

Der Landrat

61 - Kreisentwicklung, Regional-
und Verkehrsplanung
Herr Schwarz

Sitzungsvorlage

Nr.: 2017/595

Antrag

Antrag des KTA Weise vom 23.01.2017: Der Landkreis möge prüfen ob eine geförderte „Landesbuslinie“ zwischen Dannenberg und Wittenberge sinnvoll und realisierbar wäre

Ausschuss regionale Entwicklung und Wirtschaft

20.03.2017

TOP

Eingang per E-Mail am 23.01.2017:

Antrag

Der Landkreis möge prüfen ob eine geförderte „Landesbuslinien“ zwischen Dannenberg und Wittenberge sinnvoll und realisierbar wäre.

Begründung:

Zwischen Dannenberg und Hamburg besteht eine günstige Bahnverbindung im HVV (Erix plus Metronom), dazu verschieden Busverkehrslinien nach Lüneburg, wo Bahnanschluß besteht. Nach Berlin gibt es Bahnverbindungen ab Salzwedel, Ludwigslust und Wittenberge, keine im Landkreis, was ein Manko ist. Der günstige Regionaltarif des Verkehrsverbunds Berlin (VBB) gilt aber nur ab Wittenberge. Wer nach Berlin will, hat heute die Wahl mit dem eigenen Pkw oder mit Rufbus ab Dannenberg nach Dömitz und von dort mit dem Linienbus nach Wittenberge. Die Busfahrt dauert länger als die Fahrt mit dem eigenen Pkw, fast doppelt so lang.

Am 16. Januar wurde medienwirksam durch Minister Olaf Lies ein neues Programm zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien in Kraft gesetzt. Den Trägern des straßengebundenen ÖPNV wird eine bis zu 50-prozentige Förderung für die Bestellung von Betriebsleistungen landesbedeutsamer Buslinien angeboten, wenn Buslinien eingerichtet (oder aufgewertet) werden, im Wesentlichen um Mittelzentren ohne Bahnanschluss an Schienenverbindungen anzubinden. Es sollen attraktive Verkehrsangebote gemacht werden, die sich qualitativ an den Nahverkehrsangebote auf der Schiene orientieren. Hierzu sollen die Busse an allen Wochentagen stündlich von 6 bis 23 Uhr auf direkten Linien mit Anschlussmöglichkeiten an Schienenverkehrsangebote fahren. Durch weniger Halte sollen die Verbindungen schneller sein als der übliche Buslinienverkehr. Die Busse sollen mit Klimaanlage, WLAN-Anschluss, komfortable und sichere Überlandbestuhlung sowie mit einem barrierefreien Einstieg ausgerüstet sein. Hierdurch soll der Komfort und damit die Attraktivität deutlich erhöht werden. Für die Förderung will das Land bis zu 10 Millionen Euro jährlich zur Verfügung stellen. Auf entsprechende Hinweise des Niedersächsischen Landtags im Rahmen einer Stellungnahme zu dem Entwurf des Fördererlasses hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) die Förderung erhöht und die Förderbedingungen noch etwas flexibilisiert.

Es wäre zu klären ob die Flexibilisierung soweit geht, dass auch ein Unterzentrum wie Dannenberg in den Genuß der Förderung kommt, oder der Landesbus in Lüchow startet und via Stopp in Dannenberg nach Wittenberge fährt.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Weise

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Grundsätzliches

Mit Vorlage 2017/567 ist bereits im Kreisausschuss über den Fördererlass zu landesbedeutsame Buslinien im ÖPNV informiert worden. Insbesondere wurden Ausführungen zu den Kosten, zur Förderung und zum verbleibenden Zuschussbetrag für den Aufgabenträger am Beispiel der Relation Lüchow – Uelzen (- Lüneburg) gemacht. Diese werden an dieser Stelle noch einmal wiederholt.

Das Land gewährt nach Maßgabe des Erlasses Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), sofern Betriebsleistungen landesbedeutsamer Buslinien bestellt werden. Voraussetzung sind hochwertige Bedien- und Qualitätsstandards, die den Schienenverkehr dort ergänzen, wo eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar oder betrieblich nicht möglich ist.

Die Förderrichtlinie des Landes Niedersachsen für landesbedeutsame Buslinien sieht als Fördertatbestand u.a. die Anbindung von Mittelzentren ohne eigenen Zugang zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV) an ein Oberzentrum vor. Dieses Kriterium erfüllt die Stadt Lüchow (Wendland) im Hinblick auf die Verbindung zum Oberzentrum Lüneburg. Dementsprechend wäre die Busverbindung Lüchow ⇔ Uelzen, Bahnhof (Linie 1949) förderfähig. Die Anlage zum Fördererlass setzt Anforderungen bei den Betriebszeiten als auch bei den Fahrzeugen fest. So sind die Betriebszeiten so zu gestalten, dass die erste Ankunft im zentralen Ort höherer Stufe (Oberzentrum Lüneburg) an Werktagen inkl. Samstag jeweils bis 06.00 Uhr, an Sonntagen bis 08.00 Uhr erreicht werden muss. Das erfordert in Lüchow eine Abfahrt Mo-Sa von 04.30 Uhr und sonntags von 05.30 Uhr. Die letzte Abfahrt am zentralen Ort höherer Stufe ist nach 23.00 Uhr anzubieten. Grundsätzlich ist ein Stundentakt vorgesehen. Abweichungen von der Taktichte bedürfen der besonderen Begründung. Die eingesetzten Fahrzeuge (Niederflurtechnik bzw. low entry Fahrzeuge) dürfen nicht älter als 10 Jahre sein und müssen mit Überlandbestuhlung, Klimatisierung und kostenlosen W-LAN Zugang ausgestattet sein. Die Fahrzeuge sind in ein Echtzeitinformationssystem einzubinden und im Fahrzeug sind Echtzeitinformationen anzuzeigen.

Als Zuwendung wird ein Zuschuss in Höhe von max. 0,98 EUR je Fahrplankilometer gewährt. Sofern die Steuereinnahmekraft des Landkreises je Einwohner in einem zurückliegenden dreijährigen Zeitraum um mindestens 15 % oder sogar mehr als 25 % unter dem Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise gelegen hat, erhöht sich der Zuschussbetrag. Bei Annahme, dass der Landkreis mit seiner Steuereinnahmekraft mehr als 25 % unter dem Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise liegt, würde sich der Zuschuss auf 1,27 EUR je Fahrplankilometer erhöhen. Dennoch müsste der Landkreis jährlich erhebliche Eigenmittel zusätzlich im Haushalt für die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie bereitstellen.

Die als Anlage beigefügten Beispielrechnungen zeigen, welche Finanzierungslücken im Rahmen der Förderung einer landesbedeutsamen Buslinie verbleiben würden und durch Eigenmittel der betroffenen Landkreise geschlossen werden müssten. Die zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen spielen dabei eine wesentliche Rolle. Maßgebend dafür ist das Fahrgastpotential auf der Relation. Im Gutachten, das im Auftrag des MW zur Prüfung der Linienvorschläge erarbeitet wurde, ist für die Relation Lüchow-Uelzen eine Sitzplatzauslastung von 8% angegeben. Das ist die schwächste Auslastung aller untersuchten Relationen. Diese Kennzahl macht sehr deutlich, wie gering der Gutachter das Fahrgastpotenzial für die Linie einschätzt. Ergänzend ist anzumerken, dass ein größeres Interesse an einer ÖPNV-Verbindung zwischen Lüchow und dem Bahnhof Uelzen im Landkreis Lüchow-Dannenberg besteht, während eine solche Verbindung für den Landkreis Uelzen keine hohe Priorität besitzt, weil dort das neu konzipierte Busnetz gute Verknüpfungen zwischen Bussen und Bahnen an den Bahnhöfen im Landkreis Uelzen aufweist. Von daher muss davon ausgegangen werden, dass der Landkreis Lüchow-Dannenberg Hauptinteressent für eine Schnellbuslinie Lüchow ⇔ Uelzen wäre und die Finanzierungslücke überwiegend selbst tragen müsste.

Fazit:

Aufgrund der Haushaltssituation des Landkreises und den Anforderungen des Fördererlasses ist die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zur besseren Anbindung des Mittelzentrums Lüchow an das Oberzentrum Lüneburg aus Sicht der Verwaltung derzeit nicht finanzierbar.

2. Zur Fragestellung des Antrages

Zur Realisierbarkeit einer „Landesbuslinie“ zwischen Dannenberg und Wittenberge ist festzustellen, dass gemäß Erlass die Förderung solcher Linien nur auf dem Gebiet von Niedersachsen erfolgt. Nach Rückfrage beim Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wurde dies bestätigt. Insoweit müsste der Landkreis die Kosten für die Fahrstrecke auf dem Gebiet der benachbarten Bundesländer vollständig selbst tragen. Da die Streckenlänge zwischen Dannenberg und Wittenberge je nach Fahrweg etwas über 60 km liegt und damit deutlich länger ist als die Linienlänge von 43 km zwischen Lüchow und Uelzen, wird der Zuschussbedarf des Landkreises erheblich höher sein als in den Beispielrechnungen für die Relation Uelzen-Lüchow ausgewiesen. Auf Grund der o.a. Rahmenbedingungen ist eine Verbindung zwischen Dannenberg und Wittenberge nicht umsetzbar.

Anlagen:

Variante 1:

Beispielrechnung für eine landesbedeutsame Linie Lüchow-Uelzen (-Lüneburg) im Stundentakt ohne Berücksichtigung der unterdurchschnittlichen Steuerkraft

Variante 2:

Beispielrechnung für eine landesbedeutsame Linie Lüchow-Uelzen (-Lüneburg) im Stundentakt mit Berücksichtigung der unterdurchschnittlichen Steuerkraft und Einsparung von 3 Fahrtenpaaren

Variante 3:

Beispielrechnung für eine landesbedeutsame Linie Lüchow-Uelzen (-Lüneburg) mit Verringerung des Angebots und Berücksichtigung der unterdurchschnittlichen Steuerkraft sowie Einsparung von 3 Fahrtenpaaren

Finanzielle Auswirkungen:

Nur bei Einführung einer landesbedeutsamen Buslinie.
