Gemeinde Bad Laer
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage	Vorlage Nr.: 00/904/2023 Datum: 07.03.2023

ÖPNV Modellprojekt MOIN+
gemeinsame Erklärung des Rates der Gemeinde Bad Laer zur geplanten Schnellbuslinie S40 (PlaNOS)

Beratungsfolge Gremium	Datum	Sitzungsart	Zuständigkeit
Verwaltungsausschuss	14.03.2023	nicht öffentlich	Entscheidung
Rat	14.03.2023	öffentlich	Entscheidung

Beschluss:

Die Durchführung des Modellprojektes zum ÖPNV im ländlichen Raum wird vom Rat der Gemeinde Bad Laer ausdrücklich begrüßt.
Allerdings bittet der Rat der Gemeinde Bad Laer den Landkreis Osnabrück eindringlich um die Modifikation der Untermaßnahme 1.1.2 im Rahmen des Modellprojektes MOIN+ und darum, eine (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen einzurichten.
Diese Busverbindung wird im Gegensatz zur bisher geplanten Schnellbuslinie S40 von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück als deutlich attraktiver eingestuft.
Die im betreffenden Förderantrag von der PlaNOS als Schnellbusline benannte Untermaßnahme 1.1.2, Maßnahme 1.1, Teilprojekt 1 wäre dementsprechend zu ändern.

Skizze zum Alternativvorschlag (rot):

Begründet wird die angestrebte Modifikation des Förderantrags im Wesentlichen mit…

- **mehr Argumenten aus dem Nahverkehrsplan 2019 für eine Verbindung der Bahnhaltepunkte** Dissen a.T.W. mit Kattenvenne als für die nunmehr geplante zusätzliche Buslinie S40.

- dem **höheren realen Einwohnerinnen- und Einwohnerpotenzial** im Falle einer Verbindung der Bahnhaltepunkte Dissen und Kattenvenne und dem hier **zusätzlichen Potenzial aus den touristischen Bewegungen der Heilbäder** Bad Rothenfelde (ca. 500.000 ÜN/ ca. 50.000 An- und Abreisen p.a.) und Bad Laer (ca. 145.000 ÜN/ ca. 50.000 An- und Abreisen p.a.) sowie **weiteren Kommunen über die Bahnlinien** NWB und RB/ RE.

- einer **Fahrtzeitverkürzung gegenüber dem PKW**, die auf der geplanten S40 nicht erreicht werden kann, im Gegensatz zur vorgeschlagenen Route im Südkreis in Kombination mit der Bahn Richtung Münster.

- der Annahme einer **höheren Nutzung durch Pendlerinnen und Pendler**.

- der **Parkplatzauslastung** an den Bahnhöfen Dissen und insbesondere Kattenvenne, die **schon jetzt für eine erhöhte Nachfrage** sprechen.

- der Annahme, dass die **von der PlaNOS vorgeschlagene Linienführung** der S40 aufgrund der weiteren Entfernung und Busfahrtstrecke **kostenintensiver** zu betreiben ist als eine Linienführung zwischen Kattenvenne und dem Bahnhof Dissen a.T.W.

- der **Stärkung und Sicherung kleinerer Bahnhaltepunkte** durch eine kürzere und direktere Anbindung.

- der **besseren Möglichkeit zur Umsetzung der vorgetragenen Zielsetzungen** einer Fahrtzeitverkürzung, einer Anbindung an den Bahnverkehr, einer **Reduzierung des CO2-Ausstoßes und der Erprobung im ländlichen Raum** würde die vorgeschlagene Alternative der Schnellbusverbindung der Bahnhaltepunkte Dissen und Kattenvenne werden vermutlich besser erreicht.

- der **kurzfristigen Möglichkeit, die Orte** Dissen a.T.W., Bad Rothenfelde, Bad Laer und Glandorf mit zwei Bahnlinien direkt und **verlässlich zu verbinden**.

- der Schaffung einer **Art „Ring-Verbindung“ für den Südkreis**.

- der **Einführung des „Deutschlandtickets“**, das die Bus-Schiene-Nutzung optimiert.

- der **angekündigten Ausweitung des Bahnangebotes** ab den Bahnhöfen Kattenvenne (kurzfristig) und Dissen a.T.W. (mittelfristig).

- dem vom Fördergeber offensichtlich eingeforderten **Verwertungsgebot**, wonach die Maßnahmen auch über den Projektzeitraum hinaus zu betreiben sind.

- der durch den Fördergeber eingeräumten **Möglichkeit** auch noch nach Antragstellung und Bescheiderteilung **Änderungen im Projektablauf zuzulassen**.

Begründung:

A) Allgemein

Zielsetzung des Modellprojektes sollte es sein, den Nahverkehr im Landkreis Osnabrück in den nächsten Jahren unter Nutzung moderner Technologien und Angebote auszubauen, zu flexibilisieren und somit attraktiver zu gestalten.

Auch vor dem Hintergrund eines wachsenden Interesses am Landleben aber auch einer insgesamt älterwerdenden Bevölkerung und eines voranschreitenden Klimawandels erscheint es sinnvoll, innovative Konzepte für einen verbesserten Nahverkehr auf dem Land zu erarbeiten; so die gemeinsame Zielsetzung.

Diesem Leitgedanken würde wohl insbesondere eine schnelle und direkte Busverbindung der Bahn-Haltepunkte Dissen a.T.W. und Kattenvenne mit wenigen Zwischenhalten zugunsten einer möglichst schnellen Fahrtzeit gerecht.

Über den Bahnanschluss Kattenvenne werden die Städte und **Fernbahnhöfe Münster/ Westf.** (18 Minuten Fahrtzeit) **und Osnabrück** (21 Minuten Fahrtzeit) mit Zwischenhalten u.a. in Lengerich/ Westf., Natrup-Hagen und Hasbergen erreicht. Über den Haltepunkt Dissen/ Bad Rothenfelde würde das Bahnnetz ebenso nach Osnabrück (32 Minuten Fahrtzeit) führen und in gegengesetzter Richtung nach **Bielefeld** (39 Minuten Fahrtzeit); beide Strecken ebenfalls mit weiteren Haltepunkten in Kommunen, die bislang für Bad Laer und Glandorf – wenn überhaupt – nur über den Bus und damit in der Regel zeitaufwendiger zu erreichen sind.

Mit einer **Gesamtdistanz von 27 km zwischen beiden Bahnhaltepunkten** teilen sich die ortsbezogenen Distanzen wie folgt auf:
Bhf. Dissen/ Bad Rothenfelde -> 8km -> Bad Laer -> 8km -> Glandorf -> 11km -> Kattenvenne.
Ein Streckenteil von ca. 7km wäre außerhalb des Kreisgebietes in NRW zu fahren.

Über die Zwischenhalte werden weitere ÖPNV-Verbindungen erschlossen, die derzeit alternativ nicht darstellbar und auch **nicht in kürzerer Zeit mit einem PKW** zu fahren sind. Dies gilt z.B. für eine Fahrt **von Glandorf über Kattenvenne nach Hasbergen** mit einer angenommenen Gesamtfahrzeit von 29 Minuten (Glandorf -> Kattenvenne Bhf. = 16 Minuten; Kattenvenne Bhf. -> Hasbergen 13 Minuten.)

Bereits jetzt ist für viele Reisende die wesentlich **schnellere Verbindung von Bielefeld nach Berlin** eine bevorzugte Alternative zum Hauptbahnhof Osnabrück. Ebenso würden über den Hauptbahnhof Bielefeld weitere Fernziele zugänglich, die über Osnabrück nicht direkt erreichbar sind. Gleiches gilt für den Hauptbahnhof Münster.

Im Vergleich zu den aktuellen Überlegungen zu einer Schnellbusline für Bad Laer und Glandorf nach Osnabrück wird erneut darum gebeten, dringend gemeinsam über die vorgenannten Überlegungen eines Modellprojektes zur Verbindung der Bahnhaltepunkte Dissen a.T.W. und Kattenvenne (Lienen) sehr ernsthaft nachzudenken und zu beraten.

Mit zunehmender Betrachtung erscheint die **angedachte Schnellbuslinie als schlechtere Alternative**. Denn die langfristige Entwicklung der Nutzung der verschiedenen ÖPNV-Angebote und Umfragen belegen, dass **insbesondere das Verkehrsmittel Bahn die Menschen zum Wechsel vom Individualverkehr auf den ÖPNV ermutigt** und dass der ÖPNV vor allem Verbindungen anbieten sollte, die auch von den Fahrtzeiten her attraktiv sind. Bei einer Nutzung und Einbindung des Schienenpersonennahverkehrs (SNPV) und einer Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Schiene, was ja auch offensichtlich einer der zentralen Wünsche der Befragten sei, könnte dies eher gelingen als durch einen zusätzlichen Bustransfer von Bad Laer/ Glandorf nach Osnabrück mit einer Fahrtzeit im Bus, die von den Fahrgästen in der Regel als weniger attraktiv eingeschätzt wird als mit der Bahn.

B) Geplante (PlaNOS) Schnellbuslinie S40

Nach den Ausführungen der PlaNOS wird der von ihr vorgeschlagene betreffende Gesamtkorridor der geplanten S40 von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück als Potenzial im Nahverkehrsplan (NVP) 2019 benannt, jedoch ohne Schnellbus. Entgegen der bisherigen Argumentation für die Linie S40 erscheint dies jedoch wohl eher als Beleg dafür, dass die Linie im NVP 2019 somit nicht genannt wird.

Im NVP 2019 finden sich zum Thema Schnellbuslinien nur folgende Aussagen:
„Um die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück zu erreichen, bedarf es der Schaffung eines Modells der differenzierten Bedienung mit Produkten entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe wie z. B. SchnellBus, MetroBus, AnrufBus, NachtBus etc.“ (S. 26 f.).

An anderer Stelle wird ebenfalls noch einmal die Bedeutung des Themas Busbeschleunigung durch folgende klare Aussage unterstrichen: *„Nur so kann eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht werden.“* (S. 50).

Die Idee oder die Planung für eine Schnellbuslinie von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück findet sich dagegen im NVP 2019 nicht und kann somit wohl auch nicht – wie bislang durch die PlaNOS argumentiert – als Begründung angeführt werden.

Um die Nutzung des ÖPNV zu steigern, wird es dagegen als Aufgabe gesehen, „*den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung mit durchgehenden Wegeketten im ÖPNV zu entsprechen. Das bedeutet sowohl geeignete und aufeinander abgestimmte Übergänge zwischen schienengebundenem Nah- und Fernverkehr und dem Busverkehr als auch die Verknüpfung zwischen Buslinien.“* (S. 26).

Ergänzend finden sich zudem folgende Einzelaussagen im Nahverkehrsplan (NVP) 2019 mit direktem Bezug zum ÖPNV im Südkreis:

Der Bahnhof Dissen/ Bad-Rothenfelde wird als Bahnhof benannt, zu dem eine sinnvolle Bus-Schiene-Verbindung möglich wäre (S. 144). Es wird im NVP daher als Aufgabe definiert, an **diesem** Bahnhof „*die Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV … gezielt zu stärken“*. (S.145). Hierfür sollen noch während der Laufzeit des NVP entsprechende Konzepte ausgearbeitet werden. Die herausgehobene Bedeutung dieses Bahnhofs sowie die Ein- und Ausstiegszahlen stützen diese These, **belegt auch durch die jeweilige aktuelle Parkplatzauslastung** an den vorgenannten Bahnhöfen Dissen und Kattenvenne. Weiter heißt es im NVP 2019:

Es soll ein Konzept entwickelt und umgesetzt werden, mit dem eine weitere Aufwertung der ÖPNV-Verbindungen und eine stärkere Verzahnung im Stadt-Umland-Verkehr im Gebiet der VOS Süd erreicht werden kann (Maßnahme Konzeptentwicklung und Umsetzung von Modifizierungen des ÖPNV-Systems der VOS Süd). Hierdurch soll eine „*Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im südlichen Osnabrücker Land*“ erreicht werden (S. 182).

Zudem führt der NVP 2019 auf Seite 186 eine **Prüfung der Neueinrichtung einer Busverbindung auf der Achse Bad Rothenfelde - Bad Laer - Glandorf - Ostbevern – Telgte** aus, um diese Orte besser zu vernetzen und Fahrgastbedürfnisse besser als bisher zu berücksichtigen. Der Alternativvorschlag Dissen-Kattenvenne ist ein wesentlicher Teil dieser im NVP 2019 konkret genannten Linie.

Ebenso soll im gesamten Landkreis eine **Prüfung ergänzender Kreisgrenzen überschreitender Verkehre** erfolgen, um vorhandenen Pendlerbeziehungen besser als bisher Rechnung tragen zu können (S. 189). Das im Konzept der PlaNOS genannte Gegenargument, es sei dazu eine „*Abstimmung mit dem Aufgabenträger im Münsterland (Linienende in NRW)*“ erforderlich, erscheint als Hindernis für die Umsetzung wohl kaum ernsthaft nach außen vertretbar, sondern dürfte gerade in diesem Fall der Förderung rasch gelingen.

Unter Berücksichtigung dieser Punkte dürften **mehr Argumente aus dem Nahverkehrsplan für eine Verbindung der Bahnhaltepunkte Dissen mit Kattenvenne** sprechen als für die nunmehr geplante zusätzliche Buslinie S40.

Weiterhin nennt die PlaNOS in ihrer Argumentation als „Pro“ für die geplante Buslinie S40 ein hier „*deutliches Einwohnerpotenzial von 58.000 Einwohnern*“. Hier bleibt offensichtlich das in weiten Teilen bereits bestehende gute Nahverkehrsangebot der Stadt Georgsmarienhütte unberücksichtigt. Inkl. des Bahnhofs OS-Sutthausen (für den Stadtteil Holzhausen) verfügt die Stadt Georgsmarienhütte bereits (mit den Bahnhöfen Oesede und Kloster Oesede) über drei gut erreichbare Bahnhaltepunkte.

Hinzukommt die teilweise Stadtbusanbindung (OS, Hagen aTW) sowie der bereits häufig angefahrene Bushalte-/ knotenpunkt Oesede-Gildehaus (20-Minuten-Takt). Den PlaNOS-Fahrtzeitenvergleich zum Rosenplatz (OS) aufnehmend, besteht bereits jetzt über Oesede-Gildehaus in 12 Minuten eine gute Möglichkeit die Haltestelle OS-Rosenplatz per Bus zu erreichen. Der geplante Schnellbus **S40 soll den Stadtkern Georgsmarienhütte aus Zeitgründen gar nicht anfahren**.

Ohne nennenswerten Mehrwert für die Einwohner in Georgsmarienhütte verbliebe ein Einwohnerpotenzial von 27.000 im Vergleich zum Einwohnerpotenzial von 34.000 Einwohnern beim Alternativvorschlag Dissen/ Kattenvenne allein im Kreisgebiet zzgl. der Anrainerkommunen an den jeweiligen Bahnlinien.

Weiterhin sei angemerkt, dass die **Stadt Georgsmarienhütte bereits an eine weitere Moin+ Buslinie Richtung Hasbergen angebunden** werden soll.

Eine Fahrtzeitverkürzung gegenüber dem PKW dürfte auf der geplanten S40 nicht erreicht werden, im Gegensatz zur vorgeschlagenen Route im Südkreis in Kombination mit der Bahn Richtung Münster oder das vorgenannte Beispiel Glandorf – Hasbergen.

Bezüglich des Einwohnerpotenzials werden **im Vergleich darüber hinaus die Übernachtungszahlen der Kurorte Bad Rothenfelde (über 500.000 ÜN p.a.) und Bad Laer (über 145.000 ÜN p.a.)** offensichtlich außer Acht gelassen. Beide Heilbäder verzeichnen jeweils über 50.000 Ankünfte p.a., also in Summe 100.000 Übernachtungsgäste (An- und Abreisen). Tagesgäste in wohl mindestens selber Anzahl sind da noch nicht enthalten.

Das Projekt sollte genutzt werden, die Nahverkehrssituation in den vom Oberzentrum Osnabrück weiter entfernten Kommunen nachhaltig zu verbessern und so die Menschen für eine ÖPNV-Nutzung begeistern, wo es bislang nur unzureichende Angebote gibt.

Das gilt **insbesondere für Pendler:**

Insgesamt hat z.B. Bad Laer über 3.000 Auspendler. Hiervon pendeln zum Beispiel 460 nach Osnabrück, 240 nach Bad Rothenfelde, 280 nach Dissen und 145 nach Glandorf. Insgesamt könnten **rd. 1.360 Pendler der Gemeinde Bad Laer unmittelbar von einer Streckenführung zu den Bahnhöfen in Kattenvenne und Dissen profitieren**.

Dagegen pendeln aus Bad Laer nur 215 Personen nach Bad Iburg und weitere 210 nach Georgsmarienhütte. Pendler von Bad Laer nach Georgsmarienhütte benötigen für diese Fahrt heute 35 Minuten, die S40 benötigt 29 Minuten und bietet damit für diese Gruppe nur einen geringen Vorteil. Ähnlich ist es für Pendler nach Bad Iburg. Diese benötigen heute für diese Fahrt 21 Minuten, die vorgeschlagene Linie S 40 benötigt für diese Strecke sogar 22 Minuten. Für Pendler mit Wohnort Bad Laer und einem Arbeitsort in Bad Iburg oder Georgsmarienhütte bietet die vorgeschlagene Linienführung S40 damit nur sehr geringe Vorteile.

Eine direktere Linienführung der heutigen Linie 466 wäre damit die deutlich bessere Alternative für diese Zielgruppe. Es könnte so eine Fahrzeitverkürzung auf etwa 14 Minuten erreicht werden. So wäre ggf. auch eine schnelle Verbindung nach Georgsmarienhütte erreichbar (Fahrzeit ca. 26 Minuten). Auch für die Stadt Bad Iburg ließen sich Optimierungen erzielen.

Für Fahrgäste/ Pendler aus den südlichen Kommunen, die nach Georgsmarienhütte oder Osnabrück wollen, wäre dies ebenso eine nennenswerte Verbesserung. Zudem bestünde ebenfalls die Möglichkeit, über die Alternativroute Kattenvenne/ Dissen die NWB Richtung Georgsmarienhütte und Osnabrück zu nutzen.

Auch für die Pendler in Glandorf könnte die alternative Streckenführung Dissen/ Kattenvenne wesentlich **attraktiver** sein. Dort könnten vermutlich etwa 1.000 der insgesamt 2.000 Auspendler der Gemeinde direkt von diesem Angebot profitieren.

Nach Bad Iburg pendeln dagegen aus Glandorf nur 155 Personen und nach Georgsmarienhütte 140 Personen. Nach Bad Iburg benötigt der Bus heute 9 Minuten und nach Georgsmarienhütte 30 Minuten. Auch in Glandorf wäre somit die Zahl der Pendler, die von einer Linienführung einer Schnellbuslinie von Bf. Dissen/Bad Rothenfelde – Bad Laer – Glandorf – Bf. Kattenvenne viel höher als bei der von Ihnen vorgeschlagenen Linienführung.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass es bereits heute eine zeitlich attraktive und gut getaktete Busverbindung zwischen Glandorf und Bad Iburg gibt.

Somit biete eine Linienführung zwischen Kattenvenne und dem Bahnhof Dissen auch für die Pendler wesentlich mehr Vorteile als die von der PlaNOS vorgeschlagene Strecke.

Zudem ist anzunehmen, dass die von der PlaNOS entworfene **Linienführung der S40 aufgrund der weiteren Entfernung und Busfahrtstrecke kostenintensiver** zu betreiben ist als eine Linienführung zwischen Kattenvenne und dem Bahnhof Dissen.

Das Argument, dass zwischen Bad Laer und dem Bf. Dissen/Bad Rothenfelde über eine Verknüpfung der Linien 466 und 467 bereits sehr lange eine Busverbindung besteht, greift insofern nicht, als dass gerade in der **Verbindung** der Haltepunkte Bf. Dissen/Bad Rothenfelde und Kattenvenne der große Nutzen für die Anrainerkommunen – inkl. aller an beiden Bahnlinien anliegenden Kommunen – besteht. Insbesondere in dieser Verbindung lassen sich die gesteckten Ziele verwirklichen.

Inwieweit sich die Überlegungen der PlaNOS mit den Handlungsempfehlungen des begleitenden Fachbüros decken, kann nicht beurteilt werden, denn diese liegen den kreisangehörigen Kommunen nicht vor.

Es wurde vorgeschlagen, hierzu gemeinsam mit dem begleiteten Fachbüro ein Gespräch mit allen Beteiligten anzubieten, bzw. den Alternativvorschlag kurzfristig und auch auf eine Umsetzung und Integration in das Förderprojekt hin untersuchen zu lassen.

Der mündlichen Aufforderung zur Beteiligung (mit einer einwöchigen Frist) folgend, hat die Gemeinde Bad Laer zunächst die Einbeziehung des Bahnhaltepunktes Dissen am 02.09.2022 und später die Alternative einer Verbindung der Bahnhaltepunkte Dissen/ Bad Rothenfelde mit Schreiben vom 15.12.2022 konkretisiert, zuletzt – nach Vorstellung des konkreten Buslinienverlaufs – nochmal gegenüber der PlaNOS am 27.02.2023.

Der Vorteil einer aktuell durch die PlaNOS zusätzlich ggf. angedachten Anbindung an eine bestehende Busverbindung (also vermutlich mit Umstieg) Richtung Bahnhof Warendorf erschließt sich nicht, da von dort aus nur eine Ost-West-Bahnverbindung (MS, BI) besteht.

Die auch in einer Besprechung vom 17.02.2023 durch die PlaNOS erneut vorgetragenen **Zielsetzungen** einer **Fahrtzeitverkürzung**, einer **Anbindung an den Bahnverkehr**, einer **Reduzierung des CO2-Ausstoßes** und der **Erprobung im ländlichen Raum** würde die vorgeschlagene Alternative der Schnellbusverbindung der Bahnhaltepunkte Dissen und Kattenvenne wohl mindestens ebenso, wenn nicht besser, gerecht.

Bezüglich des direkten Anfahrens nähergelegener kleiner Bahnhaltepunkte wird darauf hingewiesen, dass insbesondere bez. der Bahnanbindung Osnabrück-Münster und den regionalen Haltepunkten die Anrainerkommunen für einen möglichst häufigen und regelmäßigen Halt der DB-Züge kämpfen. Mit dem Argument der im Zweifel zu geringen Anzahl an zusteigenden Fahrgästen kommen immer wieder Bahnhaltepunkte in die Diskussion, herausgenommen zu werden. Insofern ist die von der PlaNOS beschriebene „*konsequente Ausrichtung auf eine Bus-Schiene-Verknüpfung am Hbf. Osnabrück*“ evtl. auch dahingehend zu überdenken, ob nicht auch unter diesem Aspekt eine **kürzere und direktere Anbindung kleinerer Haltepunkte günstiger, schneller erreichbar und nachhaltiger** ist.

Hervorzuheben ist auch die **eindrucksvolle Pionierarbeit des Bürgerbusvereins Lienen-Glandorf e.V.**, der mit großem Einsatz eine Kleinbusverbindung zwischen Kattenvenne und Glandorf bietet. Auch wenn in einer ausgebauten Verbindung beider Bahnhaltepunkte ein zusätzlicher Mehrwert gesehen wird, sollte bei Interesse ein Angebot des Bürgerbusvereins Lienen-Glandorf e.V. sinnvoll in ein künftiges System integriert oder angebunden werden.

C) Argumente der PlaNOS zur zeitlichen Knappheit

Die von der PlaNOS geplante Schnellbuslinie S40 wird gemäß Antrag (Stand 18.11.2022) als Untermaßnahme 1.1.2 der Maßnahme 1.1 im Teilprojekt 1 geführt. Der Antragsschwerpunkt liegt hier in den nicht vorhandenen Bahnanschlüssen von Glandorf und Bad Laer sowie einer „lediglichen Regio-Busandbindung im Stundentakt“ und einer fehlenden Direktverbindung der beiden Orte an die Bahn.

Die Untermaßnahme 1.1.2 „Schnellbuslinie Bad Iburg – Glandorf – Bad Laer“ wird im Förderantrag wie folgt beschrieben: *„Die zweite neue Schnellbuslinie soll die Achse zwischen dem südlichen Osnabrücker Land und der Stadt Osnabrück stärken. Ähnlich wie im Teilprojekt 1.1.1 beschrieben verfügen auch die Gemeinden Bad Laer und Glandorf über keinen direkten Schienenanschluss und bislang lediglich über jeweils eine regionale Busverbindung im Stundentakt. Vor allem für den touristisch bedeutsamen Ort Bad Laer gilt, dass die heutige Buslinie aufgrund ihres Verlaufes sowie der zahlreichen Haltestellen zwar einen erheblichen Einzugsbereich hat, aber keine für einen Umstieg auf den Busverkehr notwendige attraktive Fahrzeit aufweist. Abend und Wochenendverbindungen bestehen, aber eingeschränkt. Zudem fehlt es an einer ganztägigen Verbindung zwischen den direkt benachbarten Gemeinden Bad Laer und Glandorf. Die neue Schnellbuslinie soll in Bad Laer starten, über die Landesstraße 94 nach Glandorf führen, von dort weiter über die Bundesstraße 51 nach Bad Iburg und anschließend über Georgsmarienhütte auf schnellstem Weg nach Osnabrück. Um eine Fahrtzeit zu erreichen, die nur wenig länger ist als mit dem Pkw gefahren und damit einen echten Schnellbus zu entwickeln, sollen nur Haupthaltestellen bedient werden. Zudem wird in Georgsmarienhütte nahe dem Zentrum die Bedienung auf die Haltestelle Karolinenhöhe begrenzt und nicht über Oesede Ortskern gefahren. Erreicht werden soll damit eine Fahrzeit zwischen Bad Laer Ortskern und Osnabrück Zentrum von ca. 40 Minuten (heute 54 Minuten). Die Linie soll einen 60-Minuten-Takt erhalten, und zwar an allen Wochentagen von ca. 5 – 24 Uhr. Es werden zwei zusätzliche Fahrzeug für den Betrieb benötigt, die in die Kostenberechnung für die Jahre 2024 und 2025 mit eingeflossen sind.“*

Ebenfalls ist im Antrag (und letztlich auch in den Förderbescheid übernommen) der **durch die PlaNOS selbst festgelegte Zeitplan** (ausschließlich) für die Untermaßnahme 1.1.2 (Schnellbuslinie S40) ausgeführt.

Demnach gelten ausdrücklich **als „Soll-Daten“** von der PlaNOS benannt laut Antrag für den
Meilenstein 1 – Feinplanung/ Endabstimmung der 30.06.2023
Meilenstein 2 – Genehmigungsverfahren der 31.08.2023 und
Meilenstein 3 – Inbetriebnahme der 31.01.2024.
Diese Fristsetzungen wurden selbst gewählt und dürften dementsprechend vermutlich auch durch die PlaNOS begründet verändert werden.

Im vorliegenden Förderantrag selbst findet sich in Kap. 3.4.1 („Beschreibung der Teilprojekte“) zum Teilprojekt Nr. 1 zur Untermaßnahme 1.1.2 („Schnellbuslinie Bad Iburg – Glandorf – Bad Laer“) noch folgende Formulierung zur Zeitplanung: *„In 2023 finden vorbereitende Arbeiten statt inklusive Beratungsleistungen unter anderem zur Vergabe“.*

An Sachausgaben für die Untermaßnahme 1.1.2 „Schnellbuslinie Bad Iburg – Glandorf – Bad Laer“ sind im Förderantrag insgesamt 1.855.532,00 EUR kalkuliert. In der Ausgabenplanung sind hierfür 50 % für das Jahr 2024 und die anderen 50 % für das Jahr 2025 vorgesehen. Die Gesamtkosten für diese Maßnahme werden im Förderantrag in Abschnitt 3.6 mit 1.918.987,48 EUR angegeben.

Die Grundlagen der geschätzten Ausgaben werden im Antrag unter Ziffer 6.3 wie folgt erläutert: „*Die Kosten wurden in jedem Teilprojekt aufgrund einer Vorkalkulation abgeschätzt. Soweit möglich, wurden die Kosten auf Basis bekannter indikativer Angebotspreise berechnet. Zahlen aus dem Benchmark und Kostenanalysen von Gutachtern aus vorhergehenden Studien wurden hinzugezogen.“*

Zudem erfolgt vom Antragsteller noch folgende Aussage: *„Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen werden demnach in 2024 anlaufen, danach deutlich steigen und somit auf die langfristige Tragfähigkeit der Projektmaßnahmen einzahlen. Dabei sollen mindestens 60 % der Kosten der Linienverkehre des wahlfreien Gelegenheitsverkehrs allein durch steigende Fahrgelderlöse gedeckt werden*.“

Weiterhin wird im Antrag zur „*Kurz- bzw. langfristige finanzielle Tragfähigkeit nach Beendigung der Zuwendung (inklusive Kennzahlen) sowie mögliche Unsicherheiten und Risiken in Abhängigkeit von der betrachteten zeitlichen Perspektive und möglichen Szenarien*“ ausgeführt: „*Eine Verstetigung der Maßnahmen aus TP 1 ist herausfordernd, aber unverzichtbar. Nach Förderzeitende beläuft sich der jährliche Finanzierungsbedarf auf ca. 5 Mio. Euro. Die in TP 1 enthaltenen Angebotserweiterungen sind bereits Bestandteil des aktuellen Nahverkehrsplans und somit bereits intensiv mit den beteiligten Kommunen diskutiert und geplant worden […] Der Landkreis sowie die Kommunen beabsichtigen eine Fortführung der Maßnahmen auch nach dem Förderzeitraum“.*

Hierzu wird noch Klärungsbedarf gesehen.

Die beiden **Zuwendungsbescheide** nehmen im Hinblick auf die Zeitplanung und den Finanzierungsplan keine Änderungen gegenüber den gestellten Förderanträgen vor. Ausdrücklich wird auch hier der 31.01.2024 als spätester Startpunkt für die Inbetriebnahme aller unter Maßnahme 1.1 aufgeführten Untermaßnahmen und damit auch für die Untermaßnahme 1.1.2 noch einmal benannt (Ziff. 14, Projektmanagement). Ebenso enthält der Zuwendungsbescheid den Hinweis, dass die genannten Maßnahmen bis 31.12.2025 durchgeführt werden müssen. Weitere zeitliche Regelungen enthält der Zuwendungsbescheid nicht.

Darüber hinaus sind in den beiden Zuwendungsbescheiden folgende Hinweise aufgeführt:

a) „***Bei Änderungen im Projektablauf ist ein aktualisierter Zeitplan unverzüglich vorzulegen***“. Dies bedeutet offensichtlich: **Änderungen im Projektablauf sind selbstverständlich auch bei dieser Maßnahme möglich**, sie sind allerdings anzuzeigen und zu begründen. Das ist das übliche Verfahren bei allen Förderprogrammen des Bundes.

b) Als Auflage ist in dem Zuwendungsbescheid folgende Formulierung enthalten: „*Sie sind verpflichtet, die Festlegungen des Verwertungsplans, der mit dem Verwendungsnachweis eingereicht wird und dem ich zugestimmt habe, umzusetzen (Auflage)*.“ Und weiter: „*Die verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle **Tragfähigkeit der Maßnahme muss auch nach Beendigung des Bewilligungszeitraumes sichergestellt werden**. Auf Nr. 2.2 der Richtlinie ÖPNV wird Bezug genommen*.“

Hinzuweisen ist auch noch auf die Präsentation der **PlaNOS vom 18.01.2023**. Dort finden sich unter der Überschrift „Wo stehen wir aktuell?“ folgende Formulierungen:

· „Erarbeitung genauer Linienverläufe, Festlegung der Haltestellen, Erstellung von Fahrplänen unter Berücksichtigung von erforderlichen Anschlüssen

· **Abstimmung mit** VOS Partnern und **Anrainerkommunen**

· Vorbereitung des Genehmigungsverfahrens

· **Inbetriebnahme geplant für Q1 2024**“

Die von der PlaNOS benannte **Förderrichtlinie enthält keinerlei Vorgaben im Hinblick auf die Frage, wie lange eine Maßnahme, die mit Zuwendungen aus diesem Programm gefördert wird, betrieben werden muss**. Förderkriterien sind vielmehr ausschließlich, dass die Maßnahmen dazu geeignet sein müssen, „die Förderziele und den Zuwendungszweck zu erfüllen“. Der Zuwendungszweck wird hierfür in der Richtline klar beschrieben (Ziff. 1 der Richtlinie). Weiterhin wird als Anforderung an die förderfähigen Maßnahmen formuliert, dass diese „in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet“ sein müssen. Dazu gehört, dass dieses Konzept „die verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme auch nach Beendigung der Zuwendung sicherstellt und einen Beitrag zum Klimaschutz darstellt“ (vgl. 2.2 der Richtlinie). Im Antrag ist daher dieses Konzept darzustellen und die **geforderte langfristige Tragfähigkeit auch nach Beendigung der Förderung** aus diesem Konzept begründet herzuleiten. Zudem ist ein Verwertungsplan vorzulegen.

In zeitlicher Hinsicht findet sich in der Förderrichtlinie lediglich folgender Hinweis: „*Die Zuwendung kann nur für einen in den Förderaufrufen genannten Zeitraum gewährt werden, soweit die haushaltsrechtlichen Ermächtigungen vorliegen*“ (Ziff. 5, Abs. 1, Satz 2 der Richtlinie).

Auch der sogenannte zweite Förderaufruf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr enthält keinerlei Vorgaben im Hinblick auf die Frage, wie lange eine Maßnahme, die mit Zuwendungen aus diesem Programm gefördert wird, betrieben werden muss. In zeitlicher Hinsicht findet sich in dem Förderaufruf vielmehr ausschließlich die folgende Vorgabe: „*Für die geförderten Modellprojekte wird eine Laufzeit bis spätestens 31.12.2025 festgelegt*“ (Abschnitt III., Ziff. 2, letzter Abs.) und identisch in Abschnitt IV, Ziff. 2, letzter Abs.). Einzig allein entscheidend im Hinblick auf die Bewertung der gestellten Anträge und damit die Auswahl der zu fördernden Projekte und finale Förderentscheidung ist der folgende Satz: „*Die Bewertung erfolgt auf der Grundlage der jeweils skizzierten Beiträge zur Erreichung der in der Förderrichtlinie formulierten Förderziele*“ (Abschnitt III., Ziff. 1, Abs. 3, Satz 1) und identisch in Abschnitt IV, Ziff. 1, Abs. 2, Satz 1). Zudem gelten die üblichen Vorgaben für die Berichterstattung (Statusberichte)

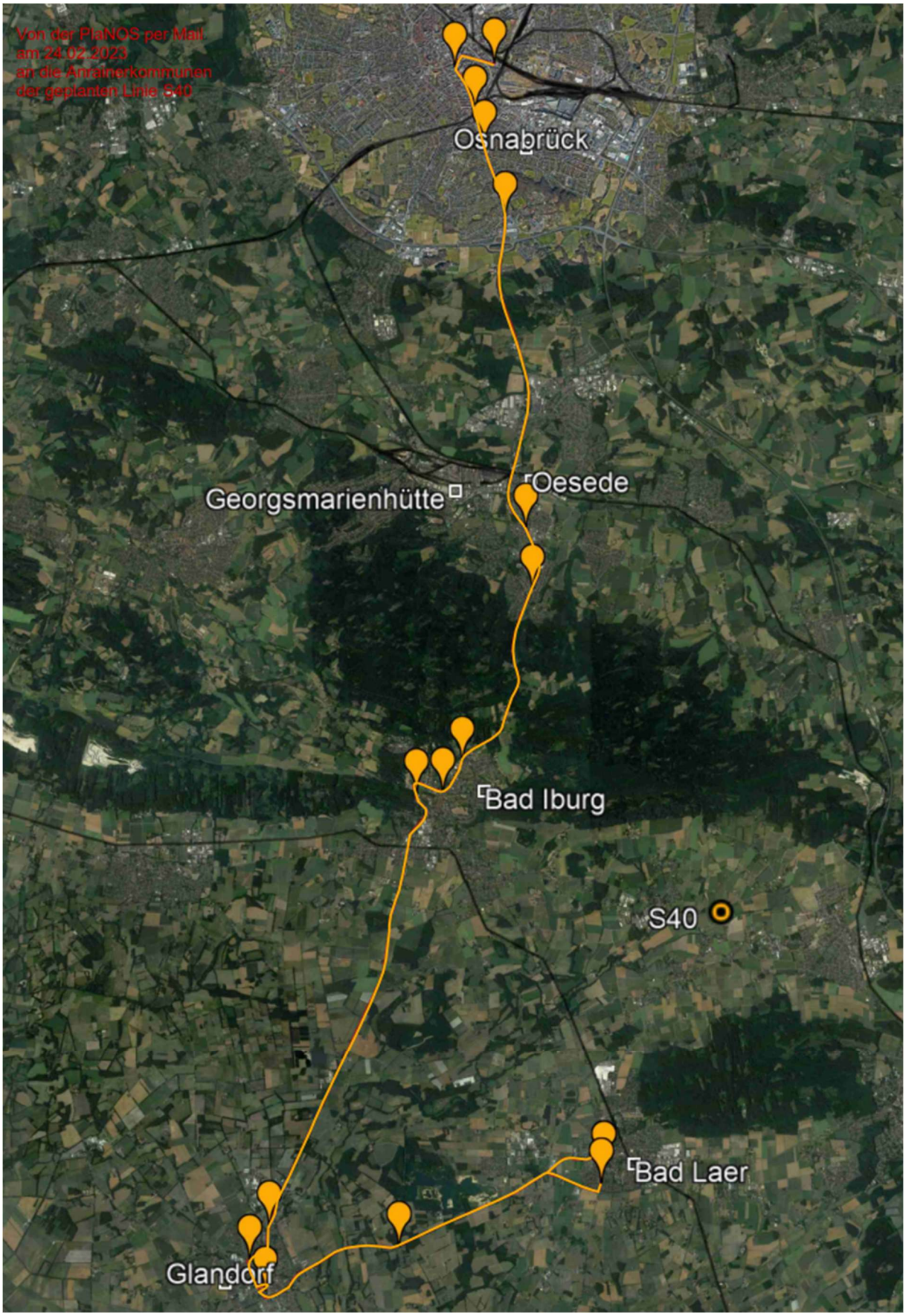
Auch aus dem Fragen- und Antwortkatalog des Bundesministeriums zu diesem Förderprogramm ergeben sich im Hinblick auf eine mögliche Mindestdauer, in der die ausgewählten Maßnahmen anzubieten und zu betreiben sind, keine Vorgaben. Im Hinblick auf die zeitliche Frage heißt es in dem Dokument lediglich: „*Der Projektstart zur Umsetzung der ausgewählten Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV ist voraussichtlich nach Antragsbewilligung gegen Ende 2022 vorgesehen*.“ Zudem heißt es in der Antwort auf die Frage 5.13 („Müssen die Modellprojekte bis Ende 2025 abgeschlossen sein?“): „*Mit Ende des Bewilligungszeitraums (Ende 2025) stehen keine Mittel mehr zur Verfügung. Das bedeutet, dass danach auch keine Mittel mehr angefordert werden können. Im Hinblick auf die Auswertung der Ergebnisse der geförderten Maßnahmen sollten die Projekte in der Förderlaufzeit abgeschlossen werden, so dass die zentral organisierte Evaluation der Maßnahmen gewährleistet werden kann“*.

Wichtige ergänzende Hinweise finden sich im Fragen- und Antwortkatalog des Bundesministeriums aber zu der Frage: „*Sind alle Anträge förderfähig? Was sind die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Antrag?“* (Frage 1.9): Hierzu wird ausgeführt: „*Die Modellprojekte müssen in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet sein, welches auch die* ***verkehrliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme nach Beendigung der Zuwendung*** *beinhaltet. Durch die Voraussetzung der Tragfähigkeit soll sichergestellt werden, dass die Fortführung des Projekts nach dem Bewilligungszeitraum auch ohne Bundesförderung möglich ist und dass* ***Projekte nach dem Ende der Förderung nicht eingestellt werden*** *müssen, weil keine ausreichenden Mittel zur weiteren Finanzierung vorliegen.*“

Ergänzend wird hierzu unter Frage 4.3 („*Welche Anforderungen gelten für das Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität?*“) noch formuliert: „*Das Gesamtkonzept soll unter Berücksichtigung des regionalen Kontexts, der Bedürfnisse von Zufußgehenden, Radfahrenden, Autofahrenden und ÖPNV-Nutzenden sowie von Aspekten der Infrastrukturplanung und der Stadtentwicklung verdeutlichen, wie der ÖPNV insgesamt und insbesondere die vorgestellten Maßnahmen zu einer nachhaltigeren Mobilität vor Ort beitragen und auf die Zielkaskade des Förderaufrufs einzahlen. Im Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität ist somit ein ganzheitlicher Überblick über die Mobilität vor Ort inklusive aller Verkehrsträger bzw. den gesamten Mobilitätssektor vor Ort darzustellen. Es beinhaltet auch die verkehrliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahmen nach Beendigung der Zuwendung.*“

Hervorzuheben ist die Antwort auf die Frage 5.15. Hier heißt es „***Die Förderung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der im Förderbescheid angegebenen Regelungen. Etwaig notwendige Anpassungen aufgrund unvorhersehbarer Entwicklungen können im Einzelfall Berücksichtigung finden.*** *Die Erhöhung der Fördersumme ist jedoch in der Regel ausgeschlossen.*“ Jede Entscheidung hierüber bleibt, wie üblich „*der Einzelfallprüfung vorbehalten.*“ (Antwort auf die Frage 5.14).

Die o.g. Ausführungen zeigen: Anders als von der PlaNOS dargestellt, ist die im Förderantrag genannte und von der PlaNOS präferierte Linienführung von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück keine Maßnahme, die im gültigen Nahverkehrsplan 2019 zu finden ist.

Vor dem Hintergrund der vorgenannten Chancen und Bedeutung der Maßnahmen, der offensichtlichen Anforderung, dass die Maßnahmen langfristig zu betreiben sind und der vom Fördergeber vorgesehenen Möglichkeit noch Änderungen im Projekt vornehmen zu können, wird dringend angeregt, eine (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen einzurichten. Diese Busverbindung wird als hochattraktiv eingestuft. Die im betreffenden Förderantrag benannte Untermaßnahme 1.1.2, Maßnahme 1.1, Teilprojekt 1 als von der PlaNOS geplante Schnellbusline S40 von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück wäre entsprechend zu ändern. Es ist anzunehmen, dass sich diese – im Vergleich zum Gesamtprojekt – vergleichsweise kleine Planung ggf. unter Beteiligung eines Fachbüros innerhalb weniger Wochen realisieren lässt.

Anlage (Information PlaNOS, 24.02.2023 zum geplanten Streckenverlauf S40)