

Amt Schönberger Land

Fraktionsantrag für Gemeinde Lüdersdorf	Vorlage-Nr:	VO/7/0015/2020
	Status:	öffentlich
	Datum:	14.01.2020
	Wiedervorlage:	
Antrag der BfL Fraktion - Beschwerde gegen die Reduzierung der Linie 390 - Boltenhagen-Lübeck über Lüdersdorf		
Fraktion		
Beratungsfolge	Gemeindevertretung Lüdersdorf	

Sachverhalt:

- siehe Anlage -

Anlage:

Antrag der BfL-Fraktion

An
Bürgermeister der Gemeinde Lüdersdorf
über
Amt Schönberger Land
z. H. Herrn V. Schuhr
23923 Schönberg

Betr.: Antrag der BfL- Fraktion Gemeinde Lüdersdorf

Sehr geehrter Herr Dr. Huzel,
die Fraktion Bürger für Lüdersdorf beantragt fristgerecht die Aufnahme des nachfolgenden Antrages auf die Tagesordnung der nächsten Gemeindevertretersitzung:

Fraktionsantrag - TOP Öffentlich:

Beschwerde gegen die Reduzierung der Linie 390 – Boltenhagen - Lübeck über Lüdersdorf

Begründung:

Am 18.12.2019 ist auf der Webseite vom Verkehrsbetrieb NAHBUS GmbH kurzfristig die Fahrplanänderung der zum ÖPNV gehörenden Linie 390 Boltenhagen - Lübeck zum 1.1.2020, mit der Begründung: Fahrgaständerungen, veröffentlicht worden.

Das bedeutet ab sofort für alle Bürger aus acht Dorfschaften! der Gemeinde Lüdersdorf, dass es mit Ausnahme des Schülerverkehrs und der einen Fahrt wochentags, keinen flächendeckenden straßengebundenen ÖPNV mehr gibt. Darüber hinaus fällt auch noch in den Schulferien der gesamte Schülerbusverkehr aus!

Die durchgeführte Aktion steht in krassen Widerspruch zu den Verkehrspolitischen Zielen - Auszug Teil D 2017 - und zum Verkehrskonzept / Taktnetz - Hauptverbindungen - Auszug Teil C 2015 – des Regionalen Nahverkehrsplans Westmecklenburgs, dessen Vorgaben sich der Landkreis Nordwestmecklenburg gestellt hat. Siehe Anlagen (Auszüge aus den fortgeschriebenen Nahverkehrsplänen 2015 + 2017)

In anderen Städten, Landkreisen und Gemeinden wird im Zeitalter des Klimawandels dafür geworben, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Im Landkreis Nordwestmecklenburg ist das scheinbar umgekehrt, da wird für die vom Schülerverkehr losgelöste Linie 390 viel zu wenig öffentlich geworben und da werden die Fahrstrecken einfach kurzfristig gestrichen!

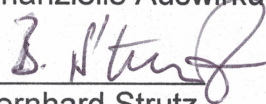
Der Landkreises NWM als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNVs und der Verkehrsbetrieb NAHBUS GmbH als Dienstleister stehen für eine flächendeckende Durchführung in Nordwestmecklenburg in der Verantwortung.

Da bei uns ein flächendeckender straßengebundener ÖPNV derzeit nicht möglich ist, sollten wir als Gemeinde unsere Stimme erheben und Beschwerde einreichen.

Beschlussvorschlag:

Die Gemeinde Lüdersdorf reicht beim Landkreis Nordwestmecklenburg und beim Verkehrsbetrieb NAHBUS GmbH Beschwerde gegen die Taktstreichung der Linie 390 Boltenhagen – Lübeck ein, fordert die Beibehaltung der Linie 390, wie bisher in 2019 veröffentlicht und führt mit allen Beteiligten zielführende Gespräche, die den straßengebundenen ÖPNV flächendeckenden im Grundzentrum Lüdersdorf aufrecht erhalten.

Finanzielle Auswirkungen: Keine



Bernhard Strutz
BfL- Fraktion

1.4 Verkehrspolitische Ziele und Mittel

Die verkehrspolitischen Ziele bilden den grundlegenden Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Verkehrsraum Westmecklenburg. Als Ziele werden definiert:

- Der ÖPNV ist weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge.
- Die Mobilität der Bevölkerung und Erreichbarkeit der Region muss durch den ÖPNV in bedarfsgerechter Weise gewährleistet sein. Zur Mobilitätssicherung gehört auch die kundengerechte Verknüpfung der Verkehrssysteme untereinander.
- Die Belange der Menschen mit Behinderung, Kinder, Jugendlicher und Senioren sind ausgewogen zu berücksichtigen, da diese in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind und sich daher als wichtige Nutzergruppen erweisen.
- Zukünftig sind die Belange der Menschen mit geringem Einkommen stärker einzubeziehen. Mit Hilfe des ÖPNV besteht die Chance, besser am öffentlichen Leben teilhaben zu können.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG M-V) und die Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV vom Deutschen Behindertenrat sind als Grundlage in die Planungen des ÖPNV einzubeziehen.
- Aufgrund der allgemeinen finanziellen Situation und der demografischen Entwicklung sind regional- und funktionspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln, die eine hohe Effizienz des ÖPNV sichern.
- Die Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes ist zu sichern.

Hierfür sollen folgende Mittel dienen:

- Die Angebotsbemessung und –strukturierung ist bedarfsorientiert vorzunehmen. Ausnahmen gelten nur für Hauptverbindungsrelationen und touristischen Verkehre.
- Im Rahmen der Angebotsgestaltung liegen die Hauptorientierungen auf den Elementen Kategorisierung, Verknüpfungskonzept und Bedienungsstandard.
- Das ÖPNV-Netz richtet sich am Zentrale-Orte-System aus.
- Alternative Bedienformen (z.B. Anruf-Sammel-Taxen, Rufbusse) sind unter Umständen als Angebotsergänzung für konventionelle Linienverkehre ein gleichwertiges Angebotselement des ÖPNV.
- Parallelbefahrungen und –bedienungen sind zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für Strecken des Straßenbahn- und Schienenverkehrs. Zu diesem Zweck werden im Stadtbereich von Schwerin für den regionalen Busverkehr direkt anzufahrende Verknüpfungspunkte festgelegt. An diesen erfolgt das Umsteigen auf den städtischen Nahverkehr bzw. zum überregionalen Schienenverkehr. Diese Verknüpfungspunkten sind
 - Stauffenbergstraße,
 - Kieler Straße und
 - Hauptbahnhof.

Aufgrund der verkehrs-städtebaulichen Rahmenbedingungen, der Anforderungen zur Verkehrssicherheit und der starken Belegung der gesamten Kommunaltrasse zwischen Platz der Jugend und Hauptbahnhof durch den Stadtverkehr ist dort das Befahren mit Regional-, Reise- und Fernbussen zu minimieren. Ausnahmen sind unter den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen der Region Westmecklenburg abzustimmen und bedürfen einer Zustimmung durch die Stadt Schwerin.

3. KONZEPTIONELLE ENTWICKLUNG

3.1 Neues Verkehrskonzept

Die in Teil A aufgezeigten Entwicklungstendenzen und die konkreten regionalen Bedingungen ergeben für den ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg die Notwendigkeit eines neuen differenzierten Entwicklungsansatzes. Ziel ist, das Angebot für die Einwohner des Landkreises grundlegend zu verbessern, für die Bevölkerungsschwerpunkte eine neue Qualität zu erreichen und insbesondere außerhalb der Bevölkerungsschwerpunkte das Leistungsangebot nachfrageorientiert zu verbessern. Damit verbunden ist das Ziel einer langfristigen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auf Basis einer höheren Einnahmengenerierung. Den entsprechenden Anforderungen an Angebot und Netzgestaltung soll durch eine Differenzierung des Angebotes mit dem Ziel einer Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der potenziellen Fahrgäste Rechnung getragen werden. Die grundlegenden Prämissen der Netzbildung sind dabei in Teil A erläutert.

Der Busverkehr im Landkreis Nordwestmecklenburg soll künftig in eine angebotsorientierte Netzebene als Rückgrat des straßengebundenen ÖPNV und eine nachfrageorientierte Netzebene zur Sicherung der Mobilität in der Fläche gegliedert werden. Das ÖPNV-Netz im Landkreis Nordwestmecklenburg gliedert sich künftig in folgende zwei Netzebenen:

- Angebotsorientiertes Taktnetz einschließlich Stadtverkehrsnetz Wismar
- Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

3.1.1 Taktnetz

Funktion und Struktur:

Das Taktnetz entspricht den ÖPNV-Hauptverbindungen in Richtung Oberzentren, in Richtung Mittelzentren sowie auf Relationen von besonderer regionaler Bedeutung. Es handelt sich grundsätzlich um Verbindungen, bei denen mittelfristig mit einer hohen Nachfrage zu rechnen ist und die entsprechend der derzeitigen Nachfragestruktur und weiterer aktivierbarer Nachfragepotenziale (siehe 4.2) angebotsorientiert im Taktverkehr gestaltet werden. Das Taktnetz übernimmt in Ergänzung zum SPNV Verbindungsfunktionen, aber auch für einen erheblichen Teil der ÖPNV-Nutzer Erschließungsfunktionen.

Bei sich ergänzender SPNV- und Busbedienung sind die Fahrplanlagen so auszugestalten, dass keine Parallelverkehre entstehen (z.B. durch versetzte Fahrzeiten). Auf den Hauptachsen mit SPNV- und Busbedienung ist der Fahrplan mit dem Aufgabenträger SPNV abzustimmen.

Das Taktnetz wird in der Kommunikation sowie in der verkehrspolitischen Umsetzung als Grundgerüst des straßengebundenen ÖPNV mit einem hochattraktiven Angebot verstanden. Zum Taktnetz zählen folgende Achsen:

- Achse 1: Wismar-Grevesmühlen-Dassow-Lübeck
- Achse 2: Wismar-Boltenhagen-Dassow-Schönberg-Herrnburg-Lübeck
- Achse 3: Wismar-Neukloster-Warin-Blankenberg
- Achse 4: Insel Poel-Wismar-Schwerin
- Achse 5: Wismar-Gadebusch-Ratzeburg
- Achse 6: Schwerin-Grevesmühlen-Boltenhagen
- Achse 7: Schwerin-Gadebusch-Schönberg-Lübeck