

Anlage 11a

Stellungnahme Privatperson

Landkreisübergreifende Busverbindung von Varel nach Bremerhaven

Geprüft werden soll die Möglichkeit, landkreisübergreifend eine Bus-Verbindung vom Bahnhof Varel nach Bremerhaven Hbf zu schaffen.

Begründung:

Friesland, die Stadt Wilhelmshaven und der Landkreis Wittmund sind auf dem Schienenweg mit Bremerhaven verbunden. Jedoch dauert die Fahrt per Bahn ab Varel im günstigsten Fall derzeit ca. 2 Stunden, von den nördlicher gelegenen Orten unserer Region entsprechend mehr. Eine nennenswerte Beschleunigung ist nicht abzusehen.

Auf der Straße sind Varel und Bremerhaven weniger als 60 Kilometer voneinander entfernt.

Hier ist der ÖPNV derzeit nicht wettbewerbsfähig.

Eine umsteigefreie Busverbindung auf dieser Relation wäre das letzte Teilstück einer „A22 des ÖPNV“, da im Schienennetz von Cuxhaven bis Esens (mit dem Bus weiter bis Norden) ansonsten ein gutes ÖPNV-Angebot besteht und dies sogar im Stundentakt.

Die Verbindung sollte sich an der schnellsten Straßenverbindung orientieren, die diverse Orte tangiert, und lediglich zum Bahnhof Kleinensiel einen kleinen „Schlenker“ machen, um dort den Anschluß an die einzige die Route kreuzende Bahnlinie (Nordenham - Bremen) zu gewährleisten. Ebenfalls sollten in Bremerhaven die touristisch wichtigen „Havenwelten“ direkt angebunden sein.

Ebenfalls rückt das Nordenhamer Werk von Premium Aerotec so näher an die Buslinie heran. Neben diesem auch in Varel präsenten Unternehmen könnte die neue Buslinie auch für Eurogate von Interesse sein, da ein Austausch von Mitarbeitern stattfindet und eine akzeptable ÖPNV-Verbindung zwischen den Containerhäfen in Wilhelmshaven und Bremerhaven entsteht.

Haltestellen entlang der Strecke können in beliebiger Anzahl geschaffen werden und so die Wesermarsch an Friesland anbinden; ein nicht unerheblicher Teil der Fahrgäste wird jedoch die Verbindung von Varel bis Bremerhaven in voller Länge nutzen.

Der Sinn und Zweck der Regionalisierung im Busverkehr kann nicht sein, daß Landkreisgrenzen jegliche sinnvolle überregionale Verbindung verhindern. Auch die Zugehörigkeit Bremerhavens zum Bundesland Bremen sollte kein KO-Kriterium sein. Hierfür muß und wird die LNVG jeweils Lösungen auch im Hinblick auf die Finanzierung vorsehen.

Von der angedachten Route liegt nur ein sehr kleiner Teil -nämlich von Varel bis Jade- nicht im VBN.

Auch ein Beitritt Varels bzw. Frieslands zum VBN ist nicht erforderlich. Der VBN weist bereits jetzt zahlreiche Bus-Haltestellen ausserhalb der Landkreise seiner Gesellschafter auf.

Der VBN-Tarif muss sich ausdrücklich nicht auf den Bahnhof Varel an der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg erstrecken. Ähnlich ist etwa das oberbayerische Bad Tölz beim Busverkehr an das Netz des Münchner Verkehrsverbunds angebunden, während die Bahnstation ausser von dessen Tarifgrenzen liegt.

Bremerhaven ist touristisch von großer Bedeutung auch für Friesland. Mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum sowie dem Auswandererhaus befinden sich 2 Museen von nationalem Rang in der Stadt, mehr als im gesamten übrigen Nordwesten. Hinzu kommt u.a. das Klimahaus.

Für Gäste an der Küste unserer Region wäre mit der Busverbindung das lokale Angebot ebenso massiv erweitert wie für Tagesausflüge der Schulen in Friesland, Wilhelmshaven oder im Landkreis Wittmund.

Der Tourismus muss den Blickwinkel vom Lokalen zum Regionalen wenden: Zu berücksichtigen ist, daß mit dem höheren Anteil von Friesland-Touristen aus südlicheren Regionen als Nordrhein-Westfalen auch der Anteil derer steigen wird, die nicht mit dem PKW anreisen, also hier auf das ÖPNV-Angebot angewiesen sind. Ebenso ist etwa für einen Hessen, Bayern oder Schweizer Bremerhaven eher ein lohnenswertes Ziel, das von Friesland aus „mitgenommen“ werden kann. Dies gilt nicht für einen Friesland-Touristen etwa aus dem Münsterland oder aus Südniedersachsen.

Bei der Planung und Kalkulation dieser vorgeschlagenen Buslinie ist zu berücksichtigen, daß vorhandene Busangebote insbesondere in der Wesermarsch eventuell entbehrlich werden. Mit Kenntnis von Busnetzen und Fahrplänen findet der Experte - sicherlich nicht der Tourist - bereits jetzt eine Busverbindung, die mit Umsteigen in Rodenkirchen und einem Aufenthalt von 30 Minuten dort einen Zeitvorteil gewährt. Ein einheitliches Ticket für die Fahrt zB von Sande bis Bremerhaven gibt es nicht.

Wichtig ist jedoch auch, dass die neue Busverbindung viele Einheimische von den Bahnstrecken vor Varel (zB aus Wilhelmshaven, Jever, Wittmund) überhaupt erst zur Nutzung des ÖPNVs statt des PKWs animieren wird. Wegen des ungewöhnlich hohen Schwerlastverkehr ist die Straßenverbindung für durchschnittliche Autofahrer die wohl unattraktivste im NordWesten; hier besteht also durchaus Potential für einen Umstieg.

Zug-Kapazitäten von Fahrgästen, die tatsächlich den oben dargestellten Umweg über Oldenburg und Bremen nehmen, werden auf einer sehr viel längeren Distanz frei, u.a. auf der stark nachgefragten Verbindung von Oldenburg nach Bremen.

Um ein Basisangebot bereitzustellen und die Nachfrage zu belegen, wäre zunächst EIN Bus erforderlich, der ganztägig zwischen Varel und Bremerhaven pendelt. Möglich ist damit jedoch lediglich ein 3-Stunden-Takt. Das ist für Fahrgäste zwischen unserer Region und Bremerhaven/Cuxhaven immer noch besser als gar keine Alternative zum Umweg über Bremen.

Bei 2 Bussen ist ein 2-Stunden-Takt möglich; ebenfalls können die Busse in Varel dann weitere, kurze Relationen bedienen, etwa zum Werk von Premium Aerotec oder nach Dangast.

30-Minuten-Takt auf der Bahnstrecke Sande – Jever

Es sollte bereits jetzt mit Blick auf die Gestaltung sowie Effizienz des Busnetzes geprüft werden, ob eine Ausweitung des Bahnangebots auf der Strecke Sande-Jever im Rahmen der Neuausschreibung der Strecke für den Betrieb ab 2025 - durch die NordWestBahn oder ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen - möglich ist und welche Auswirkungen diese hätte.

Zu den 2 Triebwagen, die zwischen Wilhelmshaven und Esens verkehren und sich in Heidmühle begegnen, soll in diesem Sinne eine 3. Garnitur zwischen den Sande, Heidmühle und Jever pendeln.

Begründung:

Da voraussichtlich bereits Ende 2022 ein 30-Minuten-Takt zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven realisiert wird, wird mit der vorgeschlagenen zusätzlichen Verbindung erreicht, daß die 3

friesländischen Städte Varel, Schortens und Jever sowie die Gemeinde Sande im attraktiven 30-Minuten-Takt miteinander verbunden sind und auch Oldenburg und entferntere Ziele aus dem gesamten Landkreis Friesland zweimal pro Stunde erreicht werden können.

Zum einen sollte geprüft werden, ob sich positive Auswirkungen auf die Betriebsabläufe des angedachten Bus-Netzes im Landkreis Friesland ergeben, das 2025 wahrscheinlich ohnehin noch nicht voll implementiert sein wird.

Beispielhaft seien ein niedrigerer Ressourceneinsatz u.a. durch geringer Leerzeiten der Busse genannt oder ein teilweiser 30-Minuten-Takt im Busnetz bei ansonsten fast parallel durchgeführten Fahrten im Stundentakt zB vom Wangerland nach Jever.

Zum anderen ist zu prüfen, ob die angestrebte und erwartete Erhöhung der Fahrgastzahlen in Frieslands ÖPNV und parallel auch im Landkreis Wittmund nicht im Schienenverkehr – der als RÜCKGRAT des Konzepts bezeichnet und gesehen wird - zu Engpässen führen könnte.

Neben dem Busnetz mit neuen Fahrgästen ist zu berücksichtigen, daß die aktuelle Berliner Regierungskoalition eine Verdopplung ALLER Fahrgastzahlen auf der Schiene bis zum Jahr 2030 anstrebt. Dies wird auch im NordWesten nicht ohne zusätzliche attraktive Angebotsausweitungen, d.h. eine Erhöhung der Kapazitäten durch Verdichtung, möglich sein.

Da die Auslastung der Züge von Oldenburg bis Esens kontinuierlich abnimmt, könnte mit der 3. Triebwagengarnitur ein Engpass am Beginn der Stichstrecke nach Esens vermieden werden.

Ebenfalls schafft - wie auch beim Busnetz angenommen – ein zusätzliches Angebot zwangsläufig auch neue Nachfrage. So stellt der engere Takt (30 Minuten statt 60 Minuten) per se eine Attraktivitätssteigerung dar und generiert neues Fahrgastpotential. Währenddessen setzt etwa die derzeit am Wochenende vorzufindende, von der LNVG bestellte und bezahlte Doppeltraktion auf der Strecke Wilhelmshaven – Esens keinerlei Nachfrageimpuls.

Ohne diese zusätzliche Verbindung ist wahrscheinlich, daß zahlreiche Tagespendler aus Jever und Schortens wieder mit dem PKW zum Sander Bahnhof fahren, da sie dort ein deutlich dichter Takt auf dem Weg Richtung Oldenburg erwartet. Die dortigen Parkkapazitäten müssen dann ausgebaut werden, was in der Summe jeder ökologischen und ökonomischen Zielsetzung entgegensteht.

Ein weiteres Plus der 3. Zuggarnitur ist, dass bei Ausfall eines der beiden Triebswagen auf der Gesamtstrecke Wilhelmshaven – Esens ein Ersatzzug bereitsteht. Damit wäre – anders als in der derzeitigen Situation – ein 60-Minuten-Takt stets gewährleistet.

Für eine Erweiterung auf einen 30-Min.-Takt dürfte keine Engpässe in der Infrastruktur anzutreffen sein; insbesondere ist kein Bau des Mittelbahnsteigs im Sander Bahnhof erforderlich. Die Trasse von Sande bis Jever ist im derzeitigen Fahrplan - der sich in Zukunft allenfalls verschieben wird – frei von Minute .40 bis Minute .16, also 36 Minuten pro Stunde. In dieser Zeit ist die Fahrt von Sande nach Jever und zurück ohne weiteres möglich. Sollte ein Fahrgast nach Wilhelmshaven weiterreisen wollen, erfolgt die Weiterfahrt mit einem Zug aus Oldenburg. Eine Abfahrt in Sande könnte, nimmt man den aktuellen Fahrplan als Basis, somit zB zur Minute .46 erfolgen, die Rückfahrt ab Jever nach kurzem Aufenthalt dort zur Minute .04.

Spielraum und ein Aufenthalt in Jever von mehr als 5 Minuten ergibt sich dadurch, daß der etwas längere Fahrweg der im Bau befindlichen, 2025 längst fertiggestellten Sander Umfahrung vom Wegfall des Halts in Sanderbusch mehr als kompensiert wird. Ebenfalls entfällt beim zusätzlichen Pendelzug der derzeitige zeitliche Sicherheitspuffer für die Begegnung im Bahnhof Heidmühle.

Der zusätzliche Pendelzug könnte am Prellbock des Abstellgleises im Sander Bahnhof warten, während der bisherige Zug aus Heidmühle auf dem Weg nach Wilhelmshaven einfährt. Wenn beide Züge in Einfachtraktion verkehren, ist die Bahnsteiglänge ausreichend.

Tarif: Attraktives Ticket für Großveranstaltungen in der Region FRI/WHV/WTM

Geprüft werden möge die Einführung eines attraktiven, einheitlich gehandhabten ÖPNV-Fahrscheins bei Großveranstaltungen in der Region FRI/WHV/WTM. Dies könnte in der Form geschehen, daß ein in einem ÖPNV-Verkehrsmittel der Region FRI/WHV/WTM gekaufter Einzelschein an den festgelegten Veranstaltungstagen am gleichen Tag eine kostenlose Rückfahrt gewährt.

Denkbare Veranstaltungen könnten insbesondere sein:

Wilhelmshaven: Wochenende an der Jade, Street Art Festival

Landkreis Friesland: Stadtfest Varel, Altstadtfest Jever, „Jever Fun Lauf“ Schortens

Landkreis Wittmund: Schützenfest Esens, Bürgermarkt Wittmund

Sämtliche genannten Veranstaltungen sind vom Bahnhof des jeweiligen Orts fußläufig erreichbar.

Die Einbindung weiterer Veranstaltungen wie des Zeteler Markts – wo ein umfassender Buspendel-Dienst notwendig wäre – ist zumindest prüfenswert. Ebenfalls kämen die Heimspiele des ECW Sande in Betracht, da die Sportart Eishockey einen vergleichsweise großen Einzugsbereich hat und der Veranstaltungsort zentral unweit des Bahnhofs Sande liegt.

Begründung:

Die Anreise zu den genannten Veranstaltungen mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln liegt nahe. Gründe können Verkehrsengpässe auf der Straße oder beim Parkraum ebenso sein wie die ansonsten eingeschränkte Möglichkeit des Alkoholgenusses.

Bislang spielt der ÖPNV für die Anreise bei Anreisen praktisch keine Rolle.

Dies wurde u.a. beim besonders beworbenen „Tag der Niedersachsen“ in Wilhelmshaven deutlich. So waren die Züge der NordWestBahn Richtung bereits ab Sande nicht spürbar ausgelasteter als an normalen Wochenendtagen zur gleichen Uhrzeit. Freie Sitzplätze waren in hoher Anzahl vorhanden.

Wesentliche Ursache dürfte der gegenwärtige Tarif sein:

Für die Verwendung des Niedersachsentickets ist jeweilige Strecke zu kurz. Es lohnt sich im vorhandenen Tarif nur bei Anreise bei maximaler Entfernung, bei einer Veranstaltung in Wilhelmshaven also von Esens oder Varel. Für bis zu 2 Reisende ist es regelmäßig die schlechtere Lösung gegenüber Einzelfahrscheinen.

Einzelfahrscheine hingegen erscheinen für Fahrgäste, die keine regelmäßigen ÖPNV-Nutzer sind und damit insbesondere über keine BahnCard verfügen, unverhältnismäßig teuer.

Daran ändern auch bessere Bus-Verbindungen, wie sie mit ÖPNV-Konzept erreicht werden sollen, nichts.

Bei Nutzern, bei denen eine Anreise bislang daran scheiterte, daß sie sich kein Auto leisten können, ist das ÖPNV-Veranstaltungsticket auch als Erweiterung mit sozialem Motiv zu sehen.

Mit dem Veranstaltungsticket „Rückfahrt am gleichen Tag kostenlos“ wird somit in mehrfacher Hinsicht eine wesentliche Lücke geschlossen.

Die zusätzlichen Einnahmen sind - sieht man einmal von Veranstaltungen bei einem notwendigen Bus-Pendelservice wie in Zetel ab – stets höher als die Ausgaben, da die allerwenigsten Fahrgäste die Nutzung des ÖPNV und den Erwerb eines regulären Tickets überhaupt in Erwägung ziehen würden.

Der besondere Reiz des Tickets liegt auch darin, bei Einwohnern der Region, die ansonsten auf's Auto ausgerichtet sind, auf das hier bestehende ÖPNV-Angebot hinzuweisen. Das Veranstaltungsticket ist damit auch im Rahmen des im Ausbau befindlichen ÖPNV-Konzepts der Gebietskörperschaften ein wesentliches Marketing-Instrument „pro ÖPNV“.

Trotz der von Begriffen wie „Niedersachsen-Tarif“ suggerierten Einheitlichkeit von Fahrscheinen wäre ein regionales Veranstaltungsticket „Rückfahrt am gleichen Tag kostenlos“ zulässig. Dies beweisen entsprechende Angebote an anderen Orten in der Bundesrepublik ebenso wie regionale Angebote wie etwa eine kostenlose Radmitnahme in einigen Landkreisen Deutschlands.

Dem Antragsteller sind die Verträge mit NordWestBahn und anderen Verkehrsträgern nicht bekannt. Er weiß damit u.a. nicht, ob es sich um Brutto- oder Nettoverträge handelt. Daß bei einer überschaubaren Anzahl an Veranstaltungen Ausgleichszahlungen seitens der Besteller bzw. seitens der LNVG notwendig wären, hält er aber für unwahrscheinlich. Dies wäre aber Gegenstand der weiteren Prüfung.

Durch die Beschränkung des Tickets auf FRI/WTM/WHV entsteht eine Art „gemeinsamer Veranstaltungsraum“, der bei den Einwohner der verschiedenen Orten Interesse an Events in der eigenen Region weckt. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, daß die betreffenden „Highlights“ in der Lokalpresse durch das nicht alltägliche Ticket zusätzlich hervorgehoben werden.

Engpässe in den Zügen sind bei Veranstaltungen am Wochenende in keinem Fall zu erwarten. Gegenteilige Erfahrungen zu machen, wäre aber ein Beleg für die Richtigkeit der Idee.