

Sitzungsvorlage**Nr. 2023/836****Beschlussvorlage****Einführung des Wendlandnetzes**

Ausschuss Klima und Mobilität	17.11.2023	TOP 5
Kreisausschuss	11.12.2023	TOP 19
Kreistag	18.12.2023	TOP 18

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt die Einführung des Wendlandnetzes zum 02.04.2024 und die Nutzung des Wendlandnetzes als Basis für die Subunternehmerausschreibung bis zum 31.07.2028 (ÖDA-Laufzeit). Jährlich sollen die Linien evaluiert und bei Bedarf (z.B. geringe Nachfrage von Zeiten oder Verbindungen) Veränderungen vorgenommen werden.

Sachverhalt:

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist mit dem ÖPNV Modellprojekt CleverMoWe noch bis Endes des Jahres 2024 Fördermittelpfänger des Bundesministeriums für Digitales und Verkehrs (BMDV). Im Teilprojekt 1 – Zukunftswege ist die Neugestaltung eines zukunftsfähigen und attraktiven ÖPNV Betrieb vorgesehen.

Im Rahmen des Projektes wird ein neues Haupt- und Nebenliniennetz erstellt. Das Wendlandnetz hat folgende Zielvorgaben.

1. Schnelle und direkte Hauptlinien
2. Hauptlinien mit einer Taktung von ein bis drei Stunden
3. Nebenlinien bedienen die Schulen im Rahmen der integrierten Schülerbeförderung
4. Anbindung der Züge
5. Anbindung der Fähren
6. Zentrale Umstiege
7. Bedarfsgerechte Ergänzung durch On Demand

Es wurden insgesamt 10 Hauptlinien entwickelt, die weitestgehend mit einem Taktfahrplan geplant werden sollten. Aus Kapazitätsgründen und aufgrund der erschwerten Integration der Schülerbeförderung in einen Taktfahrplan gibt es Ausbrecher zum geplanten Taktfahrplan. Die Hauptlinien sollten ursprünglich entsprechend der bestehenden Nachfrage ein Angebot von morgens ca. 6 Uhr bis abends ca. 23 Uhr anbieten. Die Nebenlinien sind nach dem jetzigen Stand hauptsächlich für die Bedienung der Schulen vorgesehen. Eine Zubringerfunktion zu den Hauptlinien kann nicht in dem Umfang erbracht werden, wie es geplant war. Die Nebenlinien sollen aus finanzielle Gründen in den Ferien ausgesetzt werden. Die entstehenden räumlichen und zeitlichen Lücken werden mit dem im Januar 2024 startenden On Demand-Angebot „ÖPNV-Taxi“ geschlossen.

Momentan sind rund 75 Fahrzeuge für den Landkreis Lüchow-Dannenberg im Einsatz. Im ersten Wurf des Wendlandnetzes wurde ein Netz entwickelt, das neben der Erfüllung der zuvor genannten Parameter auch die Bedienung größerer Arbeitgeber und einen guten Takt auf den Haupt- und Nebenlinien vorgesehen hat. Die zunächst geplanten Fahrten mussten jedoch aufgrund der Fahrzeugkapazität und der stark gestiegenen Kosten im ÖPNV deutlich reduziert werden. Diese Verkehrsleistung wird durch die LSE selbst, aber auch durch Subunternehmen durchgeführt. Das Wendlandnetz bietet die Grundlage für eine neue Subunternehmerausschreibung, die voraussichtlich im Monat Dezember 2023 noch veröffentlicht werden soll. Die Kosten für die Subunternehmen sind nach dem jetzigen Stand schwer zu planen. Auch der ÖDA-Satz, der die Kosten je Fahrplankilometer abbildet, ist nicht auf dem aktuellen Stand. Es wurde bisher mit Berechnungssätzen aus 2018 gerechnet, die allerdings nicht die Realität widerspiegeln. Die Anpassung des ÖDA-Satzes erfolgt derzeit über das Unternehmen KCW, das die LSE GmbH und den Landkreis Lüchow-Dannenberg bereits beim Aufsetzen des Vertrags und der beihilfenrechtlichen Abrechnung zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag beraten hat. Diese Berechnung wird die neuen Gegebenheiten (u.a. TV-N, Wegfall der Rufbusleistung, Umlegung der Fixkosten, Subunternehmerleistungen zukünftig)

berücksichtigen und einen Satz für 12-Meter-Busse, aber auch Kleinbusse beinhalten, was eine Berechnung der Kosten deutlich vereinfachen wird und zu einer Transparenz der Kalkulation führt.

Aufgrund der veralteten Berechnungssätze wurden bei der Berechnung der Kosten des Wendlandnetzes verschiedene Annahmen getroffen. Zum einen wurde mit dem ÖDA-Satz je Kilometer aus 2018 gerechnet. Im nächsten Schritt wurde eine geschätzte 30-prozentige Kostensteigerung berücksichtigt. Die dritte Berechnung sieht eine Kostenschätzung entsprechend der ÖDA-Abschlagszahlungen vor. Die ÖDA-Abschläge werden durch die LSE festgelegt und sollen möglichst die Realität widerspiegeln. Wurde 2018 noch ein monatlicher ÖDA-Abschlag in Höhe von 430.331 Euro an die LSE gezahlt, so liegt dieser inzwischen bei 685.026 Euro, also bei fast 59% Preissteigerung im Vergleich zu 2018. Aufgrund der drei Annahmen werden die Kosten ermittelt:

	Fahrplan 2022/2023	Wendlandnetz
Nutzwagenkilometer	3.441.315,39 km	3.362.595,60 km
Nutzwagenkilometer bei 42,5%-Auslastung der Rufbusfahrten	2.753.570,5	-
Kosten bei ÖDA-Satz aus 2018 und 42,5%-Auslastung der Rufbusse	7.379.568,94 €	9.011.756,21 €
Kosten bei ÖDA-Satz aus 2018 plus 30%-Kostensteigerung und 42,5%-Auslastung der Rufbusse	9.593.439,63 €	11.715.283,10 €
Kosten bei Berücksichtigung Kostensteigerung anhand des ÖDA-Abschlags (~59%) und 42,5%-Auslastung der Rufbusse	11.867.888,90 €	14.492.787,04 €

Wie hoch die Kosten tatsächlich werden hängt von einigen Faktoren ab, die hier nicht berücksichtigt werden konnten. Die Fixkosten (Miete der Verwaltungsräume, Versicherungsbeiträge, Steuern, Gehalt für Verwaltungsmitarbeitende etc.) verteilen sich in diesem Fall auf mehr Nutzwagenkilometer als bisher. Daher könnte der Fixkostenbetrag je km sinken. Die variablen Kosten steigen bei einer höheren Fahrleistung entsprechend an. Für eine qualitative Kostenbetrachtung ist der neu errechnete ÖDA-Satz ausschlaggebend. Dieser wird in den nächsten Monaten durch das Unternehmen KCW errechnet. Darüber hinaus haben die Einnahmen bei der Berechnung bisher keine Rolle gespielt. Bei einem entsprechenden Angebot im ÖPNV ist mit einer Steigerung der Nachfrage und möglicherweise höheren Fahrgeldeinnahmen zu rechnen.

Inklusive der Fördermittel sind 11.303.500,00 Euro im Haushalt 2024 eingeplant.

Anlagen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

Es wird von einer ÖPNV-Leistung in Höhe des geplanten Haushaltssatzes (11.303.500,00 Euro incl. Leistungen durch das Förderprojekt) gerechnet. Für die zukünftige Kostenbetrachtung des ÖPNV ist der neue ÖDA-Satz je Nutzwagenkilometer heranzuziehen. Außerdem sind jährliche Anpassungen des Fahrplans an den Bedarf der Fahrgäste notwendig.

gez. D. Schulz