

# Antrag

gemäß der Geschäftsordnung

## SPD-Fraktion

### Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

**Nr.: A 16/0812-01**

Status: öffentlich

Datum: 08.09.2016

**TOP "Gutachten zur mittel- und langfristigen Finanzierungsstrategie im schienengebundenen ÖPNV (V 16/0520-01)" - hier: Gemeinsamer Antrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 08.09.2016 für die Sitzung am 08.09.2016**

## Beratungsfolge

| Status | Gremium  |
|--------|--|
| Ö      | Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität |

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität beschließt, die Beschlussvorlage der Verwaltung V16/0520-01 wie folgt zu ändern:

Punkt 1 lautet demnach:

„Der Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung mit der kurzfristigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr unter Berücksichtigung der für die Direktvergabe notwendigen Rahmenbedingungen.

Berücksichtigt werden dabei insbesondere folgende, direktvergaberelevante Aspekte:

- a. die Zusammenfassung aller ÖPNV-Dienstleistungen als Linienbündel
- b. die Festschreibung eines hinreichend großen Korridors für zukünftige Änderungen oder Anpassungen des aktuellen Liniennetzes bis hin zu einer vollständigen Umgestaltung insbesondere des Busnetzes
- c. die möglichen Auswirkungen der sich abzeichnenden Fusion der Mülheimer und Essener Verkehrsgesellschaften

Ferner werden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans folgende, seitens des Gutachters empfohlene Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt:

- d. (an Stelle des Textes von alt a.) „Die Entscheidung über die Zukunft der Straßenbahn auf dem Kahlenberg-Ast erfolgt in enger Abstimmung mit der Bezirksregierung und dem VRR. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Summe der dort gebundenen und möglicherweise rückzahlungspflichtigen Fördermittel die Kosten für Aufwendung zur Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit nicht übersteigt.“

e. (Text wie alt b. ergänzt um den Zusatz:) „Die mögliche Streckenführung nach Saarn inkl. der Option einer Durchbindung der Linie 102 bis zur Saarner Kuppe ist in verschiedenen Varianten zu prüfen und inklusive einer Darstellung der jeweiligen Vor- und Nachteile sowie einer entsprechenden Kostenkalkulation inklusive möglicher Förderkulissen den politischen Gremien bis zum Herbst 2017 vorzustellen. Zu prüfen und nach den o.g. Kriterien zu bewerten sind dabei insbesondere folgende mögliche Trassenführungen:

ea) Saarner Straße, (H) Alte Straße, Frombergfeld, Langenfeldstraße, Brüsseler Allee bis Saarner Kuppe.

eb) Saarner Straße, (H) Alte Straße, Straßburger Allee, Lehner Straße, Schulzentrum Saarn

ec) Saarner Straße, (H) Alte Straße, Straßburger Allee, Lehner Straße, Saarner Kuppe

ed) Saarner Straße, (H) Alte Straße, Straßburger Allee, Kölner Straße, Luxemburger Allee, Saarner Kuppe, eventuell weiter Brüsseler Allee

f. „Die gemäß Nahverkehrsplan anstehende Taktumstellung beim Schienenpersonennahverkehr von einem 10-Minuten- auf eine 15-Minuten-Takt wird zunächst nicht durchgeführt. Ob zu einem späteren Zeitpunkt eine solche Taktumstellung erfolgen kann oder soll, bleibt zu einem späteren Zeitpunkt einer Prüfung nach Fusion der Mülheimer und Essener Verkehrsgesellschaft überlassen. Dabei ist in jedem Falle eine gemeinsame, interkommunale Lösung anzustreben.“

Der bisherige Punkt 2 entfällt ersatzlos.

Der neue Punkt 2 (alt 3) lautet wie folgt:

„Durch die sich abzeichnende Fusion der Nahverkehrsgesellschaften ergeben sich neue Chancen für eine dauerhafte Effizienzsteigerung im ÖPNV. Die Verwaltung wird im Rahmen der Verhandlungen zur Ausgestaltung der Fusion darauf hinwirken, dass diese Potenziale bestmöglich genutzt werden. Dabei ist zugleich darauf zu achten, dass die Belange der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer insbesondere im Hinblick auf Beschäftigungssicherheit und Schutz betrieblicher Leistungsvereinbarungen gewahrt werden.“

### **Sachverhalt:**

1.) Um hinsichtlich der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Direktvergabe keine Unklarheiten und nachgelagerte Debatten um die Auslegung der Beschlussfassung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aufkommen zu lassen, scheint es geboten, insbesondere die dringlichsten, direktvergaberelevanten Kriterien ausdrücklich zu benennen:

a.) Es darf keine Herauslösung lukrativer Linien durch private Wettbewerber zum Schaden der Gesamtwirtschaftlichkeit des kommunal betriebenen ÖPNV geben.

b.) Bei der Direktvergabe muss berücksichtigt werden, dass kurz- bis mittelfristig ggf. grundlegende Anpassungen am Liniennetz (Straßenbahn 102 sowie am gesamten Busnetz) vorgenommen werden können, ohne nach einer Beschlussfassung über eine Fortschreibung des bestehenden Nahverkehrsplan aus vergaberechtlichen Gründen womöglich auf Jahre an das alte und unstrittig überarbeitungsbedürftige Liniennetz gebunden zu sein.

c.) Das Verfahren zur Vorbereitung der Direktvergabe muss im Rahmen der anstehenden Fusionsverhandlungen prioritäre Beachtung finden. Denn ohne eine erfolgreiche Direktvergabe machte letztlich auch eine Fusion der Mülheimer und Essener Verkehrsgesellschaften keinen Sinn mehr.

2.) Hinsichtlich der Prüfung einer Streckenführung der Straßenbahn 102 nach Saarn braucht es für eine spätere Befassung der politischen Gremien zwingend die Herausarbeitung von planerischen Alternativen, die so ausgearbeitet sind, dass die qualitativen Unterschiede klar

erkennbar werden.

3.) Der Verzicht auf eine gemäß geltendem Nahverkehrsplan vorgesehene Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf einen 15-Minuten-Takt ist zumindest zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, weil die damit in Mülheim eine von Essen abweichende, separate Taktstruktur geschaffen würde. Dies erscheint gerade in der aktuellen Situation der anstehenden Fusion der beiden Verkehrsgesellschaften als kaum erklärbares Zeichen kommunaler Eigenbrötlerei: Während die Verkehrsgesellschaften – endlich – fusionieren, würde damit faktisch eine Entkoppelung der Schienenverbindung entlang der eigentlich mit der Fusion zu überwindenden Stadtgrenzen vorgenommen. Dies kann im Sinne einer erfolgreichen Zusammenführung der Nahverkehrsunternehmen nicht gewollt sein. Vielmehr müsste es dem neuen Unternehmen und einem in Zukunft für beide Kommunen gemeinschaftlich zu erarbeitenden Nahverkehrsplan vorbehalten bleiben, welche Taktung im gemeinsamen Versorgungsgebiet der neuen Verkehrsgesellschaft zugrunde gelegt wird.

4.) Was den Wegfall des bisherigen Punktes 2) betrifft, erscheint erneute eine Befassung der Verwaltung mit diesem Thema insofern nicht sinnvoll, als das jüngste ÖPNV-Gutachten bereits die faktische verkehrsplanerische Undurchführbarkeit einer Rückverlegung des bisher in den Tunneln abgewickelten Schienenverkehrs festgestellt hat. Hier sei nur auf die baulichen Bedingungen der Stadtbahnlinie U18 oder die bereits heute bestehende Enge des oberirdischen Verkehrsraumes rings um den Hauptbahnhof verwiesen.

5.) Die Neufassung des Punktes alt 3) der urspr. Vorlage ergibt sich aus der zwischenzeitlich veränderten Sachlage hinsichtlich der zukünftigen Struktur der Nahverkehrsgesellschaften in Mülheim und Essen.

gez. Dieter Wiechering    gez. Tim Giesbert  
Fraktionsvorsitzender    Fraktionssprecher

## **Anlagen:**