



LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

Büro des Landrats	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: SPD Fraktion Datum: 05.03.2020	Antrag	2019/430
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich		

Beratungsgegenstand:

Antrag der SPD-Fraktion vom 30.11.2019 (Eingang: 02.12.2019); Landkreis Lüneburg bewirbt sich als Modellregion für das 365 Euro Ticket (im Stand der 2. Aktualisierung vom 04.03.2020)

Produkt/e:

111-110 Büro des Landrats

Beratungsfolge

Status	Datum	Gremium
N	16.12.2019	Kreisausschuss
Ö	16.12.2019	Kreistag
Ö	17.03.2020	Ausschuss für Mobilität

Anlage/n:

1 Originalantrag
1 Stellungnahme der Verwaltung vom 04.03.2020

Beschlussvorschlag Antragsteller:

Der Landrat wird beauftragt, eine Bewerbung als Modellregion für die Einführung eines 365-Euro-Tickets im Nahverkehr des Landkreises Lüneburg zu starten.

Sachlage Antragsteller:

Der Landkreis Lüneburg will eine von bundesweit zehn Modellstädten für ein 365-Euro-Ticket für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden. Daher bewirbt sich der Kreis auf die Förderung im Rahmen des Klimapakets der Bundesregierung. Im Rahmen der Zielrichtung einer klimaneutralen Mobilität gilt es, den ÖPNV zu stärken und einen Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr insbesondere für den Zielverkehr in die Hansestadt Lüneburg zu befördern. Eine derartige Flatrate für Bus und Bahn wäre sozial- und umweltpolitisch eine echte Errungenschaft.

Das 365-Euro-Ticket wäre ein wichtiger Baustein der Verkehrswende, weil es noch mehr Menschen den Umstieg auf den Busverkehr erleichtern würde

Das Modellprojekt brächte zudem Erfahrungswerte für eine spätere Ausweitung des Tickets auf den gesamten HVV.

Derzeit starten viele Städte ihre Bewerbung für eine Modellregion, darum gilt es schnell zu sein und ein Konzept zu entwerfen, um mit einer Bewerbung Erfolg zu haben.

Stellungnahme der Verwaltung vom 06.12.2019:

Die Einführung von 365-€-Jahrestickets im ÖPNV ist seit einigen Jahren bundesweit ein Thema. Das Modell wird in unterschiedlichen Varianten diskutiert, z.T. als Angebot für Schüler oder Senioren, für alle Nutzer, für gesamte Verbundbereiche oder für Teilregionen. Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt, 10 Modellregionen für die Einführung von 365-€-Tickets auszuschreiben. Soweit der Landkreisverwaltung bekannt ist, gibt es dazu noch keine Richtlinie, die Verfahren, Voraussetzungen und Inhalt der Förderung beschreibt.

Das Konzept der 365-€-Tickets stößt auf ein unterschiedliches Echo. Soweit ersichtlich beabsichtigt der Rhein-Main-Verkehrsverbund, sich an dem Modellvorhaben zu beteiligen. Man rechnet dort mit einem Einnahmeverlust von 190 Mio. € pro Jahr.

Das Land Bayern möchte die Einführung der 365-€-Tickets ebenfalls fördern. Einige Städte sehen dies positiv und rechnen mit Kosten im achtstelligen Bereich. Es gibt in Bayern aber auch Kritik aus dem ländlichen Raum, die eine Bevorzugung der Ballungszentren sehen. Da der ländliche Raum nicht über ein vergleichbar dichtes Angebot verfüge, sei der Nutzen dort geringer.

Es gibt auch Stimmen, die eine Angebotsverbesserung als vordringlich ansehen und die finanziellen Anstrengungen dort konzentrieren möchten.

Bonn und Reutlingen haben das Modell eingeführt. Berlin denkt darüber nach, erwartet aber eine Beteiligung des Bundes an den Kosten. Als Musterstadt wird häufig Wien angeführt, wo allerdings in einem jahrelangen Prozess viele Veränderungen vorgenommen wurden und das 365-€-Ticket nur ein Teil eines komplexen Konzeptes ist. Die Bürgerschaft in Hamburg hat die Einführung des 365-€-Tickets abgelehnt.

Anlässlich eines Gesprächs mit der Geschäftsführung des HVV vom 03.05.2019 wurde geäußert, dass eine verbundweite Einführung eines generellen 365-€-Tickets einen Verlust von mehr als einem Drittel der Gesamteinnahmen bedeuten könnte und bei 350 Mio. € liegen könnte. Die Landkreisverwaltung kann diese Aussage nicht überprüfen.

Welche Kosten ein landkreisweites 365-€-Ticket verursachen würde, ist schwer abzuschätzen. Die aktuelle Tarifsituation stellt sich wie folgt dar:

Eine HVV-Karte exklusiv für den Landkreis Lüneburg wird nicht angeboten. Es ist nicht damit zu rechnen, dass der HVV eine solche Karte einrichten wird. Deshalb bleibt nur der Weg, der schon bei der Vergünstigung der Fährkarten besprochen worden ist. Der Landkreis müsste HVV-Karten kaufen

und zu einem geringeren Preis weitergeben. Dazu ist eine Vertriebsstruktur mit entsprechendem Personalaufwand erforderlich.

Der HVV hält eine Monatskarte für maximal 7 Zonen vor oder Hamburg AB + 3 Zonen. Im Landkreis Lüneburg bestehen insgesamt 14 Zonen. Diese Karte kostet im Abonnement 158,50 € und ohne Abo 193,30 €. Da eine Jahreskarte in Rede steht, wäre der Abopreis als Vergleich geeignet.

Allerdings kostet die Karte für den Gesamtbereich 179 € pro Monat im Abo (ohne Abo nicht möglich). Wegen der geringen Differenz und des höheren Nutzens könnte auch gleich dieser Preis herangezogen werden.

Als Vergleich sei die Strecke von Amelinghausen nach Lüneburg herangezogen, wo 3 Zonen durchfahren werden. Diese Karte kostet im Abo 78,10 € ohne Abo 95,20 € pro Monat. Innerhalb des Stadtverkehrs sind es 42,80 € mit und 52,20 € ohne Abo pro Monat.

Anbei der passende Link: <https://www.hvv.de/de/fahrkarten/wochen-monatskarten/vollzeit-karten>

Greift man den Gesamtbereich auf, ergäben sich jährliche Kosten im Abo von 2.148 €. Der Zuschuss des Landkreises läge bei 1.783 € im Einzelfall.

Am 04.12.2019 tagte der Aufsichtsrat des HVV zum Thema Tarifstruktur. Dort wurde darüber diskutiert, das Tarifsystem des HVV zu überprüfen. Hier werden voraussichtlich in den nächsten zwei Jahren Alternativen mit Unterstützung von Gutachten untersucht. Ziele sind eine bessere Transparenz, die Beseitigung von Ungleichheiten im Tarif, die Betrachtung alternativer Tarifmodelle, aber auch eine höhere Attraktivität des ÖPNV.

Im Verlauf der Diskussion wurde deutlich, dass die Attraktivität und Inanspruchnahme des ÖPNV nur teilweise vom Fahrpreis abhängt. Mindestens gleichwertig ist die Angebotsqualität zu betrachten. Gerade in der Relation zwischen Lüneburg und Hamburg spielen die erheblichen Probleme mit der Verkehrsinfrastruktur auf der Schiene und die damit einhergehenden Kapazitätsengpässe eine erhebliche Rolle. Erfahrungen zeigen, dass die Bezeichnung als 365-€-Ticket eine spätere Erhöhung des Preises praktisch sehr erschwert.

Die Meinung der Landkreisverwaltung ist, dass finanzielle Ressourcen vorrangig in die Angebotsverbesserung fließen sollten. Dem System sollten nicht die finanziellen Mittel entzogen werden, die erforderlich sind, um die bestehenden Mängel im Angebot zu beseitigen. In diesem Sinne ist mit dem Nahverkehrsplan bereits ein wichtiger Schritt unternommen worden.

Ein monatlicher Abopreis von 179 € erscheint im Verhältnis zu den alternativ aufzuwendenden Kosten eines eigenen PKW's als nicht unangemessen.

Ein Telefonat mit der zuständigen Referatsleiterin beim Bundesministerium für Verkehr hat ergeben:

Die Förderrichtlinie liegt im Entwurf vor. Sie befindet sich in der Abstimmung. Noch vor Weihnachten wird sie zur Notifizierung zur EU gehen. Dieses Verfahren wird ca. vier bis sechs Monate dauern. Etwa ab Mai können erste Anträge gestellt werden.

Am 29.01.2020 wird eine Informationsveranstaltung zum Thema stattfinden, das sich an Ländervertreter und Spitzenverbände richtet. Allerdings können auch andere Personen teilnehmen. Eine Einladung ist von der Kreisverwaltung angefordert worden. Die Informationsveranstaltung soll genutzt werden, um die Vorstellungen des Ministeriums zu erläutern. Dabei werden Erfahrungen aus fünf Modellprojekten aus dem Vorhaben "Saubere Luft" einfließen. Die Evaluation hat ergeben, dass eine singuläre Einführung eines 365-€-Tickets keine Wirkungen entfaltet. Erst ein Bündel von Maßnahmen ist effizient. Das sind schließlich auch die Erfahrungen aus Wien. Als gutes deutsches Beispiel wird Reutlingen dargestellt.

Deshalb tendiert das Ministerium dazu, mit Maßnahmeblöcken zu arbeiten. Dazu können beispielhaft gehören:

- " attraktive Tarife
- " hohe Angebots- und Betriebsqualität
- " Vernetzung von Auskunft- und Vertriebssystem

Jährlich stehen dem Ministerium 25 Mio. € zur Verfügung. Bis 2013 sind die Mittel eingestellt. Dieses Volumen reicht angesichts der Vergleichswerte aus Tarifverbänden bei Weitem nicht aus, um tarifliche Verluste in zehn Modellregionen auszugleichen.

Im Auswahlverfahren wird es kein Windhundprinzip geben. Entscheidend sei die Qualität der Anträge. Dafür könne man sich Zeit nehmen.

Stellungnahme der Verwaltung vom 04.03.2020:

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) erarbeitet zurzeit eine Förderrichtlinie zur Unterstützung von 10 Modellprojekten mit insgesamt rund 300 Millionen Euro zur Stärkung des ÖPNV. Pro Modellregion sollen maximal 30 Mio Euro ausgezahlt werden. Kleinprojekte können dann berücksichtigt werden, wenn es keine zehn förderungsfähigen Großprojekte für dieses Vorhaben gibt.

Das Förderprojekt beschränkt sich jedoch nicht auf eine Tarifabsenkung. Bei einem Termin im BMVI wurde deutlich, dass dieses nur eine letzte Maßnahme sein kann, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Vorrangig sind Verbesserungen der Infrastruktur und des Angebotes. Hierauf wird der Förderschwerpunkt gelegt. Eine Bewerbung für das Förderprogramm ist nur dann erfolgsversprechend, wenn ein Maßnahmenkatalog erstellt wird, der mehrere Verbesserungen kumuliert.

Das Beispiel „**Wien**“ zeigt, dass die Einführung des 365-Euro-Tickets nur noch eine Steigerung des ÖPNV am Modal Split (Verteilung der Fortbewegungsmittel) um ein bis zwei Prozent Umsteiger auf den ÖPNV zur Folge hatte.

Zuvor wurden zusätzliche Haltestellen eingerichtet, so dass die Bewohner Wiens durchschnittlich nur 396,2 Meter zur nächsten Station haben. Die Taktung sowie die Fahrdauer im ÖPNV wurde positiv verändert.

Zugleich wurden Straßen für den Radverkehr umgebaut und eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt, so dass der Individualverkehr zunehmend unattraktiv geworden ist. Auf über 50% der Straßen gibt es Vorrangmaßnahmen für den ÖPNV.

Neben diesem klassischen Beispiel stellten sich in der o.g. Veranstaltung auch die Städte Mannheim und Reutlingen vor. Diese Städte wurden bereits durch das BMVI als Pilotprojekt gefördert.

Besonders interessant stellte sich in **Mannheim** heraus, dass sowohl der Radverkehr als auch neue Wohngebiete in den Nahverkehrsplan aufgenommen wurden. So wurde beispielsweise ein neuer Stadtteil komplett auf E-Mobilität ausgelegt. Als Zubringer zum klassischen ÖPNV und innerhalb des Gebietes fungieren in diesem Wohngebiet E-Kleinbusse als Shuttle.

Als Anreiz für die Pendler wurden insbesondere die Takte verdichtet und das Parken in der Stadt verteuert. Tarifsenkungsmaßnahmen wurden für Gelegenheits-, aber nicht für Monats- und Abokartennutzer eingeführt. Da ansonsten das zusätzliche Ziel der Maßnahme, den Anteil des Rades im Modal Split zu senken, gefährdet gesehen wurde. Größter Erfolg war aus Sicht des Oberbürgermeisters die Taktverbesserungen auf speziellen Pendler Routen. Hier ist es zu einem eklatanten Anstieg von Umsteigern gekommen.

Ein weiteres Augenmerk wurde darauf gelegt, E-Busse anzuschaffen. Es wurde angeraten, dabei auch Wasserstoffantriebe sowie die Digitalisierung im Blick zu behalten. Es wurde beispielsweise ein Handy-Tarif entwickelt, der sich an der zurückgelegten Luftlinie bemisst und nicht an den tatsächlich gefahrenen Kilometern.

Reutlingen hat ebenfalls die Infrastruktur gestärkt. Es wurden u. a. zehn neue Buslinien (z. B. Quartierslinien und Nachtbuslinien) und 100 neue Haltestellen eingerichtet. Hinzu kam eine Taktverdichtung, die kurze Umstiegsmöglichkeiten bietet. Die Taktverdichtung soll 35% mehr Fahrgäste in den ÖPNV gebracht haben. Hinzu kam eine Tarifsenkung des Jahreskartenabos um 30%, die ebenfalls positiv angenommen wurde.

Neben diesen Maßnahmen wurden Busspuren eingerichtet und die Ampelschaltung entsprechend angepasst, so dass der ÖPNV Vorfahrt gegenüber dem Individualverkehr erhalten hat. Zudem wurde die Höchstgeschwindigkeit auf vielen Straßen auf 30 km/h gesetzt, um den Individualverkehr zu im Hinblick auf den ÖPNV zu verlangsamen, aber auch den CO₂-Ausstoß zu verringern.

Alle drei Beispiele zeigen, dass eine reine Tarifsenkung nicht ausreicht, um die Bürgerinnen und Bürger zu einem Umstieg zu gewinnen, sondern dass vor allem der Ausbau des Liniennetzes, die Taktverdichtung und ein Vorrang gegenüber dem Individualverkehr notwendig ist. Auch nur diese in einander greifenden Maßnahmen mit einem Aufbau einer schadstoffarmen oder –freien Busflotte hätte Erfolg für eine Förderung.

Die Verwaltung schlägt vor, sich an diesem Förderprogramm noch nicht zu beteiligen. Die Frist zur Einreichung endet voraussichtlich im dritten Quartal 2020, bis dahin müssten die ersten Skizzen eingereicht werden, die Evaluation des Programmes muss bis Ende 2023 erfolgt sein.

Es ist unrealistisch innerhalb dieser kurzen Zeit, ein so großes Projekt zu planen und umzusetzen, zumal hierfür noch weitere Partner, wie beispielsweise die ebenfalls von der VNO betreuten Landkreise Harburg und Stade, die Hansestadt Lüneburg und den Hamburger Tarifverbund (HVV) zu beteiligen sind. Insbesondere die Hansestadt Lüneburg wird eine große Rolle spielen, wenn es um Busbeschleunigung und Parkraumbewirtschaftung geht. Die Besonderheiten des mittelalterlichen Stadtkerns sind bekannt.

Die Verwaltung schlägt daher vor, Kontakt zu den genannten Landkreisen, der Hansestadt Lüneburg und dem HVV aufzunehmen, um eine grundsätzliche Kooperation abzuklären.

Bei einer entsprechenden Bereitschaft könnte eine Skizze für einen eventuellen weiteren Förderaufruf erarbeitet werden.

Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ist zuständiger Verkehrs- und Tarifverbund für das Stadtgebiet der Hansestadt Hamburg und umliegende Gebiete in Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Der Landkreis Lüneburg ist Gesellschafter dieses Verbundes. Auch im HVV ist eine Weiterentwicklung mit ggf. grundlegender Überprüfung und Neugestaltung des HVV-Tarifs in naher Zukunft geplant. Hierzu hat sich ein Facharbeitskreis Tarifreform gebildet. Es gibt wesentliche Pendlerbeziehungen nach Hamburg. Die Verwaltung rät davon ab, ohne Zusammenarbeit des HVV einen eigenen Tarif zu planen.

Sollte es dann zu einer Förderung kommen, wäre mindestens eine zusätzliche Projektstelle einzurichten und entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Kosten kann noch nicht beziffert werden, sollte aber auch ggfs. in höherer Summe über den Projektzeitraum hinaus eingeplant werden.

Der HVV hat jedoch bereits für sein Gesamtgebiet einen Einnahmeverlust von mehr als 300 Mio. € pro Jahr geschätzt. Meinung der Verwaltung ist, dass finanzielle Mittel in erster Linie zur Angebotsverbesserung verwendet werden sollten. Angesichts knapper Mittel sollte auf keinen Fall eine Situation herbeigeführt werden, in der wegen erheblicher Einnahmeausfälle für Angebotsverbesserungen kein Geld mehr verfügbar ist.

Herrn Landrat
Jens Böther
Landkreis Lüneburg
Auf dem Michaeliskloster 4

21335 Lüneburg

**SPD-Fraktion im Kreistag
des Landkreises Lüneburg**

Auf dem Meere 14
21335 Lüneburg
Telefon (04131) 39 05 74
Telefax (04131) 3 31 04
spd.ktf.lueneburg@t-online.de
Sprechzeit n. Vereinbarung

30. November 2019

Antrag zur Sitzung des Kreistages am 16. Dezember 2019

Sehr geehrter Herr Landrat Böther,

zur o.g. Sitzung des Kreistages stellen wir folgenden Antrag:

**Landkreis Lüneburg bewirbt sich als
Modellregion für das 365 Euro Ticket**

Der Landrat wird beauftragt, eine Bewerbung als Modellregion für die Einführung eines 365-Euro-Tickets im Nahverkehr des Landkreises Lüneburg zu starten.

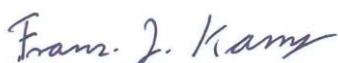
Begründung:

Der Landkreis Lüneburg will eine von bundesweit zehn Modellstädten für ein 365-Euro-Ticket für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden. Daher bewirbt sich der Kreis auf die Förderung im Rahmen des Klimapakets der Bundesregierung. Im Rahmen der Zielrichtung einer klimaneutralen Mobilität gilt es, den ÖPNV zu stärken und einen Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr insbesondere für den Zielverkehr in die Hansestadt Lüneburg zu befördern. Eine derartige Flatrate für Bus und Bahn wäre sozial- und umweltpolitisch eine echte Errungenschaft. Das 365-Euro-Ticket wäre ein wichtiger Baustein der Verkehrswende, weil es noch mehr Menschen den Umstieg auf den Busverkehr erleichtern würde

Das Modellprojekt brächte zudem Erfahrungswerte für eine spätere Ausweitung des Tickets auf den gesamten HVV.

Derzeit starten viele Städte ihre Bewerbung für eine Modellregion, darum gilt es schnell zu sein und ein Konzept zu entwerfen, um mit einer Bewerbung Erfolg zu haben.

Mit freundlichen Grüßen



Franz-Josef Kamp
Fraktionsvorsitzender



LANDKREIS LÜNEBURG

Stellungnahme

Vorlage: 2019/430
Antrag der SPD-Fraktion vom 30.11.2019; Landkreis Lüneburg bewirbt sich als Modellregion für das 365 Euro Ticket

2019/436
Antrag von KTA Graff vom 02.12.2019; 365 € Ticket

Thema: 365 Euro Ticket für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg

Datum: Stellungnahme vom 04.03.2020

Verantwortlich: Fachdienst 55

- **2019/430: Der Landrat wird beauftragt, eine Bewerbung als Modellregion für die Einführung eines 365-Euro-Tickets im Nahverkehr des Landkreises Lüneburg zu starten.**
- **2019/436: Nach Vorbereitung im Mobilitätsausschuss am 25.02.2020 möge der Kreistag beschließen:
Die Verwaltung wird aufgefordert, Gespräche mit dem HVV zu führen. Ziel der Gespräche sollte es sein, den Preis für die HVV- Jahreskarte (ABC) nach Wiener Vorbild auf 365 Euro im Jahr zu senken.**

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) erarbeitet zurzeit eine Förderrichtlinie zur Unterstützung von 10 Modellprojekten mit insgesamt rund 300 Millionen Euro zur Stärkung des ÖPNV. Pro Modellregion sollen maximal 30 Mio. Euro ausgezahlt werden. Kleinprojekte können dann berücksichtigt werden, wenn es keine zehn förderungsfähigen Großprojekte für dieses Vorhaben gibt.

Das Förderprojekt beschränkt sich jedoch nicht auf eine Tarifabsenkung. Bei einem Termin im BMVI wurde deutlich, dass dieses nur eine letzte Maßnahme sein kann, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Vorrangig sind Verbesserungen der Infrastruktur und des Angebotes. Hierauf wird der Förderschwerpunkt gelegt. Eine Bewerbung für das Förderprogramm ist nur dann erfolgsversprechend, wenn ein Maßnahmenkatalog erstellt wird, der mehrere Verbesserungen kumuliert.

Das Beispiel „**Wien**“ zeigt, dass die Einführung des 365-Euro-Tickets nur noch eine Steigerung des ÖPNV am Modal Split (Verteilung der Fortbewegungsmittel) um ein bis zwei Prozent Umsteiger auf den ÖPNV zur Folge hatte.

Zuvor wurden zusätzliche Haltestellen eingerichtet, so dass die Bewohner Wiens durchschnittlich nur 396,2 Meter zur nächsten Station haben. Die Taktung sowie die Fahrdauer im ÖPNV wurde positiv verändert.

Zugleich wurden Straßen für den Radverkehr umgebaut und eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt, so dass der Individualverkehr zunehmend unattraktiv geworden ist. Auf über 50% der Straßen gibt es Vorrangmaßnahmen für den ÖPNV.

Neben diesem klassischen Beispiel stellten sich in der o.g. Veranstaltung auch die Städte Mannheim und Reutlingen vor. Diese Städte wurden bereits durch das BMVI als Pilotprojekt gefördert.

Besonders interessant stellte sich in **Mannheim** heraus, dass sowohl der Radverkehr als auch neue Wohngebiete in den Nahverkehrsplan aufgenommen wurden. So wurde beispielsweise ein neuer Stadtteil komplett auf E-Mobilität ausgelegt. Als Zubringer zum klassischen ÖPNV und innerhalb des Gebietes fungieren in diesem Wohngebiet E-Kleinbusse als Shuttle.

Als Anreiz für die Pendler wurden insbesondere die Takte verdichtet und das Parken in der Stadt verteuert. Tarifsenkungsmaßnahmen wurden für Gelegenheits-, aber nicht für Monats- und Abokartennutzer eingeführt. Da ansonsten das zusätzliche Ziel der Maßnahme, den Anteil des Rades im Modal Split zu senken, gefährdet gesehen wurde. Größter Erfolg war aus Sicht des Oberbürgermeisters die Taktverbesserungen auf speziellen Pendler Routen. Hier ist es zu einem eklatanten Anstieg von Umsteigern gekommen.

Ein weiteres Augenmerk wurde darauf gelegt, E-Busse anzuschaffen. Es wurde angeraten, dabei auch Wasserstoffantriebe sowie die Digitalisierung im Blick zu behalten. Es wurde beispielsweise ein Handy-Tarif entwickelt, der sich an der zurückgelegten Luftlinie bemisst und nicht an den tatsächlich gefahrenen Kilometern.

Reutlingen hat ebenfalls die Infrastruktur gestärkt. Es wurden u.a. zehn neue Buslinien (z.B. Quartierslinien und Nachtbuslinien) und 100 neue Haltestellen eingerichtet. Hinzu kam eine Taktverdichtung, die kurze Umstiegsmöglichkeiten bietet. Die Taktverdichtung soll 35% mehr Fahrgäste in den ÖPNV gebracht haben. Hinzu kam eine Tarifsenkung des Jahreskartenabos um 30%, die ebenfalls positiv angenommen wurde.

Neben diesen Maßnahmen wurden Busspuren eingerichtet und die Ampelschaltung entsprechend angepasst, so dass der ÖPNV Vorfahrt gegenüber dem Individualverkehr erhalten hat. Zudem wurde die Höchstgeschwindigkeit auf vielen Straßen auf 30 km/h gesetzt, um den Individualverkehr zu im Hinblick auf den ÖPNV zu verlangsamen, aber auch den CO₂-Ausstoß zu verringern.

Alle drei Beispiele zeigen, dass eine reine Tarifsenkung nicht ausreicht, um die Bürgerinnen und Bürger zu einem Umstieg zu gewinnen, sondern dass vor allem der Ausbau des Liniennetzes, die Taktverdichtung und ein Vorrang gegenüber dem Individualverkehr notwendig ist. Auch nur diese in einander greifenden Maßnahmen mit einem Aufbau einer schadstoffarmen oder –freien Busflotte hätte Erfolg für eine Förderung.

Die Verwaltung schlägt vor, sich an diesem Förderprogramm noch nicht zu beteiligen. Die Frist zur Einreichung endet voraussichtlich im dritten Quartal 2020, bis dahin müssten die ersten Skizzen eingereicht werden, die Evaluation des Programmes muss bis Ende 2023 erfolgt sein.

Es ist unrealistisch innerhalb dieser kurzen Zeit, ein so großes Projekt zu planen und umzusetzen, zumal hierfür noch weitere Partner, wie beispielsweise die ebenfalls von der VNO betreuten Landkreise Harburg und Stade, die Hansestadt Lüneburg und den Hamburger Tarifverbund (HVV) zu beteiligen sind. Insbesondere die Hansestadt Lüneburg wird eine große Rolle spielen, wenn es um Busbeschleunigung und Parkraumbewirtschaftung geht. Die Besonderheiten des mittelalterlichen Stadtkerns sind bekannt.

Die Verwaltung schlägt daher vor, Kontakt zu den genannten Landkreisen, der Hansestadt Lüneburg und dem HVV aufzunehmen, um eine grundsätzliche Kooperation abzuklären. Bei einer entsprechenden Bereitschaft könnte eine Skizze für einen eventuellen weiteren Förderaufruf erarbeitet werden.

Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ist zuständiger Verkehrs- und Tarifverbund für das Stadtgebiet der Hansestadt Hamburg und umliegende Gebiete in Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Der Landkreis Lüneburg ist Gesellschafter dieses Verbundes. Auch im HVV ist eine Weiterentwicklung mit ggf. grundlegender Überprüfung und Neugestaltung des HVV-Tarifs in naher Zukunft geplant. Hierzu hat sich ein Facharbeitskreis Tarifreform gebildet. Es gibt wesentliche Pendlerbeziehungen nach Hamburg. Die Verwaltung rät davon ab, ohne Zusammenarbeit des HVV einen eigenen Tarif zu planen.

Sollte es dann zu einer Förderung kommen, wäre mindestens eine zusätzliche Projektstelle einzurichten und entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Kosten kann noch nicht beziffert werden, sollte aber auch ggfs. in höherer Summe über den Projektzeitraum hinaus eingeplant werden.

Der HVV hat jedoch bereits für sein Gesamtgebiet einen Einnahmeverlust von mehr als 300 Mio. € pro Jahr geschätzt. Meinung der Verwaltung ist, dass finanzielle Mittel in erster Linie zur Angebotsverbesserung verwendet werden sollten. Angesichts knapper Mittel sollte auf keinen Fall eine Situation herbeigeführt werden, in der wegen erheblicher Einnahmeausfälle für Angebotsverbesserungen kein Geld mehr verfügbar ist.

Srugis, 04.03.2020