

1.) Stellungnahme des Fahrgast-Rates vom 16.11.2014 zu den Vorschlägen von Herrn Rübsam-Wassong vom 15.11.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich als Teilnehmer des Arbeitskreises „Buskonzept“ zu den Anregungen von Herrn Rübsam-Wassong Stellung beziehen.

Linie 1937/1945:

Die Fahrzeit für den Rufbus von Lüchow nach Salzwedel wird sich nur dann von 33 auf max. 48 Minuten erhöhen, wenn tatsächlich ALLE Dörfer zwischen Jeetzel und Dangenstorf von den Fahrgästen angefordert werden. Da der Rufbus nur zu den Nebenzeiten fahren soll, wenn in der Linie 1937 nur weniger als 5 Fahrgäste auf der gesamten Strecke zwischen Lüchow- Lübbow – Lüchow unterwegs sind, wird dies nur sehr selten vorkommen. Stattdessen wird der Rufbus häufiger nicht den Umweg über Wustrow, sondern entlang der B 248 trotz zusätzlicher Bedarfshalte kaum länger als die Regelfahrzeit unterwegs sein. Die von Herrn Rübsam-Wassong vorgeschlagene Rufbusphase vor der Hauptlinie würde dazu führen, dass zwei Fahrzeuge hintereinander oder ein Fahrzeug viel länger als der Rufbus unterwegs wäre. Außerdem müssten die Fahrgäste des Rufbusses erst zurück nach Lüchow und erst dann nach Salzwedel fahren, was mindestens eine Verdoppelung der Fahrzeit bedeuten und der Verlust des Bahnanschlusses bedeuten würde.

Beispiel:

Rufbus A Lüchow 18.28 – Salzwedel an ca. 19.05

Rufbus B: Lüchow 18.28 – Wustrow – Dangenstorf 18.53 – Lüchow an 19.10 –

Schnellbus – Salzwedel an 19.30.

Fazit:

Die kürzere Fahrzeit für wenige durchreisende Fahrgäste würde mit einer höheren Fahrzeit der übrigen Fahrgäste, Verlust des Bahnanschlusses und erheblichen Mehrkosten teuer erkauft. Der Alternativvorschlag würde nicht zu Einsparungen, sondern gegenüber dem heutigen System zu Mehrkosten führen.

Vertaktete Linien

Der Fahrgast-Rat setzt sich seit über zehn Jahren für einen taktähnlichen Verkehr, gute Bahnanschlüsse und möglichst kurze Reisezeiten ein. Die uns vorliegenden Fahrgastzahlen auf der Linie 1948 (Lüchow – Bergen – Uelzen) zeigen mehr als zehn von/nach Uelzen durchfahrende Fahrgäste/ Bus in der Hauptverkehrszeit. Daher setzen wir uns für den Erhalt durchgehender Verkehre in der Verkehrsspitze und direkte Anschlüsse in Suhlendorf in der übrigen Zeit ein. Die Fahrgäste können bei ihrem Einstieg eine durchgehende Fahrkarte in den jeweiligen Nachbarkreis erwerben und müssen nicht beim Umstieg eine neue Fahrkarte kaufen.

Bei einem Bahnumstieg in Schnega hingegen müsste der Fahrgast eine zusätzliche Fahrkarte erwerben und die Gesamtreisezeit würde gegenüber dem Busangebot nicht sinken. Daher halten wir es für sinnvoll, nur am Wochenende und in den Randzeiten den Bus nach Schnega statt nach Suhlendorf zu lenken. Darüber hinaus sieht der angedachte Fahrplan eine deutlich höhere Bedienung von Schnega inklusive Bahnhof vor. Dabei wird der Umstieg insbesondere Richtung Berlin verbessert und sämtliche Fahrten auf Synergieeffekte mit Schüler- und Freizeitverkehr und geringe Standzeiten durchleuchtet.

Fazit:

Ein Zwangsumstieg in Schnega für alle Fahrgäste halten wir aufgrund langer Wege, höheren Fahrpreisen (Bus + Bahn) und gleich bleibenden Reisezeiten gegenüber der Buslösung für unattraktiv und sollte nur als Notlösung betrachtet werden. Ein Schnellbus von Lüchow nach Schnega müsste durch einen teuren, zusätzlichen Rufbus ergänzt werden. Die Busverbindung von Lüchow über Bergen nach Uelzen erschließt den Südkreis und bindet diesen an Lüchow, Uelzen und den Bahnhof Schnega an. Sie ist keine Schnellverbindung zwischen Lüchow und Uelzen und daher aus fachlicher Sicht für einen Reisezeitvergleich Bus/ Auto völlig ungeeignet. Die direkte Busverbindung über Waddeweitz soll nach den jetzigen Planungen gestärkt werden. So ist eine zusätzliche Frühverbindung ab Lüchow und erstmals eine Abendverbindung ab Uelzen vorgesehen.

Zur Zeit fährt ein Bus um 18.20 Uhr von Uelzen nach Dannenberg. Dieser soll zukünftig in Rosche enden, wo in die bereit stehenden Rufbusse nach Dannenberg UND Lüchow umgestiegen werden kann. Die Reisezeit nach Dannenberg wird sich aufgrund des direkteren Linienweges über Rosche um ca. 10 Minuten verkürzen, so dass in Uelzen und Dannenberg bessere Bahnanschlüsse erreicht werden. Die neu geschaffene Abendverbindung von Rosche nach Lüchow wird für die Fahrgäste eine Reisezeitverkürzung von Uelzen nach Lüchow gegenüber der Bahn-/Buslösung von 30 Minuten bei geringeren Fahrtkosten schaffen. Die alternative Bahn-/Buslösung über Schnega und Lüchow ist für Fahrgäste langsamer, teurer

und unbequemer. Die Abendverbindung von Uelzen über Bergen nach Uelzen soll wie bisher gegen 19 Uhr starten, wobei in Suhlendorf in einen bereits wartenden Bus umgestiegen werden muss. Dieser Rufbus bedient auf seiner Fahrt bei vorheriger Anmeldung sämtliche Dörfer im Korridor zwischen Suhlendorf und Lüchow. Dies ist für die Fahrgäste gerade in den Abendstunden ein sehr attraktives Angebot ohne lange Umsteigewege.

Ergebnis:

Das von Kreisverwaltung, LSE und Fahrgast-Rat gemeinsam geplante Buskonzept sieht trotz geringerer Kosten ein attraktives Angebot für alle Fahrgäste, auch für Touristen, vor. Der Umsteigezwang bei vielen Fahrten Richtung Uelzen wird durch eine bessere Grundversorgung in den Haupt- und Nebenzeiten, attraktiveren Anschlüssen zur Bahn und zwischen den Bussen mehr als kompensiert. Die geplante kostenlose Fahrradmitnahme, die Flächenbedienung im Landkreis, eine Rufbuszentrale vor Ort statt im fernen Göttingen, kürzere Wartezeiten für Schüler bei vielen Fahrten, Einsatz von vielen Kleinbussen sind weitere Pluspunkte. im gemeinsamen Buskonzept.

Die gut gemeinten Anregungen von Herrn Rübsam-Wassong mit Einsatz von Schnellbus und Rufbuslinien und Zwangsumstiegen in Schnega würden zu Kostensteigerungen, Streichung vieler Fahrten und einen deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen führen.

2.) Stellungnahme des Landkreises/der LSE vom 02.12.2014 zu den ergänzenden Ausführungen von Herrn Rübsam-Wassong vom 19.11.2014

Sehr geehrte Ausschussmitglieder,

Herr Rübsam-Wassong hat mit Mail vom 19.11.2014 darum gebeten, seine Anregung zur Linienneuplanung 1937 u. 1945 den Ausschussmitgliedern zur Kenntnis zu geben. Dieser Bitte komme ich hiermit nach. Gleichzeitig teile ich Ihnen mit, dass nach Auffassung des Fahrgastrates, Herrn Hensel und der LSE GmbH diese Anregungen nicht zielführend sind und Mehrkosten produzieren würden.

Herr Hensel hat dankenswerterweise auf die erste Mail von Herrn Rübsam-Wassong geantwortet und die Mitglieder des Fachausschusses ÖPNV, Verkehr und Straßen in Kenntnis gesetzt (s.o.).

Herr Rübsam-Wassong vergisst die Zusatzkosten für den zusätzlichen Rufbussammler neben seinem Direktbus. Die Fahrgäste müssten zunächst nach Lüchow fahren, um dann in den Bus nach SAW zu gelangen (umständlich und Zeitverlust). Bei seiner theoretischen längeren Fahrzeitberechnung wird von Herrn Rübsam-Wassong nicht beachtet, dass der Rufbus nur die Fahrgäste aus den geordneten Orten abholt und ansonsten direkt den kürzesten Weg wählt. Daher keine Fahrzeitverlängerung. Nur bei einer permanenten Linienfahrt müssen alle Haltestellen angefahren werden.