

Große Kreisstadt Görlitz



Beschlussvorlage

STR/0250/14-19

Geschäftsbereich/Amt	61 - Amt für Stadtentwicklung
Bezugs-Nr.	II-61-32-16
Amtsleiter/in	Wilke, Hartmut
Vorlagen-Datum	11.08.2016

Gremium	Termin	Beratungsstatus	Öffentlichkeitsstatus
Ortschaftsrat Ludwigsdorf/Ober-Neundorf	06.09.2016	vorberatend	nichtöffentlich
beratender Ausschuss Wirtschaft und Stadtentwicklung	08.09.2016	vorberatend	nichtöffentlich
Ortschaftsrat Hagenwerder/Tauchritz	13.09.2016	vorberatend	nichtöffentlich
Verwaltungsausschuss	14.09.2016	vorberatend	nichtöffentlich
Ortschaftsrat Schlauroth	15.09.2016	vorberatend	nichtöffentlich
Technischer Ausschuss	21.09.2016	vorberatend	nichtöffentlich
Ortschaftsrat Kunnerwitz/Klein Neundorf	22.09.2016	vorberatend	nichtöffentlich
Stadtrat	29.09.2016	beschließend	öffentlich

1. Gegenstand:

ÖPNV-Konzept für den Stadtverkehr Görlitz ab 2018/19

- gesetzl. Grundl.: Stadtratsbeschluss zum Interessenbekundungsverfahren (STR/0099/14-19 v. 26.03.2015)
Grundsatzbeschluss zur ÖPNV-Aufgabenträgerschaft im Stadtgebiet Görlitz bis 2028 (STR/0148/14-19 v. 24.09.15)
Grundsatzbeschluss Verkehrsträger und Unternehmensform (STR/0223/14-19 v. 23.06.2016)
ÖPNVG und PBefG
Hauptsatzung der Stadt Görlitz

- Anlagen: 1 - ÖPNV-Konzept Stadt Görlitz (Beschlussbestandteil zu Pkt. 1 des Beschlussantrages)
2 - Auswertung öffentliche Beteiligung
3 - Zeit- und Ablaufplan

2. Beschlussantrag:

1. Der Stadtrat beschließt das ÖPNV-Konzept „Status Quo plus“ für den Stadtverkehr Görlitz vom 1. Januar 2019 bis einschließlich 31. Dezember 2028, welches auf dem bestehenden Angebot aus Bus- und Straßenbahnverkehr mit Verbesserungen im Busbereich basiert.
2. Der Beschluss des ÖPNV-Konzeptes mit dem darin definierten Linienbündel, bestehend aus Straßenbahn- und Stadtbushlinien, gilt als vorgezogener Teilbeschluss zum in der Fortschreibung befindlichen Nahverkehrsplan (NVP) des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON). Der darin formulierte Wille des Aufgabenträgers ist im NVP des ZVON zu berücksichtigen und dort aufzunehmen.

3. Die Stadt Görlitz schreibt den Maßnahmenplan zur Herstellung barrierefreier Haltestelleninfrastruktur gemäß Punkt 7.5 des ÖPNV-Konzeptes regelmäßig weiter fort und ordnet die jeweiligen Maßnahmen in den städtischen Haushalt ein.
4. Die Stadt Görlitz wird sich als Gesellschafterin einer Eigengesellschaft Görlitzer Verkehrsbetriebe GmbH (GVB) dafür einsetzen, dass spätestens ab dem 1. Januar 2022 täglich mindestens ein Stundentakt mit barrierefreien Straßenbahnen auf beiden Linien angeboten wird.
5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zusammen mit der Stadt Zgorzelec einen zukünftigen gemeinsamen Stadtverkehr zu erörtern.

3. Vortrag:

Mit dem hier vorliegenden ÖPNV-Konzept beschreibt die Stadt Görlitz die weitere Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt im Allgemeinen sowie die über den ZVON-Nahverkehrsplan hinausgehenden Planungen und Anforderungen. Dies beinhaltet insbesondere die Beschreibung der Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und die im Zielzustand zu erreichenden Bedienungsstandards. Dabei nimmt die gesetzlich (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG) bis zum Jahr 2022 geforderte vollständige Barrierefreiheit einen besonderen Stellenwert ein.

Ausgehend vom gefassten Grundsatzbeschluss zur ÖPNV-Aufgabenträgerschaft begann im 4. Quartal 2015 die Erarbeitung des künftigen ÖPNV-Konzeptes. Um dabei die vielfältigen Ansprüche umfassend zu betrachten, erfolgte eine frühzeitige Beteiligung wichtiger Akteure in Form einer zweistufig angelegten Arbeitsgruppe. Im engeren Arbeitskreis, welcher mit Stadträten und Vertretern der Verwaltung besetzt war, wurden zunächst Rahmenbedingungen und Eckpunkte definiert, bevor im erweiterten Kreis zusätzlich wichtige Interessengruppen (u. a. Behindertenbeirat, Seniorenbeirat, IG Verkehr, Aktionsring und IHK) in die konzeptionelle Ausgestaltung mit eingebunden waren. In vier Arbeitssitzungen wurde intensiv über die Verkehrsträger debattiert. Anhand eines Variantenvergleichs der Verkehrsmittel wurde mittels Kennzahlen (beispielsweise Beförderungskapazität und benötigte Fahrzeuganzahl), der Kosten sowie der zu erwartenden Effekte dargelegt, dass die Beibehaltung der Verkehrsträger Straßenbahn und Bus für die Stadt Görlitz die gegenwärtig beste Variante darstellt. So zeigt sich, dass u. a. bei einer Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf einen reinen Busverkehr bei gleicher Angebotsqualität und -quantität mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen und damit auch der Fahrgeleinnahmen auf der einen Seite und einem Anstieg der Personalkosten (durch benötigtes Fahrpersonal für zusätzliche Busse) auf der anderen Seite zu rechnen ist. Gleichzeitig ist bei einem reinen Busverkehr (Wegfall des Schienenbonus) eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten, welcher u. a. zu einem Anstieg des Parkdrucks im Stadtzentrum führt. Ferner sind aufzubringende Rückbaukosten und Fördermittelrückzahlungen bei einer Umstellung auf reinen Busbetrieb einzukalkulieren. Neben den Arbeitsgruppenrunden fanden bei der Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes auch Abstimmungen mit der VGG und dem Landkreis Görlitz als zuständigem Aufgabenträger für den Regionalbusverkehr statt. Die Vorstellung des Arbeitsstandes zum ÖPNV-Konzept mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe erfolgte gegenüber dem Stadtrat am 17.03.2016. Der vorgelegte Konzeptentwurf basiert dabei auf dem bestehenden Angebot mit Verbesserungen insbesondere im Busbereich (Status Quo plus).

Im Rahmen einer dreiwöchigen Auslegung des Entwurfs des ÖPNV-Konzeptes (27.06.-15.07.2016) sowie zweier öffentlicher Vorstellungen (28.06.2016 und 05.07.2016) wurden Hinweise der Bürgerschaft aufgenommen und deren Berücksichtigungserfordernis für das vorliegende ÖPNV-Konzept bewertet (Anlage 2).

Die heutige Vorlage ergänzt den Beschluss zum Verkehrssystem aus Straßenbahn und Bus vom 23.06.2016 und legt das künftig mit Straßenbahn und Bus im Systemverbund vorgesehene Betriebskonzept fest. Für das Zusammenspiel von Regionalbus- und Stadtverkehr gab und gibt es engen Kontakt mit dem Landkreis Görlitz, um Synergien im Interesse beider Aufgabenträger und insbesondere für die Fahrgäste zu erreichen. Da die Stadt Görlitz hierzu keine Entscheidungsfreiheit hat, sind diese Maßnahmen nicht Bestandteil des ÖPNV-Konzeptes.

Nach § 8 Absatz 3 PBefG ist es unter dem Aspekt des öffentlichen Verkehrsinteresses planerisch möglich, ertragreiche und weniger ertragreiche Linien zu bündeln.

Vorliegend hat die Stadt Görlitz als Aufgabenträger sorgfältig geprüft, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Linienbündelung vorliegen. Denn auch im Rahmen eines durchgeführten Interessensbekundungsverfahrens auf Grund des Stadtratsbeschlusses STR/0099/14-19 vom 26.03.2015 wurde festgestellt, dass die Gesamtverkehrsleistung und auch die einzelnen Linien bei Bus und Straßenbahn nicht eigenwirtschaftlich nach § 8 Abs. 4 PBefG erbracht werden können, so dass hier ausschließlich nicht-eigenwirtschaftliche Linien miteinander gebündelt werden.

Das ÖPNV-Konzept beinhaltet deshalb das Linienbündelungskonzept bestehend aus Straßenbahn- **und** Stadtbuslinien, das nur im Systemverbund eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung ermöglicht und deshalb nur als Gesamtleistungspaket Beurteilungskriterium bei Konzessionsanträgen für die Genehmigungsbehörde beim LASuV sein muss.

Gemäß § 9 Absatz 2 PBefG unter Bezugnahme auf Art. 4 Abs. 3 VO 1370/07 ist es auch zulässig, bei der Linienführung mit Straßenbahnen und Buslinien die PBefG – Genehmigung „gebündelt“ also einheitlich für dieselbe Laufzeit zu erteilen.

Die Haltestellen werden – soweit sie nicht bereits barrierefrei zugänglich und ausgebaut sind - schrittweise gemäß Priorisierung auf Grundlage des Haltestellenkatasters sowie im Rahmen der anstehenden Instandsetzungsmaßnahmen und -zyklen des Straßenraums durch den Straßenbaulasträger barrierefrei ausgebaut. Der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen und den gültigen technischen Standards und Normen.

Schließt das Haltestellenumfeld eine barrierefreie Zuwegung an die Haltestelle aus bzw. ist diese auch nicht im Rahmen o. g. Zyklen und Maßnahmen eingeplant, kann der barrierefreie Ausbau vorerst zurückgestellt werden.

Die Herstellung der erforderlichen barrierefreien Infrastruktur ist gemäß eines zu erarbeitenden und des kontinuierlich fortzuschreibenden Maßnahmenplans vorzunehmen. Dieser Maßnahmenplan wird Prioritäten, Zuständigkeiten (Stadt Görlitz, Gleisinfrastruktureigentümer, Verkehrsunternehmen, ggf. auch gemeinsam), Ausnahmen und Kostenkalkulationen enthalten. Die Investitionskosten sind zu 75% aus dem ÖPNV-SPNV-Bundesprogramm förderfähig.

4. Finanzielle Auswirkungen:

- ja
 nein
 Investitionsmaßnahmen

Allgemein

Gesamtertrag/Einzahlung*:		Euro
Gesamtaufwand/Auszahlung*:		Euro
Produkt/Konto :		
Erläuterungen :		

Finanzierung

Eigenanteil:		Euro
Ertrag/Einzahlung*:		Euro

HHJahr	Produkt/Konto	Ertrag/ Einzahlung*	Aufwand/Auszahlung*	bewilligt	Erläuterungen

*Zutreffendes bitte unterstreichen

Folgekosten pro Jahr

Haushaltsbelastung	in Euro	Anmerkung
Gesamterträge:		
Gesamtaufwendungen:		

Finanzbedarf ist	<input type="checkbox"/> gesichert	<input type="checkbox"/> nicht gesichert
------------------	------------------------------------	--

5. Gefasste Beschlüsse

Beschlusnummer	Beschlussdatum	Gegenstand des Beschlusses
STR/0099/14-19	26.03.2015	Interessenbekundungsverfahren zum städtischen ÖPNV 2017/2018
STR/0148/14-19	24.09.2015	Grundsatzbeschluss zur ÖPNV-Aufgabenträgerschaft im Stadtgebiet Görlitz bis 2028
STR/0223/14-19	23.06.2016	Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Görlitz

6. Beratung und Abstimmung mit:

66 - Tiefbau-Grünflächenamt
20 - Amt für Stadtfinanzen
05 - Beteiligungsverwaltung
04 - Justizariat

Amtsleiter/in
(Unterschrift/Datum)

Beigeordneter
(Unterschrift/Datum)

Siegfried Deinege
Oberbürgermeister (Unterschrift/Datum)