



LANDKREIS LÜNEBURG  
DER LANDRAT

Büro des Landrats	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Graff, Markus Datum: 05.03.2020	<b>Antrag</b>	<b>2019/436</b>
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich		

**Beratungsgegenstand:**

Antrag von KTA Graff vom 02.12.2019 (Eingang: 03.12.2019); 365 € Ticket  
(im Stand der 1. Aktualisierung vom 04.03.2020)

**Produkt/e:**

111-110 Büro des Landrats

**Beratungsfolge**

Status	Datum	Gremium
Ö	17.03.2020	Ausschuss für Mobilität
N	20.04.2020	Kreisausschuss
Ö		Kreistag

**Anlage/n:**

- 1 Originalantrag vom 02.12.2019
- 1 Stellungnahme der Verwaltung vom 04.03.2020

**Beschlussvorschlag Antragsteller :**

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. Begründung:

Eine deutlich vergünstigte Jahreskarte hat für LüneburgerInnen viele Vorteile. Der zu erwartende ökologische, soziale und gesellschaftliche Nutzen ist groß:

- Steigende Fahrgastzahlen und Rückgang des Individualverkehrs
- Gerecht und solidarisch: Bezahlbare Mobilität für alle BürgerInnen
- Kürzere Takte, verbessertes Angebot und damit höhere Akzeptanz des HVV
- Weniger Verkehr auf den Straßen führt zu weniger Emissionen und Feinstaub
- Weniger Lärm, weniger Staus, weniger Unfälle und mehr Freiflächen
- Betriebskosten des ÖPNV pro Kopf sinken mit steigenden Fahrgastzahlen
- Für Konsum verfügbares Haushaltseinkommen der BürgerInnen steigt

### **Sachlage Antragsteller:**

Der Landkreis nimmt Kontakt mit dem HVV auf. Ziel ist es, ein 365 Tage Ticket als Jahreskarte für 365 € einzuführen.

### **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 Fahrtdauer 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. Tarifenkungsmaßnahmen 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 CO<sub>2</sub>-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.

Landkreis Lüneburg  
Landrat  
Postfach  
21310 Lüneburg

Kreistagsfraktion  
Markus Graff  
Dorfstr. 33 d  
21365 Adendorf  
Tel.: 0177-3224686  
kreistagsfraktion@dielinke-lueneburg.de  
02.12.2019

Sehr geehrter Herr Landrat,

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.

Begründung:

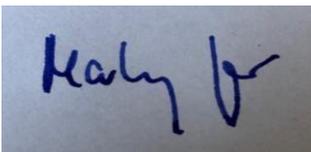
Eine deutlich vergünstigte Jahreskarte hat für LüneburgerInnen viele Vorteile. Der zu erwartende ökologische, soziale und gesellschaftliche Nutzen ist groß:

- Steigende Fahrgastzahlen und Rückgang des Individualverkehrs
- Gerecht und solidarisch: Bezahlbare Mobilität für alle BürgerInnen
- Kürzere Takte, verbessertes Angebot und damit höhere Akzeptanz des HVV
- Weniger Verkehr auf den Straßen führt zu weniger Emissionen und Feinstaub
- Weniger Lärm, weniger Staus, weniger Unfälle und mehr Freiflächen
- Betriebskosten des ÖPNV pro Kopf sinken mit steigenden Fahrgastzahlen
- Für Konsum verfügbares Haushaltseinkommen der BürgerInnen steigt

In Wien wurde 2012 der Preis einer Jahreskarte auf 365 Euro im Jahr gesenkt. Die Zahl der verkauften Jahreskarten hat sich in fünf Jahren mehr als verdoppelt. Mittlerweile gibt es dort mehr JahreskartenbesitzerInnen als angemeldete Autos. Die Wiener Linien haben dazu von der Stadt Mittel von ca. 50 Millionen im Jahr erhalten, um die zusätzliche Nachfrage zu bedienen. 40% der WienerInnen nutzen heute den ÖPNV. In HVV Bereich sind es weniger als 20%. Die Städte Bonn und Reutlingen orientieren sich bereits am Wiener Erfolgsmodell.

Die Jahreskarte soll auch monatlich zahlbar sein, um finanziell schwächeren BürgerInnen den Kauf zu ermöglichen.

Mit freundlichen Grüßen



Kreistagsabgeordneter



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 CO<sub>2</sub>-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