

**FDP-Fraktion**

Erich Bolinius

Fraktionsvorsitzender

Emden, den 25.5.2015

An den

Vorstand der Stadt Emden

**Anfrage zur Beschlussvorlage 16/1236/3 - Gestaltung des Stadtverkehrs / ÖPNV**

Hier: Schreiben von Reiter`s Busverkehr vom 18.5.2015 (siehe nachstehend)

Sehr geehrte Herren,

der Geschäftsführer von Reiter`s Busverkehr, Siegmund van Grieken, hat Ihnen und den Fraktionen im Rat der Stadt Emden eine Stellungnahme zu Ihrem Vorschlag „Gestaltung des Stadtverkehrs“ geschickt.

Wir haben das schriftliche Angebot der Firma angenommen und mit dem Geschäftsführer der Firma Reiter, Siegmund van Grieken, über das neue Konzept gesprochen.

Die Firma Reiter, die bisher den Auftrag für den Stadtverkehr ausführt, wurde, so der Geschäftsführer, nicht bei der Erstellung des vorgelegten Konzeptes kontaktiert. Das ist für meine Fraktion unverständlich, denn wohl niemand kennt den bisherigen Ablauf im Stadtverkehr besser, als die, die jeden Tag den Stadtverkehr durchführen. Vergaberichtlinien greifen meines Erachtens bei Erstellung eines neuen Konzeptes nicht.

Viele kritische Punkte, die in dem Schreiben aufgeführt sind, können wir von der FDP-Fraktion voll und ganz nachvollziehen.

Namens der FDP-Fraktion bitte ich Sie, zu den einzelnen Punkten des Schreibens von Reiter`s Busverkehr im nächsten öffentlichen Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt unter einem gesonderten Tagesordnungspunkt Stellung zu nehmen.

Mit hartelk Gröten

***Erich Bolinius***

**Anlage**

Reiter`s Busverkehr GmbH

Zweiter Polderweg 52

26723 Emden

Vorstand der Stadt Emden

Frickensteinplatz 2

26721 Emden

Emden, den 18.05.2015

## **Stadtverkehr Emden 2017 - Planung und Bedienungskonzept**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben uns heute das Planungs- und Bedienungskonzept "**Stadtverkehr Emden 2017 - Planung und Bedienungskonzept**" **angesehen und durchgearbeitet**. Gegenüber dem heutigen Stadtverkehr sind ganz offensichtlich gravierende Änderungen geplant und vorgesehen. Wir wollen nicht zu allen Punkten ausführlich Stellung nehmen, zu denen wir Anmerkungen zu machen hätten; das würde zu einem umfangreichen Aufsatz werden. Dennoch wollen wir zu den nach unserer Auffassung gravierenden Punkten Stellung nehmen.

Im Rahmen eines Kooperationsvertrages zwischen den Busunternehmern des Verkehrsverbundes Ems Jade (VEJ), sowie den Landkreisen und Städten, werden Mobilitätskonzepte erarbeitet und vorgestellt, neue Fahrgastssysteme entwickelt und den Mitgliedern vorgeschlagen und empfohlen. Hierzu gehört sowohl der Einsatz von Niederflurbussen, die seniorengerechte Umgestaltung von Haltestellen, als auch die Verbesserung und Ausweitung des Tarifangebotes.

Dieser Verbund hat beschlossen, den demografischen Veränderungen gerecht zu werden. Das heißt auf der einen Seite sind weniger Schüler zu befördern und auf der anderen Seite werden die Menschen immer älter. Gerade für ältere Menschen entwickelt und empfiehlt dieser Verbund entsprechende ÖPV-Mobilitätsmöglichkeiten zu schaffen.

Bei der Entwicklung des neuen Fahrplans für die Stadt Emden handelt man hier offenbar kontraproduktiv. Man plant ganze Stadtteile vom öffentlichen Personennahverkehr/Stadtverkehr abzuklemmen und auszuschließen. So ist in dem Entwurf erkennbar, dass einige Stadtteile, wie Harsweg, Herrentor, Conrebbersweg, Uphusen, Seeschleuse und Petkum vom regelmäßigen und verlässlichen Linienverkehr ausgeschlossen werden. Dieses ist unter anderem anhand der nachstehend aufgeführten Stellungnahme zu den verschiedenen Punkten des Planungs- und Bedienungskonzeptes erkennbar.

Stellungnahme zu den einzelnen Punkten des „Planungs- und Bedienungskonzeptes – Stadtverkehr Emden 2017“:

Die Hauptlinie soll nicht mehr bis zu den Endhaltestellen, Petkum und Harsweg, bedient werden:

Der Bus soll nur noch bis Borssum bzw. bis zur Herderstrasse im Gewerbegebiet Harsweg fahren.

Die Fahrgäste, die weiter nach Hilmarsum, Petkum bzw. Harsweg wollen, müssen zu Fuß weitergehen bzw. auf den nächsten WEB Bus warten.

Die WEB Busse fahren selten und unregelmäßig. Samstags fährt auf dieser Strecken nur zweimal ein Bus und sonntags überhaupt nicht.

Durch diese Regelung würde es zu Einnahmeverlusten bei der SWE kommen, da die Fahrgäste die Zeit- und Wertkarten dann in der Regel bei der WEB kaufen werden

Nebenlinien, wie z.B. das Herrentorviertel oder Conrebbersweg sollen komplett abgeschnitten werden:

It. Zählung ist hier heute ein gutes Fahrgastaufkommen vorhanden (siehe Anlage Zählung Herrentor)

in diesen Stadtteilen ist der demografische Wandel besonders spürbar. Hier leben immer mehr ältere Menschen, die auf eine gute Versorgung durch den ÖPNV angewiesen sind. Wenn man diesen älteren Emden Bürgern die Möglichkeit nimmt, mit dem Bus in die Stadt bzw. aus der Stadt fahren zu können, dann ist das für diese Menschen schon ein erheblicher Verlust an Lebensqualität.

Fahrzeiten aufgrund der Streckenlänge der einzelnen Linien:

Soweit wir aufgrund der vorliegenden Unterlagen erkennen können, sind die Fahrzeiten zu und von den neuen Endhaltestellen der Linien sehr unterschiedlich, wodurch die bisher praktizierte Rendezvousvariante am ZOB nicht mehr umsetzbar ist.

Bisher können Fahrgäste aus allen Stadtteilen durch Umsteigen am ZOB in jeden anderen Stadtteil fahren. Die Busse treffen sich jeweils zur halben bzw. zur vollen Stunde, sodass das An- und Abfahren dann in jeden Stadtteil möglich ist.

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

Die Schulanfangszeiten sollen nach dem neuen Planungskonzept auf Seite 10 "Modellberechnung zum Schülerverkehr" verändert werden:

Die heutige Schülerbeförderung ist im Linienverkehr integriert. Sie erfolgt mit der vorhandenen Buskapazität und funktioniert optimal. Wir empfehlen denen, die sich dafür interessieren, einmal morgens zwischen 7.20 Uhr und 7.40 Uhr zum Bahnhof zu kommen. Um 7.30 Uhr erfolgt dort das Umsteigen der Schüler, die mit weiterführenden Fahrzeugen zu den Schulen in die verschiedenen Stadtteile gebracht werden müssen; das erfolgt äußerst diszipliniert und optimiert. Nach der Schulzeit erfolgt es in umgekehrte Richtung.

Wenn tatsächlich für einige Schulen andere Anfangszeiten eingeführt werden, passt das gesamte System nicht mehr. Es müssten für diese Schulen weitere, zusätzliche Busse eingesetzt werden. Das hat zur Folge, dass insgesamt mehr Fahrzeuge zur Verfügung stehen müssten, was den Stadtverkehr erheblich verteuern würde.

Die unterschiedlichen Abfahrtszeiten, morgens um 7.25 Uhr und 7.40 Uhr interpretieren wir so, dass die eingesetzten Busse mehrfach fahren sollen. Wenn es denn so gedacht ist, weisen wir darauf hin, dass das unmöglich sein wird. Man kann beispielsweise nicht um 7.25 Uhr mit einem Bus vom ZOB zum Steinweg fahren und 15 Minuten später mit demselben Bus noch einmal über eine Endhaltestelle vom ZOB zum Steinweg fahren. Ähnlich verhält es sich mit der Abfahrtszeit um 7.25 Uhr nach Wybelsum oder zur Osterburgschule. Diese Busse können nicht schon wieder um 7.40 Uhr vom ZOB zur IGS bzw. zur Herrentorschule fahren. Es geht nicht aus dem Konzept hervor, woher die Schüler und Schülerinnen kommen, die 15 Minuten später, also um 7.40 Uhr zur Schule gebracht werden. Heute kommen die Schüler und Schülerinnen aus allen Stadtteilen gleichzeitig zu einer bestimmten Zeit am ZOB an und steigen in die weiterführenden Busse ein.

Im Zusammenhang mit den Schulanfangszeiten sehen wir den in dem Planungskonzept vorgesehenen Einsatz von vier Niederflurbussen mit Personenanhängern. Wir haben den Einsatz von Niederflurbussen mit Anhängern für uns einmal analysiert.

Diese Fahrzeuge haben ein Fassungsvermögen von etwa 160 Personen (Schüler/-innen). Die Fahrzeuge werden nur einmal morgens und einmal nach Schulschluss (zur Mittagszeit) eingesetzt.

Die Anschaffungspreise für einen solchen Zug (Bus mit Anhänger) betragen 500.000 € pro Fahrzeug. Es werden vier Fahrzeuge geplant. Das ist eine Gesamtinvestition von 2 Millionen Euro. Ein Soloniederflurbus kostet etwa 210.000 €. Bei 190 Schultagen im Jahr erachten wir die Investition als nicht angemessen. Zu den erheblichen Mehrkosten für die Fahrzeuge mit Anhänger sind die täglichen Aufwendungen an Schultagen für das notwendige An- und Abkoppeln, welches nach unserer Auffassung einen Zeitaufwand von etwa 4 x 40 Minuten pro Bus erfordert, hinzuzurechnen. Hinzu kommen noch die Leerkilometer, die anfallen, wenn man die Anhänger zum Betriebshof bringen und später wieder holen muss. In der Wechselzeit müssen außerdem zusätzliche Busse auf der Linie eingesetzt werden. **Dieses verursacht ebenfalls zusätzliche Kosten.**

Welche Vor- und Nachteile haben solche Busse mit Anhänger?

Vorteile:

Es können pro Bus jeweils täglich, einmal morgens und einmal mittags, 160 Schüler/innen befördert werden.

**Nachteile:**

Die Schülerhauptströme erfolgen immer über den ZOB, egal wo ein solches Busgespann eingesetzt wird. Der Straßenverkehr und die Kreuzungen sind in Emden nicht für solche Fahrzeuge ausgelegt:

Ein- und Ausfahrt zum Bahnhofplatz

Ein- und Ausfahrt zur und von der Boltentorstraße

Die Brückenüberfahrt zum Sielweg (Schützenhaus am Wall)

## Wendemöglichkeiten bei den Schulen

Abkoppeln und wieder Ankoppeln des Anhängers:

Wenn man das Zugfahrzeug, den Bus, während der übrigen Tageszeit im Stadtverkehr einsetzen möchte, dann muss der Anhänger für die Zeit abgekoppelt werden.

Für den Mittagseinsatz muss der Anhänger erneut angekoppelt und später nach der Schülerbeförderung wieder abgekoppelt werden. Nach Ende der Schicht, abends, muss der Anhänger dann wieder für den Einsatz am nächsten Tag angekoppelt werden.

Wo soll der Anhänger in dieser Phase, in der er nicht eingesetzt wird, geparkt werden? Auf dem Betriebshof?

Das An- und Abkoppeln und Abstellen des Anhängers erfordert einige Zeit. Der ziehende Bus ist dafür jeweils für ca. 40 Minuten aus dem normalen Stadtverkehr zu nehmen. In dieser Zeit ist somit der Bus für den Linienverkehr nicht verfügbar und einsetzbar. Es muss ein Ersatzfahrzeug eingesetzt werden, welches zusätzliche Kosten verursacht.

Fahrgäste und Schüler/innen müssen einen Fahrpreis bezahlen oder ihre Einzelfahrkarten vorzeigen und entwerten lassen. In dem Zugfahrzeug (Bus) ist das gängige Praxis. Was passiert im Anhänger? Wie erfolgt hier eine Kontrolle?

Der Fahrer hat keine Möglichkeiten eine ordentliche Kontrolle vorzunehmen, selbst Kameras im Anhänger oder sonstige Kontrollgeräte können nicht sinnvoll eingesetzt werden, weil sie keiner Aufsicht unterliegen.

Es wurde gerade öffentlich über Vandalismus im Bus auf einer Linie im Stadtverkehr diskutiert und gesprochen. Dieses war weder der Polizei, noch den Schulbehörden, noch den Betrieben des Stadtverkehrs, der Stadtwerke oder der Firma Reiter bekannt.

Es finden immer kleinere Rangeleien statt, die aber sofort und umgehend von dem Fahrpersonal unterbunden werden. **In einem Anhänger der völlig ohne Aufsicht im Einsatz ist, ist Schwarzfahren und Mobbing vorprogrammiert.** Dort wird das Gesetz des Stärkeren gelten.

Wir haben im Stadtverkehr seit Jahren keine Vandalismusschäden. Dieses ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass ein geordnetes Miteinander zwischen den Fahrgästen, dem Fahrpersonal und den Schülern praktiziert wird.

Die meisten Haltestellen im Stadtverkehr sind so ausgestattet, dass ein Stadtlinienbus bequem und ordnungsgemäß an die Haltestellen heranfahren kann, so dass der Ein- und Ausstieg bei geringem Abstand zum Bürgersteig auf gleiche Ebene erfolgen kann.

Die meisten Haltestellen der Stadt sind inzwischen so umgebaut und ausgestattet, dass die Umsteigebereiche mit einem besonders hellen Bordstein ausgestattet sind. Bei einem sehr langen Buszug mit Anhänger wird ein Halt nur an ganz wenigen Haltestellen im Emdener Stadtverkehr möglich sein, bei dem man ordnungsgemäß an die Haltestellen ranfahren und dann ein sicherer und bequemer Ein- und Ausstieg erfolgen kann. **Hier entsteht ein großes Gefahrenpotential, insbesondere beim Ein- und Ausstieg aus dem Anhänger.**

Den Einsatz von vier Niederflurbussen mit Anhängern erachten wir aufgrund der o.g. Ausführungen als äußerst unwirtschaftlich und wenig praktikabel. Wenn die Busse tatsächlich angeschafft werden und sich im Nachhinein herausstellt, dass es eine unüberlegte Fehlinvestition war, wird es richtig teuer.

Im Entwurf auf Seite 23 werden geplante Erlöse und Kosten aufgeführt. Dieses ist für uns nicht ganz nachvollziehbar. Die Kosten steigen um ca. 4 %, die Umsätze steigen um ca. 12 %.

Uns erscheint dieses in beiden Fällen unrealistisch. Bei erheblicher Reduzierung des Linienangebotes können nach unserer Auffassung die Umsätze nicht in dieser Größenordnung gesteigert werden.

Unverständlich ist auch, dass bei der zusätzlichen Anschaffung von Niederflurbussen mit Anhänger die Kosten laut Planungskonzept nur um 4% steigen sollen. Die Niederflurbusse mit Anhänger kosten ca. 500.000 € pro Stück. Ein Niederflursolobus kostet ca. 210.000 €. Für den kurzen Einsatz der Anhänger morgens und eventuell mittags werden somit zusätzliche Investitionskosten in Höhe von 290.000 € pro Bus, insgesamt somit 1.160.000 €, angesetzt. Hinzu kommen die bereits oben ausgeführten zusätzlichen Betriebskosten und Kosten für Ersatzbusse während der Wechselphasen. Deshalb erscheint uns die Erhöhung der Kosten in dem Planungskonzept um lediglich 4 % als zu gering.

Laut Planungs- und Bedienungskonzept soll ab dem Jahre 2017 das Tarifreuegesetz Anwendung finden, was wir für absolut sinnvoll und angemessen erachten. Das bedeutet eine Kostensteigerung gegenüber heute in Höhe 17 %. Nach unserer Auffassung beträgt die Kostensteigerung mehr als 20 %.

Um das ganze Konzept verstehen zu können und verständlich vermitteln zu können, muss ein Umlaufplan erstellt werden. In einem Umlaufplan sind alle Bewegungen im Stadt- und Linienverkehr zu dokumentieren. Der Umlaufplan ist die Darstellung aller Linienfahrten mit ihren Anschlüssen und Abhängigkeiten zueinander. Außerdem sind die Personaleinsatzstunden, die Anzahl der Busse sowie Busarten erkennbar. Auch die Pausenzeiten sind ausgewiesen. Dieser Umlaufplan ist zwingend notwendig, um die Gesamtkosten für das Planungskonzept zu ermitteln. Ein solcher Umlaufplan sollte vom Planungsbüro zwingend erstellt werden.

Sollte das Rendezvouskonzept nicht beibehalten werden, werden sehr viele Fahrgäste sich nach anderen Beförderungsmöglichkeiten umsehen. Wenn hingegen das Rendezvouskonzept beibehalten werden soll, was in einem Umlaufplan darzustellen wäre, werden aufgrund der unterschiedlichen Linienlängen zusätzliche Pausenzeiten entstehen, die zusätzlich zu erheblichem Mehrkosten führen.

Nach unserer Auffassung ist das vorliegende Planungs- und Bedienungskonzept nicht schlüssig. Wir sind gerne bereit, unsere Einwände auch in einem persönlichen Gespräch näher zu erläutern.

Mit freundlichen Grüßen

**Reiter`s Busverkehrs GmbH**

Siegmund van Grieken

**Kopie dieses Schreibens an die Stadtwerke Emden GmbH und an alle Ratsfraktionen**