



von: Roger Lewandowski
Landrat

an: Gerald Hübner
Vorsitzender AfD-Fraktion

nachrichtlich: an die Vorsitzende des Kreistages, Manuela Vollbrecht,
und allen Kreistagsfraktionen z. K.

Anfrage der AfD-Fraktion im Kreistag Havelland vom 11.01.2018 zum Themenkomplex Havelbus GmbH und zur Umsetzung des Buskonzept Falkensee

Der Beantwortung der einzelnen Fragen möchte ich einige allgemeine Anmerkungen voranstellen. Die Umsetzung eines neuen Verkehrskonzeptes wie in Falkensee mit veränderter Taktung, veränderten Bedienzeiten, neuen Linien bzw. -führungen bedeutet im Vergleich zu den bisherigen Angeboten gravierende Neuerungen und bedarf einer gewissen zeitlichen Verstetigung der Wirkung auf den Nutzer. Dies wurde in der Vorbereitung des Konzeptes und in den öffentlichen Vorstellungen kommuniziert und den Interessenten vermittelt, gestützt auch auf die Erfahrungen des Planungsbüros und der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH aus bisherigen Projekten. Wesentlich ist neben der Vermittlung des neuen Angebotes vor allem die Kontinuität. Vorzeitige Leistungseinschränkungen führen zu Verunsicherungen bei potenziellen Interessenten und umsteigewilligen Nutzern.

Demzufolge sind vorfristige Evaluierungsmaßnahmen für einzelne Linien eingebettet in die Evaluierung des Gesamtkonzeptes nach einem Zeitraum von zwei Jahren.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 26.06.2017 einstimmig den Landrat beauftragt, das Buskonzept Falkensee zum 04.09.2017 umzusetzen und den öffentlichen Dienstleistungsauftrag entsprechend angepasst.

1. In Falkensee-Waldheim ist vor dem Falkenseer Verkehrskonzept die Linie 656 täglich dreimal durch den Ortsteil gefahren, die Linie 653 zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Nach Realisierung des Konzeptes fährt die Linie nun einmal, die verlängerte Linie 653 insgesamt 39mal durch Waldheim. Es ist augenfällig, dass die Angebote nahezu ungenutzt bleiben. Liegen bereits Daten vor, die diese Beobachtung objektivieren. Wenn ja, welche?

Vor der Beauftragung des Buskonzeptes wurden durch den Bürgermeister der Stadt Falkensee, stützend auf Schreiben des Offenen Treff zur Behindertenrechtskonvention in Falkensee und des Seniorenrates Falkensee, wiederholt Verbesserungen der ÖPNV-Anbindung von Waldheim eingefordert. Dies ist dann durch Integration in eine, das Gebiet Waldheim tangierende, Linie erfolgt.

Die Linie 653 ist eine Linie, die gegenwärtig evaluiert wird. Erste Zählergebnisse liegen im Februar 2018 vor und werden in einer zweiten Bürgerversammlung im März

2018 ausgewertet. Bereits in der ersten Bürgerversammlung wurde deutlich, dass nicht die Bedienungen, sondern die Straßenverhältnisse (Kopfsteinpflaster) das Problem sind.

Die bisher erhobenen Nachfragezahlen lassen durchaus eine Nachfrage der Bedienung Waldheims erkennen.

Übrigens gibt es neben den Gegnern der Anbindung Waldheims auch viele Befürworter, dies sind besonders ältere Fahrgäste.

2. Der letzte Bus der Linie 653 verlässt um 22.22 Uhr Waldheim, der letzte Bus der Linie 651 verlässt die Siedlung Schönwalde um 22:46 Uhr, der letzte Bus der Linie 652 umkreist den Falkenhagener See bis 23:10 Uhr. Ist dem Landrat bewusst, dass sämtliche genannten „letzte Fahrten regelmäßig ohne jeden Fahrgast durchgeführt werden? Ähnliches gilt für die neu konzipierte Linie 648, die stündlich fährt, dies jedoch ebenfalls häufig ohne Fahrgäste.

a. Sofern dies dem Landrat bewusst ist, inwiefern ist er bereit, daraus Konsequenzen im Sinne einer vorzeitigen Ausdünnung des Angebotes zu ziehen und nicht erst planmäßig zwei Jahre abzuwarten?

Bei der Bewertung von Fahrten sind immer Hin- und Rückfahrten zu betrachten. Während in den Morgenstunden die ersten Fahrten zum Wohnort/Wohngebiet eher nicht nachgefragt werden, sind die Rückfahrten zur Schule bzw. zum Bahnhof gut nachgefragt. Analog verhält es sich bei den Abendfahrten, die Fahrten vom Bahnhof zu den Wohnorten/Wohngebieten sind frequentiert, die Rückfahrt dann eher weniger. Die jetzigen Nachfragezahlen lassen erkennen, dass es zu den ausgedehnten Bedienzeiten Nachfragen gibt, das ausgedehnte Angebot wird also genutzt.

b. Sofern der Landrat hinzunehmen bereit ist, dass das Angebot nicht bzw. äußerst spärlich angenommen wird, wie bewertet er die dann offenkundig stattfindende Ressourcenverschwendung?

Eine „offenkundige Ressourcenverschwendung“ kann ich vor allem im Kontext mit dem Vorgenannten nicht erkennen. Mehrleistungen und Mehrkosten sind vertraglich durch Beschluss des Kreistages abgesichert.

Bereits mit der Einführung des Buskonzeptes habe ich eine Prüfung der Angebote, regelmäßige Verkehrszählungen und Nachjustierungen angekündigt. Daran halte ich auch weiterhin fest.

c. Die Busse verbrauchen pro 100 km ca. 35l, die neu angeschafften Gelenkbusse rund 45l. Wie bewertet der Landrat die nahezu nutzlose Verwandlung knapper und teurer fossiler Brennstoffe in – nach eigener Ansicht – klimazerstörenden Kohlendioxids, wie bewertet er die Emission von Schadstoffen und die Auswirkungen auf den Lärmschutz, zumal in Siedlungsgebieten, die vor der Einführung des Buskonzeptes davon verschont geblieben waren?

Entsprechend einer Veröffentlichung des Umweltbundesamtes vom 28.04.2014 (Quelle TREMOD 5.63) leistet der Bus heute einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zu einer ausgeglichenen Klimabilanz. Selbst bei einer Auslastung des Linienbusses von durchschnittlich 21 % stößt dieser nur etwa halb so viele Treibhausgase aus wie ein Auto.

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG) hat seit 2015 die Fahrzeugflotte stetig verjüngt, das Durchschnittsalter beträgt 7 Jahre. Besonderes Augenmerk wurde bei der Beschaffung auf Klimaschutz und Ökologie gelegt. Die

dieselbetriebenen Fahrzeuge neuester Technologien erfüllen die Abgasnorm Euro 6 und besitzen teilweise Rekuperationsmodule.

Die Verbrauchszahlen für Gelenkzüge liegen zwischen 41,8 – 44,1 l/100 km und für Solofahrzeuge zwischen 26,5 – 33,3 l/100 km und somit unter den von Ihnen aufgeführten Werten.

d. Wie bewertet der Landrat diese Energieverschwendung, wenn er sie z.B. in Relation zu anderen Bemühungen des Landkreises um Energieeinsparung betrachtet, etwa im Verhältnis zum Energiesparprojekt des Landkreises für sozial schwache Menschen (vgl. hierzu die noch unbeantwortete Anfrage der AfD-Fraktion)?

Eine Energieverschwendung kann ich auch hier nicht erkennen.

Ihre Anfrage zum Energiesparprojekt des Landkreises Havelland wurde am 15.01.2018 beantwortet.

e. Ist dem Landrat bekannt, dass im Dezember 2017 massive Linienausfälle aufgrund von Personalmangel zu beklagen waren, während gleichzeitig - wie ausgeführt – zahlreiche Leerfahrten stattfanden?

Die Aussage, dass es im Dezember 2017 zu massiven Linienausfällen kam, ist nicht korrekt. Trotz Personalmangels und umfangreicher Bautätigkeit ist keine einzige Linie komplett ausgefallen. Von den planmäßigen Fahrten sind im Dezember 2017 99 von 26.519 Fahrten ausgefallen, dies entspricht einer Ausfallquote von 0,37 % für den Gesamtbetrieb. Im Bereich Falkensee betrug die Ausfallquote 0,90 %, bedingt durch Vollsperrungen der Falkenhagener Straße und des Rosentunnels (Baumaßnahmen) und damit verbundene Umleitungsfahrten sowie einer Welle krankheitsbedingter Ausfälle bei den Busfahrern.

Übrigens waren die Ausfälle im Tagesverlauf zu verzeichnen und die von Ihnen festgestellten „Leerfahrten“ fanden am späten Abend statt, sodass eine Kompensation nicht möglich war.

3. Ist dem Landrat bekannt, dass trotz langen Vorlaufes zum Zeitpunkt der Umsetzung des Falkenseer Verkehrskonzeptes durch die Havelbus GmbH zahlreiche Dienste nicht besetzt werden konnten und bis heute noch immer unbesetzte Planstellen bestehen?

a. Wie bewertet der Landrat vor diesem Hintergrund aus heutiger Sicht den Startzeitpunkt der Umsetzung des Konzeptes?

Zum Zeitpunkt der Umsetzung waren die entsprechend Konzept benötigten 50 Fahrerstellen im Verkehrsbereich Falkensee besetzt. Spätere planmäßige Fahrerabgänge (Rente, Altersteilzeit, persönliche Gründe) wurden sofort nachbesetzt. Krankheitsbedingte Ausfälle waren nur bedingt beeinflussbar.

Die HVG bildet jährlich Fachkräfte im Fahrservice (Berufskraftfahrer) aus und führt gemeinsam mit anderen Bildungsträgern zielgerichtete Qualifizierungsmaßnahmen durch, um für ausscheidende Fahrer Ersatz Einstellungen vornehmen zu können.

Der Zeitpunkt der Umsetzung war sowohl in personeller als auch fahrzeugtechnischer Hinsicht abgesichert.

4. Ist dem Landrat bekannt, dass zur Realisierung des Buskonzeptes verstärkt private Subunternehmen eingesetzt werden mussten und weiterhin eingesetzt werden?

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag an die HVG regelt, dass nicht mehr als ein Drittel der Leistungen von Subunternehmen (§ 3 Ziff. 2 des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages) erbracht werden dürfen. Daher können die Mehrleistungen des Verkehrskonzeptes Falkensee auch bis zu einem Drittel durch Subunternehmen erbracht werden. Der Einsatz von Subunternehmen erfolgt nicht erst seit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes.

a. Liegen die Kosten bzw. Vergütungen an die Subunternehmen höher oder niedriger als die der Havelbus GmbH? Bitte tabellarisch darstellen.

Die Vergütungen sind Fahrzeug abhängig und geringfügig niedriger als die der HVG. Sie liegen zwischen 1,06 EUR/km im Betrieb mit Großraumtaxen und 2,30 EUR/km im Betrieb mit Gelenkfahrzeugen. Aus wettbewerbsrechtlichen Gründen und somit möglicher Wettbewerbsbeeinflussung kann eine detaillierte Auflistung nicht erfolgen.

5. Ist dem Landrat bekannt, dass insbesondere die Linie 652 über eine Strecke geführt wird, die aufgrund der Straßenverhältnisse (enge Fahrbahn mit Kurven, die die Überführung von Bordsteinen notwendig machen, Feldsteinpflaster mit Bodenwellen) eine schwere Belastung für das eingesetzte Material und eine Zumutung für Busfahrer und Fahrgäste ist?

Die Frage suggeriert, dass mit Einführung des Konzeptes die Linienführung 652 geändert wurde. Dem ist nicht so. Die Busverkehre erfolgen auf gewidmeten öffentlichen Straßen, d. h. mit der Widmung erfolgte die Genehmigung, die Straße als öffentliche Straße zu nutzen. Einschränkungen liegen hinsichtlich der Nutzung nicht vor. Dass die Straßenverhältnisse in Falkensee mitunter schwierig sind, ist bekannt, obliegt jedoch der Verantwortung des Baulastträgers (hier der Stadt Falkensee). Im Rahmen der Anhörung zum Konzept hat die Stadt Falkensee keine Einwendungen gegen die Linienführungen vorgetragen.

6. Ist dem Landrat bekannt, dass gerade die neubeschafften MAN-Gelenkbusse aufgrund fehlender Einzelradaufhängung vorne (im Gegensatz zu Fahrzeugen des Mitbewerbers Mercedes) einen deutlich schlechteren Fahrkomfort aufweisen und für die beschriebenen Fahrbahnverhältnisse (vgl. Frage 5) ungeeignet sind?

a. Ist es richtig, dass dem MAN- gegenüber dem Mercedes-Bus wegen eines nur geringen Preisvorteils der Vorzug gegeben wurde? Wie hoch lag dieser Preisvorteil?

Alle von Havelbus beschafften Fahrzeuge sind im Besitz einer „Allgemeinen Betriebserlaubnis“. Die technischen Unterschiede sind bekannt, jedoch waren bei der Beschaffung neben dem Preis auch die Beförderungskapazitäten ausschlaggebend. So können die MAN-Gelenkzüge aufgrund der Fahrzeuglänge bis zu 20 Personen mehr befördern. Ein vergleichbares Fahrzeug wurde von Evobus im Rahmen der Ausschreibung 2017 nicht angeboten. Der reine Preisunterschied beträgt zwischen 18,9 bis 21,5 Tsd. EUR je Fahrzeug.

7. Ist es zutreffend, dass die Busfahrer der Havelbus GmbH im Vergleich zu den Beschäftigten anderer Verkehrsgesellschaften im Land Brandenburg am unteren Ende der Lohnskala eingestuft sind? Ist dem Landrat insbesondere bewusst, dass bei der Havelbus GmbH neu eingestellte Busfahrer selbst mit 25 Jahren Berufserfahrung wie Anfänger eingestuft und entlohnt werden und dann bis zum Renteneintritt kaum noch die höchste Besoldungsstufe erreichen können?

Die HVG ist als Mitglied im Kommunalen Arbeitgeberverband (KAV) zur Anwendung des Tarifvertrag Nahverkehr Brandenburg (TV-N BRB) verpflichtet, wie die anderen brandenburgischen Verkehrsunternehmen, die Mitglied des KAV sind, auch.

Entsprechend des Brandenburgischen Vergabegesetzes führt das für Arbeit zuständige Ministerium eine Liste der Entgelttarife, die im Hinblick auf öffentliche Auftragsvergaben im ÖPNV im Land Brandenburg als repräsentativ anzusehen sind. In dieser Liste ist für den übrigen ÖPNV (Straßenverkehr) nur der TV-N BRB festgelegt. Regelungen zur Einstufung des Fahrpersonals für den ÖPNV sind in der Anlage 1 Nr. 5 zu finden. Trotzdem hat die HVG in Abstimmung mit Aufgabenträger und Gesellschafter im Jahr 2017 Lohn verbessernde Maßnahmen und Maßnahmen zur sozialen Betreuung vereinbart. In Anlehnung an § 5 TV-N BRB kann bei Leistungen, die erheblich über dem Durchschnitt liegen, in der Einstellungsvergütung der Bewährungsaufstieg auf zwei Jahre verkürzt werden. Ferner regelt eine Betriebsvereinbarung Sonderzahlungen zu Jubiläen und steuerfreie Leistungen an Arbeitnehmer, deren leibliche Kinder in Kita's betreut werden.

8. Insbesondere im Dezember 2017 kam es zu massiven Linienausfällen. Hält der Landrat folgende Kausalkette für möglich oder gar wahrscheinlich: Aufgrund der schlechten Bezahlung findet die Havelbus GmbH weder ausreichend qualifiziertes noch zahlenmäßig ausreichendes Personal. In Folge des Personal mangels müssen Linien ausfallen. Daraus ergeben sich unzufriedene teils zornige – Fahrgäste, die, da sie sich auf Havelbus nicht verlassen können, das ausgeweitete Angebot gemäß Falkenseer Buskonzept nicht oder inzwischen nicht mehr wahrnehmen?

a) Kann der Landrat der Einschätzung folgen, dass die konkrete Gefahr des Scheiterns des Buskonzeptes besteht?

Die Gefahr des Scheiterns des Konzeptes besteht nicht.
vgl. Beantwortung von 2 e), 3 a) und 7)

b. Wenn der Landrat dem Buskonzept weiterhin Erfolgsaussichten einräumt, aus welchen Quellen speist sich diese Einschätzung und wie definiert er „Erfolg“?

vgl. Beantwortung von 2 b)

9. Hält der Landrat es für möglich – zumal die Havelbus GmbH kreiseigen ist – sich für

a. Gleichbezahlung des Fahrpersonals einzusetzen und

Die Vergütung erfolgt nach Tarif – TV-N BRB.
vgl. Beantwortung von 7)

b. übertarifliche Zuschläge zu erwägen, um die Lohnsituation bei der Havelbus GmbH zu verbessern?

Auch die Regelungen zur Gewährung von Zuschlägen sind im Tarif verankert.

c. Wenn nein, welche unüberwindlichen Hinderungsgründe bestehen hierfür?

Die Gewährung anderer Vergütungen könnte einen Verstoß gegen das Brandenburgische Vergabegesetz und das festgelegte repräsentative Entgelt darstellen. Die Gewährung des ausschließlichen Rechts zur Erbringung von Verkehrsleistungen an die HVG nach EU-VO 1370/2007 und der Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages wären rechtswidrig.

10. Zum 25-jährigen Jubiläum der Havelbus GmbH 2017 hat sich das Unternehmen ein neues Logo gegeben.

a. auf wessen Veranlassung kam es zu dieser Umstellung?

Im Einvernehmen von Geschäftsführung, Mitarbeiter/innen, Aufsichtsrat und Gesellschafter wurde mit dem Ziel, sich vom bisherigen Erscheinungsbild abzugrenzen, ein Dienstleister mit der Entwicklung eines neuen Logo beauftragt.

b. welche Gründe gab es für diese Umstellung?

Mit den strukturellen Veränderungen durch Abspaltung und Verschmelzung der Unternehmen des Havelbus Konzerns zum 01.01.2015 und dem damit einhergehenden Umzug des Verwaltungssitzes nach Nauen galt es, das Unternehmen als neue Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH wahrzunehmen und nicht als „Restunternehmen“. Das neue Erscheinungsbild (Corporate Design), eine ansprechende, transparente Wort-Bild-Marke, wurde ergänzt von einem frischem, modernen Internetauftritt und Social Media.

Mitarbeiter, Aufsichtsrat und Gesellschafter begrüßten das neue Outfit.

c. welche Kosten sind dafür insgesamt angefallen?

Kosten entstanden für die Entwicklung des Corporate Design in Höhe von 3.220,00 EUR. Die Ausgaben für die Geschäftsausstattung (Visitenkarten, Briefpapier, Pressemappen), die Außenflaggen und die Beschriftung des Verwaltungsgebäudes waren durch den Umzug des Verwaltungssitzes sowieso erforderlich und betragen 2.000,00 EUR.

d. Ist es richtig, dass die Havelbus GmbH zuvor die Rechte am alten Logo gerichtlich erstritten hatte?

Nein, es gab keine gerichtliche Auseinandersetzung zu den Rechten am alten Logo.

Lewandowski
Landrat