

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 07. Januar 2016

Entwicklung der Fahrgastzahlen der Linie 4

Der Abgeordnete Frank Imhoff hat um einen schriftlichen Bericht zu folgenden Fragen gebeten:

Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Linie 4 nach Lilienthal entwickelt?

Inwieweit weichen diese von den erwarteten Fahrgastzahlen ab, die Basis der standardisierten Berechnung waren?

Welche Auswirkungen hat dies auf die Wirtschaftlichkeit der Linie und den Zuschussbedarf der BSAG, sowie der standardisierten Berechnung in Planung stehender Linien?

Die Fahrgastnachfrage auf der Linie 4 ist seit der Inbetriebnahme der Verlängerung nach Lilienthal im August 2014 kontinuierlich mit technischen Fahrgastzähleinrichtungen (Infrarotsensoren) in den Fahrzeugen erfasst worden. Hierbei wird schwerpunktmäßig anhand der Summe der Fahrzeugbesetzungen die Zahl der werktäglichen Fahrgäste in Höhe der Landesgrenze zwischen Bremen und Niedersachsen errechnet. Die standardisierte Bewertung von 2008 weist an dieser Stelle für das zugrunde gelegte Prognosejahr 2015 einen Wert von 4.800 Fahrgästen aus, die diesen Querschnitt durchfahren.

Dem gegenüber ist für die Linie 4 zwischen November 2014 und Oktober 2015 ein vergleichbarer Jahresmittelwert von rd. 2.700 Fahrgästen festzustellen. Dieser Wert liegt derzeit noch unter dem erwarteten und prognostizierten Niveau der Standardisierten Bewertung. Üblicherweise wird jedoch ein solcher Vergleichswert erst drei Jahre nach Inbetriebnahme im sogenannten „eingeschwungenen Zustand“ erhoben, da erfahrungsgemäß davon auszugehen ist, dass sich erst dann das Nutzerverhalten vollständig den geänderten verkehrlichen Bedingungen angepasst hat. Hinweise darauf ergeben sich durch eine vergleichende Betrachtung der Einzelmonate seit Inbetriebnahme. Insgesamt zeigen die Einzelmonate einen im Vergleich mit anderen Straßenbahnlinien weitgehend normalen, jahreszeitlich schwankenden Verlauf. Mit Blick auf die Entwicklung kann festgestellt werden, dass sich über die Zeit ein Aufwärtstrend abzeichnet. So ist z. B. die Nachfrage im Oktober 2015 gegenüber dem Vergleichsmonat Oktober 2014 um 12% gestiegen und erreicht mit über 3.100 Fahrgästen den bisherigen Höchststand aller zurückliegenden Monate.

Eine wesentliche Einflussgröße für die Nachfrageprognose im Rahmen der Standardisierten Bewertung ist die Entwicklung der Strukturdaten (Einwohner und Beschäftigte). Die 2008 für das Prognosejahr 2015 angenommenen Werte entsprechen der tatsächlichen Entwicklung in Lilienthal. Insofern ergibt sich diesbezüglich kein Begründungsansatz für eine Abweichung

zwischen gerechneter und tatsächlicher Nachfrage. Vielmehr ist davon auszugehen, dass das gegenüber der Untersuchung veränderte Verkehrsangebot hierfür ursächlich ist. Während die Zahl der Fahrten der Linie 4 zwischen Bremen und Lilienthal exakt den Annahmen der standardisierten Bewertung entspricht, wird der Regionalbusverkehr abweichend von den zugrunde gelegten Annahmen der Untersuchung heute nach wie vor mit nahezu unverändertem Fahrtenangebot durchgeführt.

Im vorliegenden Fall ist das Fahrtenangebot der Regionalbuslinien in Absprache mit dem Aufgabenträger (ZVBN) nicht wie in der Standardisierten Bewertung vorgesehen in Teilen auf den Endpunkt der Linie 4 ausgerichtet worden. Vielmehr ist für den Fahrgast durch die Beibehaltung der Taktung des Regionalbusverkehrs in den Hauptverkehrszeiten gegenüber dem prognostizierten Zustand der Standardisierten Bewertung ein zusätzliches Verkehrsangebot im gleichen Korridor gegenüber dem Zeitpunkt vor der Verlängerung der Straßenbahn vorhanden. Bremen zahlt nicht für den Regionalbusverkehr; dieser wird vom Landkreis Osterholz sowie den Gemeinden, die er bedient, finanziert. Infolge dieser Angebotsveränderung haben sich negative Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage der Linie 4 ergeben. Es sind zunächst einmal geringere Beförderungserträge zu erwarten. Da sich die Steigerungen der Beförderungstarife jedoch besser entwickelt haben als angenommen, geht die BSAG gegenwärtig davon aus, dass die Beförderungserträge trotz geringerer Nachfrage erreicht werden. Der Zuschuss Bremens an die BSAG erhöht sich somit hierdurch nicht.

Vorrangiges Ziel einer Standardisierten Bewertung ist die Beurteilung der Förderwürdigkeit einer Maßnahme aus volkswirtschaftlicher Sicht durch die Zuwendungsgeber Bund und Land. Im Rahmen der Untersuchung wird aus Gründen der Vergleichbarkeit verschiedener Maßnahmen innerhalb Deutschlands mit zum Teil 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, wohingegen sich in der exakten Betrachtung der Nachfrage innerhalb eines Korridors durchaus Auswirkungen zeigen können.

Die standardisierten Bewertungen anderer Vorhaben sind hiervon nicht berührt, da für jedes Einzelvorhaben eine separate Untersuchung mit jeweils eigenem Strukturdatensatz sowie individuellem Bedienungsangebot durchgeführt wird. Hierbei wird beachtet, dass es nicht zu überlagernden Wirkungen einzelner verkehrlicher Teilräume kommt. Die Standardisierte Bewertung der Linie 4 ist weder hinsichtlich der Methode noch in Bezug auf die eingestellten Daten fehlerhaft, sondern streng nach der einschlägigen Verfahrensanweisung durchgeführt worden und wurde von den Fördergebern Bund, Land Niedersachsen und Land Bremen kontinuierlich begleitet und entsprechend abgenommen. Ein Einfluss auf andere in Untersuchung bzw. Umsetzung befindliche Projekte (Huchting, Stuhr/ Weyhe, Querverbindung Ost) ist somit nicht gegeben.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.