

Fragenliste Stadtbahninitiative

bearbeitet von der



Was wäre noch vor Verabschiedung des NVP zu klären?

1. Kann Lindschulte noch zur Nachbesserung verpflichtet werden? Wurde das Honorar bereits bezahlt?

Lindschulte + Kloppe haben ihren Auftrag nach Abstimmung mit Verwaltung und PlanOS und ordnungsgemäß durchgeführt. Eine Nachbesserung nicht notwendig, da alle Auftragsinhalte bearbeitet worden sind. Das Honorar ist dementsprechend gezahlt. Darüber hinaus hat Herr Kloppe selbst die Ergebnisse in mehreren Diskussionsveranstaltungen mit Politik und Öffentlichkeit vorgetragen.

2. Welche Gründe haben die PlanOS bewogen, den Untersuchungsauftrag des Rates zu ignorieren, das Umland in die Untersuchung einzubeziehen? War es womöglich die Entscheidung des Gutachters, den Auftrag nur teilweise auszuführen?

Die Untersuchung im Auftrag der Stadt Osnabrück bezieht die verschiedenen Verkehrsströme in Stadt und Umland ein. Dazu wurde eine Betrachtung der jeweiligen Verkehrsachsen mit den Verkehrsmengen vorgenommen: Eine detailscharfe Betrachtung der jeweiligen Linienwege außerhalb der Stadt Osnabrück unterblieb hingegen, da hierfür gesonderte Aufträge der jeweiligen Gemeinden erforderlich gewesen wären (die Stadt Osnabrück kann keine Straßen- und Linienplanung für andere Gebietskörperschaften vornehmen). Es wurde deshalb zunächst auf Basis von Referenznetzen verschiedener ÖV-Systeme im Stadtgebiet geplant, wobei die jeweiligen Weiterführungen über die Stadtgrenze hinaus (über Pfeildarstellungen) aufgezeigt werden.

3. Warum hat es die PlanOS versäumt, das Umland mit einzubeziehen, obwohl die PlanOS von Stadt und Landkreis getragen wird? Wäre es nicht Aufgabe der PlanOS gewesen, bei den Umlandgemeinden für eine Verbesserung des Nahverkehrs in der gesamten Region zu werben – auch dadurch, dass man schon die Möglichkeit einer Stadtbahn ins Gespräch bringt?

Die gesamthafte Betrachtung der Nahverkehrsbeziehungen ist wichtiger Aspekt des Nahverkehrsplans (Entwurf liegt vor). Die Beibehaltung umsteigefreier Regionalbusverkehre bis ins Stadtzentrum Osnabrück ist dabei zentrale Aussage. Das Rückgrat der schnellen Nahverkehrsverbindungen bildet die OS-Bahn. Der Ausbau des OS-Bahn-Konzeptes und die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel an so genannten Mobilpunkten (darunter alle Bahnhöfe) bildet die Grundlage in der gesamten Region.

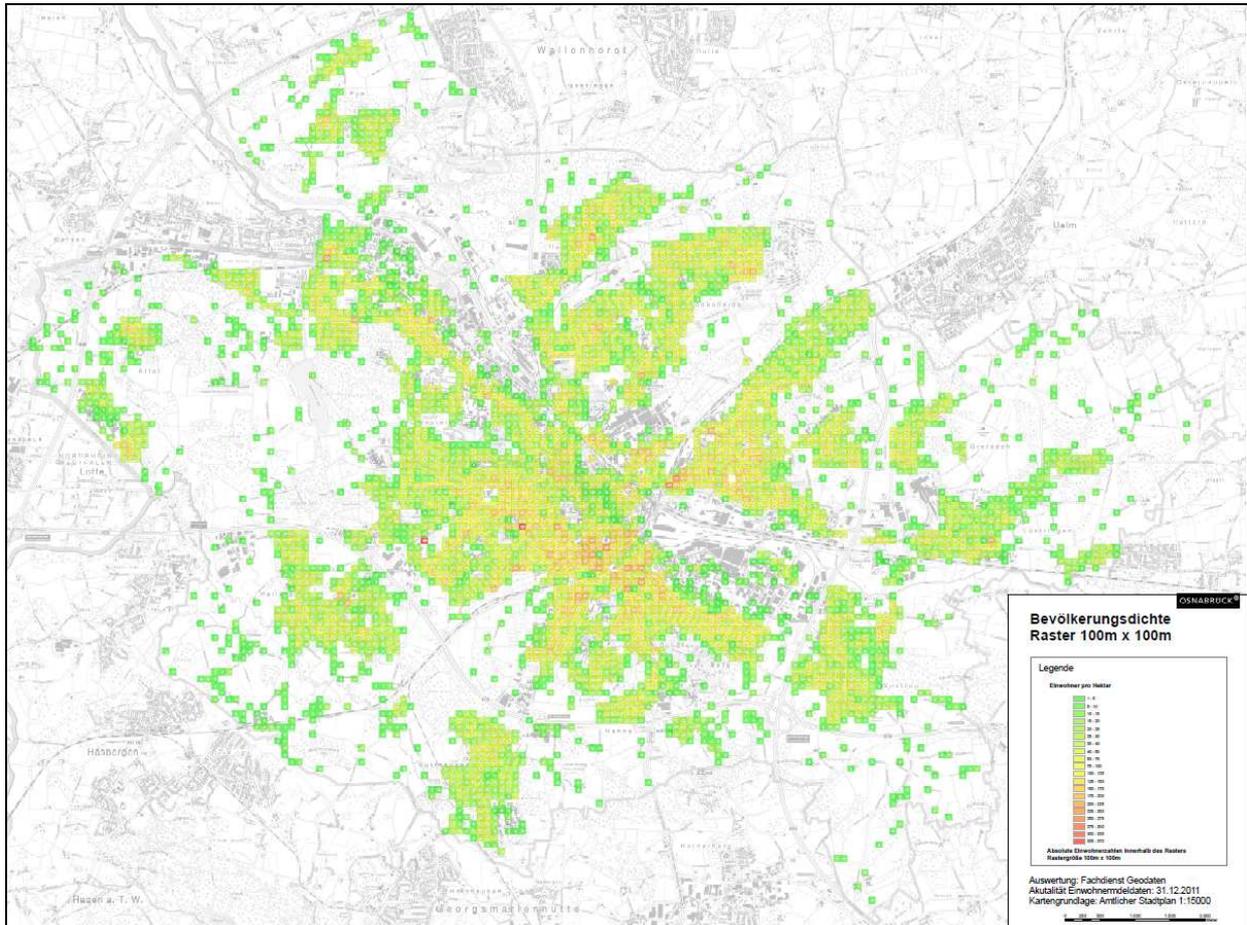
4. Können folgende Auskünfte noch nachgeliefert werden:
- Wie stellt sich bei einer überschläglichen Berechnung (nicht Vermutung) analog dem Standardisierten Verfahren der K-N-Faktor dar, wenn das Umland mit 50.000 Ein- und 20.000 Auspendlern in die Planung einbezogen wird?
 - Welche Erkenntnisse lassen sich aus dem VCK-Gutachten für die heutige Situation ableiten?
 - Wie müsste ein Buskonzept in Hinblick auf das OS-Bahn-Konzept bereits jetzt konzipiert werden? Wie soll das im NVP erklärte Ziel der Bus-Schiene-Verknüpfung im Detail erreicht werden?
 - Welche neuen Linienführungen sind denkbar, die z. B. die Potentiale zweier jetziger Linien (u. U. tlw.) bündeln?
 - Welche Daten über die Einwohnerdichte einzelner Stadt- und Ortsteile liegen vor, die für die Linienbestimmung von Bedeutung sind? Warum wurden diese nicht ermittelt, sondern nur die jetzigen Ein-/Aussteiger aufgeführt, ohne ein Steigerungspotential abzuschätzen?
 - Wie werden die beiden möglichen Einstiegsvarianten in ein Schienennetz beurteilt: Belm – Hellern bzw. Belm-Hbf-Neumarkt-Campus-Eversburg- TN (beide auch in Teilabschnitten möglich)?

Nach dem vorliegenden NVP-Entwurf bilden ein elektrisches Haupt-Bus-Liniennetz in Osnabrück (ggf. teilweise bis in die unmittelbar angrenzenden Stadtränder z. B. Belm), ein gut ausgebautes Regionalbus-System mit Direktfahrten und möglichst emissionsarmen Bussen sowie eine erweiterte OS-Bahn das leistungsfähige Grundgerüst. Ergänzt wird dies durch kleinräumig verkehrende Orts-/Stadtteilbusse, flexible Kleinbusverkehre in sehr dünn besiedelten, ländlichen Gebieten und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Park & Ride, Bike & Ride, Carsharing etc.)

Zentrale Aussage von früheren Gutachten für die Nahverkehrspläne von 1996 und 2004 (z. B. VCK) haben sich deshalb überholt. Durch die Reaktivierung des Haller Willem und dem qualitativen und quantitativen Ausbau der anderen Schienenstrecken (insbesondere in Richtung Norden) weist die Region anders noch als in den 90-er Jahren einen leistungsfähigen Schienenverkehr auf. Die technische Lösung von Zweisystemfahrzeugen (Bahn-/Stadtbahnen) wie im VCK Gutachten genannt, hat sich in vielen anderen Regionen (Braunschweig oder HB – OL – Bremerhaven) aus wirtschaftlichen, technischen und betrieblichen Gründen als nicht umsetzbar erwiesen.

Im Gutachten von Lindschulte + Kloppe sind für die Beurteilung und Bewertung der unterschiedlichen Systemalternativen sowohl die ÖV-Nutzerzahl als auch das Potential (Einwohneranzahl, räumliche Einzugsbereiche) untersucht worden. Daraus wurden verschiedene Liniennetzvarianten entwickelt. Die daraus entstandenen Netzentwürfe für eine mögliche Straßenbahn stellen schon das wirtschaftliche „Optimum“ dar. Wesentlich kleinere Netze oder gar Einzelstrecken (z. B. Belm – Hellern) verschlechtern das Nutzen-Kosten-Verhältnis weiter, weil nennenswerte zentrale Investitionen (z. B. Werkstatt, Betriebssteuerung und Stromversorgung) auf einem relativ kleinen Streckenanteil bzw. geringem verkehrlichen Nutzen entfalten. Ebenso führt die Verlängerung von möglichen Straßenbahnstrecken ins Umland zu einer deutlichen Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit. Denn einer annähernden Verdopplung der jeweiligen Streckenlänge (beispielsweise wäre eine Strecke Neumarkt – Wallenhorst doppelt so lang wie Neumarkt – Haste) steht in den Umlandgemeinden aufgrund ihrer (fehlenden) Größe nur ein vergleichsweise kleines Einwohnerpotential durch überwiegende Einfamilienhaus-Bebauung gegenüber.

Abb.: Bevölkerungsdichte Stadt Osnabrück



5. Worauf stützt sich die Behauptung der PlaNOS, ein Obus-System würde mit 70 Prozent gefördert? Was hindert die PlaNOS daran, Auskunft zu erteilen, aus welchem Fördertopf genau welche Maßnahmen in welcher Höhe unterstützt werden?

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs setzt sich aus mehreren Elementen zusammen:

- Eisenbahnverkehr wird (z. B. OS-Bahn) wird über die Länder aus den so genannten Regionalisierungsmitteln vollständig finanziert. Das betrifft sowohl den laufenden Betrieb als auch die Investitionen wie z. B. die Reaktivierung des Haller Willem. Eine kommunale (Mit-)Finanzierung erfolgt in der Regel nur für Begleitmaßnahmen wie Park & Ride Plätze.
- Nahverkehr mit Bus und Straßenbahn/Stadtbahn ist vom Grundsatz her vollständig kommunal finanziert. Die Investitionen, wie Neubau von Strecken, können auf Antrag durch Mittel der Länder (vorwiegend aus Bundesmitteln nach Entflechtungsgesetz bzw. GVFG) bezuschusst werden. Die Betriebskosten, die Kosten für Fahrzeugbeschaffungen und den laufenden Betrieb sind vollständig kommunal zu tragen.
- Die Förderung von Investitionen ist gekoppelt an die formale Förderfähigkeit und die finanzielle Fördermöglichkeit. Die formale Förderfähigkeit bedingt einen nachgewiesenen, möglichst hohen so genannten Kosten-Nutzen-Faktor (mindestens Faktor > 1). Laut Lindschulte + Kloppe ist für ein Straßenbahnsystem in Osnabrück kein Nutzen-Kosten-Faktor von > 1 erreichbar. Die Fördermöglichkeiten hängen im Wesentlichen von der

finanziellen Verfügbarkeit von Mitteln ab. Laut aktueller Aussage des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen reichen die in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden Investitionsmittel generell nicht aus, um die erforderliche Erneuerung der bestehenden Straßen- und Stadtbahnnetze zu gewährleisten.

- Projektkosten, z. B. für neue Systeme, sind nicht vollständig förderfähig. So werden u. a. Gutachten, Planungskosten, Finanzierung, eigene Kosten von Gemeinden und Verkehrsunternehmen nicht gefördert. Daraus ergibt sich rechnerisch eine Förderhöchstsumme von 70 – 80 %.
- Wegen der begrenzten Mittel haben finanziell und zeitlich überschaubare Projekte größere Chancen auf Realisierung. Insbesondere werden neuartige Technologien (z. B. Busse mit alternativen Antrieben, E-Busse, neue Ladetechniken) eher gefördert. Ein E-Bus-System, O-Bus mit zeitweiser Nachladung, könnte neben Entflechtungs- (GVFG) oder Regionalisierungsmitteln evtl. auch im Rahmen des Großvorhabens Elektromobilität gefördert werden, wie die bereits in Osnabrück eingesetzten E-Busse.
- Förderanträge können derzeit gestellt werden für Projekte, die bis 2019 (Auslaufen GVFG) abgeschlossen sind. Das schließt Straßenbahnneubauprojekte wegen der planungsrechtlichen Zeitabläufe aus. Erst nach Vorliegen eines neuen Gesetzes (für die Gültigkeit ab 2020) wären überhaupt Anträge zulässig.

6. Wird ein nicht geförderter Obus für die Stadt teurer als eine geförderte Straßenbahn?

Die jeweiligen Kosten der Systemvarianten gehen aus der nachfolgenden Tabelle hervor:

	O-Bus-System	E-Bus-System (O-Bus mit Batteriespeicher)	Straßenbahn	
Länge	52 km (7 km oberleitungsfrei, Innenstadt)	52 km (60% oberleitungsfrei, incl. Innenstadt)	26 km Innenstadt oberleitungsfrei	31 km Innenstadt oberleitungsfrei
Fahrzeuge	34 Mio. €	34 Mio. €	67,5 Mio. €	77,6 Mio. €
Elektrifizierung Fahrweg	79,5 Mio. €	(40 %) 35 Mio. €	156 Mio. €	186 Mio. €
Betriebshof	500.000 €* 500.000 €* 21,7 Mio. €	500.000 €* 500.000 €* 21,7 Mio. €	21,7 Mio. €	21,7 Mio. €
Maßnahmen im Straßenbau	53 Mio. €	(40 %) 24,5 Mio. €	80,6 Mio. €	95,7 Mio. €
Summe	167 Mio. €	94 Mio. €	325 Mio. €	381 Mio. €
Kosten / km	3 Mio. €	2 Mio. €	13 Mio. €	12 Mio. €
16 % baubegleitende Maßnahmen **	27 Mio. €	15 Mio. €	52 Mio. €	57 Mio. €
Summe	194 Mio. €	109 Mio. €	377 Mio. €	438 Mio. €

* nur Anpassung des bisherigen Betriebshofes notwendig

** Finanzierungs-, Planungskosten, etc.

Aufgrund der finanziellen Situation von Stadt und Stadtwerken Osnabrück ist die Realisierung jedweden neuartigen, elektrisch betriebenen ÖV-Systems ohne erhebliche Förderung ausgeschlossen. Für ein schienengebundenes ÖV-System (nicht Eisenbahnverkehr, s. o.) erscheinen zudem die laufenden Betriebskosten im Rahmen der bisherigen Finanzierung des ÖV in Osnabrück (interne Finanzierung innerhalb der SWO) nicht tragbar, Für das Land Niedersachsen dürfte angesichts der Höhe von mehreren hundert Millionen Euro ein Straßenbahnprojekt in Osnabrück ausscheiden.

Neuartige Systeme in Osnabrück, wie z. B. zur Fahrgastinformation, zur Betriebssteuerung des Busverkehrs, wurden bisher zu 2/3 gefördert. eine solche Größenordnung wäre auch für ein neuartiges E-Bus-System erforderlich. Gespräche mit verantwortlichen Landespolitikern und Entwürfe für das neue Nahverkehrsgesetz lassen den Förderschwerpunkt „E-Busse“ u. Ä. erwarten.

7. Wie ist es zu erklären, dass beim PlaNOS-Symposium (November 2011) über die Zukunft des Nahverkehrs das Thema Schiene völlig ausgeklammert und entsprechende Themen- und Referentenvorschläge der SBI ignoriert wurden?

Die PlaNOS hat in 2011 ein Symposium zur Elektromobilität durchgeführt. Viele Impulse daraus wurden zwischenzeitlich bereits vor Ort realisiert: E-Carsharing, erste E-Bus-Linie in Deutschland usw. Für die Nahverkehrsplanung und die Untersuchung von Systemvarianten wurden verschiedene Gutachten (Lindschulte + Kloppe, Volker Deutsch - Uni Wuppertal, Prof. Kühne - DLR) in Auftrag gegeben. Zwecks praktischer Beurteilung verschiedener Systeme haben PlaNOS und Vertreter der Stadtverwaltung und Straßenbahninitiative verschiedene Inforeisen unternommen, sowohl in Städte mit Straßenbahn- als auch mit Bussystemen.

8. Was leistet ein Obus, was leistet eine Bahn bei der Fahrradmitnahme, die in einem multimodal angelegten Nahverkehrskonzept eine große Bedeutung für die Stärkung des Umweltverbundes hat?

Das System E-Bus favorisiert Großraumfahrzeuge (Doppelgelenk- bzw. Anhängerzüge). Diese haben eine der Straßenbahn ähnliche Gesamtkapazität.

Ein multimodal angelegtes Verkehrskonzept beinhaltet zudem nicht in erster Linie die Fahrradmitnahme, sondern den optimierten Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln. Gute Fahrradabstellanlagen an Haltestellen (u. a. am Stadtrand und an den Bahnhöfen mit E-Bike-Installation) sowie ggf. ein Leihfahrradsystem sind wesentlich für ein multimodales Nahverkehrskonzept.

9. Wie kann das Ziel einer CO₂-Verringerung wirkungsvoll erreicht werden, wenn die Pendlerströme nicht berücksichtigt werden?

Der NVP berücksichtigt sowohl die innerstädtischen Verkehrsströme als auch die Ein- und Auspendler und schlägt dafür ein zusammenhängendes Verkehrssystem mit OS-Bahn, emissionsarmen Bussen auf schnellen Achsen, E-Bus, und örtliche kleinräumige Verkehre mit jeweils optimierten Verknüpfungen vor. Die rasche Realisierung der Ziele der Stadt Osnabrück und der Region zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit sind bzw. waren zwingende Vorgabe für NVP und das Gutachten Lindschulte + Kloppe.

- 10. Bei welchem System hat man die günstigsten Auswirkungen auf den *modal split*? und
11. Welches System leistet mehr für die Stadt(umland)entwicklung?**

Bei größeren und mittleren Entfernungen weist der klassische Schienenverkehr (OS-Bahn = S-Bahn ähnlich) die höchste Attraktivität auf. Bei kurzen bis mittleren Entfernungen ist eine Abwägung zwischen Schnelligkeit und Flächenerschließung/Zuwegung bzw. Umsteigefreiheit zu treffen. Wesentliche Aspekte sind dabei die Haltestellendichte (Entfernung angesichts des demografischen Wandels wichtig) und zugleich die erforderliche Beschleunigung /Bevorrechtigung. Bei entsprechender Planung können neue Bussysteme (möglichst mit Eigentrasse) und Straßenbahnen die erforderlichen Effekte hinsichtlich Verkehrsanteilen und Stadtentwicklung erreichen. Die Kapazitäten eines Bussystems mit Großraumbussen (z. B. Metro-Bus-Linien in Hamburg) und von modernen Straßenbahnen liegen rechnerisch mindestens bei dem 4-5 fachen des heutigen Aufkommens auf den ÖV Achsen in Osnabrück.

- 12. Ist auf der Grundlage des bisherigen Gutachtens und der PlaNOS-Aussagen eine begründete Entscheidung für Rat und Kreistag möglich?**

Unserer Meinung nach ja.

- 13. Ist es rechtlich vertretbar, dass die PlaNOS einen NVP aufstellt, wenn sie gleichzeitig über die Stadtwerke als Betreiber involviert ist?**

Die Region Osnabrück organisiert den ÖPNV im so genannten 3-Ebenen-Modell (wie fast alle anderen Regionen). Stadtrat und Kreistag bilden Ebene 1 (Politik). Die PlaNOS (Anteilseigner sind die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) und die Stadtwerke Osnabrück (SWO) als jeweils 100 % kommunale Gesellschaften) bildet die Ebene 2 (Management) und die Verkehrsunternehmen die Ebene 3 (Betreiber).

Das EU-Recht und das deutsche PBefG erlauben ausdrücklich, dass kommunale Gebietskörperschaften die Planung und den Betrieb auf eigene Gesellschaften übertragen (in welcher Rechtsform auch immer). In praktisch allen deutschen Städten ist das so. Auch in Osnabrück hat der Rat eine förmliche langjährige Beauftragung der SWO beschlossen. Die kommunalen Gesellschaften sind in ihren jeweiligen Gremien (Aufsichtsrat etc.) mehrheitlich mit Vertretern der politisch Verantwortlichen besetzt. Dabei kommt es natürlich zu personellen Überschneidungen (OB und Ratsmitglieder im SWO Aufsichtsrat). Das ist politisch und rechtlich ausdrücklich so gewollt. Die letztendliche Entscheidung zum NVP liegt immer in den gesetzlich festgelegten Gremien (Rat bzw. Kreistag).

Kontakt:

PlaNOS
Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück
Alte Poststraße 9
49074 Osnabrück
www.planos-nahverkehr.de

Ansprechpartner: Harald Schulte
harald.schulte@planos-nahverkehr.de
Tel.: 0541-2002-2740