

Betreff:

Fortführung des Nachtlinienverkehrs

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
30.10.2015

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Status |
|---|----------------|--------|
| Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung) | 04.11.2015 | Ö |
| Finanz- und Personalausschuss (Vorberatung) | 05.11.2015 | Ö |
| Verwaltungsausschuss (Vorberatung) | 10.11.2015 | N |
| Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung) | 17.11.2015 | Ö |

Beschluss:

„Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, die Geschäftsführung zu veranlassen, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Nachtlinienverkehr wird vorbehaltlich der sich aus den Haushaltsberatungen 2016 ergebenden finanziellen Rahmenbedingungen mit den dargestellten Anpassungen des Angebotes zunächst fortgeführt. Die Finanzierung ist im Wirtschaftsplan der Braunschweiger Verkehrs-GmbH abzubilden.“

Sachverhalt:

Ausgangssituation

Der Verwaltungsausschuss hat in der Sitzung am 23. September 2014 folgenden Beschluss gefasst:

„In Braunschweig wird zu Beginn des Winterhalbjahres 2014/2015 im ÖPNV für zunächst ein Jahr wieder ein Nachtlinienverkehr am Wochenende eingeführt. Rechtzeitig vor Ablauf dieser Testphase evaluieren die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH gemeinsam die Nachfrage und machen dem Rat der Stadt Braunschweig einen Vorschlag, ob der Nachtlinienverkehr betriebswirtschaftlich sinnvoll und vom Fahrgastaufkommen her vertretbar zu betreiben ist.

Zugrunde gelegt wird der von der Braunschweiger Verkehrs-Gesellschaft entwickelte Vorschlag, statt der Einführung besonderer Nachtlinien in der Nacht von Freitag auf Sonnabend und in der Nacht von Sonnabend auf Sonntag das komplette Netz nach dem Tagesfahrplan bis zum Betriebsende um 4 Uhr zu bedienen.“

Zuständigkeit des Rates

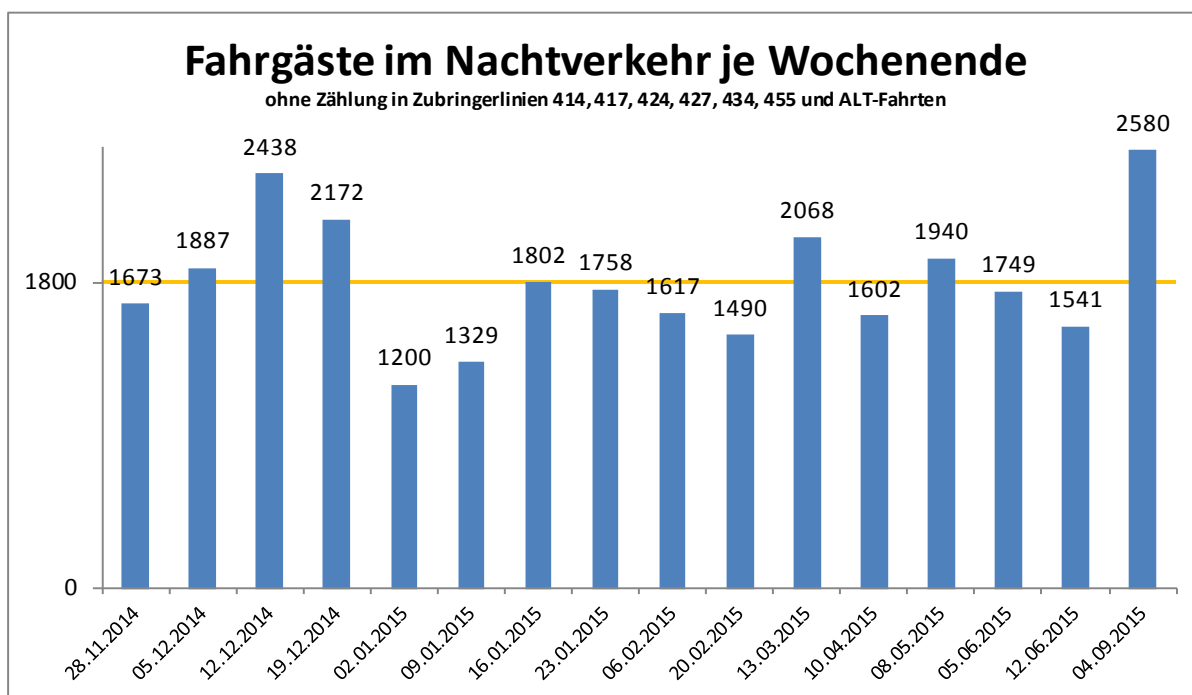
Grundsätzlich liegt die Beschlusskompetenz gemäß § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG beim Verwaltungsausschuss. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Fortführung des Nachtlinienverkehrs um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des

Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der grundsätzlichen Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Im vorliegenden Fall wurde jedoch durch den Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 23. September 2014 die Beschlussfassung über die Fortführung des Nachtlinienverkehrs gemäß § 58 Abs. 3 Satz 3 NKomVG auf den Rat übertragen.

Sachstand Nachtlinienverkehr

Nach gut neun Monaten Nachtlinienverkehr zeigt sich bei den regelmäßig stattfindenden Zählungen ein stabiles Bild. Im Mittel nutzen etwa 1.800 Fahrgäste¹ jedes Wochenende die zusätzlichen Fahrten (Freitag/Samstag 2.00, 3.00, 4.00 und Samstag/Sonntag 3.00 und 4.00).



Die Nachfrage auf den einzelnen Linien stellt sich differenziert dar. Auf den Kernlinien gibt es eine stabile Nachfrage. Die Fahrzeugkapazitäten werden jedoch bei weitem nicht ausgenutzt. Auch die Regiobus-Linie 420 wird von den Fahrgästen gut angenommen. Bei den Zubringerlinien, welche die Erschließung der äußeren Stadtteile übernehmen, ist die Besetzung der Fahrzeuge zum Teil sehr gering. Ein Teil der Fahrten erfolgt ohne Fahrgäste.

Die Hauptlinien im Anschlussverkehr ab Rathaus M1, M3, 411, 413, 416, 418, 420, 450 bilden das Rückgrat des Nachtverkehrs. Hier sind im Mittel zwischen 35 (M1 und M3) und 8 Einsteiger (418, 450) in den zusätzlichen Fahrten zu verzeichnen. Die Fahrgastnachfrage sinkt mit jeder Stunde um etwa ein Viertel ab. So sind freitags in den Fahrten zum 2 Uhr Anschluss noch knapp 500 Einsteiger zu verzeichnen. Zu den Fahrten des 4 Uhr Anschlusses sind nur noch gut 250 Einsteiger unterwegs.

Die Außenlinien im Anschluss an die Hauptlinien (414, 417, 424, 427, 434, 452, 455) sind mit durchschnittlich 3 Fahrgästen in den zusätzlichen Fahrten nachgefragt. Dabei geht die Bandbreite von durchschnittlich 7 Einsteigern auf der Linie 417 bis auf weniger als 2 Einsteiger bei der Linie 414. Generell gilt auch hier, dass die Nachfrage im Laufe der Nacht immer weiter zurück geht.

¹ Anzahl der Einsteiger auf den Hauptlinien – ohne die Umsteiger zu den Zubringerlinien 414, 417, 424, 427, 434, 455 und ALT-Fahrten

Auf den Fahrten der Ringbusse M19 und M29 sind im Mittel 13 Einsteiger zu verzeichnen. Die Linie M5 hat auf Ihren zusätzlichen Fahrten im Mittel 11 Einsteiger pro Fahrt.

Wirtschaftliche Betrachtung

Der Nachtlinienverkehr verursacht bei dem aktuellen Fahrzeug- und Personaleinsatz Mehrkosten von rund 400 T EUR pro Jahr.

Dies entspricht etwa 7.700 Euro pro Wochenende. Dem stehen nur geringe Mehreinnahmen gegenüber. Die Beförderung jedes Fahrgastes im Nachtlinienverkehr verursacht folglich Kosten von rund 4,30 Euro.

Unterstellt man den theoretischen Fall, dass jeder Fahrgast einen Einzelfahrschein zum Preis von 2,30 Euro für diese Fahrt erwerben würde, so entsteht für jeden beförderten Fahrgast ein Zuschussbedarf von 2,00 Euro. Tatsächlich sind die durchschnittlichen Einnahmen pro Fahrgast deutlich geringer anzusetzen, da ein Großteil der Fahrgäste im Nachtverkehr andere Fahrscheine nutzt (Monatskarten, Semesterticket, BS-Mobil-Ticket, Kombikartenregelung bei Veranstaltungen).

Ein Wert zwischen 0,50 und 1,00 Euro Einnahme pro Fahrgast wird als realistischer, kalkulatorischer Wert angenommen. Damit verbleibt ein Zuschussbedarf von wenigstens 3,30 Euro pro Fahrgast.

Fazit

Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten kann eine Fortsetzung des durchgehenden Nachtlinienverkehrs im Umfang des bisherigen Angebotes nicht empfohlen werden.

Im Rahmen des Bürgerhaushalts 2015 gibt es den Vorschlag der Bürger, die Nachtbusse zu erhalten. Dieser Vorschlag wurde auf Platz 2 von 917 Vorschlägen gewählt.

Das Angebot des durchgehenden Nachtverkehrs ist für das Image und die öffentliche Wahrnehmung des ÖPNV und damit für die Verkehrs-GmbH als überaus positiv zu bewerten. Der Nachtverkehr ist ein öffentlichkeitswirksamer Baustein zur Kommunikation von Bus und Bahn als Alternative zum Pkw.

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, den durchgehenden Nachtverkehr weiterhin anzubieten. Um die wirtschaftliche Belastung zu verringern, sollte das Angebot möglichst weiter an die Nachfrage angepasst werden. Dafür werden im Folgenden konkrete Maßnahmen vorgestellt.

Geplante Anpassungen im Nachtlinienverkehr

Eine weitere Optimierung mit möglichst minimalen Einschränkungen für den Fahrgast ist aus Sicht der Verkehrs-GmbH erforderlich. Ein separates Nachtliniennetz wird nicht angestrebt, da Abschätzungen zeigen, dass diese ein fast identisches Kostenniveau erreichen. Vereinzelte Abweichungen vom Linienweg sind jedoch möglich. In jedem Fall wird angestrebt, alle Bereiche des Stadtgebiets weiterhin mit dem Nachtverkehr abzudecken.

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen soll den Fahrgästen weiterhin ein durchgehender Nachtlinienverkehr in alle Stadtteile angeboten werden. Gleichzeitig können die Mehrkosten um etwa ein Viertel reduziert werden.

1. Einführung eines 70-Min-Taktes ab 0 Uhr auf allen Linien
Alle Hauptlinien verkehren am Rathaus zu den Anschlusszeiten 0.00 / 1.10 / 2.20 / 3.30. Die Abfahrtszeiten aller anderen Linien werden analog angepasst.

Die Angebotsqualität verändert sich für den Kunden nur in geringem Maße - vom 60-Min-Takt zum 70-Min-Takt. Ein großer Teil der Fahrgäste ist nachts zeitlich flexibel und entscheidet kurzfristig über den Zeitpunkt der Fahrt. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Maßnahme nur einen geringen Effekt auf die Fahrgastnachfrage hat.

Auf der betrieblichen Seite entstehen erhebliche Einsparungen, da auf zwei Linien jeweils ein Fahrzeug weniger benötigt wird. Auch die geringere Fahrleistung auf allen Linien durch den Wegfall einer Fahrt und die kürzere Dienstzeit der Fahrer reduzieren die Kosten deutlich. Darüber hinaus entstehen größere Wendezeiten auf einzelnen Hauptlinien zur Verringerung der Verspätungsanfälligkeit. Dies betrifft die M1 (Salzdahlumer Weg), 411 (Lammer Busch) und 420 (WF, Bahnhof).

2. Linie M5 letzte Fahrt um 0 Uhr

Die Linie M5 verkehrt zwischen Hauptbahnhof und Broitzem. Der Abschnitt vom Hauptbahnhof bis Donauknoten ist durch andere Linien des Nachtverkehrs gut erschlossen. Insbesondere mit der Linie M3 besteht ein Parallelverkehr bis Donauknoten. Lediglich der Abschnitt Donauknoten - Broitzem wird derzeit einzig durch die M5 erschlossen. Die M5 verkehrt zeitlich 10 Minuten nach (stadtauswärts) bzw. vor (stadteinwärts) der M3. Da die M5 nicht über Rathaus verkehrt, ist der zentrale Umsteigepunkt derzeit für die Fahrgäste der M5 nicht direkt erreichbar.

Es ist vorgesehen, dass die M5 als letzte Fahrt um 0.05 ab Hauptbahnhof verkehrt. Ab dem Anschluss um 1.10 am Rathaus soll am Donauknoten ein Bus mit direktem Anschluss an die Fahrten der M3 verkehren. Der Bus soll auf dem Linienweg der M5 bis Broitzem, Turmstraße fahren. Von dort aus weiter als Bedarfsverkehr in die Stadtteile Timmerlah, Geitelde und Stiddien (Siehe Anlage 1). Der Bus übernimmt damit die Bedienung des Stadtteils Timmerlah, so dass die sehr schwach nachgefragten Fahrten der Linie 455 darin aufgehen. Geitelde und Stiddien sind derzeit über ALT-Fahrten angebunden. Diese Fahrten werden dann ebenfalls durch den Bus übernommen.

Für Fahrgäste aus dem Bereich Rathaus (insbesondere Umsteiger von anderen Linien) ist diese Maßnahme besonders vorteilhaft. Die Ankunft des Busses in Broitzem wird verglichen zu den Fahrten der M5 knapp 10 Minuten früher sein. Die Anzahl der Umstiege bleibt gleich.

3. Anpassung der Fahrtenhäufigkeit Linie 427 und 452

Die Fahrten auf den Linien 427 und 452 bedienen zu großen Teilen Ortschaften außerhalb des Stadtgebiets. Die Fahrgastnachfrage ist gering.

Es ist geplant, die Fahrtenhäufigkeit auf das Niveau vor Einführung des durchgehenden Nachtlinienverkehrs und damit auf durch die Gemeinde Cremlingen finanzierte Fahrten zurückzuführen. Gemeinsam mit der Gemeinde Cremlingen wurde eine neue Linienführung erarbeitet. Damit werden die Linien 427 und 452 vereint (Anlage 2) und die Ortschaften der Gemeinde Cremlingen können weiterhin durchgehend im Nachtlinienverkehr bedient werden.

Die Linie 452 soll - so wie auch im Tagesverkehr - ab Helmstedter Straße verkehren. Die Linie 452 verkehrt dann über Weddel nach Cremlingen und weiter auf dem bisherigen Linienweg. Der Abschnitt Rathaus - Helmstedter Straße soll von der Buslinie 412 (siehe nächster Abschnitt) übernommen werden.

4. Linie 412 verkehrt im Nachtverkehr ab Rathaus

Derzeit werden die Stadtteile Lindenberg und Rautheim nachts von der Linie 452 mit bedient. Mit der Verringerung der Fahrtenhäufigkeit auf der Linie 452 ist für diese Stadtteile eine durchgehende Bedienung sicherzustellen.

Es ist geplant, die Linie 412 im Nachtverkehr auf dem Linienweg Rathaus – Helmstedter Straße – Lindenberg – Rautheim (und zurück) verkehren zu lassen (Siehe Anlage 3).

Das Fahrtenangebot wird damit auf dem gesamten Linienweg durch die neu hinzukommenden Fahrten in Richtung stadteinwärts ausgebaut und dem üblichen Angebot im Stadtgebiet angeglichen.

Für die Fahrgäste im Bereich Rautheim und Lindenberg wird das Angebot deutlich transparenter, da sie die Linie 412 als in ihrem Stadtteil verkehrende Linie wiedererkennen.

Es verkehrt dann durchgängig eine Linie in die Stadtteile, unabhängig von dem Bedienungsangebot in die Umlandgemeinden. Zur Linie 452 kann an der Helmstedter Straße direkt und gesichert umgestiegen werden. Für die Fahrgäste der Linie 452 entfällt damit die derzeitige Schleifenfahrt über Lindenberg und Rautheim. Damit verkürzt sich die Fahrzeit für die Fahrgäste in Richtung Cremlingen um etwa 15 Minuten.

5. Linie 414 und 434: Zeitweise Bedienung durch Anruf-Linien-Taxi (ALT)

Die zusätzlich eingeführten, späten Fahrten auf den Linien 414 und 434 sind sehr gering nachgefragt. Etwa ein Drittel der zusätzlichen Fahrten verkehrt ganz ohne Einsteiger. Ein großer Teil der Fahrten hat maximal 4 Fahrgäste, ein geringer Teil bis 8 Fahrgäste.

Die Fahrten der Linie 414 und 434 vom Anschluss am Rathaus am Freitag um 2.20 und 3.30 sowie am Samstag um 3.30 werden auf ALT-Fahrten umgestellt.

Die Bedienung des Abschnitts Harxbüttel - Lagesbüttel (Linie 434) wird bei den früher als oben genannt stattfindenden Fahrten auf einen Bedarfsverkehr (Anruf-Linien-Bus = ALB) umgestellt.

Finanzielle Auswirkung

Die Mehrkosten für den Betrieb des durchgehenden Nachtverkehrs in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag lassen sich mit den oben genannten Maßnahmen um etwa 25 % reduzieren. Dies entspricht 100 T EUR pro Jahr. Für den durchgehenden Nachtverkehr fallen dann weiterhin etwa 300 T EUR Kosten pro Jahr an.

Unter der Annahme einer konstanten Fahrgastzahl im Nachtverkehr und unter den zuvor genannten Annahmen zur durchschnittlichen Fahrgasteinnahme verbleibt pro Fahrgast ein Zuschussbedarf von wenigstens 2,20 Euro.

Zeitplan

Der Aufsichtsrat der Braunschweiger Verkehrs-GmbH hat in seiner Sitzung am 05. Oktober 2015 die Fortführung des Nachtlinienverkehrs mit den dargestellten Anpassungen des Angebotes befürwortet.

Die Verkehrs-GmbH beabsichtigt den angepassten Nachtlinienverkehr zum nächstmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch zum 1. Januar 2016, in Betrieb zu nehmen.

Leuer

Anlage/n:

1. Nachtlinienweg Bus 465
2. Nachtlinienweg Bus 452
3. Nachtlinienweg Bus 412