderne Personenanhänger verfügen heute über (Notruf-)Sprechvorrichtungen zum Fahrer und über Überwachungskamerasysteme. Dies dient zur Überwachung des Ein-/Ausstiegs, zur Beobachtung des Fahrgastraums sowie zur Sicherheitsüberwachung des Fahrzeugzwischenraums wie auch der Kommunikation mit dem Fahrer. Das Fahrpersonal kann die Kameraüberwachung auch individuell am Fahrerplatz aufschalten.

Seitens Reiter's Busverkehrs-GmbH wurde als Reaktion auf die kürzlich geführte Diskussion um „Mobbing im Bus“ vehement ausgeführt, dass es in den Fahrzeugen der Firma im Rahmen der Durchführung des Schülerverkehrs keine ernstzunehmenden Probleme gibt. Nun wird an dieser Stelle genau gegensätzlich argumentiert.

Gefahrenpotenzial an Haltestellen



Die Buszüge werden auf vier Linien und im Verkehr zu den Schulzentren eingesetzt. An nicht entsprechend anfahrbaren Haltestellen sind Anpassungen erforderlich.

Insgesamt ist es aus Sicht der Verwaltung schon erstaunlich, dass Herr van Grieken, der keinerlei praktische Erfahrung bezüglich des Einsatzes von sogenannten Buszügen hat, so vehement gegen den Einsatz solcher Fahrzeuge in Emden argumentiert. Hier werden alle positiven Erfahrungen von Verkehrsunternehmen, die teilweise schon seit Jahren solche Busse einsetzen, vom Tisch gewischt, ohne dass auch nur der Versuch unterstützt wird, praktische Erfahrungen vor Ort – reflektiert wird hier auf die gemeinsame Initiative der Verwaltung, der Stadtwerke Emden und der Stadtwerke Osnabrück bezüglich einer „Probefahrt“ eines Buszuges in Emden – machen zu können.

Zur Aufforderung der FDP-Fraktion bezüglich der Einbindung von Reiter's Busverkehrs-GmbH bei der Erarbeitung des Konzepts zur Gestaltung des Stadtverkehrs:

Die Stadt Emden hat mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag die Stadtverkehr Emden GmbH (SVE) mit der Erbringung der Verkehrsleistungen ab dem 01.01.2015 betraut. Derzeit wird der straßengebundene Verkehr entsprechend dem Nahverkehrsplan 2013 u. a. aufgrund von Veränderungen der Schulstandorte im Rahmen einer Notmaßnahme (Art. 5 Abs. 5 VO (EG) 1370/2007) erbracht. Die SVE hat die Firma Reiter's Busverkehrs-GmbH als Subunternehmer mit der Erbringung der Notmaßnahme beauftragt. Die Notmaßnahme endet zum 31.12.2016.

Ab dem 01.01.2017 soll entsprechend des Ratsbeschlusses der Stadtverkehr im Rahmen der sog. Bagatellgrenzen erbracht werden (Art. 5 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007). Mit der Erstellung des dafür erforderlichen Verkehrskonzepts wurde die Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (GVS) beauftragt. Das von der GVS in Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Stadtverkehr Emden erarbeitete Konzept wurde im Rat der Stadt Emden vorgestellt und diskutiert.

Die von der SVE zu erbringenden Verkehrsleistungen haben sich an dem Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt zu orientieren. Der NVP hat damit eine zentrale, gestaltende Bedeutung für die ausreichende Verkehrsbedienung, die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, die integrierte Nahverkehrsbedienung sowie Tarife und Fahrpläne in der Stadt. Grundlage eines NVPs sind die Festlegung von Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes durch die Politik, die damit maßgeblich Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV nimmt. Zudem stellt der NVP auch ein wichtiges Bindeglied zwischen der Stadt Emden als Aufgabenträger für den ÖPNV, der Genehmigungsbehörde (Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)) und dem zu beauftragenden Verkehrsunternehmen dar. Er bildet die Grundlage für das von der SVE durchzuführende Vergabeverfahren.

Durch Beschluss vom 18.12.2014 hat die Stadt Emden entschieden, dass der Verkehr zukünftig im Rahmen der Bagatellgrenzen zu erbringen ist und zuvor einen entsprechenden NVP verabschiedet. Die SVE ist verpflichtet, die Vorgaben des Beschlusses und des NVP einzuhalten.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt befinden sich die Verwaltung und der Stadtverkehr gemeinsam mit dem Rat der Stadt Emden in einer konzeptionellen Findungsphase hinsichtlich der künftigen Ausgestaltung des Stadtverkehrs unter Beachtung der vom Rat vorgegebenen Rahmenbedingungen. In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung auch bereits darauf hingewiesen, dass der NVP – sollte das aktuell vorgeschlagene Konzept seitens des Rates gebilligt werden – entsprechend fortgeschrieben werden muss. Im Rahmen dieser Fortschreibung, es handelt sich dann neuerlich um ein förmliches Verfahren nach den § 6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) sowie § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), erfolgt eine Beteiligung der betroffenen Verkehrsunternehmen, benachbarter Aufgabenträger, Verbandsmitglieder, LNVG etc. Die Stellungnahmen der Beteiligten werden erörtert und abgewogen; die Ergebnisse fließen entsprechend in den NVP ein.

Eine Beteiligung, Information oder Absprache mit Verkehrsunternehmen endet jedoch spätestens mit Einleitung des Vergabeverfahrens der SVE bzw. bei der Vorbereitung eines solchen Verfahrens. Die Gestaltung des anstehenden Vergabeverfahrens bezüglich der Subunternehmerleistungen obliegt – unter Berücksichtigung des von der Stadt vorzugebenden NVPs - ausschließlich der SVE, die mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betraut wurde. Hat ein potentieller Bieter (z.B. Reiter's Busverkehrs-



GmbH) den Auftraggeber (Stadt Emden bzw. SVE) vor Einleitung des Vergabeverfahrens unterstützt, kann sich daraus eine Verfälschung des Wettbewerbs ergeben (§ 6 EG Abs. 7 VOL/A).

„Gespräche oder eine Zusammenarbeit mit der Firma Reiter's Busverkehrs-GmbH können insoweit eine sogenannte „Projektantenproblematik“ auslösen. Dies ist dann der Fall, wenn der Projektant aufgrund von Gesprächen über mehr Informationen als seine Konkurrenten verfügt oder sogar die Ausschreibung zu seinen Gunsten beeinflusst. Dies kann in Einzelfällen bis zum Ausschluss des Bieters führen. Im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit wird teilweise jeglicher Austausch zwischen einem Unternehmen und der Vergabestelle als potentieller Verstoß angesehen. In jedem Fall ist jedoch zu beachten, dass mit der Vergabestelle nicht abgestimmte Gespräche mit potentiellen Bietern zu einem Verstoß gegen das Transparenzgebot führen können (§ 97 Abs. 1 GWB). Es ist sicher zu stellen, dass alle möglichen Bieter die gleiche Chance bekommen und nicht ein Unternehmen durch Wissensvorsprünge Vorteile erhält. Auch das Diskriminierungsverbot gemäß § 97 Abs. 2 GWB untersagt die einseitige Versorgung mit Informationen und eine dadurch bedingte Besserstellung. Dies korrespondiert mit dem Neutralitätsgebot gemäß § 16 VgV, das Personen auf der Auftraggeberseite von der Mitwirkung an der Vergabe ausschließt, wenn sie eine zu große Nähe zu einzelnen Bietern/Bewerbern haben.“ (kbk Rechtsanwälte, Frau König, 02.06.2015)

In diesem Sinne vermeiden die Verwaltung sowie die Stadtverkehr Emden GmbH aktiv, dass die Firma Reiter's Busverkehrs-GmbH im Rahmen des anstehenden Vergabeverfahrens der SVE dem Risiko ausgesetzt wird, nach Abgabe eines Angebots Anfechtungen von Konkurrenten erwarten zu müssen.

Mit freundlichem Gruß

i. A. gez.

Kinzel
Fachbereichsleiter

