

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 1. August 2016

Straßenbahnlinie 4 nach Lilienthal: Wie ist die Bilanz zwei Jahre nach der Eröffnung?

Seit zwei Jahren fährt die Straßenbahnlinie 4 in die niedersächsische Gemeinde Lilienthal und steht im Wettbewerb um eine gediegene Anbindung an die Stadt Bremen durch die Regionalbuslinien 670 (Worpswede) und 630 (Zeven).

Die Bilanz ein Jahr nach der Eröffnung war gemischt, insbesondere weil die Fahrgastzahlen nicht den hohen Erwartungen und Prognosen entsprochen haben. Gemäß standardisierter Bewertung aus dem Jahr 2008 wurde für das Prognosejahr 2015 ein Wert von 4 800 Fahrgästen ausgewiesen. Die tatsächliche Nachfrage von November 2014 bis Oktober 2015 belegt hingegen durchschnittlich nur rd. 2 700 Fahrgäste pro Tag. Jüngsten Meldungen zufolge sollen in Lilienthal werktags nur durchschnittlich 2 500 Menschen zusteigen. Demgegenüber ist die Fahrgastentwicklung der Regionalbuslinien seit dem Start der Straßenbahn positiv.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen für die Linie 4 zwischen Borgfeld und Lilienthal in den vergangenen zwei Jahren entwickelt?
2. Wie haben sich demgegenüber die Fahrgastzahlen der Buslinien, insbesondere der Expressbuslinien aus Richtung Zeven und Worpswede, die teilweise in Konkurrenz zur Linie 4 fahren, entwickelt?
3. Wie haben sich die Beförderungserträge gegenüber der Prognose entwickelt, und welche Effekte hatten die Steigerungen der Beförderungstarife dabei?
4. Wie bewertet der Senat die Akzeptanz des neuen Linienangebots zwei Jahre nach der Eröffnung?
5. Wie begründet der Senat die Abweichung zwischen prognostizierter und realer Fahrgastnachfrage, und wie die deutlich unter den Erwartungen und Prognosen liegende Resonanz auf das neu geschaffene Linienangebot?
6. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Akzeptanz und Attraktivität des Linienangebotes zu erhöhen?
7. Inwieweit sind aus Sicht des Senats die Regionalbuslinien dafür verantwortlich, dass die Linie 4 die angepeilten Fahrgastzahlen nicht erreicht?
8. Auf welcher Grundlage wurde in der standardisierten Bewertung davon ausgegangen, dass das Fahrtenangebot der Regionalbuslinien auf die Linie 4 ausgerichtet wird?
9. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis würde sich unter Zugrundelegung des bestehenden Angebots der Regionalbuslinien sowie der aktuellen Fahrgastzahlen ergeben?
10. Inwiefern und mit welchem Ergebnis hat der Senat Gespräche mit dem Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen und dem Kommunalverbund über die Konkurrenz von Straßenbahn und Bussen gesprochen?
11. Wie haben sich die jährlichen Folge- und Betriebskosten entwickelt? Welche Abweichungen zum ursprünglichen Plan gibt es, und worin liegt diese Entwicklung begründet?

12. Wie bewertet der Senat das Risiko, dass angesichts des festgelegten Garantiebetrags sinkende Fahrgastzahlen zulasten Bremens und der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) gehen?
13. Inwiefern sieht der Senat Handlungsbedarf und Möglichkeiten, die vertraglichen Konditionen mit der Gemeinde Lilienthal neu zu verhandeln?

Rainer W. Buchholz, Dr. Magnus Buhlert,
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

D a z u

Antwort des Senats vom 6. September 2016

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen für die Linie 4 zwischen Borgfeld und Lilienthal in den vergangenen zwei Jahren entwickelt?

Die Fahrgastnachfrage auf der Linie 4 ist seit der Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal im August 2014 kontinuierlich mit technischen Fahrgastzähleinrichtungen (Infrarotsensoren) in den Fahrzeugen erfasst worden. Durch die Registrierung der Ein- und Aussteiger an den einzelnen Haltestellen kann daraus auch abschnittsweise die entsprechende Fahrzeugbesetzung bestimmt werden.

Während die Zahl der werktäglichen Ein- und Aussteiger innerhalb Lilienthals einen Monat nach Inbetriebnahme im September 2014 noch bei rd. 3 000 lag, hat sich die Inanspruchnahme, abgesehen von den üblichen jahreszeitlich bedingten Schwankungen, seitdem kontinuierlich verbessert. So waren ein Jahr nach der Eröffnung im September 2015 bereits rd. 3 700 und im April 2016 schon über 4 700 Ein- und Aussteiger zu verzeichnen.

Parallel dazu wird die Fahrzeugbesetzung in Höhe der Landesgrenze zwischen Bremen und Niedersachsen erhoben. Auch hier ist ein stetiger Aufwärtstrend zu erkennen. Im April 2016 waren es täglich 3 200 Fahrgäste gegenüber 2 700 im April 2015.

Daraus kann ermittelt werden, dass im Binnenverkehr täglich rd. 750 Fahrten ausschließlich innerhalb Lilienthals durchgeführt werden. Dieser Wert lag ein Jahr zuvor noch bei etwa 650 Fahrten/Tag.

Mit knapp 70 % werden etwa zwei Drittel der Fahrten über die Landesgrenze durchgeführt, ein Drittel verbleibt im Binnenverkehr in Lilienthal.

2. Wie haben sich demgegenüber die Fahrgastzahlen der Buslinien, insbesondere der Expressbuslinien aus Richtung Zeven und Worpswede, die teilweise in Konkurrenz zur Linie 4 fahren, entwickelt?

Aus Sicht des zuständigen Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) lassen sich aufgrund der mangelnden Datengrundlage und den umfangreichen Änderungen in der Fahrgastnachfrage keine Aussagen zur Fahrgastentwicklung der parallel zur Linie 4 verkehrenden Regionalbuslinien treffen.

Die Regionalbuslinien sind nicht wie die Fahrzeuge der BSAG mit Geräten zur automatischen Fahrgastzählung ausgestattet. Eine umfangreiche Erhebung der Fahrgastzahlen findet daher nur im Rahmen der Erhebungen des VBN statt. Nach Inbetriebnahme der Linie 4 konnten bislang nur zwei von vier üblichen VBN-Erhebungsperioden (Sommer 2014, Herbst 2015) durchgeführt werden. Die Erhebung im Sommer 2014 fand unmittelbar nach der Eröffnung statt. Daher sind diese Zahlen nur beschränkt aussagekräftig. Die Daten liegen somit nur für eine Erhebungsperiode nach der Eröffnung vor. Weiterhin haben sich im Bereich Lilienthal/Grasberg/Worpswede umfangreiche Änderungen im Bereich der Schülerbeförderung ergeben; diese Verkehre werden zu einem großen Teil über die hier betroffenen Buslinien 630 und 670 abgewickelt.

3. Wie haben sich die Beförderungserträge gegenüber der Prognose entwickelt, und welche Effekte hatten die Steigerungen der Beförderungstarife dabei?

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2016 des VBN werden zurzeit ausgewertet. Eine abschließende Bewertung der Beförderungserträge ist erst Ende 2016 möglich.

4. Wie bewertet der Senat die Akzeptanz des neuen Linienangebots zwei Jahre nach der Eröffnung?

Aus fachlicher Sicht ist eine Bewertung zwei Jahre nach Inbetriebnahme verfrüht. Üblicherweise wird ein Vergleichswert erst drei Jahre nach Inbetriebnahme im sogenannten eingeschwungenen Zustand erhoben, da erfahrungsgemäß davon auszugehen ist, dass sich erst dann das Nutzerverhalten den geänderten verkehrlichen Bedingungen angepasst hat. Eine Analyse der einzelnen Monate zeigt jedoch, dass die Nachfrage bislang im Mittel immer um mindestens 10 % über der des jeweils gleichen Monats des Vorjahrs gelegen hat. Dieser Trend ist bislang ungebrochen. Da diese Entwicklung deutlich über der allgemeinen Steigerung der Fahrgastnachfrage im Gesamtnetz der BSAG liegt, ist davon auszugehen, dass diese Steigerungen weiter anhalten und die Prognosewerte auch erreicht werden. Der Senat ist insgesamt sehr zufrieden mit der Akzeptanz und der Nachfrage der Verlängerung der Linie 4

5. Wie begründet der Senat die Abweichung zwischen prognostizierter und realer Fahrgastnachfrage, und wie die deutlich unter den Erwartungen und Prognosen liegende Resonanz auf das neu geschaffene Linienangebot?

Das Ergebnis der in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium durchgeführten standardisierten Bewertung von 2008 weist in Höhe der Landesgrenze für das zugrundegelegte Prognosejahr 2015 eine Fahrgastnachfrage bei der Straßenbahnlinie 4 von 4 800 Fahrten pro Werktag aus. Dieser Wert war u. a. durch die Randbedingung begründet, dass die Verstärkerfahrten der Regionalbusse – wie zwischen Bremen, Lilienthal und dem ZVBN zunächst vereinbart –, in Falkenberg enden und die Fahrgäste für die Weiterfahrt auf die Straßenbahn umsteigen.

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage auf den Linien 630 und 670 in den vergangenen Jahren hat die betroffenen Gebietskörperschaften und den ZVBN dazu bewogen, das heutige Angebot mit direkter Anbindung des Bremer Hauptbahnhofs beizubehalten. Ein Enden der Verstärkerfahrten in Falkenberg hätte durch das Umsteigen bedingte Reisezeitverluste für die Fahrgäste aus den Bereichen Worpswede, Grasberg und Tarmstedt zur Folge gehabt und die hohe Attraktivität dieser Linien verringert. Diese Änderung seitens der Gemeinden hat bewirkt, dass weiterhin alle Regionalbusse – in Lilienthal jedoch auf neuem Linienweg und nicht durchweg parallel mit der Straßenbahn – weiter bis zum Bremer Hauptbahnhof verkehren. Sie fahren darüber hinaus – anders als unter den getroffenen Annahmen der standardisierten Bewertung aus 2008 vorgesehen – auch das Ortszentrum von Lilienthal an.

6. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Akzeptanz und Attraktivität des Linienangebots zu erhöhen?

Unter den in der Antwort zu Frage 5 gegebenen Voraussetzungen, dass alle Regionalbusse aus dem Bereich Lilienthal/Worpswede/Grasberg weiterhin bis zum Bremer Hauptbahnhof verkehren, sind das Linienangebot und die damit verbundenen Fahrtmöglichkeiten zwischen Lilienthal und Bremen höher als ursprünglich vorgesehen. Daher sind weitergehende Maßnahmen, das Angebot attraktiver zu gestalten, nicht erforderlich. Eine standardisierte Bewertung wird nur vor der Durchführung einer Maßnahme mit einem konkreten Liniennetz gerechnet und dient als ex ante Prognose der volkswirtschaftlich-verkehrlichen Prüfung der Förderungswürdigkeit für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Insofern gibt es keine ex-post-Prognose.

7. Inwieweit sind aus Sicht des Senats die Regionalbuslinien dafür verantwortlich, dass die Linie 4 die angepeilten Fahrgastzahlen nicht erreicht?

Siehe Antworten zu den Fragen 4 und 5.

8. Auf welcher Grundlage wurde in der standardisierten Bewertung davon ausgegangen, dass das Fahrtenangebot der Regionalbuslinien auf die Linie 4 ausgerichtet wird?

Siehe Antwort zu Frage 5.

9. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis würde sich unter Zugrundelegung des bestehenden Angebots der Regionalbuslinien sowie der aktuellen Fahrgastzahlen ergeben?

Vorrangiges Ziel einer standardisierten Bewertung ist die Beurteilung der Förderwürdigkeit einer Maßnahme durch die Zuwendungsgeber Bund und Land. Im Rahmen der Untersuchung wird aus Gründen der Vergleichbarkeit verschiedener Maßnahmen innerhalb Deutschlands mit standardisierten Eingangsparametern gerechnet. Spätere Abweichungen vom Bedienungsangebot stellen einen Ausnahmefall dar, sind aber grundsätzlich zulässig und berühren in diesem Fall nicht die Beurteilung der Förderfähigkeit als solche.

Die künftigen Fahrgastzahlen bilden keine Eingangsgröße der standardisierten Bewertung, sondern sind deren Produkt. Im vorliegenden Fall ist, wie in der Antwort zu Frage 4 ausgeführt, der „eingeschwungene Zustand“ noch nicht erreicht.

10. Inwiefern und mit welchem Ergebnis hat der Senat Gespräche mit dem Verkehrsverbund Bremen–Niedersachsen und dem Kommunalverbund über die Konkurrenz von Straßenbahn und Bussen gesprochen?

Das Angebot der Regionalbusse wurde durch den ZVBN in Abstimmung mit den Gemeinden entlang der Linien 630/670, den betroffenen Landkreisen Osterholz und Rotenburg sowie der BSAG und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr entwickelt. Der ZVBN wird die künftige Entwicklung der Fahrgastzahlen beobachten und in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften diskutieren. Im Rahmen der im Jahr 2017 anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans des ZVBN für die Stadtgemeinde Bremen wird diese Thematik genauer betrachtet.

11. Wie haben sich die jährlichen Folge- und Betriebskosten entwickelt? Welche Abweichungen zum ursprünglichen Plan gibt es, und worin liegt diese Entwicklung begründet?

Das Fahrplanangebot für die Linie 4 in Lilienthal erfolgt in Umfang und Qualität im vorgesehenen Umfang. Dementsprechend bewegen sich auch die Betriebskosten im geplanten Rahmen. Es gibt demnach keine Abweichungen zu verzeichnen. Bei den Regionalbussen handelt es sich um eigenwirtschaftliche Verkehre. Die konkreten Betriebskosten sind Bremen somit nicht bekannt.

12. Wie bewertet der Senat das Risiko, dass angesichts des festgelegten Garantiebetrags sinkende Fahrgastzahlen zulasten Bremens und der BSAG gehen?

Die Fahrgastzahlen sind in Verbindung mit den Fahrgelderträgen zu bewerten. Hierzu liegen insgesamt, sowohl zu den Regionalbuslinien als auch zur Linie 4, noch keine Ergebnisse vor. Siehe Antwort zu Frage 2.

13. Inwiefern sieht der Senat Handlungsbedarf und Möglichkeiten, die vertraglichen Konditionen mit der Gemeinde Lilienthal neu zu verhandeln?

Der Senat bewertet die Linie 4 als Erfolg. Der Finanzierungsvertrag zwischen der Gemeinde Lilienthal, der BSAG und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wurde unter Beteiligung des ZVBN erstellt. Er sieht eine faire Verteilung der Chancen und Risiken der Verlängerung der Linie 4 vor. Daher wird bisher von den Beteiligten kein Anlass gesehen, die vertraglichen Regelungen anzupassen.