

**IG 670** 

Der Königsweg für Lilienthal

# IG 670

Der **Königsweg** für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Lilienthal bedeutet, dass die Regionalbuslinie 670 künftig von Worpsswede aus kommend über die Lüninghauser Straße, Frankenburg, Kleinmoor, Klostermoorer Straße, Moorhauser Landstraße, Dr.-Sasse-Straße und Lilienthaler Allee nach Borgfeld geführt wird. Gleichzeitig wird die Regionalbuslinie 630 von Zeven/Tarmstedt aus kommend ab Grasberg über den Kirchdamm und dann über die Moorender Straße sowie die Worphausener Landstraße geführt. Ab Falkenberg fährt die 630 über die Trupermoorer Landstraße direkt auf die Lilienthaler Allee und nach Borgfeld.

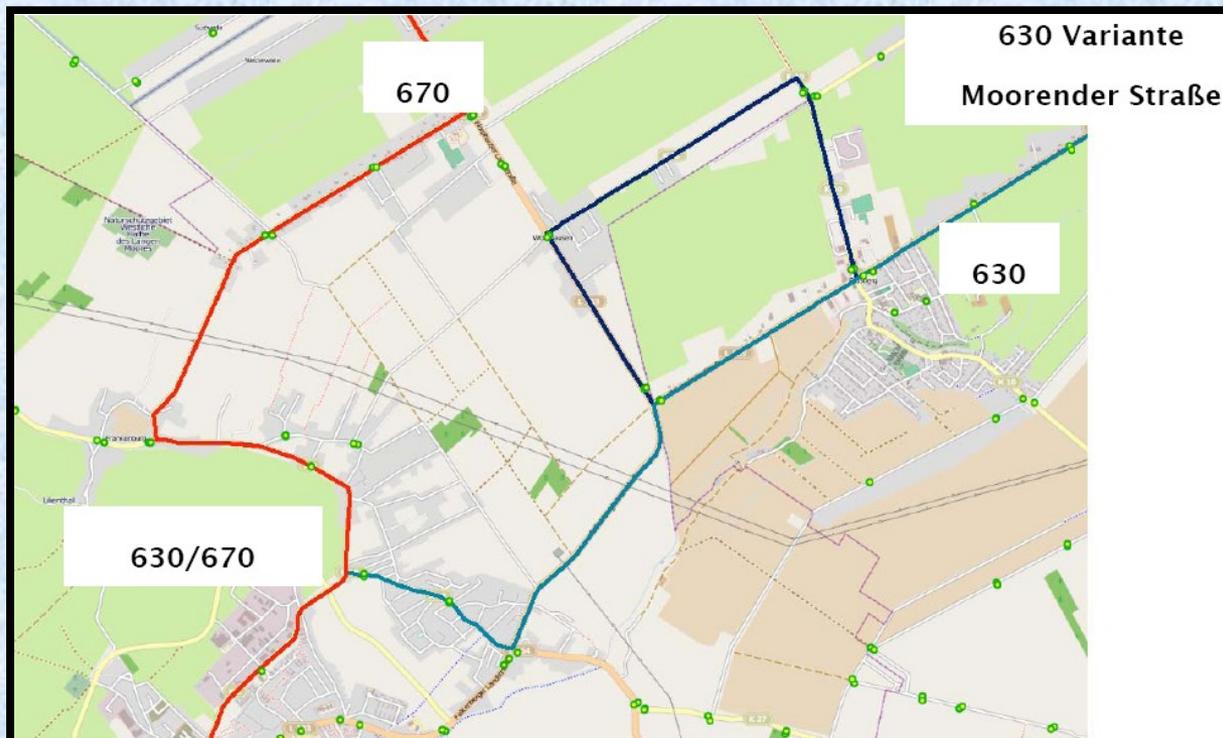


Abbildung 1: Linienführung im Modell "Königsweg" (Quelle: C. Herr und T. Semmelhack, ZVBN)

## **Sieben gute Argumente für den "Königsweg"**

1. ÖPNV-Anbindung für 3.245 Lilienthaler!
2. Keiner wird schlechter gestellt!
3. Wirtschaftlichkeit ist gegeben!
4. Zuverlässigkeit und Erhöhung der Mobilität
5. Erstklassige Verknüpfung mit der Linie 4 und vernünftiges Park-and-Ride-Angebot
6. Entlastung von Bürgern und Umwelt, Erhöhung der Teilhabe
7. Antwort auf die demographische Entwicklung

## 1. ÖPNV-Anbindung für 3.245 Lilienthaler!

- In den Ortsteilen Lüninghausen, Frankenburg, Kleinmoor, Klostermoor (Regionalbus 670) und Moorende (Regionalbus 630) werden 3.245 Lilienthaler - also beinahe ein Fünftel der Gesamtbevölkerung - über die Regionalbuslinien zusätzlich an den ÖPNV angebunden.
- Für diese Bürger existierte bislang außer dem unregelmäßig verkehrenden Schulbus (668) und dem umständlichen und teuren Anrufsammeltaxi keine ÖPNV-Anbindung.
- Im regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Osterholz ist der Lilienthaler Ortsteil Kleinmoor als für die weitere Siedlungsentwicklung besonders geeignet markiert (Karte 2.3-2); insofern ist für die Zukunft mit steigendem Fahrgastpotential zu rechnen.

## 2. Keiner wird schlechter gestellt!

- Der "Königsweg" kennt keine Verlierer sondern nur Gewinner, denn alle bisherigen Haltestellen werden auch weiterhin regelmäßig (d.h. mindestens im Stundentakt) durch mindestens einen der Regionalbusse 670 oder 630 angefahren.
- Die Fahrgäste der Regionalbuslinie 630 holen die ca. 5 Minuten zusätzlicher Fahrzeit in Moorende/Worphausen durch Nutzung der Ortsumgehung (Lilienthaler Allee) wieder auf.

## 3. Wirtschaftlichkeit ist gegeben!

- Auch betriebswirtschaftlich macht der "Königsweg" für den Regionalbusbetreiber EVB Sinn.
- Mindestens 3.245 zusätzlich erreichte Einwohner bedeuten für die EVB nach üblicher Rechnung ein Fahrgastpotential von 97 Fahrgästen pro Tag
- oder rund 87.000 Euro jährlicher Mehreinnahmen.
- Dem stehen nur minimale Unterschiede der Streckenlängen aber keinerlei Zeitverluste entgegen.

## 4. Zuverlässigkeit und Erhöhung der Mobilität

- Der "Königsweg" garantiert eine zuverlässige und transparente mindestens stündliche Versorgung (mindestens 16 bzw. 19 Busverbindungen pro Tag) mit öffentlichen Transportmitteln.
- Zuverlässig und bequem erreichbar sind zukünftig nicht nur wichtige Lilienthaler Einrichtungen wie die Freilichtbühne, das Gewerbegebiet Moorhausen, das Martins-Krankenhaus und die Stadtmitte,
- sondern auch die Kreisstadt Osterholz (über Worpswede mit der Regionalbuslinie 640).

## 5. Erstklassige Verknüpfung mit der Linie 4 und vernünftiges Park-and-Ride-Angebot

- Die 670 ist an den (künftigen) Linie 4-Haltestellen "Moorhauser Landstraße" und "Borgfeld" mit der Linie 4 verknüpft.
- Die 630 ist zusätzlich an der künftigen Linie-4-Haltestelle "Falkenberg" an die Linie 4 angebunden.
- Fahrgäste, die bereits in den Regionalbussen sitzen, benötigen natürlich kein zusätzliches Park-and-Ride-Angebot in Falkenberg.
- Autofahrer, die in den ÖPNV umsteigen wollen, können dies sowohl in Falkenberg (Regionalbus 630, Linie 4) und in Borgfeld (zusätzlich Regionalbus 670) tun.
- Nach Durchsicht des Planfeststellungsbeschlusses gibt es keine Vorgaben für eine Verknüpfung zwischen Linie 4 und den Regionalbussen 630 bzw. 670.

## 6. Entlastung von Bürgern und Umwelt, Erhöhung der Teilhabe

- Eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung darf neben den betriebswirtschaftlichen Faktoren auch die Sozialen Zusatznutzen des ÖPNV für die Gesellschaft nicht vernachlässigen.
- Die Anbindung von 3.245 Lilienthalern an den ÖPNV bedeutet eine erhebliche Reduzierung des Individualverkehrs, verringert also zeitraubende Staus und Umweltbelastung.
- Sie erhöht die Mobilität und damit die soziale Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen, zum Beispiel von Kindern und Jugendlichen, die nachmittags und abends einen Sportverein besuchen wollen.
- Damit ist der ÖPNV ein wichtiger Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.
- Auch Sicherheitsaspekte dürfen nicht vernachlässigt werden, gerade wenn es um unsere Kinder und Jugendlichen geht!

## 7. Antwort auf die demographische Entwicklung

- Auch vor Lilienthal macht die demographische Entwicklung nicht halt: Die Bürger werden immer Älter und sind im höheren Alter häufiger auf öffentliche Transportmittel angewiesen, zum Beispiel für Arztbesuche oder ganz banale Dinge wie Einkaufen etc.
- Gleichzeitig stellt der regionale Raumentwicklungsplan (S. 45-46) fest, dass Lilienthal von besonderer Bedeutung für Familien sei und daher momentan mit einer Abnahme der Anzahl jüngerer Leute nicht zu rechnen sei.
- Die Antwort auf diese Entwicklungen kann und darf nicht lauten, dass Rentner mit dem Taxi fahren oder zuhause bleiben müssen und Familien mit Kindern auf den Zweit- oder Drittwagen angewiesen sind. *Der "Königsweg" - die Neuausrichtung der Regionalbuslinien 670 und 630 - ist die einzig richtige Antwort auf diese Entwicklungen.*

# IG 670

Tabelle 1: Vergleich der Linienführung Ist-Zustand mit "Königsweg"

| Ortsteil     | Einwohner | Ist-Zustand |           |       | "Königsweg" |         |       |
|--------------|-----------|-------------|-----------|-------|-------------|---------|-------|
|              |           | Fahrgäste   | Line/n    | Takte | Fahrgäste   | Line/n  | Takte |
| Lüninghausen | 790       | 0           | ---       | ---   | 24          | 670     | 16    |
| Frankenburg  | 615       | 0           | ---       | ---   | 18          | 670     | 16    |
| Kleinmoor    | 1.000     | 0           | ---       | ---   | 30          | 670     | 16    |
| Klostermoor  | 390       | 0           | ---       | ---   | 12          | 670&630 | 16&19 |
| Worphausen   | 800       | 24          | 670       | 16    | 24          | 630     | 19    |
| Moorende     | 450       | 0           | ---       | ---   | 14          | 630     | 19    |
| Wörpedorf    | 90        | 3           | 670 & 630 | 35    | 3           | 630     | 19    |
| Falkenberg   | 1.480     | 44          | 670 & 630 | 35*   | 44          | 630     | 19*   |
| Trupermoor   | 2.966     | 89          | 670 & 630 | 35**  | 89          | 630     | 19**  |
| Summe        | 8.581     | 160         |           |       | 257         |         |       |

Fahrgastberechnung: Einwohner x 3%.

\* Hinzu kommen ca. 50 Takte der Linie 4.

\*\* Hinzu kommen für die ca. 1500 Einwohner bis Weißdornweg ca. 50 Takte der Linie 4.

# IG 670

Tabelle 2: Wirtschaftlichkeit

|                     | st        | Königsweg | Differenz |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| Erreichte Einwohner | 5.336     | 8.581     | 3.245     |
| Fahrgäste pro Tag   | 160       | 257       | 97        |
| Einnahmen pro Jahr  | 141.431 € | 227.439 € | 86.009 €  |

*Wirtschaftlichkeitsberechnung: Fahrgäste/Tag x 4,65  
€/Fahrgast x 190 Tage/Jahr.*

# IG 670

Tabelle 3: S Streckenführungen\*

| Streckenabschnitt |                              | km     |
|-------------------|------------------------------|--------|
| 1                 | Gerdes-Frbg.-Holsten         | 5,567  |
| 2                 | Gerdes-Moorende              | 1,056  |
| 3                 | Moorende-Schnau              | 1,497  |
| 4                 | Schnau-Falk.Kreuz            | 2,177  |
| 5                 | Falk.Kreuz-Holsten           | 1,367  |
| 6                 | Schnau-Gra.Kreisel           | 1,738  |
| 7                 | Moorende-Kirchd.-Gra.Kreisel | 3,659  |
| 8                 | Holsten- Allee-Borgfeld      | 6,042  |
| 9                 | Holsten-Moorh.-Borgfeld      | 5,413  |
| 10                | Gerdes-Worpswede             | 4,08   |
| 11                | Gra.Kreisel-Zeven            | 24,616 |
| 12                | Borgfeld-HBZOB               | 9,961  |

\*Siehe auch Abbildung 1 im Kartenanhang.

630 (alt): 11+6+4+5+9+12 =45,316 km

630 (neu): 11+7+3+4+5+8+12 =49,319 km

Differenz:

+4,074 km

670 (alt): 10+2+3+4+5+9+12

670 (neu): 10+1+9+12

Differenz:

=25,551 km

=25,021 km

-0,530 km



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Impressum:

**IG 670**

Heinz-Hermann Schnaars,

Horst Beiermann,

Prof. Dr. Stefan Traub

(alle Lilienthal)



**Tabelle A: Ergänzende Angaben zur betriebswirtschaftlichen Effizienz**

| Szenario                                   | Basis            | Vollkosten       | Variable Kosten  |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Fahrgast- Einnahmen                        | +86.009 €        | +86.009 €        | +86.009 €        |
| Mehrkilometer (netto)                      | 3,5 km           | 3,5 km           | 3,5 km           |
| Kosten pro Kilometer                       |                  | 1,79 €/km        | 0,24 €/km        |
| Anzahl Fahrten (40 x 5<br>x 52 + 20 x 52)* |                  | 11.440           | 11.440           |
| Betriebskosten                             |                  | -71.671 €        | -8.958 €         |
| <b>Saldo</b>                               | <b>+86.009 €</b> | <b>+14.338 €</b> | <b>+77.051 €</b> |

**Basisszenario:** Mehrweg wird durch Zeiteinsparung ausgeglichen. Dafür wäre bei laufleistungsabhängigen Kosten von 12,50 €/h (=0,26 €/min) und 0,24 €/km variablen Kosten ca. 3 Minuten Zeiteinsparung nötig. Bei Vollkosten von 44,83 €/h und (=0,75 €/min) und 1,79 €/km Gesamtkosten wären dies sogar nur ca. 2,5 Minuten.

**Vollkostenszenario:** Keine Zeiteinsparung. Aufschlag von fixen und variablen Kostenanteilen.

**Variable Kosten-Szenario:** Keine Zeiteinsparung. Erweiterung/Änderung existierender Busverbindung, daher keine Fixkosten. Verhältnis fixe zu variable Kosten: 7,4:1.

\*Vereinfachend wird die Streckenänderung auf die L 630 saldiert und von einer durchschnittlichen Anzahl von 40 Fahrten pro Werktag und 20 pro Wochenende ausgegangen.