

Absender F.D.P.-Fraktion	Drucksachen-Nr. 109/2000
	<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
	<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
Antrag	
der Fraktion, der Ratsmitglieder ▼	zur Sitzung des
F.D.P.-Fraktion	Hauptausschusses am 22.02.2000

Tagesordnungspunkt

Antrag der F.D.P. – Fraktion vom 01. Februar 2000 zum Stadtbus

Inhalt

Die F.D.P.-Fraktion hat mit Schreiben vom 24. Januar 2000 folgende Anträge gestellt.

Die Inbetriebnahme des Verkehrsbauwerkes im Mai 2000 bietet eine günstige Gelegenheit, zeitgleich eine werbewirksame Initiative zur Verbesserung und Ausweitung des ÖPNV-Angebotes zu starten. Diese Initiative sollte von konkreten Schritten zur Einführung des geplanten Stadtbus-Systems begleitet werden. Hierzu stellen wir die nachfolgenden Anträge:

- 1. Die Stadt Bergisch Gladbach erstellt in Zusammenarbeit mit dem VRS bis zum Fahrplanwechsel Mai 2000 ein Fahrplanbuch für den ÖPNV Bergisch Gladbach mit einem zugehörigen Linien-Netzplan für das Stadtgebiet.**

Begründung: Ein Fahrplanbuch und ein Liniennetzplan sind für Bergisch Gladbach unverzichtbar, sowohl als praktische Informationsquelle als auch als werbewirksame Grundlage für das Stadtbus-System. Das Design sollte mit jenem des VRS abgestimmt sein, um die Integration mit dem VRS zu dokumentieren.

Stellungnahme der Bürgermeisterin:

Es ist beabsichtigt, im Rahmen des einheitlichen Erscheinungsbildes des Stadtbus-Systems Fahrgastinformationen für die Stadt herauszugeben. Diese Aufgabe war bereits den Wettbewerbsteilnehmern für den Wettbewerb des Stadtbus-Designs gestellt. Die Fahrgastinformationen werden zum Fahrplanwechsel veröffentlicht. Es ist allerdings nicht beabsichtigt, diese Fahrplaninformationen in die Veröffentlichungen des VRS zu integrieren. Im Gegenteil: Es ist ausdrücklicher Wunsch des Rates, ein unverwechselbar auf die Stadt zugeschnittenes Design zu entwickeln. Die Einzelheiten der Fahrgastinformationen werden von der Stadtverkehrsgesellschaft Bergisch Gladbach mbH, den Verkehrsunternehmen und der Agentur Rodenbröker festgelegt.

- 2. Durch Verhandlungen mit dem VRS soll die Stadt Bergisch Gladbach darauf hinwirken, daß die Verbindung Herkenrath - Köln sowohl über Gladbach als auch über Bensberg einheitlich über 3 Tarifzonen führt. Hierfür ist Herkenrath als schraffierte neutrale Zone wahlweise der Zone 302 oder der Zone 303 zuzurechnen (analog der Lösung für Schildgen).**

Begründung: Derzeit führt die Fahrt Herkenrath - Köln über Bensberg über 4 Tarifzonen. Mit Fertigstellung des Verkehrsbauwerkes sollte diese im Vergleich zur Fahrt über Gladbach nachteilige Tarifzonen-gestaltung beseitigt werden. Dadurch wird die Attraktivität des Verkehrsbauwerkes nachhaltig erhöht.

- 3. Durch Verhandlungen mit dem VRS soll die Stadt Bergisch Gladbach darauf hinwirken, daß die Teilzongrenze zwischen Bensberg und Frankenforst der alten Bahntrasse folgt, entsprechend der städtischen Wohnplatzgrenze (Vergrößerung der 3031 zu Lasten der Teilzone 3032).**

Begründung: Die gültige Teilzoneneinteilung ist für Frankenforster Bürger unverständlich.

Stellungnahme der Bürgermeisterin:

Hier handelt es sich um Anträge, die in keinem Fall bis zum Fahrplanwechsel 2000 umgesetzt werden können. Nach Auskunft des VRS benötigen derart einschneidende Maßnahmen eine erheblich längere Vorbereitungszeit, als die noch bis zum Fahrplanwechsel im Mai verbleibende Zeit. Änderungen der Fahrpläne mußten - bis auf wenige bekannte Ausnahmen - bis zum 31.12.1999 dem VRS gemeldet werden.

Nach Auskunft des VRS bedarf es bei Realisierung der gewünschten Tarif- und Zonenänderungen keiner Verhandlungen zwischen Stadt und VRS. Das Verfahren zur Änderung sieht eine entsprechende Antragstellung durch die Stadt vor. Durch den VRS werden daraufhin die voraussichtlichen Mindereinnahmen errechnet. Diese Mindereinnahmen sind von der Stadt auszugleichen. Es wird seitens des VRS ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die von der F.D.P gewünschten Änderungen zu Erstattungen in Millionenhöhe führen werden.

Bevor entsprechende Anträge gestellt werden, ist zu überlegen, ob die Absicht besteht, entsprechende Haushaltsmittel für das Jahr 2001 einzuplanen. Die Bürgermeisterin ist der Auffassung, daß bei den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln die Priorität bei der Ausgestaltung des Stadtbus-Systems liegen sollte. Es wird daher vorgeschlagen, diese Anträge abzulehnen.

4. Die Stadt Bergisch Gladbach prüft gemeinsam mit dem VRS das Verbesserungspotential folgender Änderung von Buslinien:

- a) **Verlängerung der Linie 222 über Gladbach hinaus nach Bensberg**
- b) **Kürzere Taktzeiten der Verbindung zwischen Hand/Paffrath und Heidkamp (z.B. Durchbindung der Linie 453)**

Generell ist die F.D.P. der Meinung, daß das Stadtbus-System im engen Verbund mit dem VRS gestaltet werden muß. Wir halten es für eine Schwäche, daß das sog. Hüsler-Gutachten diesen Gesichtspunkt unterschätzt. Die offensichtlich kritischen Stellungnahmen der VRS-Beteiligten zum Hüsler-Gutachten (siehe Ihre Antwort zur Anfrage TOP 16 der Hauptausschuß-Sitzung vom 07.12.99) bestätigen diese Meinung.

Wir bitten die Verwaltung deshalb dringend, die Kooperation mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem VRS zu intensivieren und alle Initiativen für den Stadtbus dort zu ergreifen und zügig umzusetzen, wo sie nicht im Widerspruch zum vorhandenen Verkehrsverbund stehen oder wo Wider-

sprüche durch „innovatives Miteinander“ kurzfristig gelöst werden können.

Die gute Stadtbuss-Idee darf nicht an Kompetenzgerangel oder überwindbaren Widerständen der ÖPNV-Betreiber bzw. der anderen ÖPNV-Nutzer im Rheinisch-Bergischen Kreis scheitern.

Stellungnahme der Bürgermeisterin:

zu a): Die Linie 222 kann frühestens dann über die Stadtmitte hinaus verlängert werden, wenn die Regionallinien zwischen Bensberg und Stadtmitte in Bensberg abgebunden werden. Es macht keinen Sinn, zu den Linien 227, 420, 421, 423 und 440 die gemeinsam einen 10-Minuten-Takt bilden, eine weitere Linie hinzuzufügen. Die hierfür benötigten Finanzmittel können für anderweitige Netzer-gänzungen besser genutzt werden. Über eine Verlängerung der Linie 222 kann dann entschieden werden, wenn Klarheit über die Zukunft der Regionallinien zwischen Stadtmitte und Bensberg herrscht.

zu b): Die Linien verkehren derzeit im 20-Minuten-Takt. Eine dichtere Taktfolge ist aufgrund der Fahrgastpotentiale nicht notwendig. Mit der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (KWS) wurde über eine Verknüpfung der Linien 453 und 435 verhandelt. Wegen der Länge des Umlaufes ist eine Verknüp-fung ohne den Einsatz eines zusätzlichen Busses nicht möglich. Auch hier haben Netzer-gänzungen die höhere Priorität vor Linienverknüpfungen.

Die Verwaltung und die Stadtverkehrsgesellschaft richten sich mit der Realisierung der einzelnen Stufen des Stadtbuss-Systems nach den Beschlüssen des Rates, die auf der Grundlage des Detailkon-zeptes zum Stadtbuss-System erfolgt sind. Die erforderlichen Maßnahmen wurden in dem vom Rat beschlossenen Zeit- und Maßnahmenplan festgelegt. Gewünschte Änderungen außerhalb dieses Planes sind daher immer nach ihrem Nutzen vor allem in finanzieller Hinsicht zu prüfen. Hier kann daher eine Beschlußfassung im Sinne der Antragsteller nicht empfohlen werden.

Zum Allgemeinen (Einbindung des VRS): Hier muß der Auffassung der Antragsteller widerspro-chen werden, daß eine stärkere Einbindung und Gestaltung des VRS dringend notwendig ist. Der VRS hat keinerlei Einfluß auf die Gestaltung des Liniennetzes in Bergisch Gladbach. Dies ist allei-ne eine Angelegenheit des Kreises als Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und der Stadt, wenn sie die finanzielle Verantwortung für innerstädtische Linien übernimmt. Insofern gibt es auch kein von den Antragstellern gesehenes „Kompetenzgerangel“. Probleme ergeben sich immer dann, wenn Verluste durch Linienänderungen (Personenbeförderungsgesetz, Konzessionen) für ein Un-ternehmen entstehen. Hier hat nicht das „Hüsler Gutachten einige Gesichtspunkte“ unterschätzt. Im Gegenteil: Das Büro Hüsler hatte den ausdrücklichen Auftrag, seine Vorschläge unabhängig vom bestehenden Konzessionsgefüge der beiden Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträgerschaft vorzulegen. Daß es hierbei durch die Wahrung fundamentaler Interessen durch die Verkehrsunter-nehmen und dem Kreis als Aufgabenträger zu Verzögerungen bei der Umsetzung kam, ist eigent-lich verständlich.

Mittlerweile haben alle Beteiligten gemeinsam die Maßnahmen der Stufe I des Detailkonzeptes, die zum Fahrplanwechsel im Mai 2000 möglich waren, eingeleitet. Alle Beteiligten sind auch weiterhin bemüht, ohne „Kompetenzgerangel“ die Umsetzung des Detailkonzeptes durchzusetzen.