

NIEDERSCHRIFT

08.03.2017

Az.: 1.3.4

1. Sitzung des Ausschusses für Regionalverkehr

Tag: 08.03.2017

Zeit: 16.00 Uhr bis 18.45 Uhr

Ort: Vortragssaal der Stadthalle,
Leonhardplatz, 38102 Braunschweig

Anwesend: Herr Bachmann, Herr Backhaus, Fr. Brinkmann, Fr. Dirksmeyer-Vielhauer, Herr Egbers-Schoger, Fr. Emmerich-Kopatsch (in Vertretung für Herrn Prof. Dr. Müller), Herr Hensel, Herr Kassel, Herr Kramer, Herr Köster, Herr Lohse, Herr Lührs, Herr Poetsch, Frau Retzlaff, Herr Rieck, Herr Rotzek, Herr Schmidt, Herr Schneider, Herr Schrader, Herr Volkmann, Frau vom Hofe,

Herr Ganzauer, Herr Hansmann, Herr Schubert, Herr Siekmann

Herr Plonz

Für die Verbandsverwaltung: Herr Brandes, Herr Rössig, Herr Kloß, Frau Schumacher

Der Vorsitzende des Ausschusses, Herr Schneider, eröffnet die 1. Sitzung der sechsten Wahlperiode des Ausschusses für Regionalverkehr und begrüßt die Mitglieder des Ausschusses und der Verbandsversammlung - soweit sie nicht dem Ausschuss angehören -, die Vertreter der Verbandsglieder und der Gebietskörperschaften, der Verkehrsunternehmen, der Presse sowie die übrigen Zuhörer. Er wünscht, dass die Ausschussmitglieder mit der Verwaltung konstruktiv zusammen arbeiten. Außerdem bittet er darum, dass die Verwaltung Informationen transparent und rechtzeitig bearbeitet und weitergibt. Durch die Neuordnung der Finanzmittel steht zukünftig mehr Geld zur Verfügung, mit dem mehr Maßnahmen durchgeführt werden können und müssen. Daher sei es wahrscheinlich, dass zukünftig häufiger Ausschusssitzungen stattfinden müssen. Aller Ziel sollte sein, den ÖPNV deutlich zu stärken.

Er gibt weiterhin die Erklärung ab, dass einige Bürgermitglieder erst ab dem 30.03.2017 berufen werden und daher an der Sitzung als Zuschauer teilnehmen. Er stellt fest, dass es keine Änderungswünsche der Tagesordnung gibt.

Herr Schneider stellt fest, dass der Ausschuss ordnungsgemäß geladen und beschlussfähig ist.

Daraufhin ruft er Punkt 1 der Tagesordnung auf.

I. Öffentliche Sitzung

Punkt 1

Kofinanzierung von Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs

Vorlage Nr.: 2017/11

Berichterstatter: Herr Rössig

Herr Rössig stellt die Vorlage vor. Er weist darauf hin, dass Grundlage der Vorlage die ab 2017 erhöhten Finanzmittel nach dem NNVG sind, die den Regionalverband in die Lage versetzen, die Kommunen bei ÖPNV-Projekten zu unterstützen.

Im Wesentlichen stellt Herr Rössig dazu fest:

- Die zunächst vorgesehene Beschränkung der Kofinanzierung im Wesentlichen auf Förderprojekte des Landes/der LNVG ist dem Umstand geschuldet, dass die Verwaltung in diesem neuen Betätigungsfeld Erfahrungen sammeln will, auch um die Inanspruchnahme und die damit verbundenen Aufwände besser einschätzen zu können.
- Maßnahmen aus 2016 können grundsätzlich nicht mehr gefördert werden, wenn ein Zuwendungsbescheid des Hauptfördermittelgebers bereits vorliegt und mit der Umsetzung begonnen wurde.
- Generell sollen die Kommunen nur unterstützt werden, wenn die Maßnahme Bestandteil eines anderen Förderprogramms ist. In der Regel wird dieses das von der LNVG betreute Landesprogramm sein.
- Mit der Kofinanzierung von ÖPNV-Projekten (z. B. Ausbau von Bushaltestellen) wird die Erwartung verknüpft, dass deutlich mehr Projekte im Großraum realisiert werden und z. B. der barrierefreie Ausbau von Zugangsstellen schneller vorankommt.
- Die Verbandsgremien werden über Art und Umfang der beantragten Förderprojekte regelmäßig informiert.

Herr Rössig merkt weiterhin an, dass der Regionalverband nach der Beschlussfassung die Kommunen über die bestehende neue Fördermöglichkeit durch den Regionalverband informieren wolle.

Herr Schneider stellt nach Diskussion fest, dass die Vorlage zur Kenntnis genommen und ohne Beschluss an den Verbandsausschuss und die Verbandsversammlung weitergeleitet wird.

Punkt 2

Ausschreibung von Rahmenverträgen für Fahrradsammelanlagen, Wetterschutzeinrichtungen und Mobiliar im Bereich von Haltestellen des ÖSPV.

Vorlage Nr.: 2017/10

Berichterstatter: Herr Rössig

Herr Rössig stellt die Vorlage vor. Er macht deutlich, dass es sich sowohl bei der Ausstattung der Haltestellen als auch des Schließsystems bei Fahrradstellplätzen um ein Angebot handele und die Kommunen frei seien, dieses (den Rahmenvertrag) in Anspruch zu nehmen. Die laufenden Kosten für das zentrale Schließsystem werde der Regionalverband tragen, wobei diese 10 T€ jährlich nicht übersteigen dürften.

Herr Schneider bittet um Abstimmung. Die Vorlage wird einstimmig beschlossen.

Punkt 3

Reaktivierung der Schienenstrecke SZ-Lebenstedt – SZ-Fredenber

Vorlage Nr.: 2017/13

Berichterstatter: Herr Rössig

Herr Rössig stellt die Vorlage vor.

Folgende Punkte werden im Laufe der Diskussion behandelt:

- Herr Egbers-Schober teilt mit, dass er die Informationsvorlage als nicht ausreichend beurteilt, auch sei sie wohl eher als Beschlussvorlage zu verstehen. Die zitierten Gutachten ließen aus seiner Sicht keinen abschließenden Rückschluss auf die Erhöhung des Nutzens zu. Außerdem lägen keine belastbaren Zahlen vor und zukünftige Entwicklungen (z. B. Streckenausbau Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt, Stadtteilentwicklung) seien nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt worden.
- Herr Brandes widerspricht Herrn Egbers-Schober und führt aus, dass es jetzt darauf ankomme die Beschleunigung der bestehenden Strecke und den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Salzgitter-Lebenstedt zu einer modernen Verkehrsdrehscheibe voranzubringen. Auch sollen die Züge zwischen Braunschweig und Salzgitter-Lebenstedt ab Dezember 2017 im Halbstundentakt verkehren, womit sich das Bedienungsangebot verdoppeln werde und die Anschlüsse in Braunschweig besser würden. Ein Ausbau der Strecke nach SZ-Fredenber würde hingegen wegen der dann notwendigen Verlegung des Haltepunktes SZ-Lebenstedt und der langwierigen Planungsvorläufe diese Prozesse verhindern zeitlich auf Jahre nach hinten schieben. Herr Rössig merkt an, dass das Bewertungsverfahren für die Fahrgastprognose (Potenzialabschätzung) einheitlich sein müsse. Ein unterstellter Ausbau der Strecke Braunschweig – SZ-Lebenstedt mit dann kürzeren Reisezeiten für die Fahrgäste müsse dann auch Eingang in die Bewertung des „Ohnefalls“ finden und nicht nur bei der Streckenverlängerung nach SZ-Fredenber („Mitfall“) eingebracht werden.
- Herr Siekmann stimmt Herrn Egbers-Schober zu. Er vertritt die Ansicht, dass eine gute Anbindung die Fahrgastzahlen nach oben schnellen lassen würde. Außerdem kann er die relativ hohen Kosten für die Streckenverlängerung nicht nachvollziehen, da die Gleisanlagen noch vorhanden seien. Er zweifelt ebenfalls die Gutachten an.
- Herr Rössig führt aus, dass die beauftragten Institute sehr renommiert und die Gutachten seriös bearbeitet worden seien. Er bietet an, jederzeit für klärende Gespräche zur Verfügung zu stehen.
- Herr Poetsch sieht die Vorlage als schlüssig an. Eine Verlängerung der Strecke sei unwirtschaftlich und die Fahrgastzahlen stiegen dadurch nicht automatisch an. Durch den heutigen Busverkehr werde Fredenber mit seinen Wohngebieten deutlich besser erschlossen als dies durch die Eisenbahn möglich sei. Insgesamt blieben die Fahrgastzahlen bis heute hinter den Erwartungen zurück.
- Herr Rössig führt aus, dass ein besonderes Problem sei, dass das Amt für Strahlenschutz umfahren werden müsste und ein Sicherheitsraum eingehalten werden muss, was dazu führt, dass bei einer Verlängerung der Strecke die Gleise im Bereich des Haltepunktes SZ-Lebenstedt verschoben werden müssten, was in der Folge auch für die Verkehrsstation gelten würde.
- Herr Schneider merkt an, dass die Ertüchtigung der bestehenden Streckeninfrastruktur prioritär vorangetrieben werden müsse und dabei auch die Verlegung des Bahnhofs in SZ-Thiede einzubeziehen sei. Herr Rössig signalisiert, dass die diesbezüglichen Planungen im Rahmen der „Stationsoffensive“ veranlasst werden sollen.

Herr Schneider stellt fest, dass die Vorlage damit zur Kenntnis genommen sei. Eventuelle Anfragen und Einwände seitens des Rats und der Verwaltung der Stadt Salzgitter sind abzuwarten.

Punkt 4

Landesbedeutsame Buslinien in Niedersachsen; Fördererlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Soziales

Vorlage Nr.: 2017/16

Berichterstatter: Herr Kloß

Herr Kloß stellt die Vorlage vor.

Im Laufe der Diskussion werden folgende Punkte erörtert:

- Herr Schubert sieht für den Bereich Wolfsburg/LK Helmstedt, dass die vorhandenen RegioBus-Linien eine bessere Erschließung brächten und insofern gegenüber der Einrichtung einer Landesbuslinie Helmstedt – Wolfsburg prioritär zu erweitern seien. Er fordert zudem die Zahlen der Ein- und Aussteiger für die einzelnen Haltestellen an, damit die Strecke genauer beurteilt werden kann. Falls eine Landesbuslinie tatsächlich eingerichtet würde, dürfe das nicht zu Lasten des RegioBus-Angebotes gehen. Er drängt hier auf eine schnellere Umsetzung. Herr Kloß antwortet, dass durch eine andere Streckenführung – z. B von Helmstedt über die A2/A39 nach Wolfsburg – die Landesbuslinie an Potential verlieren würde, weil nur noch die Fahrgäste zwischen Helmstedt und Wolfsburg die Linie nutzen könnten. Der Kernaussage von Herrn Schubert zur Erschließungswirkung der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg stimmt Herr Kloß zu.
- Die Umwandlung der Linie 380 in eine Landesbuslinie würde nur zusammen mit einer angepassten Linienführung zur Verbesserung der Anbindung zwischen Velpke und Wolfsburg führen. In dieser Variante würde der Regionalverband die Vorteile der vorhandenen RegioBus-Linie ausbauen; allerdings wäre offen, ob bzw. in welcher Höhe eine solche Variante förderfähig wäre.
- Herr Rössig merkt an, dass der Regionalverband zwar am AK „Landesbusliniennetz“ teilgenommen habe. Die Federführung habe dort das MW gehabt, das auch zuständig für die Kommunikation nach außen gewesen war. Leider hätten sich die Prozesse länger als geplant hingezogen, so dass die Richtlinie zur Förderung von Landesbuslinien erst kürzlich durch das MW herausgegeben wurde. Herr Rössig bittet um Verständnis, dass die Verbandsverwaltung die Möglichkeiten einer Förderung von Landesbuslinien bei der Entwicklung des bestehenden RegioBus-Netzes zunächst abgewartet habe, um hier keine Finanzierungsquellen zu vertun.
- Frau Emmerich-Kopatsch lenkt die Diskussion auf die Anbindung der TU Clausthal, die ihrer Meinung nach nicht ausreichend sei. Herr Kloß zählt die bestehenden Busverbindungen zwischen Clausthal und Osterode bzw. Goslar auf und legt dar, dass er dem so nicht zustimmen könne. Die Anschlüsse von Clausthal-Zellerfeld nach Goslar an die Züge der Linie RB82 nach Seesen/Kreiensen seien zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 verbessert worden, so dass die Verbindungen in Richtung Süden deutlich besser geworden seien.
- Im Auftrag des Landes Niedersachsen wurde eine Untersuchung durch die PTV Transport Consult GmbH durchgeführt als „Studie zur Identifikation und Bewertung Potenzieller Verbindungen eines Niedersächsischen Landesbusliniennetzes“
- Die im Ausschuss angefragten, abschnittsbezogenen Fahrgastzahlen in der Studie sind nachfolgend dargestellt (Fahrgastaufkommen pro Werktag):

Gesamtbesetzung pro km:	450
Wolfsburg – Danndorf:	710
Danndorf – Velpke:	620
Velpke – Groß Twülpstedt:	400
Groß Twülpstedt – Querenhorst:	330
Querenhorst – Mariental:	310
Mariental – Helmstedt:	290

- Die Erhöhung auf den Halbstunden-Takt soll nach Auffassung der Verbandsverwaltung im Jahr 2018 vorgenommen werden. In diesem Zuge prüft die Verbandsverwaltung, ob dies als Landesbuslinie mit Fördermitteln des Landes geschehen kann.
- Herr Rössig führt aus, dass das neue Nahverkehrsgesetz (NNVG) und die damit einhergehenden erhöhten Mittelzuweisungen für den Regionalverband für 2017 erst im Herbst 2016 durch den Landtag beschlossen worden seien. Die Verbandsverwaltung habe sich bereits im Vorfeld gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen intensiv um Angebotsverbesserungen im RegioBus-Netz gekümmert, davon konnten zahlreiche bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 umgesetzt werden.
- Herr Bachmann bemängelt, dass in der Vorlage ein Plan fehlt, der das weitere Vorgehen festlegt.
- Herr Schneider bittet darum, dass der Ausschuss künftig frühzeitig mit eingebunden wird, damit offene Fragen bereits im Vorfeld abgestimmt werden können.

Herr Schneider teilt mit, die Vorlage wird zur Kenntnis genommen und zur weiteren Beratung an den Verbandsausschuss überwiesen.

Punkt 5

Darstellung der Qualitätsentwicklung und der Fahrgastnachfrage in den SPNV-Netzen
Berichterstatter: Herr Rössig

Herr Rössig führt anhand einer Präsentation in die Thematik ein.

Herr Schneider fragt nach Wortmeldungen. Da dies nicht der Fall ist, dankt er Herrn Rössig und bittet darum, die Präsentation dem Protokoll beizufügen.

Punkt 6

Anträge

6.1

Prüfung eines Schienenersatzverkehrs zwischen Braunschweig und Gifhorn

Die Beantwortung des Antrages durch die Verbandsverwaltung soll abschließend im Verbandsausschuss erfolgen. Herr Schneider leitet den Antrag ohne Beschlussfassung nach kurzer Diskussion an den Verbandsausschuss weiter.

Punkt 7

Anfragen

7.1

Anfrage der SPD-Fraktion: Mittelverwendung für den öffentlichen Personennahverkehr
Berichterstatter: Herr Rössig

Herr Rössig informiert die Ausschussmitglieder anhand einer Präsentation.

Frau Retzlaff sieht den ersten Teil der Anfrage nach den dem Regionalverband zur Verfügung stehenden Finanzmitteln in den Jahren 2017-2019 im Großen und Ganzen als ausreichend beantwortet an. Der zweite Teil der Anfrage, die sich auf die Verteilung der Finanzmittel auf die einzelnen Bereiche bezieht, wäre hingegen zu detaillieren. Hier bestehe die Erwartung, möglichst maßnahmenscharf über

die Mittelverwendung/-bindung informiert zu werden, um daraus u. a. auch mögliche Verfügbarkeiten ableiten zu können.

Herr Schneider kritisiert das Vorgehen der Verwaltung zu dieser Anfrage und fordert bis zum 16.03.2017 eine detaillierte schriftliche Antwort zur Mittelverwendung.

7.2

Landesbedeutsame Buslinien im Verbandsgebiet

Die Anfrage ist bereits unter Punkt 4 beantwortet worden. Zudem hat die Verbandsverwaltung die Anfrage in Form einer Vorlage beantwortet.

Punkt 8

Mitteilungen

8.1

Sachstand NiaZ III und ZiP (u.a. Bahnsteiglängen Bad Harzburg)

Berichterstatter: Herr Rössig

Herr Rössig berichtet, dass bei einer Reihe von Bahnhöfen/Haltepunkten der o. g. Förderprogramme der Baubeginn in Kürze erfolgen werde. Hierzu gehören Bad Harzburg, Oker, Schöppenstedt, Börßum, Gifhorn-Stadt und Wittingen. Diese Stationen werden modernisiert und durch den Einbau von Rampen und Aufzügen verbunden mit der Aufhöhung der Bahnsteige barrierefrei ausgebaut. Parallel dazu verhandelt der Regionalverband mit der DB AG im Rahmen der „Stationsoffensive“ über den Neubau bzw. die Reaktivierung von Stationen, um in Braunschweig, Wolfsburg, Gifhorn und Wolfenbüttel eine bessere Erschließung durch den SPNV zu erreichen. Hier habe sich das Land nun direkt eingebracht. Nach dem gegenwärtigen Stand wird der Abschluss einer dreiseitigen Rahmenvereinbarung sowie einer Planungsvereinbarung nach der Sommerpause erwartet. Eine Aufstellung dieser Haltstellen wird dem Protokoll beigelegt.

Weiterhin wird thematisiert, dass im Großraum Hannover zukünftig eine Jugendnetzkarte für 15 Euro angeboten werden soll. Der Regionalverband solle diesbezüglich mit dem GVH in Kontakt treten, um weitere Details in Erfahrung zu bringen. Herr Rössig teilt mit, dass es im Bereich des VRB eine vergleichbare U21 Karte für 20,50 Euro geben würde.

Herr Schneider schließt um 18.20 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung. Nachdem die Gäste den Raum verlassen haben, eröffnet Herr Schneider den nicht öffentlichen Teil der Sitzung.



Der Zweckverband Großraum Braunschweig

8. März 2017, Qualitätsentwicklung und die
Fahrgastnachfrage in den SPNV-Netzen



Zweckverband
Großraum
Braunschweig

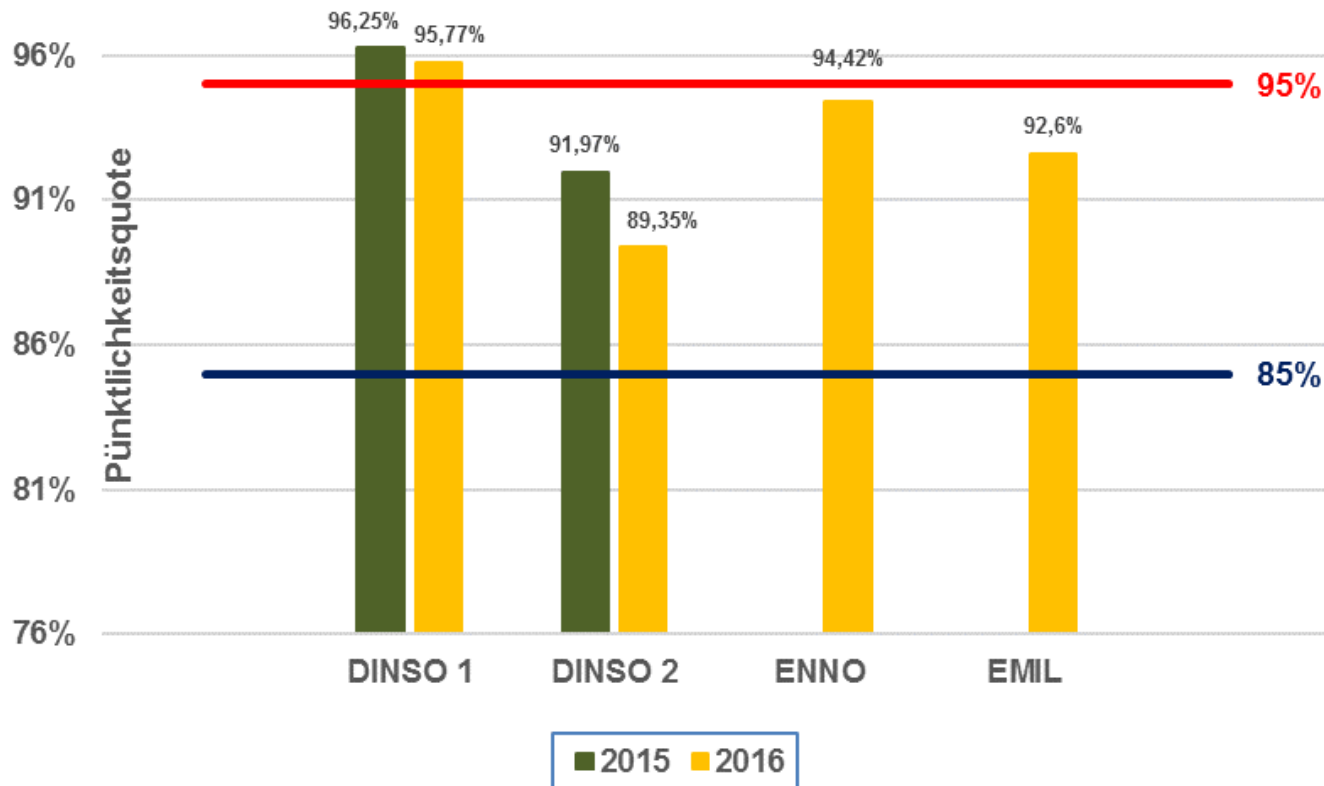


Verkehrsverträge SPNV (I)

Definition von Pünktlichkeitsklassen und Vorgabe von Zielquoten:

- **0 bis 3 Minuten** Verspätungen (im weiteren Sinne pünktlich) (Quote: **86%**)
- **über 3 bis 5 Minuten** Verspätungen, Ziel-Pünktlichkeitsquote **95%**
- **über 5 bis 15 Minuten** Verspätungen, Ziel-Pünktlichkeitsquote **99%**
- **über 59 Minuten** Verspätungen werden als Zugausfall gewertet und entfallen aus der Pünktlichkeitsberechnung!

Verkehrsverträge SPNV (I)



Im 1. Betriebsjahr muss das EVU mindestens eine Pünktlichkeitsquote von 85 % erreichen (**Verspätungen bis 5 Minuten**).

Im 3. Betriebsjahr beträgt die Zielquote 95%.

erixx hat mit 89,35% im Jahr 2016 die Zielpünktlichkeitsquote nicht erreicht.

Pönalisierung Mittel aus Ankunfts- und Abfahrts-pünktlichkeit

„Budgetmodell“
(netzbezogene Auswertung)

DINSO 1: DB Regio AG
DINSO 2: erixx GmbH

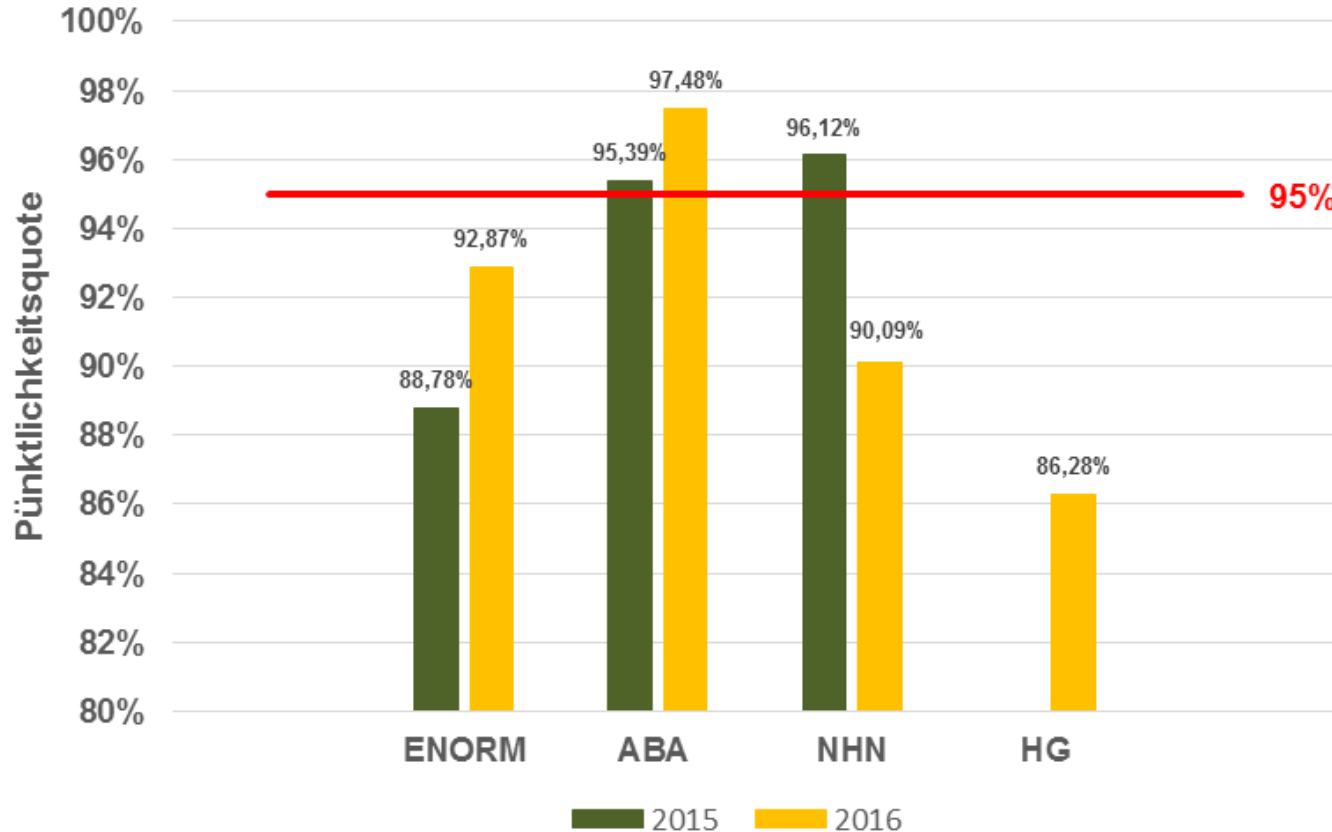
ENNO: metronom Eisenbahngesellschaft mbH
EMIL: WestfalenBahn GmbH

Überblick: Pünktlichkeitsquoten (linienbezogen, Territorialprinzip) Vergleich Jahr 2015 zu 2016



Zweckverband
Großraum
Braunschweig

Verkehrsverträge SPNV (II)



Die Linienpünktlichkeit für bis zu **5 Minuten Verspätungen** darf **95%** nicht unterschreiten.

Pönalisierung der Anfahrts-
pünktlichkeit

Territorialprinzip,
linienbezogene Auswertung

ENORM: DB Regio AG
ABA: DB Regio AG

NHN: Transdev GmbH
HG: Transdev GmbH

Überblick: Zugbegleiterquoten



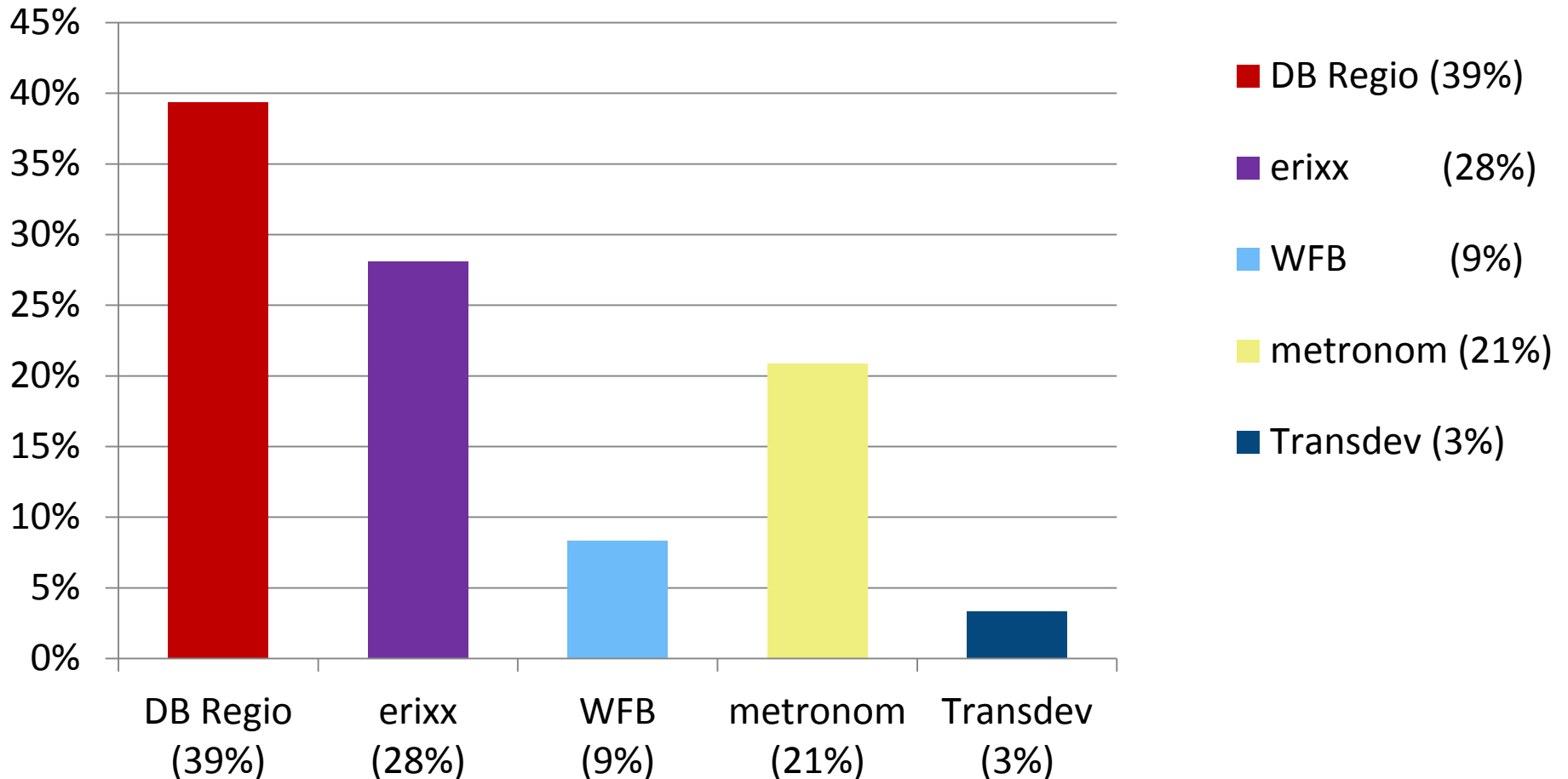
Zweckverband
Großraum
Braunschweig

Zugbegleiterquoten	geforderte Quoten	erreichte Quoten	
DINSO 1	70%	79,02%	✓
DINSO 2 RB-Linien	70%	69,90%	✗
DINSO 2 RE-Linie	100%	98,93%	✗
ENNO	100%	98,85%	✗
EMIL	100%	98,76%	✗
ENORM	100%	97,38%	✗
ABA	26%	26,07%	✓
NHN	43%	41,27%	✗
HG	100%	96,02%	✗

DB Regio AG NORD erreicht die Zielquote für die Zugbegleitung u.a. weil derzeit ein Personalüberschuss (durch verlorene Netze) vorhanden ist. DB wird allerdings den Überschuss abbauen.

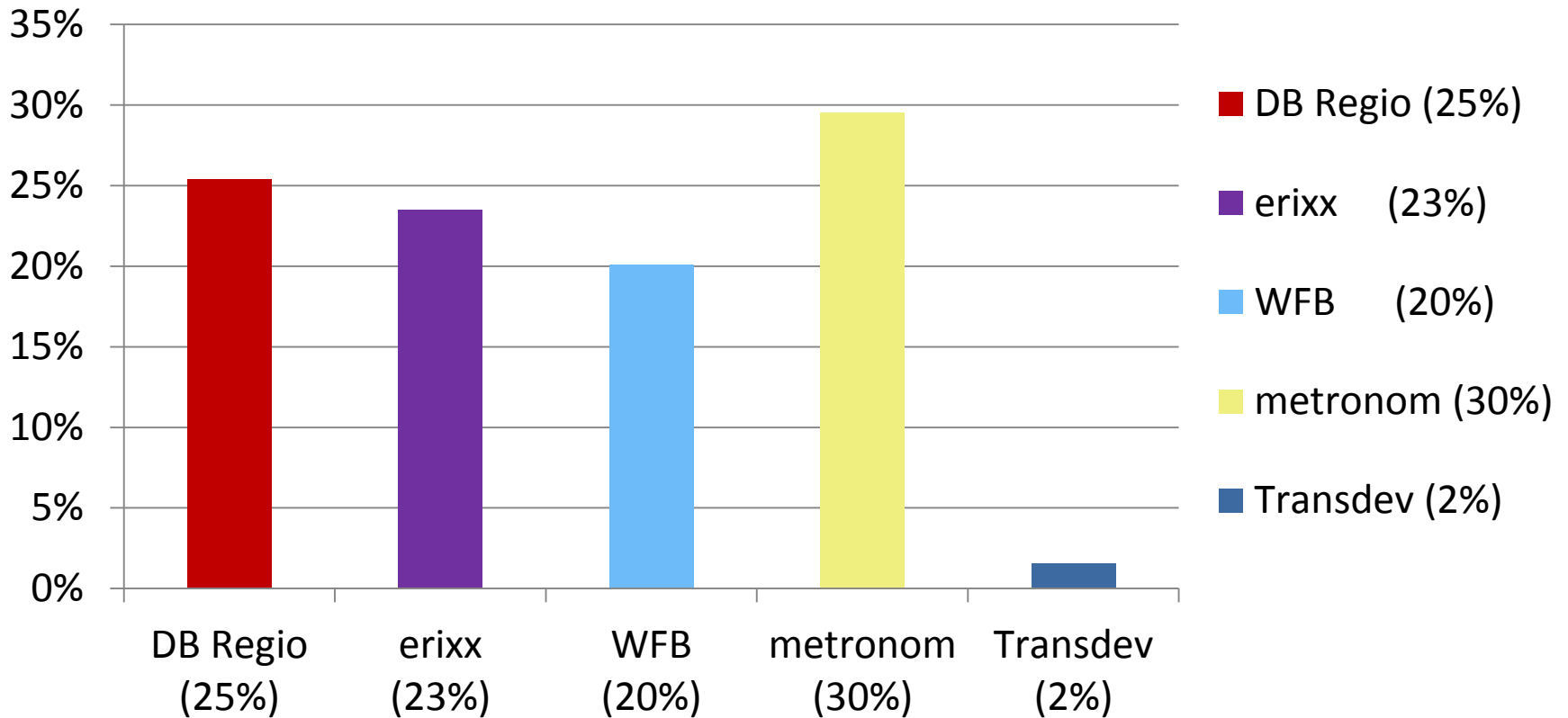


Marktanteile im ZGB nach Zug-km 2016



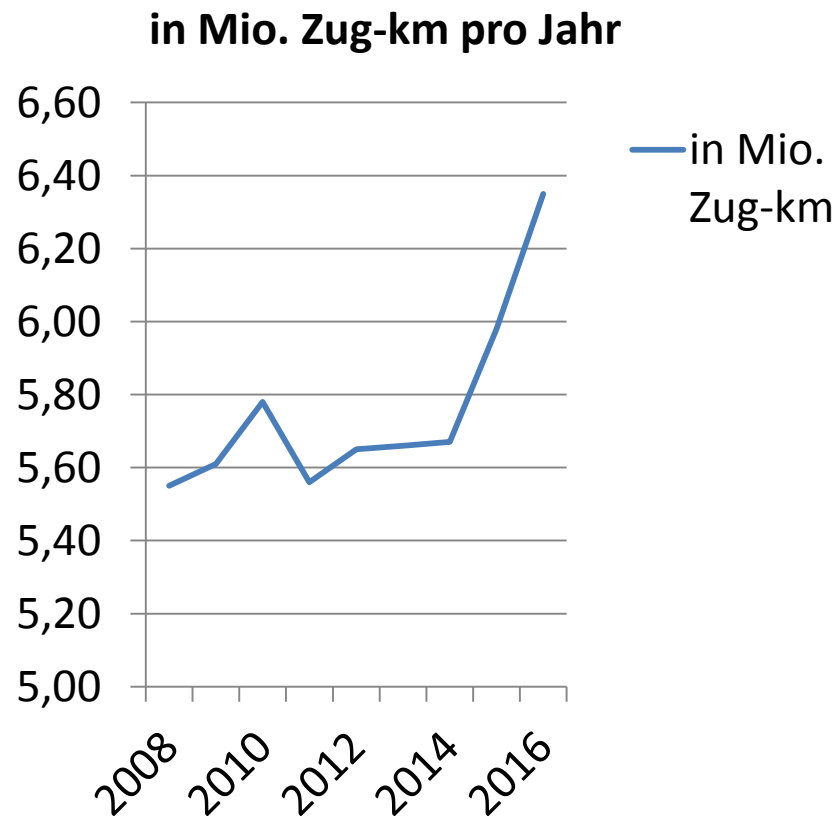


Marktanteile im ZGB nach Pkm 2016

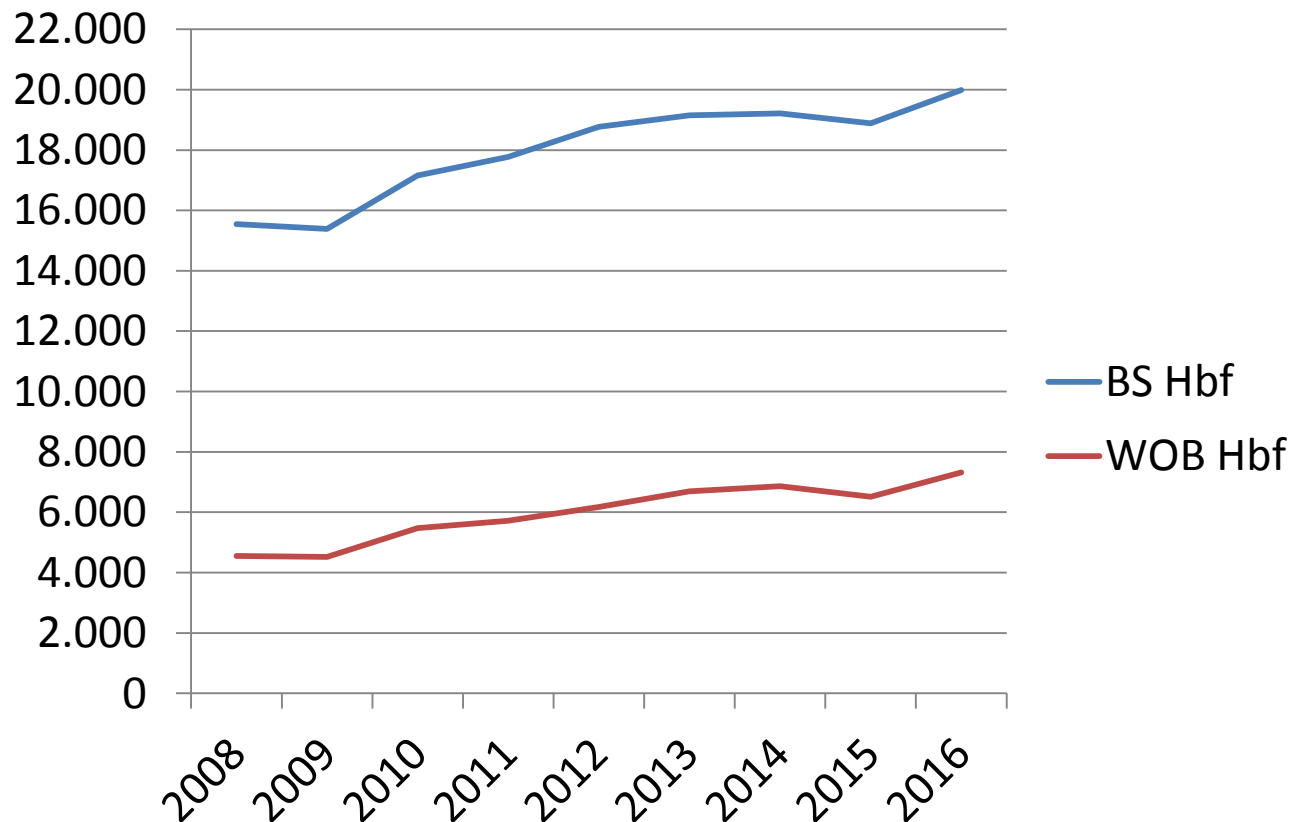




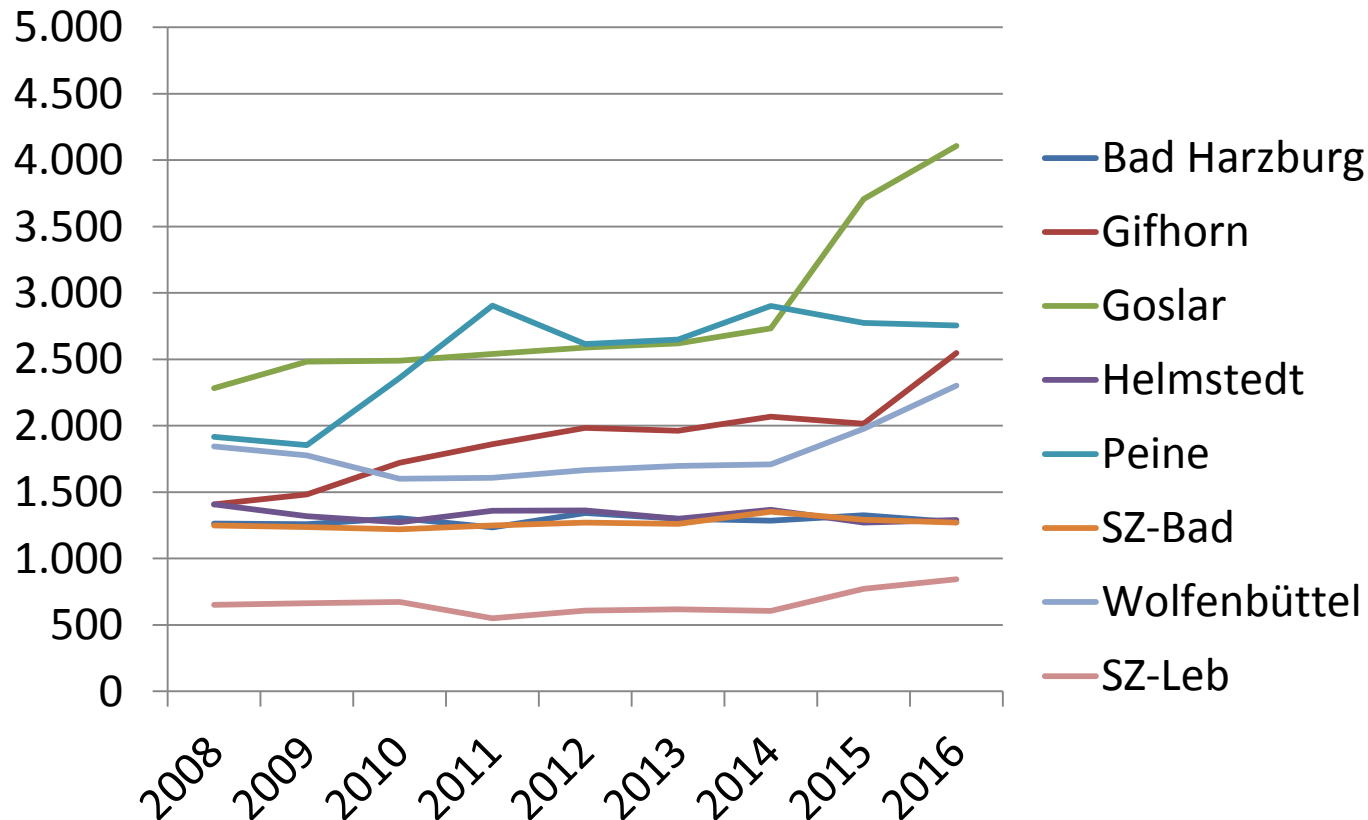
Entwicklung der Betriebsleistung (Zug-km)



Entwicklung der Fahrgastzahlen an den großen Bahnhöfen I (in Ein-/Aussteiger pro Tag im SPNV)

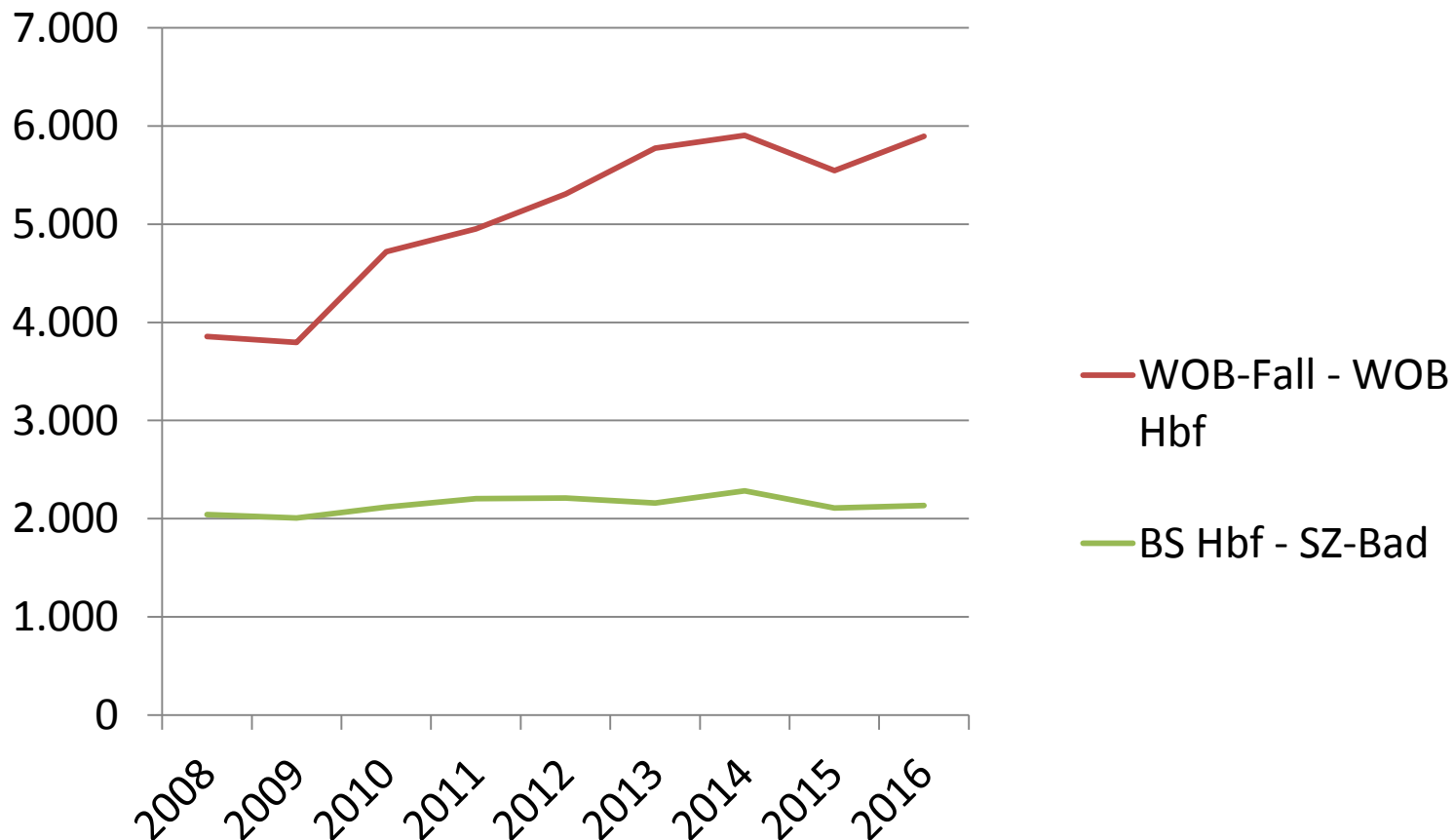


Entwicklung der Fahrgastzahlen an den großen Bahnhöfen II (in Ein-/Aussteiger pro Tag im SPNV)



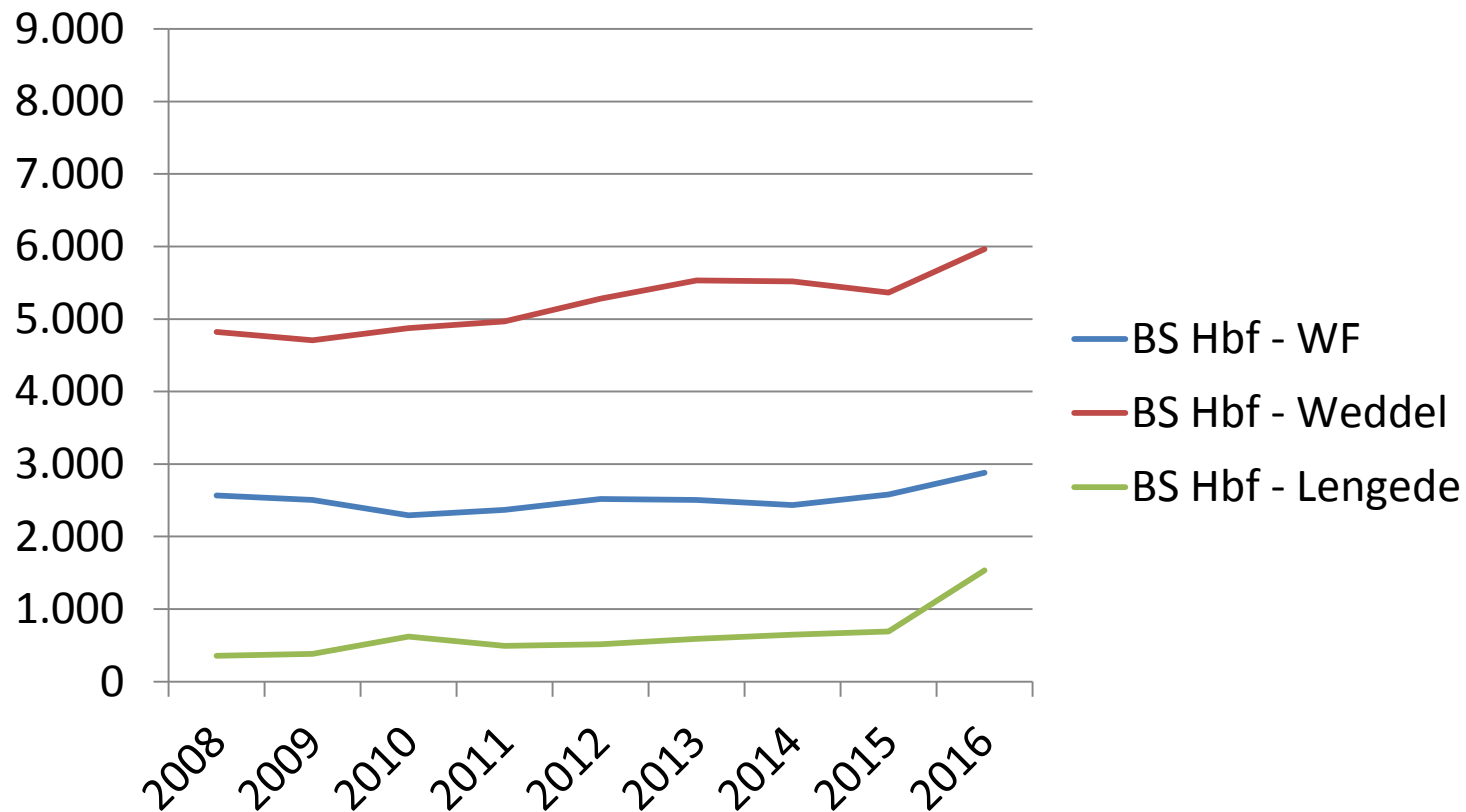


Entwicklung der Fahrgastzahlen auf einzelnen Streckenabschnitten (Fahrgäste pro Tag) I

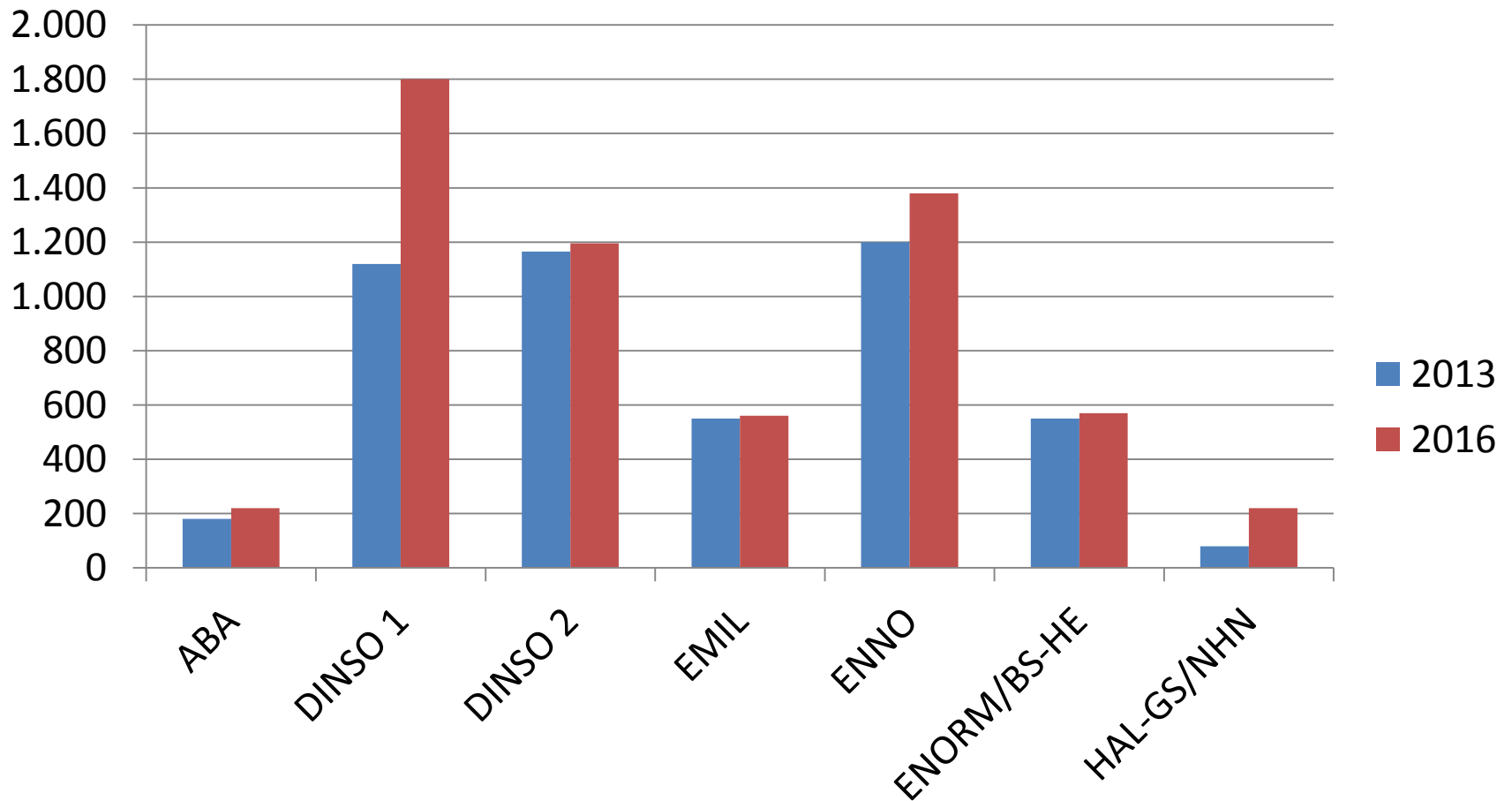




Entwicklung der Fahrgastzahlen auf einzelnen Streckenabschnitten (Fahrgäste pro Tag) II



Entwicklung der Soll-Betriebsleistung im ZGB (in Tsd. Zug-km pro Jahr)



Entwicklung der Fahrgäste pro Werktag im ZGB (unabhängig der Reiseweite)

