

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2016-03-22

Dezernat/ Amt: III / Fachdienst
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Herr Böcker
Telefon: 545 - 2068

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00663/2016

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Finanzen
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

Regionaler Nahverkehrsplan Teil D

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung beschließt den Regionalen Nahverkehrsplan Teil D sowie die Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) vorgebrachten Bedenken und Anregungen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Durch die Landeshauptstadt Schwerin wurde im Zusammenwirken mit den Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg ein regionaler Nahverkehrsplan erarbeitet. Dieser gliedert sich in die Teile A (regionaler Teil) und B bis D (lokale Teile, wobei der die Landeshauptstadt betreffende Teil die Bezeichnung D trägt).

Teil A:

Der Teil A regelt die Grundzüge der Zusammenarbeit zwischen Schwerin, Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg bei der Planung und Durchführung des ÖPNV. Insbesondere ordnet er die regionalen ÖPNV-Verflechtungen, d.h. die Haupt- und Nebenachsen des Schienenpersonennahverkehrs und des Busverkehrs.

Der Teil A wurde nach Abstimmung zwischen den drei beteiligten Gebietskörperschaften im Rahmen des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg auf der Verbandsversammlung am 16.04.2014 bestätigt und von der Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin auf ihrer Sitzung am 28.04.2014 zur Kenntnis genommen (Vorlage 01887/2014). Seine

Rechtsverbindlichkeit wird der Teil A aber erst zusammen mit dem lokalen Teil B für den Landkreis Ludwigslust-Parchim, dem Teil C für den Landkreis Nordwestmecklenburg und dem Teil D für die Landeshauptstadt Schwerin erlangen, soweit damit durch Beschluss der jeweiligen Kreistage bzw. der Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin die Formulierungen des Teils A festgesetzt werden.

Teil D – Verfahren:

Inzwischen wurde auch die Bearbeitung des Teils D des regionalen Nahverkehrsplans abgeschlossen. Die Bearbeitung wurde begleitet durch einen Nahverkehrsbeirat, in den die Vorsitzenden der Ausschüsse für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr, für Finanzen, für Umwelt, Gefahrenabwehr und Ordnung, sowie für Wirtschaft, Tourismus und Liegenschaften, ferner die Vorsitzende des Behindertenbeirats, der Geschäftsführer der Nahverkehr Schwerin GmbH und der Leiter des Fachdienstes für Verkehrsmanagement berufen waren. Der Beirat tagte am 11.11.2014, 12.03.2015 und 30.09.2015. Der Entwurf des regionalen Nahverkehrsplans Teil D wurde am 11.12.2015 den relevanten Trägern öffentlicher Belange mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Die eingegangenen Stellungnahmen und ihre Auswertung sind in der Anlage beigefügt.

Teil D – Inhalt:

Der Teil D enthält grundlegende Aussagen für die weitere Entwicklung des ÖPNV in Schwerin, insbesondere hinsichtlich seiner Bedienungsqualitäten und auch hinsichtlich seiner Finanzierung. Er analysiert die örtliche Ausgangslage in Schwerin (vorhandenes ÖPNV-Netz und -Bedienungsangebot, vorhandene Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur), entwickelt eine Nachfrageprognose und benennt darauf aufbauend Zielstellungen zur zukünftigen Netz- und Angebotskonzeption, sowie ergänzende Qualitätsstandards einschließlich Aussagen zu Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Dabei trifft der Nahverkehrsplan jedoch noch keine haushaltsrelevanten Festsetzungen.

Die erwähnten Zielstellungen zur zukünftigen Netz- und Angebotskonzeption beinhalten im Wesentlichen:

- Aussagen zur strategischen Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes, d.h. zur Aufgabenteilung zwischen Straßenbahn, Stadtbusverkehr und Regionalbusverkehr (soweit er das Territorium der Landeshauptstadt berührt). Die Verknüpfung dieser Verkehrsträger zu einem integrierten Gesamtsystem soll im Wesentlichen über die Hauptverknüpfungspunkte Kieler Straße, Hauptbahnhof und Stauffenbergstraße erfolgen. Dabei führen die Stadt-Umland-Achsen grundsätzlich jeweils bis zu den im Netzzusammenhang nächstgelegenen Hauptverknüpfungspunkten. Dadurch kann eine Entlastung der zentralen ÖPNV-Achse Bürgermeister-Bade-Platz – Hauptbahnhof – Marienplatz – Platz der Jugend erreicht werden. Ebenso können auf diese Weise wirtschaftlich unvertretbare Parallelverkehre zum hochleistungsfähigen Transportmittel Straßenbahn vermieden werden.
- Aussagen zu Angebotsanpassungen im Stadtverkehr, insbesondere zur Erweiterung und Vereinheitlichung der Taktfahrpläne beim Stadtbus, was im Wesentlichen das bestehende Liniennetz betrifft. Denn die vorgeschaltete Analyse der Erschließungsdefizite, die für einzelne Siedlungsgebiete im Stadtgebiet bestehen, ergab, dass diese Erschließungsdefizite aufgrund der Nichtbefahrbarkeit der betreffenden Straßen durch Linienbusse oder aufgrund des zu geringen Nachfragepotentials in den meisten Fällen nicht behoben werden können.
- Aussagen zur ÖPNV-Beschleunigung insbesondere im Hinblick auf die Schaltungen von Lichtsignalanlagen (Ampeln) und die Freihaltung von ÖPNV-Fahrwegen.
- Aussagen zu alternativen Bedienformen, wie Bürgerbussen oder Anrufsammeltaxis; für letztere wird eine nähere Prüfung in Form eines zeitlich und räumlich begrenzten Pilotbetriebes avisiert.

Als ergänzende Qualitätsstandards definiert der Nahverkehrsplan insbesondere die Grundsätze für einen barrierefreien ÖPNV, was Aspekte der Haltestellengestaltung, der eingesetzten Fahrzeuge und der Fahrgastinformation umfasst. Ferner werden Zielstellungen hinsichtlich der Qualifikationen des Personals und hinsichtlich Tarif und Vertrieb benannt.

Vor dem Hintergrund der vorgenannten Inhalte des Nahverkehrsplans werden die in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange vorgebrachten Bedenken im Wesentlichen wie folgt bewertet:

- Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage nicht nur für die innerstädtischen, sondern auch für alle die Stadtgrenzen überschreitenden regionalen Verbindungen in hoher, barrierefreier Qualität, wobei die Verknüpfungspunkte gute Umsteigemöglichkeiten sichern.
- Kombitickets erlauben den Fahrgästen auch tariflich eine nachlösefreie und bequeme Fahrt vom Umland nicht nur ins Zentrum, sondern zu allen Punkten des Schweriner Stadtgebiets.
- Volkswirtschaftlich nicht vertretbare Parallelverkehre werden vermieden, und somit wird der gebotene sparsame Umgang mit öffentlichen Geldern garantiert.
- Unnötige Beeinträchtigungen der zentralen ÖPNV-Achse Bürgermeister-Bade-Platz – Hauptbahnhof – Marienplatz – Platz der Jugend werden vermieden.

Nähere Einzelheiten sind der Anlage zu entnehmen.

2. Notwendigkeit

Die Landeshauptstadt Schwerin als Aufgabenträger für den ÖPNV auf ihrem Territorium ist gemäß §7 ÖPNVG M-V zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes verpflichtet. Nach erfolgter Beschlussfassung durch die Stadtvertretung ist der regionale Nahverkehrsplan Teil D dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V anzuzeigen. Sofern das Ministerium nicht binnen drei Monaten widerspricht, wird der Nahverkehrsplan wirksam.

In laufenden Abstimmungen zwischen der Landeshauptstadt Schwerin und den benachbarten Landkreisen über die Ausgestaltung der die Stadtgrenzen überschreitenden Nahverkehrsangebote wurde bereits von Seiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landesamt für Straßenbau und Verkehr) kritisiert, dass die Landeshauptstadt Schwerin als Aufgabenträger sich nicht auf einen aktuellen Nahverkehrsplan stützen kann. Vor dem Hintergrund weiterer noch im Jahr 2016 bevorstehender Verhandlungen, insbesondere mit dem Landkreis Ludwigslust-Parchim (Erneuerung der Buskonzessionen), ist daher eine schnelle Beschlussfassung des Nahverkehrsplans Teil D geboten.

3. Alternativen

Keine (siehe Punkt 2).

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Die sich aus dem Regionalen Nahverkehrsplan Teil D ergebenden Konsequenzen für die Ausgestaltung des ÖPNV in Schwerin als wichtigem Faktor der Daseinsvorsorge werden bedeutsam für die Lebensverhältnisse von Familien sein. Der ÖPNV ist insbesondere für Familien von hoher Bedeutung, da gerade Kinder und Jugendliche mit ihren Mobilitätsbedürfnissen in hohem Maße auf den ÖPNV angewiesen sind.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Die sich aus dem Regionalen Nahverkehrsplan Teil D ergebenden Konsequenzen für die Ausgestaltung des ÖPNV in Schwerin als wichtigem Faktor der Daseinsvorsorge werden bedeutsam für Wirtschaft und Arbeitsmarkt sein. Der ÖPNV ist insbesondere für Berufspendler von hoher Bedeutung, da er eine leistungsfähige Alternative zum privaten Kfz-Verkehr bietet.

6. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe: ja/nein

b) Ist der Beschlussgegenstand aus anderen Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse und rechtfertigt zusätzliche Ausgaben:

c) Welche Deckung durch Einsparung in anderen Haushaltsbereichen / Produkten wird angeboten:

d) Bei investiven Maßnahmen bzw. Vergabe von Leistungen (z. B. Mieten):

Nachweis der Unabweisbarkeit – zum Beispiel technische Gutachten mit baulichen Alternativmaßnahmen sowie Vorlage von Kaufangeboten bei geplanter Aufgabe von als Aktiva geführten Gebäuden und Anlagen:

Betrachtung auch künftiger Nutzungen bei veränderten Bedarfssituationen (Schulneubauten) sowie Vorlage der Bedarfsberechnungen:

Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für das Vermögen der Stadt (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Sinne des § 9 GemHVO-Doppik):

Grundsätzliche Darstellung von alternativen Angeboten und Ausschreibungsergebnissen:

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung des aktuellen Haushaltes

(inklusive konkreter Nachweis ergebnis- oder liquiditätsverbessernder Maßnahmen und Beiträge für Senkung von Kosten, z. B. Betriebskosten mit Berechnungen sowie entsprechende Alternativbetrachtungen):

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung künftiger Haushalte (siehe Klammerbezug Punkt e):

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: --

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: --

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

Anlage 1 - Regionaler Nahverkehrsplan Teil D

Anlage 2 - Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) vorgebrachten Bedenken und Anregungen

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin