



BESCHLUSSVORLAGE

Fachamt/Antragsteller/in

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Büro des Magistrats	30.08.2006	0194/06 - I/75
---------------------	------------	----------------

Beratungsfolge

Gremium	Sitzungsdatum	TOP	Abst. Ergebnis
Magistrat	04.09.2006	7.1	
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	19.09.2006	4	
Finanz- und Wirtschaftsausschuss	26.09.2006	3	
Stadtverordnetenversammlung	04.10.2006	9	

Betreff:

ÖPNV

Änderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006

Anlage/n:

ohne Anlagen

Beschluss:

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 (Fahrplan 2007) werden im Busverkehr in Wetzlar folgende Änderungen vorgenommen:

1. Auf der Linie 18 (Busbahnhof – Neuer Friedhof) werden geringfügige zeitliche Korrekturen im Fahrplan vorgenommen.
2. Die Linie 19 (Busbahnhof – Blasbach – Erda) geht auf in der Linie 12 (Krankenhaus – Busbahnhof – Aßlar) und wird künftig nur noch bis Blasbach verkehren. Es bleibt bei dem auch bislang gegebenen werktäglichen 60-Minuten-Takt nach Blasbach. Die Linie 12 wird zwischen Hermannstein – Blasbacher Straße und Aßlar künftig nur noch zweimal stündlich statt wie bislang im 20-Minuten-Takt verkehren.

Wetzlar, den 30.08.2006

gez. Dette

Begründung:

Die Stadt Wetzlar ist nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) Aufgabenträger für die Erbringung von Beförderungsleistungen für das Stadtgebiet. Ziel dieser Aufgabe der Daseinsvorsorge muss es sein, ein attraktives und den Bedürfnissen der Bürger möglichst weitgehend entsprechendes Beförderungsangebot unter den gegebenen Rahmenbedingungen der begrenzten Mittelverfügbarkeit vorzulegen.

Dabei ist zu beachten, dass sich jede Leistungsanforderung seitens der Stadt unmittelbar auf den Finanzierungsbeitrag auswirkt, der an das Verkehrsunternehmen zu zahlen ist.

Dementsprechend muss sich bei den Überlegungen für die Erstellung des ab Dezember 2006 geltenden neuen Fahrplanes 2007 im Busverkehr in der Stadt Wetzlar das Augenmerk weiterhin auf die Möglichkeit richten, das bislang vorliegende Beförderungsangebot in Bezug auf Fahrten, bei denen der Kostendeckungsgrad geringfügig ist bzw. gegen Null tendiert, einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Entsprechend werden, immer unter Beachtung der Aufrechterhaltung einer angemessenen Versorgung, Korrekturen des Beförderungsangebotes vorgesehen.

Parallel zu dieser Vorlage wird der Stadtverordnetenversammlung eine Entscheidungsvorlage für die Auferlegung des Stadtbusverkehrs an die Wetzlarer Verkehrsbetriebe zugeleitet werden, in der neben der Beschreibung der durchzuführenden Leistungen (insbesondere der zu fahrenden Linien mit entsprechenden Fahrleistungen) auch erstmals ein konkreter Preis je gefahrenem Nutzwagenkilometer (= Fahrleistung des Stadtverkehrsbusses) enthalten ist. Der vereinbarte Preis (3,08 Euro/Nutzwagenkilometer) wurde auf der Basis einer ausführlichen Betriebsanalyse der Wetzlarer Verkehrsbetriebe von einer beauftragten Wirtschaftsberatungsfirma errechnet. Mit diesem Preis ist damit auch erstmals möglich, Mehr- und Minderleistungen im Rahmen der Fahrplanänderungen finanziell zu quantifizieren.

1. Zu Beschluss Nr. 1. Linie 18 (Busbahnhof - Neuer Friedhof)

Derzeit werden 6 Fahrten werktags zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr durchgeführt. Hier erfolgen zum Fahrplanwechsel kleinere zeitliche Korrekturen, um den Fahrgästen zu jeder Hinfahrt eine möglichst annehmbare Rückfahrgelegenheit (ca. 1 Stunde später) anzubieten. Kostenmäßig sind die Änderungen neutral.

2. Zu Beschluss Nr. 2. Linie 19 (Busbahnhof - Blasbach - Hohenahr-Erda)

Die Anbindung des Stadtteiles Blasbach an das städtische Busnetz soll verbessert werden. Die Linie 19 verkehrt derzeit als längsgeteilte Linie nach Erda, d.h. die Busse fahren im stündlichen Wechsel mit der parallel fahrenden Linie 422 des Verkehrsverbundes Lahn-Dill (VLD), der die Aufgabenträgerschaft für den Bereich des Lahn-Dill-Kreises wahrnimmt. Es ist vorgesehen, die Linie 19 einzustellen und künftig den Stadtteil Blasbach durch die Linie 12 (Krankenhaus - Busbahnhof - Asslar/künftig auch Blasbach) werktags stündlich (also wie bisher) anzudienen. Die Kapazität der Linie 12 (20-Minuten-Takt) zur Andienung von Blasbach wird dadurch gewonnen, dass ab Hermannstein-Blasbacher Straße der Abschnitt über die Otto-Wels-Straße/Großaltenstädter Straße nach Asslar künftig nur noch zweimal je Stunde statt bislang dreimal je Stunde gefahren wird. Darüberhinaus besteht noch das Beförderungsangebot durch die VLD-Linie 422. Durch diese Änderung ergibt sich eine Netto-Ersparnis von ca. 175.000 Euro (ca. 225.000 Euro Kostenersparnis vermindert um geschätzt ca. 50.000 Euro Einnahme-/Zuschussminderung).

3. Schülerverkehre (sog. „Y-Fahrten“)

Die speziell zum morgendlichen und nachmittäglichen Schülerverkehr während der Schulzeiten durchgeführten Fahrten (sog. „Y-Fahrten“) wurden bislang im Fahrplan nicht ausgedruckt. Obwohl die Fahrten (an Schultagen je morgens und nachmittags ca. 30 Fahrten) sowohl konzessionsrechtlich bei der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Gießen) als auch finanztechnisch (Rhein-Main-Verkehrsverbund) ordnungsgemäß angemeldet sind und verbucht werden, handelt es sich um eine Art von Sonderfahrten, da sie praktisch ausschließlich von Schülern/Auszubildenden genutzt werden, obwohl es sich rein rechtlich um offizielle Linienfahrten handelt, die auch von jedem anderen Fahrgast genutzt werden könnten. Grund für den Nichtausdruck im Fahrplan war, dass eine gewisse Trennung von Schülern und „regulären“ Fahrgästen im Interesse der Auslastung der Busse und der Beförderungsqualität angestrebt wurde. Desweiteren wird der Fahrplan durch die „Y-Fahrten“, die gegenüber den regulären Linienfahrten veränderte Fahrtstrecken und Haltestellen benutzen, umfangreicher und schwieriger zu lesen. Im Interesse einer größeren Transparenz des Beförderungsangebotes und einer besseren Information gerade der Schüler, die bislang die „Y-Fahrten“ in keinem Fahrplanwerk nachlesen konnten, werden ab dem Fahrplanwechsel diese Fahrten im Fahrplanbuch und in den Fahrplanaushängen abgebildet.

4. Haltestelle Steinschule

An der Steinschule ist in Fahrtrichtung Busbahnhof eine Schulbushaltestelle vorhanden, an der bisher bedarfsmäßig auch die Fahrzeuge der Linie 13 (Krankenhaus - Busbahnhof) gehalten haben, die aber im Fahrplan nicht offiziell enthalten ist. Da die Fahrgäste, insbesondere die Schüler, Probleme hatten, sich über das Beförderungsangebot vernünftig informieren zu können und die Busfahrer gerade bei Schulanfang und Schulschluss Probleme hatten, im Pulk der anderen Schulbusse einen festen Halteplatz zu finden, soll der Haltepunkt für die Linienbusse fest installiert und im Fahrplan ausgewiesen werden.

5. Linie 24 (Wetzlar - Naunheim - Lahnu - Heuchelheim - Gießen)

Die Wetzlarer Verkehrsbetriebe betreiben im Auftrag des Konzessionsinhabers Stadtwerke Gießen AG die Linie 24. Die Konzession der Stadtwerke und entsprechend der Vertrag der Wetzlarer Verkehrsbetriebe laufen zum 30.09.2007 aus. Die Linie ist aufgrund ihres engen Taktes äußerst kostenintensiv und muss in erheblichem Maße aus öffentlichen Mitteln subventioniert werden. Die Stadtwerke Gießen haben signalisiert, dass sie aus wirtschaftlichen Gründen eine Neuerteilung der Konzession nicht beantragen werden. Desgleichen hat die Geschäftsführung der Wetzlarer Verkehrsbetriebe dargelegt, dass eine Bewerbung um die dann brachliegende Konzession aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen ist. Es ist daher damit zu rechnen, dass eine umsteigefreie Busverbindung nördlich der Lahn zwischen Wetzlar und Gießen damit ab dem 01.10.2007 nicht mehr bestehen wird. Gefordert sind hier die ÖPNV-Aufgabenträger Lahn-Dill-Kreis für den Bereich der Gemeinde Lahnu bzw. Landkreis Gießen für den Bereich der Gemeinde Heuchelheim.

Die Stadt Wetzlar wird selbstverständlich den Stadtteil Naunheim auch künftig über eine Stadtverkehrslinie an den ÖPNV anschließen. In Vorgesprächen mit der Geschäftsführung der Wetzlarer Verkehrsbetriebe wurde eine Grobkonzeption entwickelt, die eine Anbindung von Naunheim mit vergleichbarer Qualität wie die derzeit gegebene Anbindung des Stadtteiles Nauborn (30-Minuten-Takt) vorsieht. Für eine solche Anbindung ist mit jährlichen Kosten von rund 240.000 Euro zu rechnen, denen auf der Einnahmenseite Fahrpreiserlöse und Zuwendungen gegenüber stehen. Im Gegenzug wird das stadteigene Unternehmen Wetzlarer Verkehrsbetriebe in erheblichem Umfang Kosten reduzieren können, da die Einnahmen aus der Linie 24 den Betriebsaufwand bei weitem nicht decken.

Der Magistrat wird der Stadtverordnetenversammlung rechtzeitig (Frühjahr/Sommer 2007) die endgültige Konzeption zur Beschlussfassung vorlegen.

6. Linie 11 (Wetzlar - Münchholzhausen - Dutenhofen - Gießen)

Auch die Linie 11, für die die Wetzlarer Verkehrsbetriebe die Konzession besitzen, läuft zum 30.09.2007 aus. Hier ließe die wirtschaftliche Betrachtung eine Neubeantragung der Konzession zu. Jedoch ergeben sich nachhaltige andere rechtliche Probleme. Im Rahmen der Neuordnung des ÖPNV-Rechts in Hessen, die maßgebend durch Vorgaben der Europäischen Union geprägt ist, sind Verkehrsleistungen künftig im Wettbewerb zu vergeben, d.h. in der Regel durch öffentliche Ausschreibungen. Um bestehenden kommunalen Verkehrsunternehmen, die aufgrund ihrer historischen Wurzeln oftmals noch nicht dem freien Wettbewerb gewachsen wären, zumindest während eines Übergangszeitraumes die Möglichkeit zu geben, sich den Marktanforderungen anzupassen, hat das Hessische Wirtschaftsministerium die Bereitschaft signalisiert, die befristete Neuerteilung von Konzessionen im Rahmen einer sogenannten "Inhouse-Vergabe" zuzulassen. Durch die Inhouse-Vergabe wird es der Stadt Wetzlar möglich, das eigene Verkehrsunternehmen Wetzlarer Verkehrsbetriebe zumindest für einen Übergangszeitraum von einigen Jahren zu beauftragen, den Stadtverkehr weiterhin durchzuführen, ohne dass es einer öffentlichen Ausschreibung der Leistung bedarf. Voraussetzung für diese Verfahrensweise ist jedoch, dass ein so geschütztes Unternehmen sich nicht aus der geschützten Position heraus am Wettbewerb um Aufträge im Gebiet anderer Aufgabenträger bewirbt. Bei strenger Anwendung dieses Kriteriums wäre eine Durchführung von Beförderungsleistungen durch die Wetzlarer Verkehrsbetriebe im Bereich der Stadt Gießen unzulässig. Obwohl der Magistrat sich in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Gießen und der Konzessionsbehörde befindet, ist die komplexe Rechtslage noch nicht abschließend geklärt. Denkbar ist, dass künftig die Linie 11 in Dutenhofen endet, aber auch, dass die Linie zumindest bis Gießen-Allendorf mit Anschluss an das Giessener Stadtverkehrsnetz geführt wird. Der Magistrat wird der Stadtverordnetenversammlung rechtzeitig (Frühjahr/Sommer 2007) eine künftige Lösung zur Beschlussfassung vorlegen.