

Finanzielle Auswirkungen:

Nein Ja

A) Direkte Finanzielle Auswirkungen durch Umsetzung der Maßnahme

		von:	bis:	Betrag	Produktnr.	Kto. / Inv.-Nr.
Ergebnishaushalt	Erträge					
	Aufwendungen					
Finanzhaushalt (Inv.)	Einzahlungen	2019	2019	146.722€	5110003	3610.09.17
	Auszahlungen	2019	2019	50.000€	5110003	3610.09.17

Gesamtausgaben:	50.000€
Eigenanteil Stadt:	0

B) Entstehen Folgekosten / Einsparungen nach der Umsetzung der Maßnahme?

Nein Ja

	von:	bis:	Jahresbetrag
Erg.-HH Erträge			
Erg.-HH Aufwand (ohne AfA)			
Erg.-HH Aufwand (AfA und Sopo)			

C) Auswirkungen auf den Stellenbedarf?

Nein Ja

Stellenausweitung: Stellenabbau: Wahrnehmung durch vorhandenes Personal:

D) Textfeld für weitere Erläuterungen zu A/B/C/E:

E) Mittelverfügbarkeit / Veranschlagung

Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen

- in Höhe von für das Jahr beim Produkt: unter der Kto. / Inv.-Nr. **zur Verfügung.**
- in Höhe von für das Jahr beim Produkt: unter der Kto. / Inv.-Nr. **nicht zur Verfügung.**
- in Höhe von in der Planung für beim Produkt: unter der Kto. / Inv.-Nr. **zur Verfügung.**

Begründung:

Aufgrund von Änderungen im europäischen Vergaberecht war die Neuausrichtung des öffentlichen Stadtverkehrs in Bezug zur geplanten Direktvergabe an die Stadtverkehr Emden GmbH (SVE) erforderlich. Der Rat der Stadt hat dabei folgenden Rahmen gemäß Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 (Bagatellgrenze) vorgegeben:

- Einsatz von nicht mehr als 23 Fahrzeugen und
- nicht mehr als 600.000 Fahrplankilometer pro Jahr oder
- max. 2 Mio. Euro Kosten für die Leistung pro Jahr.

Der neugestaltete öffentliche Stadtverkehr strebte einen modernen, zukunftsorientierten Stadtverkehr mit mehr klimafreundlicher Mobilität an. Weiterhin sollten zusätzliche Wohn- und Gewerbegebiete in Emden erschlossen werden. Das alles unter Berücksichtigung eines verständlichen Bedienungssystems (ein Stadtteil, eine Linie) und eines einfachen Taktfahrplans.

Mit der Umsetzung des neuen öffentlichen Stadtverkehrs hat der Rat mittels einer gesellschaftsrechtlichen Weisung die SVE betraut (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA); Laufzeitzeit bis zum 31.12.2024). Der Rahmen der Bagatellgrenzen gemäß EU-Verordnung diente der Begrenzung einer Eigenerbringungsquote der SVE von maximal einem Drittel der Wirtschaftsleistung. SVE hat nach Abschluss eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens mit Reiter's Busverkehrs GmbH einen Verkehrsvertrag bis zum 31.12.2024 geschlossen. Der „neue Stadtverkehr“ wurde zum 09.08.2018 eingeführt.

Die Einführung des „neuen Stadtverkehrs“ war von spürbaren Herausforderungen begleitet:

- Funktions- und Bedienungsprobleme bei Bordrechnern und Fahrscheindruckern der Busse,
- Zielanzeigen der Busse funktionierten nicht, dadurch große Verwirrung der Fahrgäste (am ZOB und den anderen Haltestellen mit mehreren Linien),
- Die Folgen daraus waren:
 - Verspätungen im Linienverkehr,
 - Umstiege klappten zu einem großen Teil nicht,
 - Schüler kamen zu spät zum Unterricht,
 - OBW-Beschäftigte fanden den Bus zum Umstieg oft nicht oder zu spät,
- Ausfälle des Dispositionssystems für den Bedarfslinien- und Rufbusverkehr,
- Rückgang der Nutzerzahlen.

Durch verschiedene lenkende Maßnahmen ist zwischenzeitlich die volle Funktionsfähigkeit des Stadtverkehrs hergestellt worden:

- Etablierung eines Qualitäts- und Beschwerdemanagements
- Fahrplananpassung inkl. Schülerverkehr zum 26.11.2018,
- Fahrplananpassung inkl. Schülerverkehr zum 11.02.2019,
- Weitere Optimierungen inkl. Schülerverkehr nach den Sommerferien 2019,
- „Anschlussicherung“ durch Nutzung weiterer Bordrechner-Funktionen.

Die Anzahl der Beschwerden zum öffentlichen Stadtverkehr ist inzwischen auf das Maß der Beschwerden vor Einführung des „neuen Stadtverkehrs“ zurückgegangen. In der Statistik der SVE ergibt sich dazu folgendes Bild:

August 2018:

Liniennetz allgemein: 52,17% der Anrufe
Schülerverkehr: 17,39% der Anrufe
Busfahrer: 21,74% der Anrufe
Rufbusverkehr: 8,70 % der Anrufe

März 2019:

Liniennetz allgemein: 31,25% der Anrufe
Schülerverkehr: 12,50% der Anrufe
Busfahrer: 50,00% der Anrufe
Rufbusverkehr: 6,25 % der Anrufe

Aktuell liegen dem Rat der Stadt Emden Anträge zum öffentlichen Stadtverkehr von verschiedenen Ratsfraktionen mit folgenden thematischen Schwerpunkten vor:

Inhalt des Antrags	Antragstellerin
1. Aufgabe des Linienbedarfsverkehrs (zum Schuljahr 2019/20)	CDU / FDP
2. Wiedereinführung des vorherigen Liniennetzes (zum Schuljahr 2019/20)	CDU / FDP
3. Aufgabe der „City-Linie“	CDU
4. Taktzeiten / Strecken optimieren	CDU / FDP / SPD
5. Haltestelle Rabenstraße (Grundschule Larrelt) aufgeben	CDU / FDP
6. direkte Verbindung Twixlum - ZOB	CDU
7. durchgängige Linie Petkum - Harsweg	SPD
8. Buszüge verkaufen	CDU / FDP
9. Reiter's Busverkehrs GmbH bei weiterer Planung einbeziehen	CDU / FDP
10. Fahrgastzahlen / Wirtschaftsentwicklung im Stadtverkehr	CDU / FDP / SPD
11. Bushaltestelle Hachstraße (Anfrage)	FDP

Allen vorliegenden Ratsanträgen ist gemeinsam, dass bei Anpassungen bzw. Änderungen am heutigen System des „neuen Stadtverkehrs“ folgende Rahmenbedingungen einzuhalten sind:

- Verkehrsleistungsanpassungen durch die SVE sind nur im Umfang von bis zu +/- 2% pro Jahr möglich (Vorgabe ÖDA).
- Optimierungen müssen im Rahmen von 600.000 Fahrplankilometern und 23 Fahrzeugen bleiben.
- Erweiterungen im Fahrplan an einer Stelle haben Streichungen an anderer Stelle zur Folge, da die zulässigen Fahrplankilometer (600.000 km) fast völlig ausgenutzt sind.

Wesentliche Veränderungen des heutigen Konzepts (z. B. Aufgabe des Linienbedarfsverkehrs / Wiedereinführung des vorherigen Liniennetzes) sind grundsätzlich nicht von der Änderungsregelung des ÖDA (+/- 2 % p. a.) abgedeckt.

Sollten die Rahmenbedingungen des ÖDA und der Bagatellgrenzen nicht eingehalten werden, folgt:

- Eine Aufhebung der bestehenden Direktvergabe (öDA).
- Eine erneute Durchführung des Direktvergabeverfahrens oder alternativ eine europaweite Leistungsausschreibung unter Einbeziehung der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG).
- Eine Direktvergabe an SVE wird dann nur nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 möglich sein.
- Die Selbsterbringungsquote SVE muss dann bei mindestens 66% liegen; es ist der Aufbau eines eigenen vollwertigen Busbetriebes erforderlich.
- Die EU-Kommission wird bisherige Beihilfen (z. B. Beschaffung von Fahrscheindruckern, Buszügen) an SVE zurückfordern.

Das Vorstehende betrifft das Vertragsverhältnis zwischen Stadt Emden und SVE; die Auswirkungen auf das Vertragsverhältnis zwischen SVE und Reiter's Busverkehrs GmbH würden sich wie folgt darstellen:

- Eine wesentliche Änderung des Stadtverkehrskonzepts (> +/- 2% p. a.) hat zwingend die Kündigung des Verkehrsvertrags zwischen SVE und Reiter's Busverkehrs GmbH zur Folge.
- Eine Kündigung des Verkehrsvertrags durch die SVE hat Schadensersatzansprüche von Reiter's Busverkehrs GmbH mind. in Höhe des entgangenen Gewinns zur Folge.
- Eine erneute Dringlichkeitsvergabe ist nicht zulässig, da die für eine Dringlichkeitsvergabe erforderlichen Gründe durch SVE selbst herbeigeführt worden wären. Es droht der Ausfall aller öffentlichen Stadtverkehrsangebote.
- Da die SVE Vertragsänderungen auf Weisung der Stadt vornehmen muss, drohen Schadensersatzansprüche der SVE gegenüber der Stadt;
- Ein sofortiger Verkauf der Buszüge hätte eine Rückzahlung von Fördergeldern zur Folge.

Aufgrund dieser Folgenabschätzung besteht das Risiko der Insolvenz der SVE.

Mit Blick auf die vorliegenden Anträge der Fraktionen sowie aufgrund der hier erfolgten Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen einer umfassenden Änderung des öffentlichen Stadtverkehrs schlagen Stadtverwaltung und SVE gemeinsam folgende Optimierungen des öffentlichen Stadtverkehrs vor:

Bis zum Beginn des Schuljahres 2019/20, vorbehaltlich der Zustimmung der LNVG, werden folgende Veränderungen zum Stadtverkehr Emden umgesetzt:

- a. Änderung der Linienführung der Linie 9 von Twixlum zum ZOB gemäß Anlage 1
- b. Aufgabe der Linie 29 (Larrelt - Wybelsum), Bedienung von Wybelsum und Logumer Vorwerk nur über die vorhandene Linie 422 der WEB und im Schülerverkehr gemäß Anlage 1; Grund: nicht vorhandene Beförderungsfälle. Wegfall der Bedarfshaltestelle Schule Larrelt (Rabenstraße).
- c. Aufgabe der Innenstadtringlinie 5 („City-Linie“) in Verbindung mit einer Optimierung der Linien 7/17 (HBF/ZOB – Transvaal/Seeschleuse – HBF/ZOB) gemäß Anlage 2; Grund: Geringe Beförderungsfälle.
- d. Optimierung der Linie 5 (HBF/ZOB – Herrentor) gemäß Anlage 3; Grund: Erhöhung des Taktes von 120-Minuten-Takt auf 60-Minuten-Takt
- e. Verspätungen der Linie 6 (HBF/ZOB – Borssum – HBF/ZOB) werden durch einen optimierten Fahrzeugeinsatz auf den Linien 6/16 beseitigt und es wird eine umsteigefreie Verbindung nach Petkum im Stunden-Takt angeboten gemäß Anlage 4
- f. Umstellung der Linien 4/14 auf 60-Minuten-Takt gemäß Anlage 5; das heißt: Reduzierung von 30-Minuten-Takt auf 60-Minuten-Takt.
- g. Weitere Optimierung des Fahrzeugeinsatzes und der –umläufe im gesamten Stadtverkehrsnetz
- h. Aus den Mitteln des Landes gemäß § 7 b NNVG werden von der Stadt 50.000 Euro für eine Kampagne *ProBus* bereitgestellt mit dem Ziel der stärkeren Nutzung der neuen Angebote. Damit verbunden soll eine Nutzerbefragung durchgeführt werden.

Hinsichtlich der Umsetzbarkeit der vorliegenden Fraktionsanträge ergeben sich aus Sicht der Stadtverwaltung und der SVE folgende Handlungsmöglichkeiten:

Inhalt des Antrags	Stellungnahme der Verwaltung
1. Aufgabe des Linienbedarfsverkehrs (zum Schuljahr 2019/20)	Umsetzung aufgrund der bindenden rechtlichen und vertraglichen Situation nicht möglich.
2. Wiedereinführung des vorherigen Liniennetzes zum Schuljahr 2019/20	Umsetzung aufgrund der bindenden rechtlichen und vertraglichen Situation nicht möglich.
3. Aufgabe der „City-Linie“	Kann umgesetzt werden (gemäß Anlage 2)
4. Taktzeiten / Strecken optimieren	Kann umgesetzt werden (gemäß Anlage 4)
5. Haltestelle Rabenstraße (Grundschule Larrfelt) aufgeben	Kann umgesetzt werden (gemäß Anlage 1)
6. direkte Verbindung Twixlum - ZOB	Kann umgesetzt werden (gemäß Anlage 1)
7. durchgängige Linie Petkum - Harsweg	Umsetzung aufgrund der bindenden rechtlichen und vertraglichen Situation derzeit nicht möglich. Alternativ Vorschlag „e“.
8. Buszüge verkaufen	Umsetzung aufgrund der bindenden rechtlichen und vertraglichen Situation derzeit nicht möglich. Ein Verkauf der Buszüge führt zwingend zur Überschreitung der Bagatellgrenze 23 Busse.
9. Reiter's Busverkehrs GmbH bei weiterer Planung einbeziehen	Reiter's Busverkehrs GmbH wurde seitens der Verwaltung diesbezüglich angefragt; Reiter's Busverkehrs GmbH hat abgelehnt (gemäß Anlage 6).
10. Fahrgastzahlen / Wirtschaftsentwicklung im Stadtverkehr	Wird umgesetzt; im Ausschuss wird die aktuelle Situation dargestellt und erläutert.
11. Bushaltestelle Hachstraße (Anfrage)	Umsteigepunkt entfällt gemäß des Vorschlages „e“

Der hier vorgetragene Sachverhalt wird im Ausschuss mündlich ergänzt

Auswirkungen auf den Demografieprozess:

Keine.

Anlagen:

- Änderung der Linienführung der Linie 9 von Twixlum zum ZOB (Anlage 1)
- Aufgabe der Innenstadtringlinie und Optimierung der Linie 7 (Anlage 2)
- Optimierung der Anbindung Herrentor (Anlage 3)
- Verspätungen der Linie 6 minimieren und umsteigefrei nach Petkum (Anlage 4)
- Optimierung der Linie 4/14 (Anlage 5)
- Schreiben der Reiter's Busverkehrs GmbH vom 28.03.2019 (Anlage 6)