

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge Region Spreewalddreieck

Städteverbund Calau, Lübbenau/Spreewald, Vetschau/Spreewald



MORO-Geschäftsstelle
c/o Stadt Calau Platz des Friedens 10 03205 Calau

Landkreis Oberspreewald Lausitz
Amt Straßenverkehr und Ausländerwesen
Frau Bertram
Postfach 10 00 64
01956 Senftenberg



Beteiligungsverfahren – Fortschreibung des Nahverkehrsplans üÖPNV Landkreis Oberspreewald-Lausitz 2015 – 2025

Sehr geehrte Frau Bertram,

ich bedanke mich für die Möglichkeit der Stellungnahme und für die Einräumung der Fristverlängerung bis zum 03.09.2014.

Die Stellungnahme der „Region Spreewalddreieck“ ist in der Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen


Werner Suchner
Bürgermeister Stadt Calau

MORO-Geschäftsstelle
Region Spreewalddreieck

Anlage
Stellungnahme der „Region Spreewalddreieck“

Calau, den 01.09.2014

MORO-Geschäftsstelle
Region Spreewalddreieck
c/o Stadt Calau
Platz des Friedens 10
03205 Calau

Ihr Ansprechpartner

Birgit Schenker

e-mail:

schenker@calau.de

Tel.: 03541/891-475

Fax: 03541/891-471

Zimmer 4

Stadt Calau

Der Bürgermeister

Stadtverwaltung Calau

Platz des Friedens 10

03205 Calau

Telefon: 03541/891-115

Fax: 03541/891-153

Internet

info@calau.de

www.calau.de

Bankverbindung

Sparkasse Niederlausitz

IBAN: DE6418055000306010001

BIC:WELADED10SL

Stellungnahme der Region Spreewalddreieck zum Entwurf Nahverkehrsplan üÖPNV Landkreis Oberspreewald-Lausitz 2015 – 2025

Allgemein:

- ⇒ Nach Prüfung des vorgelegten Entwurfes kommt die Region Spreewalddreieck jedoch zum Ergebnis, dass die Planung einige grundsätzliche Defizite aufweist. Wesentliches Kennzeichen der Planung ist, am bestehenden undifferenzierten Bedienungskonzept festzuhalten. Die vorgelegte Planung orientiert sich sehr stark an dem bestehenden Angebot. Das Bestehende Angebot orientiert sich vor allem am Schülerverkehr. Die vorgelegte Planung ist durch vor allem durch
- Durchgängig fehlenden Taktverkehr der Regionallinien
 - Verknüpfung Bus/Schienen zum Teil auf einem Niveau von nur 35 %
 - Fehlende Erschließung durch flächenhafte Bedarfsverkehre

gekennzeichnet.

Der Raum des Spreewalddreieckes ist vor allem durch eine Vielzahl kleiner Siedlungen gekennzeichnet, die auf die Versorgung selbst des täglichen Bedarfes durch die Städte Calau, Lübbenau und Vetschau angewiesen sind. Durch eine Konzentration der Leistungserbringung auf klassische liniengebundene Busverkehre kann dies sich nur nachteilig für unseren Raum auswirken. Aufgrund der fehlenden durchgängigen Verknüpfung Bus/Schiene mit geringen Übergangszeiten können wir unseren Standortvorteil, der uns durch die gut SPNV Anbindung ermöglicht wird, nicht in die Fläche übertragen.

Insgesamt bestehen aufgrund der o.a. Gründe grundsätzliche Bedenken gegenüber der vorgelegten Planung. Insbesondere zu den finanziellen Auswirkungen verfügt sie über einen geringen Konkretisierungsgrad. Wir bitten daher, uns weitergehende Unterlagen, die insbesondere die Kostenwirkungen belegen können, zur Verfügung zu stellen. Schließlich haben wir großes Interesse in einen konstruktiven Dialog einzutreten. Aufgrund der von Ihnen im Wesentlichen angestrebten Fortschreibung des Status Quo, würden wir es sehr bedauern, wenn die Beteiligung sich auf diese einmalige Möglichkeit der Stellungnahme beschränken würde. Bei allem Verständnis für einen engen Zeitplan für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bedingt die Festlegung auf einen derart langen Zeitraum bis 2025 auch ein anderes Ausmaß der Beteiligung und Darlegung der Auswirkungen.

Die Region Spreewalddreieck schlägt daher vor, dass wir gemeinsam insbesondere die finanziellen Auswirkungen konkretisieren.

- ⇒ Generell :
- Wenn eine zehnjährige Laufzeit angestrebt werden soll, ist aufgrund der strukturellen Veränderungen, die bis 2025 zu erwarten sind, im NVP festzuhalten, dass Veränderungen / Fortschreibungen vorgenommen werden können. Dabei sollte herausgestellt werden, dass Kommunen das Recht eingeräumt wird, Änderungen initiieren zu können und bei vom Landkreis veranlassten Änderungen beteiligt zu werden. Bei wesentlichen Änderungen ist Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen herbeizuführen

Zum Planwerk konkret:

- ⇒ *Seite 3 Siedlungsdichte und Erschließung*
Die Städte Calau, Lübbenau und Vetschau begrüßen ausdrücklich die Berücksichtigung von bedarfsgesteuerten Verkehren, werden durch Sie doch vor allem die innerörtlichen Verkehrsbeziehungen gestärkt. Der nachfragegesteuerte Verkehr hat für die drei Städte eine sehr hohe Bedeutung, da 26 der 44 Siedlungsbereiche < 200 Einwohner in deren Gebiet liegen. Die Betrachtung des Anteiles der Einwohner beträgt jedoch nur ca. 25 %. In Verbindung mit dem Anteil der weiteren Einwohnerklassen wird deutlich, dass die Siedlungsflächen der drei Städte nicht konzentriert sind. Gerade Vetschau und Calau weisen bezogen auf die Einwohnerdichte unterdurchschnittliche Dichten auf. Lübbenau hat sehr viele Kleinsiedlungen. Insoweit ist diese strukturelle Besonderheit des „Nordkreises“ besonders zu betrachten und bedarf im Weiteren einer stärkeren differenzierten Betrachtung. Gerade während der Ferien (Abb. 5) fehlen Angebote, die Siedlungen an die jeweils zugehörige Stadt zur Sicherstellung der Grundversorgung gewährleisten. (vgl. auch Tabellen 2.8 und 2.9)

- ⇒ *Seite 7*
Fährt auf dem RE 3 die ODEG?

- ⇒ *Seite 12 Bedarfsverkehre*
Bedarfsverkehre gibt es nur entlang von Linien (sog. Anruflinienfahrten).
Flächenerschließende Bedarfsverkehre sind bisher nicht vorhanden. Insoweit wird eine Flächenerschließung durch eine Bedienung im Sektorbetrieb nicht realisiert, um damit einen Ausgleich von höchstmöglichem Angebot und Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

- ⇒ *Seite 16 Verknüpfung Bus/Schiene*
Die Verknüpfung Bus / Schiene wird mit einer Übergangszeit von 20 Minuten als gegeben betrachtet. Aufgrund der kleinen Ausdehnung der verdichteten, städtischen Flächen führt eine Verknüpfung von 20 Minuten dazu, dass das gewünschte Ziel mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß erreicht werden kann. Für die weitere Beurteilung sollte die Betrachtung zunächst differenziert in 5 Minuten Schritten vorgenommen werden. Tabelle 2-10 verdeutlicht, dass nur 2/3 erreicht werden. Spätestens hier wäre eine kritische Würdigung erforderlich, dass die Linien des üÖPNV nicht getaktet sind und daher ein Konzept der differenzierten Bedienung nur schwer umsetzbar ist. Die unterschiedliche Verteilung am Beispiel von Lübbenau Bus Bahn und Bahn Bus (Tab. 2-11 und 2-12) von 89 und 35 % verdeutlicht, dass z.B. Pendlerpotentiale bisher nicht erschlossen werden konnten. So können keine Bus/Schiene Relationen bestehend aus Hin- und Rückfahrt gebildet werden – insbesondere dann wenn bereits eine weit ausgelegte Grenze von 20 Minuten Vgl. auch Angaben zu den Pendlerverkehren gem. Tabelle 3.3 und 3.4 Minuten zugrunde gelegt wird. (vgl. auch S. 17)

- ⇒ *Seite 22/Seite 23 Bewertung*
Begrüßt wird die Aufnahme der Ergebnisse aus dem MORO Vorhaben des Städtedreiecks. Damit eine Realisierung auch tatsächlich in Angriff genommen wird, sind die Vorgaben hinsichtlich der Formulierung präziser zu fassen. So ist ein Taktverkehr einzuführen, nur in begründeten Ausnahmefällen ist eine Abweichung zulässig, die Bus Schiene Verknüpfung in einem Zeitfenster von bis zu 10 Minuten soll ein Niveau von 85 % für beide Richtungen erreichen. Schienenparallelverkehre sind zu minimieren.
Die Anbindungsqualität sollte im Einvernehmen LK / Kommune abgestimmt werden und im Text aufgenommen werden. Auch der Stadtverkehr Lübbenau kann auf Bedarfsverkehr umgestellt werden, dafür aber bis 18.00 Uhr oder 20.00 Uhr angeboten werden (vgl. z.B. Angebotskonzept Salzwedel der PVGS)

Die Bewertung wird rein qualitativ abgeleitet. Die vorher andeutungsweise anhand von Kriterien quantitative Beurteilung fließt nicht ein. Die obigen Ausführungen sollten vertiefend beleuchtet werden. Der Bewertung ist anhand quantitativer Werte vorzunehmen.

⇒ Seite 30 Verkehrspolitische Leitlinien

Ab Punkt c

Die Anforderungen sind zu präzisieren. Wie bereits oben ausgeführt ist insbesondere festzulegen, dass Taktverkehre einzuführen sind und Flächenverkehre eingeführt werden sollen. Aufgrund der zu erwartenden Änderungen ist auch aufzunehmen, dass der zu schließende Verkehrsvertrag nicht – wie bisher - dazu führen darf, dass eine Substitution des Leistungsangebotes vom Bus- zum Bedarfsverkehr jederzeit möglich ist. Vertragliche Festlegungen dürfen Veränderungen nicht behindern.

⇒ Abbildung 39 / Tab. 4.1 / Seite 34

Die Ableitung der Planungsergebnisse sind transparent darzustellen. Die Darstellung führt zu nachstehenden Fragen:

- Warum werden die Schienenparallelen Verbindungen gestärkt
- Warum soll die Verbindung Vetschau – Calau geschwächt werden
- Warum werden Bedarfsverkehre nicht in stärkerem Maße im Städtedreieck eingeführt
- Welche Verbesserungen sind geplant, die Schiefelage der Bus/Schiene Verknüpfung zu verbessern
- Welche großräumigen Prognosen wurden berücksichtigt? (Anm. : Die Inbetriebnahme der Flughafens Berlin bietet aufgrund der günstigen Lage des Städtedreiecks ein hohes Potential für Berufstätige und Wohnansiedlung)
- Warum wird eine Verbindung nach Luckau nicht mehr präferiert

⇒ Kapitel 4.3.3

Da gerade die Kommunen des Städtedreiecks einen hohen Anteil von Siedlungen haben, die < 500 EW betragen, sind die angegebenen Zielwerte nicht sinnvoll. Besser wäre zunächst eine Differenzierung zwischen Bus und Bedarfsverkehr vorzunehmen. Dann ist der Bedarfsverkehr mit mindestens 3 Fahrtenpaaren anzunehmen. Auch sind Konzepte wie tageweise „Marktfahrten“ denkbar. Die Fahrtenpaare von und zur Stadt passen nicht (zu hoher Abstand von An- und Abfahrt).

⇒ Seite 41 sowie Anlage 4

In der Anlage 4 hat die VGOSL zu den einzelnen Maßnahmen Stellung bezogen. Die Ergebnisse der EMMIL Vorhabens werden direkt angesprochen. Hierzu ist anzumerken:

KONZEPT	VORSCHLAG	LEISTUNG	EINSCHÄTZUNG
Spreewalddreieck EMMIL	bessere Anbindung an Bf. Calau	Mehrkosten abhängig von Maßnahme	Im Zuge Konzept "Spreewalddreieck" möglich
	vertaktung der Hauptlinien mit besserer Verknüpfung	deutliche Mehrkosten zu erwarten	Im Zuge Konzept "Spreewalddreieck" möglich
	differenzierte bedarfsabhängige Angebote in der Fläche		Anruflinienfahrten vorhanden

Der Nachweis, dass eine bessere Anbindung und eine Vertaktung der Hauptlinien zu deutlichen Mehrkosten führt, ist nachzuweisen. Welche Überlegungen und Annahmen liegen der Aussage zugrunde ? Ein System, das auf einem integralen Taktfahrplan fußt und auch eine Integration der SPNV Leistungen zum Ziel hat, muss nicht unmittelbar zu deutlichen Mehrkosten führen. Um dies beurteilen zu können, ist eine grundlegende Überplanung des bestehenden Angebotes erforderlich. Partielle Anpassungen werden wahrscheinlich nicht zu den gewünschten Ergebnissen führen. (Auf die Vorgehensweise wird hier nicht weitere eingegangen).

Der Raum kann durch Bedarfsverkehre erschlossen werden. Bedarfsabhängige Angebote müssen aber nicht auf Anruflinienfahrten beschränkt bleiben. Dies können auch Verkehre im Flächenbetrieb sein wie es auch Möglichkeiten des Bürgerbuseinsatzes gibt. Die bisherigen Anruflinienfahrten decken nur zum Teil den erforderlichen Bedarf zur Gewährleistung einer hinreichenden Erreichbarkeit. Die Ausweitung von der Linie in die Fläche sollte im Spreewalddreieck detailliert geprüft werden.

⇒ *Seite 51 Prognose der Fahrgastnachfrage*

Die Berechnung ist schwer nachvollziehbar, daher sind die Berechnungsgrundlagen zu beschreiben.

⇒ *Seite 56 Verträge*

Die strukturellen Veränderungen-bis 2025 sind schwer einzuschätzen. Die im Vorhaben erarbeiteten Vorschläge einer Anpassung wurden von der VGOSL auch deshalb nicht angenommen, weil vertraglich bedingt Substitutionen und Ab- bzw. Umbestellungen nicht vorgenommen werden können. Der Vertrag lag den Projektbeteiligten des Vorhaben EMMII nicht vor, um diese Aussage prüfen zu können. Daher ist bei den neuen Verkehrsverträgen sicherzustellen, dass Umwandlungen nicht aufgrund der Verkehrsverträge generell ausgeschlossen werden.

Calau, den 01.09.2014