

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1240/2010
Amt/Aktenzeichen Dezernat V/68 05 18	Datum 01.07.2010	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 27.07.2010

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum
Park- und Verkehrsausschuss	Vorberatung	19.08.2010
Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen	Vorberatung	24.08.2010
Stadtrat	Entscheidung	01.09.2010

Betreff:

2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Mainz

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 14.07.2010

gez. Reichel

Wolfgang Reichel
Beigeordneter

Mainz, 27.07.2010

gez. Beutel
Jens Beutel
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der **Park- und Verkehrsausschuss** und der **Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen** empfehlen dem Stadtrat, die Verwaltung mit der zweiten Fortschreibung des Mainzer Nahverkehrsplans zu beauftragen.
2. **Der Stadtrat** beauftragt die Verwaltung, die zweite Fortschreibung des Mainzer Nahverkehrsplans zu veranlassen.

Problembeschreibung / Begründung

1. Sachverhalt

Die Aufstellung eines Nahverkehrsplans ist nach dem rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz Pflichtaufgabe der Kommunen und Landkreise. In ihm sollen Leitlinien für die Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden.

Der Nahverkehrsplan hat eine selbstbindende Wirkung gegenüber der Stadt bzw. dem Landkreis, ist aber gegenüber den Verkehrsunternehmen nicht zwingend. Es soll jedoch im Rahmen von Konzessionsanträgen und deren Genehmigung (durch den Landesbetrieb Mobilität Speyer) eine Prüfung erfolgen, ob die Linienverläufe und Bedienungsstandards im Einklang mit dem Nahverkehrsplan stehen.

Nahverkehrspläne haben eine empfohlene Laufzeit von ca. 5 Jahren, können aber bei Bedarf früher oder später fortgeschrieben werden.

Im September 1998 wurde der erste Nahverkehrsplan der Stadt Mainz verabschiedet. Dieser beinhaltete eine (zu diesem Zeitpunkt noch) sehr visionäre Entwicklungsperspektive mit einem weitreichend umgestalteten ÖPNV-Netz. Nachdem jedoch Anfang 1999 erkennbar wurde, dass sich mit der Liberalisierung der Energiemärkte die Finanzierungsmöglichkeiten der Stadtwerke im Querverbund gegenüber den damaligen Verkehrsbetrieben spürbar reduzieren werden, wurde kurzfristig eine weitreichende Umsetzung des NVP zum Mai 2000 beschlossen. Durch Verzicht auf die angebotsorientierten Verkehrsleistungen konnte mit dem Optimierungs- und Synergiepotenzial eine Kostensenkung um mehrere Millionen DM bei gleichbleibender Erschließungsqualität erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund beschränkte sich die 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2006 auf die Untersuchung und Beseitigung einzelner Erschließungsmängel, die in den Jahren seit 2000 nicht vollständig behoben werden konnten. Schwerpunkt der Fortschreibung waren hingegen die qualitative Bewertung des Verkehrsangebots und die Barrierefreiheit. In beiden Bereichen konnte der Gutachter keine nennenswerten Defizite ermitteln. Darüber hinaus bildete der aktualisierte Stand des Nahverkehrsplans die Grundlage für eine Betrauungsvereinbarung. Hierin erklärte die Stadt Mainz ihren Willen, dass die Erbringung des städtischen ÖPNV seitens der SWM bzw. der MVG erfolgen soll.

Beide Planwerke wurden von dem renommierten Büro PTV in Karlsruhe fachlich erarbeitet, welches ergänzend zur ersten Fortschreibung auch eine so genannte Linienbündelungsuntersuchung durchführte. Der Gutachter kam hierbei zu dem Ergebnis, dass das gesamte Bus- und Straßenbahnnetz als Gesamtbündel die wirtschaftlichste Variante darstellt. Mit diesem Ergebnis ergab sich der für die MVG begünstigende Effekt, dass sich konkurrierende Genehmigungsanträge bei auslaufenden Konzessionen nur auf das Gesamtnetz beziehen können, was wegen der Größe des Netzes sowie der Vorhaltung von Straßenbahnfahrzeugen und Schieneninfrastruktur eine erhebliche Zugangshürde darstellt.

In der Vergangenheit wurden Linienkonzessionen seitens der MVG bei Bedarf neu beantragt, was zu sehr unterschiedlichen Auslaufterminen führte. Vor dem Hintergrund der Linienbündelung war dies natürlich nicht zweckmäßig, weswegen mit der Genehmigungsbehörde ein Stichtag vereinbart wurde, zu dem alle noch laufenden Konzessionen gebündelt auslaufen sollen. Hierfür wurde der Zeitpunkt Ende 2013 festgelegt. Somit muss die MVG rechtzeitig vorher Genehmigungsanträge für sämtliche Bus- und Straßenbahnlinien stellen. Nach EU-Vorgabe müssen auslaufende Linienkonzessionen 1 Jahr vor Neuvergabe im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden.

Da im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren geprüft wird, ob die beantragten Linienverkehre im Einklang mit dem gültigen Nahverkehrsplan stehen, sollte dieser auch aktuell sein. Wie bereits dargestellt ist der NVP „bei Bedarf“ fortzuschreiben. Dies scheint bei Konzessionsneuvergabe geboten, da die inhaltlichen Aussagen des aktuellen Planwerkes dann schon 8 Jahre alt sind.

Einen Sonderfall stellt die Straßenbahntrasse Mainz-Hbf – Lerchenberg dar, die nach dem Stadtratsbeschluss vom 05.05.2010 nun planerisch vertieft untersucht werden soll. Wenn gleich noch nicht endgültig beschlossen, kann der Neubau der Straßenbahntrasse zum Lerchenberg in den Zeitraum der Ende 2013 neu zu konzessionierenden Verkehre fallen und dies eine weitreichende Anpassung des Busverkehrs bedingen. Eine dann vorzeitig anstehende Konzessionierung geänderter Busverkehre müsste durch entsprechende Aussagen des NVP gesichert sein.

Es erscheint somit geboten, für die abzusehende Laufzeit der 2.Fortschreibung (2012 bis ca. 2017) ein Szenario zu erarbeiten für den Fall, dass der Beschluss zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes erfolgt. Eine Untersuchung im Rahmen der NVP-Fortschreibung bietet zudem Synergien, da im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vom Antragssteller, d.h. der SWM/MVG voraussichtlich konkretisierte Aussagen über ein modifiziertes Busliniennetz erwartet werden.

2. Lösung

Um rechtzeitig vor Einleitung des Konzessionsverfahrens verbindliche Aussagen des NVP vorliegen zu haben, ist es notwendig, eine zielgerichtete 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Angriff zu nehmen, dessen Beschluss bis spätestens Herbst 2012 gefasst sein muss. Das bedeutet, dass die inhaltliche Erarbeitung und ein diskussionsfähiger Entwurf bis Anfang 2012 zu erarbeiten sind. Dieser Zeitpunkt korrespondiert auch mit den vorbereitenden Planungen der MVG zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (vorgesehen für Ende 2011) für den Straßenbahnneubau.

Es bietet sich ein zweigeteilter Aufbau an:

1. „Klassische“ Fortschreibung unter Zugrundelegung des Status Quo bzw. der verbindlichen Entwicklungsziele
 - Aktualisierung der Bestandsanalyse in Bezug auf städtebauliche und strukturelle Entwicklungen (z.B. Zoll- und Binnenhafen)
 - Mängelerhebung (vorwiegend aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, da gutachterlich keine Defizite zu erwarten) und deren Beseitigungsmöglichkeiten
 - Weitere Ausschöpfung an Synergiepotenzialen im Stadt-Umland-Verkehr Verbesserte Qualitätskriterien in Bezug auf Angebot, Infrastruktur, Erschließungsqualität etc.
 - Vertiefte Behandlung von Umweltaspekten (Luftreinhaltung, Lärmemissionen etc.)
2. Ausarbeitung eines Szenarios „Straßenbahnneubautrasse Mainz- Lerchenberg“ mit adaptiertem Busnetz
 - „genehmigungsfähige“ Liniennetzkonzeption
 - Nachweis einer gleichbleibenden bzw. verbesserten Erschließungsqualität

Es wird folgender Zeitplan angestrebt (mit ca. 4-5 Monaten Puffer):

08 - 09 2010	Beschluss über 2. Fortschreibung NVP
09 - 10 2010	Erarbeitung Anforderungsprofil; Anfrage bei kompetenten Büros (Beschränkte Vergabe, da Auftragssumme deutlich unter 200.000 €)
11 2010 - 02 2011	Angebotssichtung/Vergabevorschlag/Entscheidung Gremien
03 - 07 2011	Bestandsaufnahme, 1. erweiterter Arbeitskreis (Fachdienststellen, Interessenverbände)
08 - 10 2011	1. Nahverkehrsforum (Öffentlichkeit) Maßnahmenuntersuchung und Vorschläge, 2. erweiterter Arbeitskreis, 2. Nahverkehrsforum
03 - 10 2011	<i>parallel: Szenario Straßenbahnneubau</i>
11 - 12 2011	Endbearbeitung Entwurf
01 - 02 2012	Beteiligungsverfahren
bis 06 2012	Gremienbeschlüsse Stadt Mainz

Vor den dargestellten Hintergründen empfiehlt die Verwaltung den städtischen Gremien, durch Beschlussfassung die zweite Fortschreibung des Mainzer Nahverkehrsplans einzuleiten.

3. Alternativen

Verzicht oder Vertagung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit der Konsequenz, dass bei Auslaufen der gesamten Konzessionen Ende 2013 kein aktueller Rahmenplan vorliegt, in dem die Stadt Mainz als Aufgabenträger Maßgaben für die Fortentwicklung des städtischen Nahverkehrs festschreibt.

4. Ausgaben/Finanzierung

Der Teil 1 der Fortschreibung des NVP (Fortentwicklung Status Quo) lässt sich voraussichtlich mit einem begrenzten Umfang externer Unterstützung bewerkstelligen. Für gutachterliche Analysen erscheint ein Auftragsvolumen von 15.000 bis 20.000 € realistisch.

Für Teil 2 (Szenario Straßenbahnneubau) kann unterstellt werden, dass ein Diskussionsvorschlag für eine sachgerechte Umgestaltung des Busliniennetzes weitreichend seitens der MVG erarbeitet wird. Neben einer „Feintuning“ wäre dann vor allem zu prüfen, ob die Standards der Erschließung und der Erreichbarkeit, wie sie in der 1. Fortschreibung den Untersuchungsschwerpunkt darstellten, in vergleichbarer Qualität erhalten blieben. Hierzu bedürfte es in einem Teilsegment des ÖPNV-Netzes einer aktualisierten Untersuchung. Für diesen Projektbaustein sind 20.000 bis 30.000 € einzukalkulieren.

Darüber hinaus sollte ein Budget von ca. 10.000 € für möglicherweise notwendige Untersuchungen (z. B. aktualisierte Linienbündelungsuntersuchung) und/oder eine juristische Beratung eingeplant werden, so wie sich dies bei den vorangegangenen Untersuchungen zum Nahverkehrsplan als sinnvoll bzw. notwendig erwiesen hat.

Somit begrenzt sich der Rahmen des finanziellen Aufwandes je nach Untersuchungsumfang auf maximal rund 60.000 €. Dieser Bedarf kann aus zweckgebundenen Zuweisungen des Landes bestritten werden. Hierfür stehen auf der diesbezüglichen Haushaltsstelle (PSP-Element 1.100.5.4.07.08 / Sachkonto 5292 000 1) ausreichend Mittel zur Verfügung.

Zur Auswahl eines geeigneten Büros ist ein mit der Verdingungsstelle abgestimmtes Auswahlverfahren vorgesehen.

Aus finanzwirtschaftlicher Sicht wurde die Beschlussvorlage mit dem Amt für Finanzen, Beteiligungen und Sport abgestimmt.