

Begehren Ortsbeirat Friedrichsthal	Ergebnis Fahrplankonferenz am 24.01.2024
1. Einrichtung einer Vorrangschaltung für Busse aus Richtung Friedrichsthal ins Stadtzentrum. Begründung: Aufgrund der Verkehrsverhältnisse auf Lärchenallee und Gadebuscher Straße kommt es häufig wegen der Rückstaus an Ampeln zu Verspätungen vor allem im morgendlichen Schülerverkehr. Verspätungen der Schüler zum Unterrichtsbeginn sind häufige Folge. Abhilfe könnte mindestens teilweise durch die Einrichtung einer Vorrangschaltung für Busse an den Ampeln geschaffen werden. Der bereits im vorigen Jahre gestellte Antrag wurde von der Stadtvertretung auf das gesamte Stadtgebiet „ausgedehnt“ und sodann wegen der hohen Kosten als nicht finanzierbar abgelehnt. Eine Aussage zu unserem ursprünglichen Antrag, dies nur auf der genannten Strecke einzuführen, erfolgte nicht. Deshalb hier der Antrag erneut.	Verwaltung steht der Angelegenheit positiv gegenüber und will die Kostenschätzung für den Antrag aus Friedrichsthal aktualisieren und eine neue Vorlage in die Stadtvertretung einbringen
2. Einrichtung einer Vorrangschaltung für Busse in Warnitz an der Einmündung Bahnhofstraße / Grevesmühlener Straße für den Schülerverkehr Begründung: Zur Begründung wird auf den gemeinsamen Antrag der Ortsbeiräte Friedrichsthal und Warnitz vom 23.10.2023 an die Untere Verkehrsbehörde verwiesen. Die ablehnende Haltung auch nur zur Einrichtung eines Provisoriums oder vorübergehenden Lösung ist unbefriedigend und löst kein Problem. Deshalb der Antrag hier erneut.	Nach den Verkehrsbelastungszahlen ist weder eine Teilsignalisierung (ca. 70 T€), noch eine Vollsignalisierung (ca. 175 T€) angebracht und von dem zuständigen Landesamt genehmigungsfähig. Sofern der OBR einen Antrag an die Stadtvertretung stellt, wird die Verwaltung die Verkehrsbelastungszahlen überprüfen.

3.1 Umstiege in die Stadt erleichtern: a) Linie 18, rollstuhl- und kinderwagengerechtes Anhalten an der HS Kieler Straße b) Linie 18, besser Abstimmung mit den Abfahrtszeiten der Straßenbahn bei Verspätung des Busses c) Linie 17, gleiche Überlegung wie bei b) für Umstiege an der Haltestelle Lankow-Siedlung in die Straßenbahn; d) Linie 17, Ausbau der Haltestelle Lankow-Siedlung zu einer busgerechten, für Ältere und Behinderte, für Rollstuhlfahrer und für Kinderwagen wie anderswo auch gut nutzbaren Haltestelle.	Die bemängelten baulichen Verhältnisse sollen überprüft werden. Die Veränderung der Abfahrtszeiten der Straßenbahn, Linie 2, bei Verspätung der Busse wird nicht stattfinden, da ansonsten die Anschlüsse auf dem Marienplatz (zentraler Umsteigeplatz) in Unordnung geraten würden = Betroffenheit einer erheblichen Vielzahl von Fahrgästen
3.2 Verdichtung des Angebotes a) Häufigere Fahrten samstags und sonntags, md. stündlich, eher dichter, z.B. z.Zt. vom Marienplatz nach Friedrichsthal derzeit nur stündlich oder seltener, 10.36 -> 11.56 oder 14.36 -> 16.56, b) Spätbus nach Friedrichsthal nach 23.28 Uhr, md. an Wochenenden, c) Linie 14 ab Bremsweg über Friedrichsthal und zurück führen, d) Häufiger Fahrten der Linien 17 / 18 an Samstagen, durchgängig bis Mitternacht,	Eine Ausweitung des Angebotes wird wegen der damit verbundenen Kosten und der zu erwartenden geringen Fahrgastzahlen nicht erfolgen. So kostet ein zusätzlicher Bus nach Friedrichsthal, 1 x täglich, an 356 Tagen im Jahr ca. 70.000 € zusätzlich.
e) Prüfung der Einrichtung einer Bus-Ringlinie über Umgehungsstraße / Wismarsche Straße Begründung: Sternförmige Verbindungen (über Innenstadt)	Einrichtung nicht leistbar, finanziell nicht darstellbar und voraussichtlich viel zu wenig Fahrgäste

führen zu vielen Umsteig-Notwendigkeiten und kosten viel Zeit. Beispiele: Montag-Morgen von Friedrichsthal zum Sieben-Seen-Center: 51 Minuten, 3 x umsteigen; dto. nach Neumühle: 32 Minuten, 2 x umsteigen; dto. zur NVS/Polizei/LAGuS an der Ludwingsluster Chaussee: 50 Minuten, 2 x umsteigen, dto. Helios-Kliniken: 40 Minuten, 2 x umsteigen.	
f) Einbindung von Bus-Linien anderer Verkehrsgesellschaften (z.B. Nahbus), z.B. Linie 140 bietet eine direkte Verbindung zum Bahnhof, die die NVS bisher nicht anbietet; kann aber wg. Ein-/Ausstiegsverbot nicht genutzt werden.	Nach Gründung des Verkehrsverbundes machbar, zuvor aus rechtlichen Gründen und wegen fehlender Vereinbarungen über die Erlösaufteilung nicht umsetzbar.
3.3 Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit Einrichtung eines kostenlosen P & R-Parkplatzes in Lankow, Straßenbahnnähe; sichere Fahrradabstellplätze z. B. an der HS Lankow-Siedlung.	Geeignete P + R -Plätze weder in Lankow noch in Friedrichsthal ersichtlich, sichere Fahrradabstellplätze z.Zt. nicht vorgesehen
4. Jährlich finanzielle Absicherung von Anpassungsnotwendigkeiten im ÖPNV in der Stadt Schwerin Der jetzige Rhythmus von 2-jährigen Fahrplankonferenzen im Vorfeld der Haushaltsaufstellung kann den Ansprüchen an einen dynamischen, den Bürgerbedürfnissen gerecht werdenden ÖPNV nicht immer gerecht werden. Verbesserungen im Angebot des Schweriner ÖPNV sollten sich nicht nach dem 2-jährigen Rhythmus der Haushaltsplanaufstellung richten, sondern nach den tatsächlichen und aktuellen Notwendigkeiten.	Sinnhaftigkeit wird von der Verwaltung auch gesehen. Es soll versucht werden, für den Haushalt 25/26 ein jährliches „Fahrplanbudget“ in den Haushalt einzustellen. Ob dies bei der Finanzlage der Stadt erfolgreich sein wird, bleibt abzuwarten.

Deshalb beantragt der Ortsbeirat Friedrichsthal die Einstellung eines jährlichen ÖPNV-Veränderungs-Budgets von x T EUR, um unterjährig notwendige Verbesserungen im ÖPNV in der ganzen Stadt nach Anregung von Bürgern / Ortsbeiräten auch unterjährig zum Fahrplanwechsel ohne Warten auf die nächsten 2-jährigen Haushaltsvorberatungen vornehmen zu können.	
5. Investitionen in die Zukunft des ÖPNV in Schwerin / Auffinden von Entwicklungsmöglichkeiten Die Entwicklung des Netzes der NVS scheint seit einigen Jahren zum Stillstand gekommen zu sein. Über Erweiterungen wird trotz einer in den letzten Jahren intensivierten städtebaulichen Entwicklung beispielsweise in Friedrichsthal nicht diskutiert. Insbesondere die Entwicklung Friedrichsthals hin zu einem Stadtteil von mittlerweile fast 4.000 Einwohnern war bisher nicht Veranlassung, an eine Verlängerung der bisher in Lankow endenden Straßenbahnlinie nach Friedrichsthal fundiert nachzudenken. Dabei mögen die von der Stadt selbst beförderten Hindernisse wie Umgehungsstraße ohne Straßenbahn-überführung, Siedlungsentwicklung ohne Straßenbahntrassierung usw. eine Rolle gespielt haben. In Zeiten schon aus Umweltschutzgründen verstärkter Hinwendung zum ÖPNV sollte hier aber gleichwohl neu nachgedacht werden, was an realistischen Möglichkeiten noch vorhanden ist.	In der NVS hat es bereits Überlegungen für eine Ausweitung des Straßenbahnnetzes in Richtung Friedrichsthal und Krebsförden gegeben. Um diese zu überprüfen, wäre eine Vorstudie eines Dritten erforderlich, die ca. 120 – 150 T€ kosten könnte. Danach wäre das eigentliche Gutachten für konkrete Vorhaben zu erstellen, welches ein Mehrfaches an Kosten der Vorstudie verursachen wird. Ohne Unterstützung der Stadt kann die NVS dies nicht tragen. In der Stadt muss auch im Hinblick auf die Haushaltssituation der nächsten Jahre untersucht werden, ob dieses Vorhaben angegangen werden soll/kann.

Auch um die auf Bundesebene bestehenden attraktiven Fördermöglichkeiten für Schienennetzerweiterungen abschätzen zu können, bedarf es hier sachverständiger Expertise, die sinnvollerweise von dritter Seite kommen sollte.

Der Ortsbeirat Friedrichsthal beantragt daher (und sieht dies ggf. auch als Antrag an die Stadtvertretung an):

„Vorsorgliche Bereitstellung eines Betrages in einer mit dem Nahverkehr abzustimmender Höhe für die Erstellung eines Gutachtens über die technische Möglichkeit und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit von

- a) eines Anschlusses Friedrichsthals an das Straßenbahnnetz der NVS,
- b) der sinnvollen sonstigen Erweiterungen des Straßenbahnnetzes der NVS in anderen Stadtteilen und /oder über die Grenzen der Stadt hinaus (Stichwort: Verkehrsverbund).“