

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	DR/BV/100/2008/VI-66
Einreicher:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	28.04.2008				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	06.05.2008				
Stadtrat	öffentlich	04.06.2008				

Titel:

Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2008 bis 2015

Beschlussvorschlag:

Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens geäußerten Anregungen und Bedenken werden entsprechend des Abwägungsergebnisses in den Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP) aufgenommen.

Zur Verbesserung der innerstädtischen ÖPNV-Erschließung wird die Zerbster Straße in das Busnetz einbezogen. Die Busachsen sind gemäß Variante 2 durch die Zerbster Straße zu führen.

Der überarbeitete Entwurf des Nahverkehrsplanes der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2008 bis 2015 (Stand 29. Febr. 2008) wird **einschließlich der Änderungen zur innerstädtischen Buslinienführung beschlossen.**

Gesetzliche Grundlagen:	ÖPNV-Gesetz des Landes-Anhalt vom 20.01.2005
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	BV/052/2007/VI-66 Vergabe Planungsleistung DR/BV/282/2007/VI-66, Eröffnung Beteiligungsverfahren
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	keine
Hinweise zur Veröffentlichung:	keine

Finanzbedarf/Finanzierung:

entfällt

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Einreicher:

Dezernent

beschlossen im Stadtrat am:

Dr. Exner
Vorsitzender des Stadtrates

Hoffmann
1. Stellvertreter

Storz
2. Stellvertreter

Anlage 1:

Veranlassung der Bearbeitung des Nahverkehrsplanes der Stadt Dessau-Roßlau:

Das am 1. Januar 2005 in Kraft getretene ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt gibt den ÖPNV-Aufgabenträgern im § 6 die Aufstellung und Beschlussfassung eines Nahverkehrsplanes (NVP) vor. Das Erfordernis der Neubearbeitung ergab sich in erster Linie aus der Fusion der Städte Dessau und Roßlau im Zuge der Kreisgebietsreform zum 1. Juli 2007. Der neue Zuständigkeitsbereich der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft umfasst das Verkehrsgebiet des gesamten Territoriums der Doppelstadt. Für die Stadt Dessau-Roßlau war ein gemeinsames ÖPNV-Stadtverkehrskonzept zu entwickeln, Erschließungsachsen und Bedienstandards festzulegen sowie das Tarifkonzept fortzuschreiben.

Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau:

Der Entwurf des NVP der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2008 bis 2015 wird zur Beschlussfassung eingebracht, weil im Beteiligungsverfahren zum NVP-Entwurf nach § 6 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt der grundsätzliche Inhalt des NVP-Entwurfes bestätigt worden ist. Vorausgegangen war die Billigung des NVP-Entwurfes in der Dienstberatung des Oberbürgermeisters am 10. Dezember 2007 und im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am 08. Januar 2008. Die grundsätzlichen Inhalte des NVP wurden im Beteiligungsverfahren bestätigt.

Beteiligungsverfahren:

Der Entwurf des NVP wurde den Mitgliedern des ÖPNV-Beirates, den Verkehrsunternehmen, die in der Stadt Dessau-Roßlau ÖPNV-Leistungen erbringen, den ÖPNV- und SPNV-Aufgabenträgern und den Trägern der Straßenbaulast mit Schreiben vom 09. Januar 2008 mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übermittelt. Die Liste der beteiligten Verbände, Institutionen und Unternehmen befindet sich im **ANHANG 1**

Schriftliche Stellungnahmen liegen vor:

- Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND),
- Dessauer Verkehrs GmbH,
- Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Dessau-Roßlau,
- Landesbetrieb Bau NL Ost,
- Landkreis Wittenberg,
- NASA GmbH,
- Herr Sommer (Privatperson)

Der Erörterungstermin zum NVP fand am 19. Februar 2008 statt. Die Wertung der schriftlichen Stellungnahmen wurde von den Beratungsteilnehmern grundsätzlich befürwortet. Darüber hinaus wurden weitere Hinweise und Anregungen vom

- Behindertenverband Roßlau,
- Blinden- und Sehbehindertenverband Dessau,
- Bund körperbehinderter Bürger Anhalt und vom
- Stadtelternrat gegeben.

Die Übersicht der schriftlichen Stellungnahmen und der beim Erörterungstermin geäußerten Anregungen und Hinweise sind einschließlich der Wertung und Berücksichtigung im NVP-Entwurf im **ANHANG 2** tabellarisch zusammengefasst.

Eine Vielzahl von Hinweisen bezieht sich hauptsächlich auf Korrekturen und

Richtigstellungen im Analyseteil. Diese werden vollständig eingearbeitet, um eine möglichst hohe Genauigkeit zu erreichen und eindeutige Aussagen zu treffen. Hinweise zum Begleitpersonal bei der Schülerbeförderung und zur Außenansage an Haltestellen werden außerhalb der Festlegungen zum NVP mit dem Schulverwaltungsamt und den Verkehrsunternehmen geklärt, weil ein über das Fahrpersonal hinausgehender Personaleinsatz im Personenbeförderungsrecht nicht vorgesehen ist und praktische Erfahrungen für Außenansagen an Fahrzeugen fehlen.

Aus den Hinweisen resultieren inhaltliche Ergänzungen des NVP-Entwurfes vom 10. Januar 2008, die nachfolgend in Kurzform dargestellt sind:

Abschnitt 2.1 Raumstrukturanalyse	Ergänzung geschlechtsspezifischer und altersspezifischer Auswertungen einschließlich von Schlussfolgerungen für die Nachfrage;
Abschnitt 4.2 SPNV-Konzept	Präzisierung des Angebotes nach den Vorgaben der NASA GmbH, Darstellung des Erfordernis des Infrastrukturausbaus im Schienennetz und der Reisezeitverkürzungen im Sinne einer besseren Erreichbarkeit;
Abschnitt 4.3 Netz- und Bedienkonzept	Präzisierung der Gestaltung der kreisübergreifenden Buslinien einschließlich der Endpunkte der Achsen E 1, E 3 und E 4; Ziel ist die Aufrechterhaltung durchgängiger Linienführungen;
Abschnitt 5.3 Fahrzeuge	Ergänzung der Prüfung des Einsatzes des Echtzeit-Informationssystem INSA Plus;
Abschnitt 5.6 Barrierefreiheit	umfassendere Darstellung der Anforderungen an den ÖPNV bezogen auf „Besondere Nutzergruppen“ und Personen mit eingeschränkter Mobilität; verstärkte Anpassung des ÖPNV an die Zielgruppe der Senioren; hörgeschädigten Personen wird die Anmeldung/Bestätigung von Fahrten per Fax bzw. E-mail ermöglicht;
Abschnitt 5.7 Schnittstellen	Präzisierung der Linien bzw. Achsen, die an den Schnittstellen räumlich und zeitlich zu verknüpfen sind;
Abschnitt 5.9 Fahrgastinformation	Ergänzung der Aspekte Vermarktung und Beschwerdemanagement.

Auf der Grundlage des Abwägungsergebnisses wurden die Anregungen und Hinweise in den NVP-Entwurf eingearbeitet.

ÖPNV-Erschließung in der Dessauer Innenstadt:

Der Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt hat am 08. April 2008 beschlossen, ergänzend zu den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens Varianten zur Verlagerung des Buslinienverkehrs in die Zerbster Straße zu untersuchen. Das Ziel besteht darin, Festsetzungen für den Umfang des Buslinienverkehrs in der Zerbster Straße zu treffen, um die ÖPNV-Erschließung der Innenstadt zu verbessern, aber auch eine möglichst hohe Aufenthalts-

qualität zu sichern. Dabei soll die langfristige Zielstellung zur Errichtung einer Zentralhaltestelle in der Kavalierrstraße entsprechend der Beschlussfassung zum Verkehrsentwicklungsplan aufrechterhalten werden.

Es wurden drei grundsätzliche Varianten betrachtet, die im **ANHANG 3** erläutert, bewertet und graphisch dargestellt sind.

- Variante 1: Istzustand, in der Zerbster Straße verkehren keine Buslinien
- Variante 2: Zerbster Straße: Buslinien nach Törten/Haideburg/D-Süd und Roßlau (nach Ost verkehrenden Linien über Muldstraße und Schlossstraße)
- Variante 3: Zerbster Straße: Stadt- und Regionallinien nach Ost, nach Törten/Haideburg/D-Süd und Roßlau

Die Varianten 2 und 3 sind grundsätzlich zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Geschäftsbereiches Zerbster Straße geeignet. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wird vorgeschlagen, die Umsetzung von Variante 2 im NVP der Stadt Dessau-Roßlau festzusetzen. Folgende Gründe sprechen dafür:

- Gewährleistung der ÖPNV-Erschließung eines Großteils der Innenstadt – von Zerbster Str. und Museumskreuzung, die behindertengerecht ausgebaute Haltestelle Muldstraße sichert ebenfalls kurze Wege zum Geschäftsbereich Zerbster Str. (zum Rathauscenter/Karstadt: 120m, 1,5 min; zur Mitte Zerbster Straße: 150m, 2 min);
- Die Nutzung von Haltestellen einer Buslinie sowohl an der Museumskreuzung als auch im Bereich der Zerbster Straße macht den gesamten Innenstadtbereich erlebbar und regt zum Gang durch die Innenstadt an;
- Das Busverkehrsaufkommen von max. 6 Bussen je Stunde im Querschnitt (Busverkehr im 10-Minutenabstand) wird die Aufenthaltsqualität nur geringfügig beeinträchtigen;
- Die Bündelung von Straßenbahn und Bus bleibt als Voraussetzung für die Umsetzung der langfristigen Zielstellung zur Errichtung einer Zentralhaltestelle bestehen.

Bei den Anwohnern und Nutzern der Zerbster Straße bestehen unterschiedliche Auffassungen zur Führung des Buslinienverkehrs durch die Zerbster Straße. Um die Meinungen zu erfassen, wurden am 16. und 17. April 2008 mit den Eigentümern/Anliegern und den Gastronomen der Zerbster Straße Informationsveranstaltungen durchgeführt. In Auswertung der Diskussion ist festzustellen, dass Busverkehr in der Zerbster Straße grundsätzlich befürwortet wird. Der Großteil der Teilnehmer favorisiert die Variante 2 als verträglichere Lösung, auch um die Erschließung der gesamten Innenstadt zu gewährleisten. Dazu zählen die DWG, City-Net, Rathaus Center Management und die Gastronomen. Die Karstadt Warenhaus GmbH spricht sich für eine vollständige Verlagerung der Buslinien in die Zerbster Straße gemäß Variante 3 aus.

Im Dezember 2007 haben sich die Anwohner der Zerbster Straße mit einer Unterschriftenaktion (214 Unterschriften) für den Erhalt der Fußgängerzone und gegen die Wiedereinrichtung von Pkw.-Parkplätzen sowie gegen die Durchfahrt von Linienbussen ausgesprochen.

Das Spektrum der Meinungen berücksichtigend ist ein verträglicher Busverkehr nach Variante 2 zu bevorzugen. Die Fußgängerzone in der Zerbster Straße bleibt bestehen.

Aus verkehrsorganisatorischer Sicht ist die Öffnung der Zerbster Straße für den Buslinienverkehr grundsätzlich über die entsprechenden Verwaltungsakte möglich. Zu beachten ist:

- die Befahrung der Fußgängerzone in Schrittgeschwindigkeit,

- die Sperrung der Zerbster Straße bei Veranstaltungen erfordert die Umleitung des Buslinienverkehrs (ca. 60 – 70 Tage jährlich),
- bei hohem Verkehrsaufkommen kann es zu Behinderungen des Buslinienverkehrs an der Tiefgaragenzufahrt zum Rathauscenter kommen.

Genehmigungsrechtlich kann die Veränderung von Linienänderungen erst mit der Neuerteilung von Genehmigungen ab 1. Juli 2009 gefordert werden. Für eine kurzfristigere Umsetzung sind einvernehmliche Lösungen mit den Verkehrsunternehmen zu finden.

Wesentliche Inhalte des NVP-Entwurfes:

Der vorliegende NVP-Entwurf setzt für die neue Doppelstadt und das Oberzentrum Dessau-Roßlau die nachstehenden Rahmenbedingungen für die zukünftige ÖPNV-Entwicklung:

- Festsetzung eines hierarchisch aufgebauten ÖPNV-Netzes zur Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit des gesamten bebauten Stadtgebietes. Die Gliederung erfolgt in Haupt-, Neben- und Erschließungsachsen und ist an der Siedlungsstruktur und der ÖPNV-Nachfrage ausgerichtet;
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt durch die Öffnung der Zerbster Straße für einen verträglichen Buslinienverkehr. Die Errichtung einer Zentralhaltestelle in der Kavalierrstraße wird als langfristige Zielstellung gemäß Verkehrsentwicklungsplan aufrechterhalten;
- Berücksichtigung neuer Aufkommensgebiete (z. B. Jugendherberge in der Ebertallee, Technisches Rathaus in der Gustav-Bergt-Straße) und Anpassung des Straßenbahnnetzes an die Auswirkungen des Stadtumbaus, beispielsweise durch die Möglichkeit der Einstellung der Linie 4 zum Wohngebiet Kreuzbergstraße;
- Festlegung angemessener Bedienstandards, die einerseits ein gutes Fahrplanangebot (15- Minutentakt im Straßenbahn- und 30-/60-Minutentakt im Bussystem) sicherstellen und andererseits auf den mit der demografischen Entwicklung in Verbindung stehenden Einwohner- und Fahrgastrückgang reagieren. Der Mindestbedienstandard entspricht einer Fahrplanleistung von **2.285.000** Fahrplankilometern und liegt damit um ca. 240.000 Fahrplankilometer unter der angebotenen Leistung des Fahrplanes 2007. Die Herabsetzung der Leistung ist Voraussetzung für die Senkung der Betriebskosten und die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit im Sinne der Umsetzung des Restrukturierungsprogramms der DVG. Mittelfristig werden weitere Einsparungen auf ein Niveau von ca. **2.115.000** Fahrplankilometern für möglich erachtet (z. B. durch Wegfall Straßenbahnlinie 4);
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Aufrechterhaltung der ÖPNV-Erschließung durch Erhöhung des Anteils bedarfsorientierter Verkehre auf Strecken und zu Zeiten mit geringer Nachfrage, insbesondere in Tagesrandlagen und am Wochenende (z. B. durch Einsatz von Anrufbussen);
- Ausrichtung der Qualitätsstandards an der immer größer werdenden Bevölkerungsgruppe mit Mobilitätsbehinderungen, insbesondere der Behinderten und älteren Menschen. (z. B. Ausweitung des Niederflersystems, geeignete Fahrgastinformation, einfache Anmeldung von Fahrtwünschen);
- Beseitigung der Unterschiede in den Tarifsystemen nördlich und südlich der Elbe durch einheitliche Vorgaben für die Doppelstadt;

- Anpassung der ÖPNV-Finanzierung an die Regelungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Sachsen-Anhalt vom 1. Januar 2005. Die ÖPNV-Landesmittel werden zur Finanzierung eines angemessenen ÖPNV-Angebotes genutzt, das allein durch am Verkehrsmarkt erwirtschaftete Erträge nicht kostendeckend erbracht werden kann. Die Bemessung der ÖPNV-Landesmittel erfolgt anhand der Parameter des Verkehrsgebietes der Stadt Dessau-Roßlau. Die Höhe der Mittel beträgt mittelfristig ca. 1,38 Mio € pro Jahr;
- Bildung von Linienbündeln als Voraussetzung für die Erteilung von Liniengenehmigungen im ÖPNV. In Dessau-Roßlau wird es ein Bündel für die Straßenbahn und zwei Bündel für den Busverkehr geben. Von den Festsetzungen des NVP werden die Bewertungskriterien zur Beurteilung der Genehmigungsanträge abgeleitet.

Der Planungsablauf und die wesentlichen Inhalte des NVP-Entwurfes sind in **ANHANG 4** dargestellt.

Der Entwurf des NVP der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2008 bis 2015 mit Stand vom 29. Februar 2008 ist als **ANHANG 5** beigefügt. Bezüglich der Innenstadterschließung sind folgende Änderungen/Ergänzungen aufzunehmen:

Textteil: 4.3.1 Liniennetz Stadtverkehr Dessau-Roßlau

Die langfristige Zielstellung zur Errichtung einer Zentralhaltestelle in der Kavallerstraße wird aufrecht erhalten. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt werden die Busachsen HB 1 und HB 2 durch die Zerbster Straße geführt. Die Einbeziehung von Zerbster Straße/Muldstraße und Museumskreuzung in die Buslinienführung gewährleistet eine umfassende ÖPNV-Innenstadterschließung. Siehe Anlage 15. Innerhalb der Linienbündel sind Radiallinien zu Durchmesserlinien so zu verknüpfen, dass die Erreichbarkeit der Innenstädte weiter verbessert wird.

Anlagenteil: Darstellung der geplanten innerstädtischen ÖPNV-Achsen auf gesondertem Innenstadtplan.

Nach der Bestätigung in der Dienstberatung des Oberbürgermeisters wird der Entwurf des Nahverkehrsplanes zur Beschlussfassung in den Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt und in den Stadtrat eingebracht.

ANHANG:

- 1 Liste der Verbände, Institutionen und Unternehmen am Beteiligungsverfahren
- 2 Beteiligungsverfahren zum NVP der Stadt Dessau-Roßlau, Übersicht der Anregungen und Hinweise einschließlich Wertung
- 3 Variantenuntersuchung zur Buserschließung in der Zerbster Straße
- 4 Planungsablauf und Zusammenfassung wesentlicher Inhalte des Nahverkehrsplanes der Stadt Dessau-Roßlau
- 5 Entwurf des Nahverkehrsplanes der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2008 bis 2015, Stand vom 29. Februar 2008