

# Stadtvertretung der Landeshauptstadt

## Schwerin

Datum: 07.12.2021

Dezernat: III / Fachdienst  
Verkehrsmanagement  
Bearbeiter/in: Smerdka, Bernd-Rolf, Dr.  
Telefon: 545-2050

### Beschlussvorlage

#### Drucksache Nr.

00274/2021

öffentlich

### Beratung und Beschlussfassung

Hauptausschuss  
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr  
Hauptausschuss  
Stadtvertretung

### Betreff

ÖPNV: Grundsatzbeschluss zur Gründung eines Verkehrsverbundes in der Region Westmecklenburg

### Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung beauftragt den Oberbürgermeister mit der Umsetzung der Gründung eines Verkehrsverbundes unter den Rahmenbedingungen des „Grundsatzgutachtens für einen Verkehrsverbund in der Region Westmecklenburg“. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, mit den beteiligten Gebietskörperschaften in die Verhandlungen einzutreten und der Stadtvertretung weitere erforderliche Beschlüsse vorzulegen. In den Verhandlungen ist dafür Sorge zu tragen, dass für das Stadtgebiet Schwerin weiterhin Beschlüsse zu Tarifen und Linienführung durch die LHS gefasst werden können. Dabei ist unbestritten, dass diese nur die städtische Tarifzone betreffen dürfen und entstehende Erlösrückgänge, die den Verkehrsverbund tangieren, von der Landeshauptstadt getragen werden.

### Begründung

#### 1. Sachverhalt / Problem

Es wurde mit dem Grundsatzgutachten nachgewiesen, dass die Harmonisierung der bestehenden Tarife in einem integrierten Verbundtarif unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen zu empfehlen ist. Den Fahrgästen in der Region Westmecklenburg werden dadurch Vorteile geboten; Zugangshemmnisse werden abgebaut. Vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Diskussionen im Mobilitätssektor und dem daraus folgenden Handlungsdruck kann der gemeinsame Verbundtarif einen positiven Beitrag zur Verlagerung von Verkehren auf den ÖPNV in der Region Westmecklenburg leisten und Synergieeffekte zwischen den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern

erzeugen.

Das Grundsatzgutachten entstand unter Einbeziehung und in Begleitung der nachfolgenden Beteiligten:

- Land Mecklenburg-Vorpommern (M-V)
- Landkreis Nordwestmecklenburg (NWM)
- Landkreis Ludwigslust-Parchim (LUP)
- Landeshauptstadt Schwerin (SN)
- Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV)
- DB Regio AG Nordost (DB)
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)
- Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS)
- NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH (NAHBUS)
- Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP)

Im Zuge der Vorbereitungen zur Gründung eines Verkehrsverbundes sollen, aufbauend auf dem Grundsatzgutachten, insbesondere folgende Punkte umsetzungsreif ausgearbeitet werden:

- gemeinsamer Tarif (Empfehlung Auswahl zwischen Szenario 1 und 2)
- Organisationsform des Verkehrsverbundes (Empfehlung Gründung eines schlank strukturierten Zweckverbandes)
- Einnahmeverteilung sowie notwendiger Dateninput
- Digitalisierung (e-Tarif; Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten; gemeinsame Standards)

Zur Vorbereitung der Anforderungen soll eine Arbeitsgruppe (**AG Verbund**) mit den Vertretern der beteiligten Aufgabenträger einberufen werden. Die Verkehrsunternehmen sollen weiter beratend tätig sein, informiert und einbezogen werden.

## **2. Notwendigkeit**

Die Landeshauptstadt Schwerin setzt sich für den Ausbau des ÖPNV-Angebots ein. Hieraus erfolgt die Notwendigkeit zu Abstimmung und Planung mit den umliegenden Gemeinden. Bisher erfolgte die Abstimmung zwischen allen Beteiligten einzeln untereinander und damit nicht effizient. Der Verkehrsverbund kann die strategische Planung, Finanzierung und den Ausbau des ÖPNV-Angebotes steuern und leistungsfähig bewältigen.

Damit wird die innerstädtische Belastung mit Kfz-Verkehr gedämpft und ein wichtiger Beitrag zur Umsetzung von Klimaschutz und dem Beschluss der Stadtvertretung zum Klimanotstand erbracht.

## **3. Alternativen**

Es erfolgt keine Verhandlung zum Verkehrsverbund. Die Landeshauptstadt Schwerin entfällt somit als Gebietskörperschaft des Verkehrsverbundes und plant sein ÖPNV-Angebot ohne Einbeziehung der umliegenden Landkreise. Die Finanzierung und Planung müsste weiterhin aus kommunalen Eigenmitteln erfolgen.

Die Potentiale eines Verkehrsverbundes bzgl. der Steigerung der Nutzungsraten des ÖPNV, des Abbaus von MIV-Pendlerströmen mit eigenem Kfz unterbleibt, ebenso wie die positiven, dämpfenden Wirkungen auf den Klimawandel, den das Umsteigen hervorruft.

#### **4. Auswirkungen**

**Lebensverhältnisse von Familien:** Das Angebot eines Verkehrsverbundes bietet Familien eine bequeme und günstige Nutzung des ÖPNV. Dadurch können Fahrten zur Schule, Arbeit, Ärzte, etc. von allen sozialen Schichten genutzt werden.

**Wirtschafts- / Arbeitsmarkt:** keine

**Klima / Umwelt:** Ein Verkehrsverbund fördert das Mobilitätsangebot und baut Zugangshemmnisse für die Nutzung des ÖPNV in der Region ab. Dadurch wird eine leistungsfähige Alternative zum Kfz-Verkehr geschaffen und Natur und Umwelt werden geschont.

**Gesundheit:** Der ÖPNV ist für seine Nutzer ein verkehrssicheres Verkehrsmittel, im Gegensatz zum eigenen Kfz. Die Zunahme seiner Nutzung hat das Potential, Verkehrsunfälle zu verringern. Lärm- und Schadstoffbelastungen können dadurch in der Stadt ebenfalls vermieden werden.

#### **5. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität**

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

Die finanziellen Folgen für die Aufgabenträger hängen im Wesentlichen vom gewählten und final auszuarbeitenden Tarif ab. Diese ergeben sich aus der Harmonisierung (Angleichung) der bestehenden Tarife (im Schienenpersonennahverkehr und den drei Tarifgebieten der NAHBUS, der NVS und der VLP) auf einen gemeinsamen Verbundtarif.

Bei den Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverlusten werden dem neu zu gründenden Verkehrsverbund Westmecklenburg durch das Land Mecklenburg-Vorpommern Verlustausgleichzuweisungen in der gleichen Systematik gewährt, wie sie auch dem Verkehrsverbund Warnow durch das Land bei dessen Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverlusten finanziell zugebilligt und gezahlt werden. Für darüber hinaus gehende Verluste werden die Verbundbeteiligten eine faire Lösung zur Teilung der Kosten aushandeln.

In der Anlauf- und Gründungsphase des Verkehrsverbundes Westmecklenburg streben die Beteiligten eine Anschubfinanzierung für alle Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste einschl. der Initialkosten bis zum 3. Jahr nach seiner Gründung an. Dies könnte beispielsweise unter Nutzung geeigneter Förderprogramme geschehen.

Die Kosten der Verbundstruktur ergeben sich im Wesentlichen aus den Personal- und Organisationskosten. Diese hängen ebenso von der finalen Aufgabenzuschneidung an die Verbundgesellschaft ab. Mit der Empfehlung für einen „schlank strukturierten Zweckverband“ ist der Rahmen gesetzt, um die Kosten der Verbundstruktur gering zu halten.

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe:

ja, Daseinsvorsorge sicher und das Angebot verbessern. Strategische ÖPNV-Planung in der Region als größtes Potential.

nein, der Beschlussgegenstand ist allerdings aus folgenden Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse:

Zur Erfüllung der freiwilligen Aufgabe wird folgende Deckung herangezogen:

b) Sind über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen erforderlich?

ja, die Deckung erfolgt aus:

nein.

c) Bei investiven Maßnahmen:

Ist die Maßnahme im Haushalt veranschlagt?

ja, *Maßnahmenbezeichnung (Maßnahmennummer)*

nein, Details zu Finanzfragen werden erst in weiteren Gesprächen ausgearbeitet.

d) Drittmitteldarstellung: ---

*Fördermittel in Höhe von .... Euro sind beantragt/ bewilligt. Die Beantragung folgender Drittmittel ist beabsichtigt: ....*

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Konsolidierung des aktuellen Haushaltes: ---

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Konsolidierung künftiger Haushalte: Die zukünftige ÖPNV-Planung in einem Verkehrsverbund ist wirtschaftlich effizienter als die Einzelplanung. Hierfür sind die Grundlagen vorzubereiten.

**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:**

PTV Transport Consult GmbH: Grundsatzgutachten für einen Verkehrsverbund in der Region Westmecklenburg

gez. Dr. Rico Badenschier  
Oberbürgermeister