

Protokoll Nr. 10 über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt

Sitzungstermin: Montag, 12.09.2022
Beginn der Sitzung: 16:00 Uhr
Ende der Sitzung: 18:00 Uhr
Sitzungsort: Ratssaal, Verwaltungsgebäude II

Anwesend:

Vorsitzende

Winter, Maria

SPD-Fraktion

Hemken, Harald
Strelow, Gregor
ten Hove, Andreas

CDU-Fraktion

Falbe, Ole
Gröttrup, Bernd

Gruppe GRÜNE feat. Urmel

Nützel, Christian
Renken, Bernd

für Johannes Meyering

FDP-Fraktion

Bolinius, Erich

GfE-Fraktion

Eichhorn, Jochen

Gruppe DIE FRAKTION

Greving, Hagen

Beratende Mitglieder

Eiklenborg, Ralf
Narewski, Friedrich
Sann, Necmiye
Singh, Parmjot

Vertreter der Polizeiinspektion Emden
Vertreter des Seniorenbeirates
für Elvira Röhrich
für Jannik Vogler

Verwaltungsvorstand

Krantz, Irina

Stadtbaurätin

von der Verwaltung

Kinzel, Rainer
Malzahn, David

Protokollführung

Balke, Christian

Protokoll Nr. 10 über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt

Vortragende Gäste:

Herr Mathias Schmechtig
Herr Olaf Schmidt

Schmechtig NahverkehrsConsult Kassel
Geschäftsführer Stadtverkehr Emden GmbH

Öffentlicher Teil

TOP 1 Eröffnung der Sitzung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Frau Winter eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden, insbesondere die Gäste zu TOP 4, , Herrn Schmechtig, Nahverkehrsconsult, Kassel und Herrn Schmidt, Geschäftsführer der Stadtverkehr Emden GmbH, und die Vertreter der örtlichen Presse.

Beschluss: Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

Ergebnis: Einstimmig

TOP 2 Feststellung der Tagesordnung

Beschluss: Die Tagesordnung wird wie vorgelegt genehmigt.

Ergebnis: einstimmig

TOP 3 Einwohnerfragestunde

Keine

B E S C H L U S S V O R L A G E N

TOP 4 Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs / ÖPNV
Vorlage: 18/0458

Herr Kinzel führt in die Beschlussvorlage ein. Die Stadt Emden sei gemäß Nahverkehrsgesetz verpflichtet, für den öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen. Hierzu müsse ein Nahverkehrsplan erstellt werden, welcher in bestimmten zeitlichen Abständen neu aufgestellt werden müsse. Mit diesen Arbeiten sei das Büro Mathias Schmechtig, NahverkehrsConsult aus Kassel beauftragt. Herr Schmechtig werde nun das Erarbeitete erläutern und berichten, in welche Richtung die Nahverkehrsplanung gehen solle. Hierzu wurde eine Mobilitätsanalyse erstellt, es habe Gespräche und Vorschläge des Gutachters zur Weiterentwicklung des ÖPNV gegeben, um die Verkehrsleistung bedarfsgerecht und kostengünstig hinzubekommen.

Es solle nunmehr der Diskussionsstand, wie sich die Nahverkehrsplanung entwickeln soll, den Ausschussmitgliedern vorgestellt werden und die Vorlage dann im Rat am 29.09.2022 beschlossen werden, um Planungssicherheit bzgl. der Aufstellung des Nahverkehrsplanes und auch zum Thema Konzessionsvergabe nach Europarecht zu erlangen. Hierzu bestünde aufgrund der komplexen Vorstellung auch die Möglichkeit, die Abstimmung auf den nächsten STU am 22.09. zu verlegen.

Nach diesen Erläuterungen übergibt **Herr Kinzel** das Wort an **Herrn Schmechtig**.

Protokoll Nr. 10 über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt

Herr Schmechtig erklärt eingangs, dass sich die Fahrgastnachfrage im Emdener Stadtverkehr gegenüber früheren Jahren halbiert habe. Dies sei das Ergebnis der Erhebung, die im Herbst 2021 durchgeführt wurde. Daten aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2002 sagten aus, dass 5.000 Fahrgäste pro Tag den ÖPNV genutzt hätten. Die Erhebung, die im letzten Jahr durchgeführt wurde, ergab knapp die Hälfte, nämlich 2.400 Fahrgäste pro Tag. Der Hintergrund sei hier sicherlich die Veränderung der Mobilität in der Pandemie, durch die der ÖPNV Fahrgäste an den Pkw-Verkehr verloren habe. Für den Rückgang dieser Entwicklung würden einige Jahre vergehen. Weiter könne konstatiert werden, dass es in Emden allgemeine Akzeptanzverluste – höher als in anderen vergleichbaren Städten – gegenüber dem ÖPNV gebe. Zielsetzung sollte jetzt sein, an das frühere Niveau Anfang der 2000er Jahre wieder heranzukommen.

Weiterhin sei aufgefallen, dass im Vergleich zu anderen Mittelstädten die Fahrgastnachfrage in der Emdener Innenstadt trotz der Attraktivität der Fußgängerzone mit der dortigen Nutzungsvielfalt und dem Geschäftsmix auffällig gering ausgeprägt sei. Im Herbst 2021 wurden nur 630 Ein- und Aussteiger pro Tag im Stadtzentrum festgestellt. (im Vergleich Stadt Coburg 2015 waren es 5.400). Ein Wachstumsmarkt für den Stadtbus, um mehr Fahrgäste zu gewinnen, wird lt. Herrn Schmechtig darin gesehen, mit dem Bus in die Innenstadt zu fahren, um dort Erledigungen vorzunehmen.

Einschneidend für die Attraktivität des Busverkehrs sei u. a., das Rendezvousprinzip und die sogenannten Halbmesserlinien (Linien, die am ZOB enden und für den Fahrgast nicht erkennbar weiterführen). Zudem habe der Bus aus Richtung Norden und Westen ca. 3 Minuten Aufenthaltszeit am ZOB.

Im Anschluss geht Herr Schmechtig näher auf die Fahrgastzahlen der einzelnen Buslinien ein. Mit Ausnahme der Linien 3, 6 und 16 weisen alle Linien unterdurchschnittliche Zahlen auf. Selbst die gut frequentierte Buslinie 3 mit 400 Fahrgästen liege weit unter den Zahlen vergleichbarer Städte.

Die gesamte Linieneffizienz bezogen auf den Fahrzeugeinsatz sei in Emden mit diesen Zahlen viel zu gering.

Zudem sei die Nachfrage im Außenbereich (Linie 29) ebenfalls sehr gering. Fahrten nach Wybelsum und Uphusen (Linie 4) betreffen fast ausschließlich nur den Schülerverkehr. Weiter sei anzumerken, dass bei der Organisation des Rufbusses (Fahren nur auf Nachfrage, ansonsten steht der Bus) das Verhältnis der bereitgestellten Ressourcen im Vergleich zur Nachfrage die Zahlen ebenfalls nicht stimmig seien. Gleiches gelte für die Linie 1 Conrebbersweg.

Besser sehe es aus im Bereich Barenburg, wo eher eine sozial schwächere Bevölkerung ist, in Borssum sowie in Transvaal. Hier herrsche eine wirklich gute Nachfrage.

Signifikante Ergebnisse dieser Fahrgasterhebung:

- Auffällig geringe Ausprägung der innenstadtorientierten Nachfrage
- Alle Linien mit ungünstigem Verhältnis „Fahrgäste pro Fahrzeug“ insbesondere Außenlinien
- Die generierte Rufbus-Nachfrage entspricht nicht den für die Bedienung bereitgestellten Ressourcen
- Ausprägung des Einkaufsverkehrs auffällig gering
- Anteil der Ruheständler (Senioren) signifikant unterdurchschnittlich
- Kundenstruktur wird von Jugendlichen und jüngeren Erwachsenen geprägt.

Die durchgeführte Online-Befragung, die im Übrigen gut angenommen wurde, habe ergeben, dass die Qualität des Stadtverkehrs ein ungewöhnlich negatives Ergebnis bekommen habe. Nur 8 % der Befragten fänden ihn gut oder sehr gut. Dies spiegele ein gewisses Wahrnehmungsdefizit

Protokoll Nr. 10 über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt

des Stadtverkehrs in der Bevölkerung wider. Allerdings sagten die BürgerInnen im Gegensatz zu dieser negativen Einschätzung, dass sie in Zukunft einen besseren ÖPNV haben wollen und die Ausbaumöglichkeit der Potentiale des Stadtbusses für ihre Mobilität sehen. Ca. 40 % wünschen sich einen merklichen Ausbau des Stadtbussystems im Sinne der Verkehrswende und des Klimaschutzes. Hier sehe **Herr Schmechtig** einen klaren Auftrag an die Stadt Emden, hier tätig zu werden.

Mit Blick auf die Potenziale ist festzuhalten, dass bei Umlage der Stadtbusnachfrage auf die Einwohnerzahlen (30 Fahrten pro Einwohner und Jahr) Emden sich im Städtevergleich relativ weit unten im Ranking, aber in guter Gesellschaft mit anderen Städten, die ganz stark durch den Radverkehr geprägt sind wie beispielsweise Delmenhorst oder Bocholt befindet. Eine vergleichbare Nutzung des Stadtbusses wie in Städten in Süddeutschland oder am Bodensee (60 – 80 Fahrten) wird unter Berücksichtigung der Kompaktheit in Emden und der Bedeutung des Automobils mit dem VW-Standort und der Bedeutung des Fahrradverkehrs in Emden keinesfalls möglich sein. Eine Steigerung der bisherigen Zahlen sollte aber lt. gutachterlicher Einschätzung möglich sein. Die Potenziale zur Steigerung der Zahlen sieht der Gutachter im Innenstadtverkehr, im Einkaufs- und Erledigungsverkehr sowie in der Heranführung der mittleren und älteren Generation an den Busverkehr.

Das Büro Schmechtig habe ein neues Konzept erarbeitet, welches beinhaltet:

- Rendezvousverkehr am ZOB verbleibt
- Liniennetz wird neu strukturiert und wesentlich gestrafft
- Drei Hauptlinien (Durchmesserlinien) im dichten Takt als Hauptnetz – keine Halbmesserslinien mehr, die am ZOB enden
- Erhöhung der Netztransparenz durch Verminderung der Linienanzahl und Abbau von Streckenvarianten

Herr Schmechtig erläutert die Powerpoint-Präsentation (dem Protokoll als Anlage beigelegt). Die „Rote Linie“ beginnt im Nordosten in Barenburg als gegenläufige Ringlinie, also linksrum „Rote Linie 1 a“ und rechtsrum „Rote Linie 1b“ im 30 Minuten-Takt alternierend gefahren, d. h. im Endbereich Barenburg kann alle 15 Minuten entweder links- oder rechts herum gefahren werden, so dass dort ein 15-Minuten-Takt entsteht.

Diese Linie führt dann weiter durch die Innenstadt, am Delft vorbei bis nach Borssum im 15-Minuten-Takt von früh bis abends und 1 x pro Stunde weiter nach Petkum.

Die „Blaue Linie“ beginnt im Gewerbegebiet Harsweg über Klinikum zum ZOB im Grundtakt alle 30 Minuten. Wobei sich dann die „Rote Linie“ und die „Blaue Linie“ zwischen Klinikum und ZOB an der Kunsthalle vorbei auch gegenseitig so ergänzen, dass ein 15 Minuten-Takt entsteht. Vom ZOB fährt der Bus dann über Constantia im 30 Minuten-Takt weiter, bindet die Hochschule ein und fährt dann 1 x pro Stunde nach Larrelt und Twixlum.

Die „Grüne Linie“ beginnt alle Stunde am Fähranleger Außenhafen, fährt über Transvaal in die Innenstadt und von dort einmal pro Stunde ins Herrentorviertel und einmal nach Wolthusen.

Für die Linie zu VW könnte eine neue Linie kreiert werden. VW zum Flugplatz im Bedarfsverkehr evtl. auch Einzelfahrten im Linienverkehr zu den VW-Schichtzeiten.

Zum Fahrzeugeinsatz ist folgendes Vorgehen geplant: Der Bus fährt in der Früh vom Betriebshof den ganzen Tag die „Rote Linie“. Der Fahrerwechsel erfolgt am ZOB mit einem Pausenfahrer. Der Fahrer verbleibt nicht im Fahrzeug, so bleibt das Fahrzeug immer im Einsatz und der Einsatz wird minimiert. Außerdem wird eine einheitliche Busgröße vorgeschlagen, d. h. Standardlinienbusse im gesamten System, hier ist auch die größte Verfügbarkeit von Elektrobussen unterschiedlicher Hersteller gegeben.

Die bereits vorhandenen Buszüge sollten nur noch im Schülerverkehr eingesetzt werden.

Protokoll Nr. 10 über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt

Das gesamte Bussystem könne auch wachsen. Überlegt werden könnte z.B. , die Linie 2 über Harsweg noch nach Hinte zu verlängern. Hier würde ein Bus mehr benötigt, das wären mit Preisstand des letzten Jahres 200.000 Euro mehr an Finanzierungsbedarf. Ebenfalls könne die Buslinie bis Suurhusen/Loppersum erweitert werden.

Fazit: Das neu konzipierte Stadtbussystem schafft durch konsequente Straffung des Liniennetzes bei gleichbleibendem Fahrzeugbedarf eine wesentliche Verbesserung der Bedienung in den potenzialstärkeren Stadtquartieren.

Herr Schmechtig erläutert die weitere Vorgehensweise:

Der jetzige öffentliche Dienstleistungsauftrag läuft bis zum 31.12.2024. Dann muss ein neuer Auftrag von der Stadt abgeschlossen werden. Die Stadt muss als Aufgabenträger vorher eine Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt veröffentlichen, wo sie das Vorhaben schildert, und das 24 – 27 Monate vorher – also im jetzigen Zeitraum. Diese Vorabbekanntmachung ist notwendig, damit die Verkehrsunternehmen in der Region Gelegenheit bekommen, zu überlegen, ob sie das eigenwirtschaftlich ohne Zuschüsse durchführen wollen. Nach EU-Recht ist diese Vorgehensweise vorgeschrieben. Die Stadt muss in dieser Vorabbekanntmachung verbindlich festlegen, welches Liniennetz sie zu beauftragen beabsichtigt. Deswegen muss zwingend im Herbst 2022 festgelegt werden, wie der Stadtbusverkehr ab 01.01.2025 aussehen soll.

Frau Winter bedankt sich bei Herrn Schmechtig für seinen ausführlichen Vortrag und bittet die Ausschussmitglieder Fragen zu stellen.

Herr Eichhorn möchte wissen, warum die Zeitspanne 24-27 Monate für die Vorabbekanntmachung ist.

Herr Bolinius fragt, ob die Frequentierung der Weser-Ems Busse – gerade von Petkum ab - in der Darstellung berücksichtigt wurde.

Herr Strelow betont noch einmal die Notwendigkeit eines attraktiven ÖPNV, wenn die Verkehrswende gestemmt werden solle und möchte wissen, ob nicht in der Vergangenheit eine begrenzte Anzahl von Bussen vorgesehen war. Bei der Ausschreibung solle unbedingt auf die Notwendigkeit von Elektrobussen hingewiesen werden. **Herr Strelow** bittet Herrn Schmechtig um eine Einschätzung der Lieferzeit für Elektrobusse, die seiner Meinung nach bei 3 bis 4 Jahren liege. Außerdem fragt er, ob es bei den max. 600.000 km verbleibt und die SVE wieder eine eigene Dienstleistung erbringen und diese an einen Unterauftragnehmer vergeben werde.

Herr Schmechtig nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Zu den Fristen:

Diese sind in einer EU-Verordnung festgelegt. So haben Eigenwirtschaftler die Möglichkeit zu überlegen, ob sie dies eigenwirtschaftlich oder nicht eigenwirtschaftlich machen wollen, da das Bundesgesetz den Vorrang für Eigenwirtschaftlichkeit vor Verkehrsverträgen vorsieht, wie es ja hier angedacht sei. So entscheidet der Markt, ob es mit oder ohne öffentliche Zuschüsse gemacht werde. Danach sei ein Wartejahr einzuhalten, d.h. das förmliche Ausschreibungsverfahren für diesen öffentlichen Dienstleistungsauftrag könne erst 12 Monate später durchgeführt werden, d. h. Ende 2023, danach wären noch 12-15 Monate Zeit um die Ausschreibung durchzuführen, den Zuschlag zu erteilen, so dass ein Unternehmen den Zuschlag bekommt und dann die Verkehrsaufnahme mit Fahrzeugbeschaffung, Fahrereinstellung usw. vorbereitet. Zur Kostenersparnis (Vermeidung einer Interims-Vergabe) solle unbedingt die 27 Monate-Frist eingehalten werden.

Zu den Regionalbusrichtlinien:

Die Zahlen wurden nicht erhoben. Es wurden ausschließlich Stadtbuslinien erhoben.

Protokoll Nr. 10 über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt

Zu den E-Bussen:

Hier könnten keine konkreten Kosten vorausgesagt werden, da die Entwicklung des Strompreises abzuwarten sei. Auch die Lieferzeiten könnten hier nicht konkret benannt werden, es komme immer auf den Hersteller an, die Branche habe sich in den letzten Jahren etabliert.

Zur Frage der festgelegten begrenzten Anzahl von gefahrenen km (600.000) und eingesetzten Bussen (23) erläutert **Herr Schmidt** (SVE), dass beides nicht mehr zum Tragen komme.

Herr ten Hove stellt Fragen zur Notwendigkeit der Fahrten von Harsweg und Larrelt in die Innenstadt, da beide Stadtteile über ein großes Einkaufszentrum verfügen und zum Einsatz einheitlicher Busgrößen. Er möchte wissen, ob ein Vergleich mit der Stadt Coburg wirklich gegeben ist.

Herr Hemken möchte wissen, ob die Tatsache, dass zur Zeit der Erhebung der Fahrgastzahlen (Oktober 2021) noch die Pandemie herrschte, in der Erhebung berücksichtigt wurde.

Herr Eichhorn fragt noch einmal zur Ausschreibung, ob bei Festlegung auf Elektrobussen der Anbieter versichern muss, zu Vertragsbeginn eine gewisse Anzahl von Elektrobussen vorzuhalten oder ob ihm da eine Karenzzeit eingeräumt werden könne.

Herr Falbe fragt, ob der Einsatz von Alternativen zu Elektrobussen z. B. Wasserstoffbussen in Frage käme.

Zur Frage von **Herrn ten Hove** erläutert **Herr Schmechtig**, dass der Vergleich Coburg/Emden natürlich kein 1 : 1 Vergleich ist.

Zur Frage von **Herrn Hemken** gibt **Herr Schmechtig** zu bedenken, dass man trotz der Corona-Pandemie aufgrund der vorgegebenen Zeitachse für die Neuvergabe der Verkehrsleistung irgendwann mit der Fahrgastzählung anfangen musste, alternativ hätte man gar keine Zahlen vorliegen gehabt.

Zur Frage von **Herrn Falbe** ist **Herr Schmechtig** der Meinung, dass der Emdener Busverkehr zu klein für Wasserstoffbusse sei. Hierfür werde eine hohe Laufleistung pro Tag für die lohnende Effizienz benötigt. Ebenfalls werde eine Wasserstofftankstelle für grünen Wasserstoff benötigt. Außerdem sei ein Wasserstoffbus im Betrieb teurer als ein Elektrobuss.

Frau Krantz ergänzt zur Frage von **Herrn Hemken**, dass es selbstverständlich auch Mobilitätsbefragungen gegeben habe zum alten Liniennetz und auch Fahrgasterhebungen vor der Pandemie, die dem Gutachter ebenfalls zur Verfügung gestellt wurden.

Herr Nützel stellt Fragen zur Anbindung des neuen BG Conrebbersweg und zum Wochenend- bzw. Abendverkehr.

Herr Renken stellt Nachfragen zum Begriff „Eigenwirtschaftlicher Betrieb“. Wird dort das gesamte Netz ausgeschrieben oder werden besonders attraktive Linien für den eigenwirtschaftlichen Betrieb herausgenommen? Weiter stellt er Fragen zur Finanzierbarkeit.

Herr Strelow möchte wissen, ob in der vorgesehenen Vorabbekanntmachung die Anzahl und Art der Busse bereits mit angegeben werden müsse. Auch möchte er wissen, ob bereits Kostenrechnungen vorlägen und bereits eine beschlussfähige Vorlage existiere.

Zu den Fragen nimmt **Herr Schmechtig** wie folgt Stellung:

In den Außenbereichen sei die Akzeptanz des ÖPNV immer äußerst schwierig. Zur Frage von Herrn Nützel könne Herr Schmechtig sich vorstellen, dass am Samstag der gleiche Takt Samstag

Protokoll Nr. 10 über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt

früh bis in die frühen Nachmittagsstunden gefahren werde wie Mo-Fr (außer Schulverkehr), weil der Samstag als Einkaufstag genutzt werde. Am Samstagnachmittag und am Sonntag gehe die Nachfrage deutlich zurück.

Zum Vergabeverfahren führt **Herr Schmechtig** aus, auch im letzten Nahverkehrsplan stehe, dass der gesamte Stadtverkehr ein Linienbündel mit einer gebündelten Genehmigung sei. Das bedeute, es könne keiner einen Antrag nur auf eine ausgewählte Linie stellen. In der Vorabbekanntmachung sei allgemein das aufzuführen, was auf jeden Fall erforderlich sei. Eine Spezifizierung könne in der Ausschreibung erfolgen.

Zur Frage der Beschlussfassung in der Vorlage erläutert **Frau Krantz**, dass dies bewusst schlank gehalten wurde, um in der heutigen Sitzung das Thema in Ruhe vorzustellen und diskutieren zu können. Eine endgültige Beschlussfassung könne ausführlicher gefasst werden.

Herr Eichhorn fragt noch einmal nach einer evtl. Karenzzeit der Firmen bei Nichtverfügbarkeit von z. B. Elektrobussen bis zum Vertragsbeginn 01.01.2025 und der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der einzelnen Fahrstrecken.

Herr Schmechtig erklärt hierzu, dass in der Übergangszeit durchaus Kompromisse geschaffen werden können und dem Auftragnehmer eine „Rüstzeit“ zur Beschaffung von z. B. Elektrofahrzeugen eingeräumt werden könne.

Herr Schmidt führt zur Finanzierung aus: Es wurde mit einem Deckel gestartet, in dem sich die Kosten bewegen sollten. Die plötzlichen erheblichen Preissteigerungen bei Energie und Personal, die noch ermittelt werden müssen, dürfen diesen Deckel nicht sprengen. Das bedeutet, es müsse evtl. das eine oder andere gestrichen werden. Vorgeschrieben in der Ausschreibung seien das Fahren im Taktverkehr und Linienfahrten. An den Rändern sei viel Spielraum, der entsprechend angepasst werden könne. In den Randzeiten werde ein AST gefahren.

Der ÖPNV solle verbessert aber nicht verteuert werden. Zur Fahrzeugdiskussion merkt er an, dass zurzeit 23 Fahrzeuge im Einsatz seien, das heute vorgestellte Konzept sehe lediglich 10 Fahrzeuge plus 4 Buszüge vor, somit würden fast 10 Fahrzeuge eingespart.

Herr Kinzel kommt noch einmal auf die Beschlussfassung zurück und erklärt, in der Ergänzungsvorlage für den nächsten Ausschuss würde das aufgenommen, was in die Vorabbekanntmachung mit einfließen solle wie z. B. Taktverkehre und die verschiedenen Eckpunkte, die auch zur Verdeutlichung der Tragweite des Beschlusses durch den Rat.

Herr Schmidt betont noch einmal, dass in der Vorabbekanntmachung lediglich die Rahmenparameter aufgeführt sein müssen.

Herr Nützel fragt noch einmal nach der Anbindung des neuen Stadtteils Conrebbersweg und nach den Abend-/Nachtbussen

Frau Krantz erläutert, dies wurde bereits diskutiert. Da das Baugebiet aber noch nicht erschlossen sei, wurde es auch nicht als weitere Buslinie vermerkt. Hierzu ergänzt **Herr Schmidt**, dass die Vertragslaufzeit 10 Jahre betrage und in dieser Zeit Zu- und Abbestellungen vereinbart werden könnten. Wenn benötigt, kann auch eine Linie zubestellt werden oder anderes durch Ergänzungsvertrag abbestellt werden.

Herr Nützel möchte von der Verwaltung wissen, ob auch noch über die Detailfragen diskutiert werde. **Herr Kinzel** erwidert, dies würde schrittweise erfolgen. D. h. für den STU am 22.09.2022 werde seitens der Verwaltung dargestellt, was im Zuge der Vorabbekanntmachung festgelegt und reingeschrieben wird, das sind die Punkte, die dann auch im Amtsblatt veröffentlicht werden, so

Protokoll Nr. 10 über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt

dass die Ratsmitglieder sehen, was dort veröffentlicht wird. Der weitere Prozess mündet am Ende in einem Nahverkehrsplan, den der Rat beschließt. Dort sind dann die einzelnen Details wiederzufinden.

Herr Eichhorn gibt zu bedenken, dass durch die enorm gestiegenen Dieselskosten eine höhere finanzielle Belastung auf den ÖPNV zukommen werde und fragt, wie man diese zusätzlichen Kosten aufbringen wolle.

Herr Schmidt stellt klar, dass Preissteigerungen im derzeitigen Verkehrsdurchführungsvertrag durch Indexfortschreibungen klar definiert seien und dass dies gut kalkulierbar wäre.

Herr Renken bemerkt, dass im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein Beteiligungsverfahren durchgeführt werden müsse und fragt, ob dies bis Ende des Jahres noch umsetzbar sei.

Frau Krantz weist darauf hin, dass es zu diesem Thema noch erheblichen Gesprächsbedarf gäbe und dass der STU am 22.09. dafür noch zur Verfügung stünde

Beschluss:

Die Beschlussfassung wird vertagt.

Ergebnis: einstimmig

TOP 5 Mündliche Mitteilungen des Oberbürgermeisters

5. 1 **Frau Krantz** teilt mit, dass die Verlängerung der Veränderungssperre Nr. 25 in Harsweg demnächst bekanntgemacht wird.

TOP 6 Anfragen

Keine.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung.