



Wiesbaden, den 27.09.2018

PRESSEINFORMATION

„Buskapazitäten in Wiesbaden nicht ausgeschöpft: Debatte über den Komfort in Bussen überflüssig“

Bezug:

1. Beschluss Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr Nr. 0094 vom 12.06.2018 zur Auslastung der meistgenutzten Buslinien in Wiesbaden
2. Bericht Dezernat V vom 30.08.2018 mit Darstellung der maximalen Auslastung von 16 der insgesamt 41 Buslinien
3. Pressebericht Wiesbadener Kurier vom 20.09.2018 „Die Überfüllung der Busse ist Alltag in Wiesbaden“
4. Pressebericht Wiesbadener Kurier vom 24.09.2018 „Praxistest muss wiederholt werden“ [Zum Belastungstest eines Gelenkbusses]

Unsere Bürgerinitiative setzt sich bekanntlich für einen Bürgerentscheid zur geplanten Citybahn in Wiesbaden ein. Wir lehnen außerdem den Bau und Betrieb einer Citybahn in unserer Stadt ab, weil wir sie nicht als notwendig ansehen und verschiedene besonders nachteilige Folgen befürchten.

Die Befürworter einer Citybahn argumentieren, sie sei hauptsächlich deshalb erforderlich, weil das Wiesbadener Bussystem am Limit sei und Abhilfe lediglich durch den Kapazitätsvorteil einer Stadtbahn geschaffen werden könne. Unsere Bürgerinitiative bezweifelt seit 2017 die angeblichen Kapazitätsengpässe bei den Bussen.

Nachdem die Stadtverordnetenversammlung am 16.02.2017 laut Beschluss Nr. 0069 und ausweislich Ziff. 1.1 zur Kenntnis genommen hatte, dass [angeblich] seit Jahren die Fahrgastentwicklung in Wiesbaden deutlich über dem Bundesdurchschnitt liege und [angeblich] der öffentliche Verkehr nicht mehr alleine mit Bussen zu bewältigen sei, wurde u.a. gemäß Ziff. 2.1 beschlossen, den Magistrat zu ermächtigen, die Vor- und Entwurfsplanung für eine Citybahn und die Strecke Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain Wiesbaden freizugeben. Des Weiteren wurde laut Ziff. 2 des Beschlusses Nr. 0590 vom 21.12.2017 in der Stadtverordnetenversammlung die zwischenzeitlich gegründete CityBahn GmbH ermächtigt, mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einer Citybahn zu beginnen.

Nach der festen Überzeugung unserer Bürgerinitiative ist die Stadtverordnetenversammlung in Ziff. 1.1 des Beschlusses Nr. 0069 vom 16.02.2017 nicht von ausreichenden Fakten, sondern von höchst fragwürdigen Annahmen ausgegangen. Die Fahrgastentwicklung liegt keineswegs deutlich über dem Bundesdurchschnitt und die Busse sind eben nicht an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen, wie dies von einigen schon seit Ende der 90er Jahre immer wieder behauptet wird.

1.

Zunächst sind die von ESWE Verkehr veröffentlichten jährlichen Fahrgastzahlen kritisch zu hinterfragen. Sie werden nicht durch eine echte Zählung, sondern vielmehr, wie sich auf der Website von ESWE Verkehr unter „Häufig gestellte Fragen“ nachlesen lässt, durch bloße angeblich sachgerechte Schätzungen anhand erzielter Fahrkartenumsätze ermittelt. So wird eine Wochenkarte mit 17 Fahrten und eine Monatskarte mit 81 Fahrten berücksichtigt, was beides sehr hoch gegriffen erscheinen muss. Jedenfalls geht es bei den von ESWE Verkehr gelieferten Zahlen aber niemals um Fahrgäste, sondern in Wahrheit um Fahrten.

Zudem verlief die Entwicklung der Fahrgastzahlen, besser gesagt Fahrten, bei ESWE Verkehr eben nicht kontinuierlich nur nach oben. Vielmehr waren die Zahlen gemäß Bestandsanalyse zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 und der dortigen Abbildung 2-6 offensichtlich von 2001 bis 2005 stark rückläufig. Erst über 10 Jahre später, d.h. in 2013 und 2014 war wieder annähernd das Zahlenniveau der Jahrtausendwende erreicht.

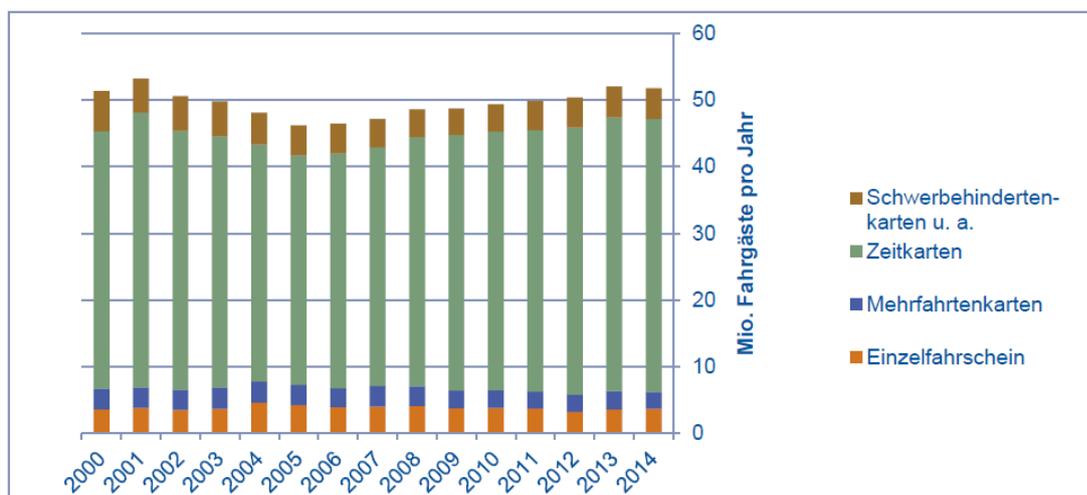


Abbildung 2-6: Entwicklung der Fahrgastzahlen nach genutzten Fahrscheinarten (eigene Darstellung nach Daten der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH)

Zwar gibt ESWE Verkehr für das Jahr 2016 die jährlichen „Fahrgastzahlen“ mit 55,3 Mio. und für 2017 mit 55,6 Mio. an. Wer ein wenig weiter recherchiert [u.a. bei Klaus Kopp, 125 Jahre Wiesbadener Verkehrsbetriebe, Herausgeber und Verleger: Stadtwerke Wiesbaden AG, 2000} stößt allerdings auf andere interessante Zahlen. So sollen die Busse von ESWE Verkehr bereits im Jahr 1979 rekordverdächtige 57 Mio. „Fahrgäste“ befördert haben und zwar mit weniger Buslinien und einem kleineren Streckennetz als heutzutage. Angeblich hat ESWE Verkehr die statistische Berechnungsmethode für die jährlichen „Fahrgastzahlen“ in 1981 verbessert, dann aber immerhin auch wieder 52 Mio. Fahrgäste für die damals bestehenden 26 Buslinien und das Netz von 324 km ermittelt. Gegenwärtig gibt es 41 Buslinien mit einem Streckennetz von ca. 612 km.

Auf Grundlage dieser angeblich verbesserten statistischen Berechnungsmethode vermeldete ESWE Verkehr schon für das Jahr 1991 insgesamt 55 Mio. Fahrgäste, also fast so viele wie in 2016. Und nicht etwa im Jahr 2017, sondern schon im Jahr **1992** wurde der **Rekord an jährlichen „Fahrgästen“** aufgestellt, indem ESWE Verkehr die Zahl von **56,1 Mio.** bekannt gab. Dieser Rekord liegt 26 Jahre zurück.

2.

Die aus CDU, Grünen und SPD bestehende **Rathauskooperation hatte** scheinbar trotz der Beschlüsse in der Stadtverordnetenversammlung vom 16.02. und 21.12.2017 **Bedenken**, ob denn die Wiesbadener Busse tatsächlich am Limit sind. Anders ist es nicht zu erklären, dass auf ihren Antrag - mit großer Verspätung – am 12.06.2018 im Ausschuss für Planung, Bauen und Verkehr dem Magistrat durch Beschluss Nr. 0110 wörtlich aufgeben wurde

„über ESWE Verkehr die jeweilige Auslastung der meistgenutzten Buslinien in Wiesbaden darzustellen, auch im Hinblick auf den Tagesverlauf bzw. unter Angabe der besonders stark und besonders schwach frequentierten Zeitfenster sowie auch im Hinblick auf die jeweils eingesetzten Bustypen (Gelenkbusse etc.).“

Der Magistratsbericht von Herrn Verkehrsdezernent Kowol vom 30.08.2018 überrascht uns nicht. Er bestätigt, dass die meistgenutzten Buslinien in Wiesbaden eben noch lange nicht „am Limit“ sind. Wohl aber überrascht uns, dass der Wiesbadener Kurier diesen Bericht offenbar nicht sachgerecht durchgearbeitet und auch die dazu ergangenen Presseinformation der FDP-Rathausfraktion nicht sorgfältig gewürdigt hat.

Die FDP-Rathausfraktion hatte geltend gemacht, die Kapazitäten der Busse seien in den Spitzenzeiten längst nicht ausgeschöpft. Die Berechnung des Verkehrsdezernenten Kowol sei zudem geschönt und beruhe auf der Annahme zu geringer Platzkapazitäten in den Bussen. Dem widersprach auf Befragen der Verkehrsdezernent Kowol laut Pressebericht vom 20.09.2018 und verwies darauf, die Überfüllung der Busse sei [angeblich] Alltag in Wiesbaden. Die FDP wolle [angeblich] 5 Fahrgäste pro 5 qm nach dem Prinzip Sardinienbüchse in den Bussen zusammenpferchen.

Welche subjektiven Eindrücke Herr Verkehrsdezernent Kowol vom Alltag überfüllter Busse hat, ist nicht entscheidend, vielmehr geht es um die von ihm über ESWE Verkehr beschafften Daten und Fakten, die er in seinem Bericht vom 30.08.2018 weitergegeben und unterschrieben hat.

Dieser Bericht listet 16 der insgesamt 41 Wiesbadener Buslinien auf, welche die meistgenutzten sein sollen. Auf diesen 16 Linien werden sowohl Solobusse (KOM), als auch Gelenkbusse (GOM) eingesetzt. Bei den Personkapazitäten seien für Solobusse 70 und für Gelenkbusse 100 Fahrgäste berücksichtigt worden. Der Erhebungszeitraum der Daten wird angegeben mit 01.01. bis 30.06.2018.

Der Bericht enthält sodann eine tabellarische Übersicht der meistgenutzten 16 Buslinien sowie deren Haupt-Fahrtrichtung (Endhaltestelle). Daran schließt sich eine Spalte mit dem Zeitfenster der Spitzenauslastung, der maximalen Auslastung in % und dem eingesetzten Fahrzeugtyp an. Über die Auslastung und Zeiten der am geringsten genutzten bzw. der übrigen 25 Buslinien enthält der Bericht keine Angaben.

Die größte Auslastung von 90 % der Personenkapazität hat nach der Tabelle zum Bericht vom 30.08.2018 die Linie 23 in Richtung Schierstein Hafen im Zeitfenster von 12 bis 13 Uhr und zwar mit einem Solobus (KOM). Die geringste Auslastung von lediglich 55,7 % der Personenkapazität wird der Linie 37 in Richtung Wielandstraße im Zeitfenster von 7 bis 8 Uhr und zwar wiederum mit einem Solobus (KOM) zugewiesen.

Die höchsten Auslastungen bei Gelenkbussen (GOM) betragen demgegenüber maximal 80 % der Personenkapazität und betreffen die Linien 14 Richtung Biebrich zwischen 7 und 8 Uhr sowie die Linie 27 Richtung Schelmengraben zwischen 13 und 14 Uhr.

Bis dahin kann also festgehalten werden, dass nach dem Bericht von Herrn Verkehrsdezernent Kowol keine der meistgenutzten Buslinien zu irgendeiner Tageszeit eine Auslastung von 100 % der von ihm bzw. ESWE Verkehr behaupteten Personenkapazität von 70 bzw. 100 Fahrgästen erreicht. Es bliebe vielmehr auch in den Spitzenzeiten immer noch ein Kapazitätspuffer von 10 % für die meistgenutzten Solobusse der Linie 23 und ein noch größerer Puffer von 19 % für die Gelenkbusse der Linien 14 und 27.

Sicherlich hat fast jeder schon einmal gesehen, dass ein Bus, egal ob Solobus oder Gelenkbus, so voll besetzt war, dass die Türen kaum noch schließen konnten. Bei solchen Phänomenen kann es aber nicht um den Alltag gehen, es muss sich um kurzfristige Ausnahmen handeln, denn solche Verhältnisse sind mit den von Herrn Verkehrsdezernent Kowol berichteten Zahlen eben nicht in Einklang zu bringen.

Da im Magistratsbericht vom 30.08.2018 die Maximalkapazitäten der Solobusse mit 70 Personen und diejenigen der Gelenkbusse mit 100 angegeben ist, fällt es an sich auch nicht schwer, noch ein wenig weiter zu rechnen. Ist ein Solobus mit einer Kapazität von 70 Personen zur Spitzenstunde mit 90 % ausgelastet, so meint dies eine Zahl von 63 Fahrgästen und 7 weitere Fahrgäste hätten theoretisch noch bequem Platz. Ist dagegen ein Gelenkbus mit einer Kapazität von 100 Personen zu 81 % in der Spitzenzeit besetzt, so wären dies 81 Fahrgäste und es wäre noch bequem Platz für sogar 19 weitere Personen und niemand ist eingeeengt.

Unterstellt, die am 30.08.2018 präsentierten Zahlen zu den meist genutzten Buslinien und der maximalen Auslastung zu bestimmten Uhrzeiten wären zutreffend, so wäre die Behauptung und auch jede rein subjektive Wahrnehmung einzelner, die Busse seien in Wiesbaden am Limit, durch Zahlen und Fakten widerlegt. Scheinbar hat dies nur die FDP, nicht aber Herr Verkehrsdezernent Kowol oder der Autor des Berichts im Wiesbadener Kurier vom 20.09.2018 erkannt.

3.

Die Schlussfolgerung, dass sogar die meistgenutzten Buslinien in Wiesbaden noch Kapazitätsreserven zwischen 10 % und teils sogar 44,3 % (Linie 37, s.o.) aufweisen, hat nichts mit dem Streit zu tun, welche Fahrgastkapazitäten die Solobusse und die Gelenkbusse in Wahrheit haben. Dies wird einmal mehr von Herrn Verkehrsdezernent Kowol in seinen Aussagen gegenüber dem Wiesbadener Kurier vom 20.09.2018 verkannt. Es geht nicht darum, ob 5 Fahrgäste auf einen qm im Bus „zusammengepfercht“ werden sollen oder müssten, sondern darum, dass schon nach dem Bericht vom 30.08.2018 ganz offensichtlich nicht unerhebliche Platzreserven in allen Bussen verbleiben.

Vor diesem Hintergrund ist auch der weitere Bericht im Wiesbadener Kurier vom 24.09.2018 zum Belastungstest eines Gelenkbusses vollkommen müßig gewesen. Er war sogar doppelt müßig, weil es sich um einen mangels ausreichender Teilnehmerzahl gescheiterten Praxistest handelte.

Allerdings misst der Wiesbadener Kurier, wie wir es leider gewohnt sind, mit zweierlei Maß, wenn es um berechtigte Zweifel an Behauptungen der Citybahn-Befürworter geht. Eigene Recherchen sind bei der VRM zum Thema Citybahn augenscheinlich aus der Mode gekommen. Dabei wäre es doch so einfach.

Ein kurzer Blick auf die Website von ESWE Verkehr bei „Unternehmen/Zahlen und Fakten“ oder die Hinweisschilder in den einzelnen Bussen ergibt, welche Zahl an Personen wie in zulässiger Weise höchstens im jeweiligen Bus transportiert werden darf. Diese **zulässige Höchstzahl hat selbstverständlich nichts mit** einem bestimmten (welchen eigentlich?) **Komfortanspruch der Fahrgäste zu tun**. Es wäre uns völlig neu, wenn ein ständig defizitär arbeitender ÖPNV dazu gehalten oder gar (gesetzlich) verpflichtet sein sollte, jedem potentiellen Fahrgast rund um die Uhr einen freien Sitzplatz zu garantieren. Ein ÖPNV ist kein Luxusgut, sondern etwas Notwendiges, bei welchem der Spagat zwischen den wünschenswerten und den wirtschaftlich vertretbaren Dingen zu beherrschen ist. Daher muss für jeden ÖPNV stets ein Standard aus Erreichbarkeit, Zeittakt und Komfort definiert werden, der sich nicht nur an Zeiten einer hohen Nachfrage, sondern auch an den Randzeiten orientieren muss.

Wie ESWE Verkehr aber eigentlich auf eine maximale Beförderungskapazität von nur 70 Personen bei einem Solobus und nur 100 bei einem Gelenkbus kommt, ist uns schleierhaft. **Dabei handelt es sich um völlig willkürliche Zahlen, die nicht von Herstellerangaben oder sonstigen öffentlich nachprüfbaren Quellen abgeleitet werden können. Auch nicht aus Gesetzen und Vorschriften.**

Wie gesagt kann man aber die eigenen Angaben auf der Website von ESWE Verkehr durchaus als Richtschnur für eine gesetzlich zulässige Höchstbeförderungskapazität heranziehen. Diese eigenen Angaben von ESWE Verkehr ergeben eine durchschnittliche Maximalkapazität für Solobusse von 36 Sitzplätzen, 1 Behindertenplatz und 55 Stehplätzen = 92 Personen und für Gelenkbusse von 50 Sitzplätzen, 1 Behindertenplatz und 95 Stehplätzen = 146 Personen.

Nimmt man nun die aus der Liste von Herrn Verkehrsdezernent Kowol vom 30.08.2018 ermittelten Fahrgäste auf den meistgenutzten Buslinien in der Spitzenauslastung und verteilt diese zunächst auf die unbestreitbar vorhandenen Sitzplätze in den jeweils eingesetzten Fahrzeugen, so verbleiben im schlimmsten Fall zu den jeweiligen Spitzenauslastungszeiten auf der Linie 23 selbst im Solobus nach Schierstein Hafen insgesamt 28 freie Stehplätze, auf der Linie 14 nach Biebrich 64 freie Stehplätze und auf der Linie 27 zum Schelmengraben 64 Stehplätze als Reserve. Gemeint sind zulässige Stehplätze, wie von ESWE Verkehr angegeben.

Wegen der Einzelheiten verweisen wir auf die beiliegende tabellarische Übersicht mit einer Darstellung der im Bericht vom 30.08.2018 enthaltenen Zahlen und einer ergänzenden Ermittlung der durchschnittlich in Solobussen und Gelenkbussen zur Verfügung stehenden Sitz- und (zulässigen) Stehplätze.

Auf die Idee, zunächst einmal die insoweit unstrittig vorhandenen Sitzplätze in den Bussen fiktiv zu belegen und sich erst danach Gedanken zu machen, ob es auf den Stehplätzen eng werden könnte, ist Herr Verkehrsdezernent Kowol leider genauso wenig gekommen, wie die Initiatoren des gescheiterten Belastungstest eines Gelenkbusses.

gez.

Andreas Bausinger

Harald Weber

Stefan Wolter

Kontakt:

www.mitbestimmung-citybahn.de / info@mitbestimmung-citybahn.de

V.i.S.d.P.

Andreas Bausinger, Igstadter Str.21, 65191 Wiesbaden

Harald Weber, Matterhornstr.17, 65199 Wiesbaden

Stefan Wolter, Hinterbergstr. 17 A, 65207 Wiesbaden