Landkreis **Vorpommern-Rügen**
Der Landrat

Beschlussvorlage

Organisationseinheit:
FD Planung

Vorlagen Nr.:
BV/1/0235

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Haushalts- und Finanzausschuss	Vorberatung	22.05.2013			
Kreisentwicklungs-, Wirtschafts- und Tourismusausschuss	Vorberatung	22.05.2013			
Kreisausschuss	Vorberatung	27.05.2013			
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	17.06.2013			

Grundsatzbeschluss zur inhaltlichen Ausrichtung des Nahverkehrsplanes Vorpommern-Rügen

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Die derzeitigen ÖPNV-Teilnetze werden als ein gemeinsames ÖPNV-Netz festgelegt und entsprechend weiterentwickelt. Damit gibt es ein kreisweit einheitliches Linienbündel.
2. Eine Direktvergabe der Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Vorpommern-Rügen an das fusionierte, kommunale Verkehrsunternehmen unter Einbeziehung der Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern ist anzustreben. Hierzu unternimmt die Kreisverwaltung alle notwendigen Schritte.
3. Die Liniengenehmigungen sollen harmonisiert werden, möglichst auf den 1. Oktober 2015.
4. Die Mindestbedienungsstandards für das gesamte Kreisgebiet werden vereinheitlicht und basieren auf den Anforderungen der zentralörtlichen Gliederung nach dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm (RREP) Vorpommern (2010). Danach erfolgt die Definition von Haupt-, Nebenachsen, Achsen ländlicher Bedienungsgebiete, Verkehre in ländlichen Räumen, im Stadt-Umland-Raum Stralsund und in den touristischen Räumen. Hierfür werden jeweils differenzierte Angebotsstandards festgelegt, die dann aber kreiseinheitlich gelten.

Stralsund,	Ralf Drescher - Landrat -

Begründung:

In Umsetzung des Kreistagsbeschlusses zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes und der dabei zu berücksichtigenden neuen rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 2013, soll der Kreistag rechtzeitig die Möglichkeit haben, für die abschließende Bearbeitung des Nahverkehrsplanes die wesentliche inhaltliche Ausrichtung festzulegen bzw. zu bestätigen. Das betrifft insbesondere die Angebotsstruktur und die Vergabe von Verkehrsleistungen.

Weiterhin sollen die Aussagen zur Netzstruktur und Vergabeabsicht der Verkehrsleistung die Grundlage für weitere Kreistagsentscheidung sein, die sich aus Konzessions- und vergaberechtlichen Gründen ergeben werden. In diesem Zusammenhang ist die Fertigstellung und abschließende Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes noch im Herbst 2013 erforderlich und beabsichtigt.

zu 1.:
Bisher besteht der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen aus 3 Teilnetzen, die mit den Bediengebieten der Unternehmen identisch sind. Mit der geplanten Fusion der 3 kommunalen Verkehrsunternehmen soll auch ein neues Verkehrskonzept umgesetzt werden. Dieses geht von einem einheitlichen Gesamtnetz aus, um auch wirtschaftliche Synergien
(z.B. durch den Abbau von Parallelverkehren) generieren zu können. Darüber hinaus sind mit einem einheitlichen Gesamtnetz auch partielle Angebotsverbesserungen (z.B. Erweiterung des Stadtverkehrs Stralsund in das Umland) unter Berücksichtigung der Gesamtwirtschaftlichkeit des Angebotes denkbar. Die Festlegung als ein gemeinsames ÖPNV-Netz ist darüber hinaus eine wesentliche Grundlage für eine Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen.

zu 2.:
Mit der am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Landkreis Vorpommern-Rügen die Möglichkeit, die Leistungen des ÖPNV im Bediengebiet an das kommunale Verkehrsunternehmen unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen direkt zu vergeben. Seitens der Kreisverwaltung ist diese Direktvergabe des Gesamtnetzes beabsichtigt. Damit ist es möglich, sowohl die schwach nachgefragten Verkehrsangebote im dünn besiedelten ländlichen Raum zur Sicherung der Daseinsvorsorge als auch starke Linien (z.B. in den Tourismusräumen) gemeinsam anzubieten. Die privaten Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern sind entsprechend der jetzigen Einsatzkriterien einzubinden. Dazu sind die rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen.

zu 3.:
Zur Schaffung eines Gesamtnetzes im Zuge der beabsichtigten Direktvergabe ist es erforderlich, dass die darin zusammengefassten Linien „harmonisiert“ werden, d.h. dass die Laufzeiten der entsprechenden Liniengenehmigungen einander angepasst werden. Dieser Zeitpunkt soll im Rahmen des rechtlich Möglichen auf den 1. Oktober 2015 festgelegt werden. Das bedeutet, dass die Laufzeit aller Liniengenehmigungen, die im Zuge der Vergabe des neu abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit dem kreiseigenen Unternehmen beantragt werden, am 1. Oktober zu laufen beginnt. Entsprechend sind Liniengenehmigungen, die vor dem Harmonisierungszeitpunkt auslaufen, bei ihrer Wiederbeantragung auf den 30. September 2015 zu begrenzen.

zu 4.:
Die bisherigen Mindestbedienungsstandards im ÖPNV des Landkreises sind sehr heterogen. Während sich die Standards auf dem Festland (außer Stadt Stralsund) an der Sicherung des Schülerverkehrs und den Mindestanforderungen an die Daseinsvorsorge und damit an

einzelne tägliche Fahrten orientierten, sind auf der Insel Rügen Taktverkehre und eine hohe Fahrtenzahl vorgesehen. Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans ist daher eine Harmonisierung dieser Standards zwingend notwendig. Zur Absicherung einer Einheitlichkeit für das gesamte Kreisgebiet soll sich daher an den Anforderungen der zentralörtlichen Gliederung des RREP Vorpommern orientiert werden. Danach gibt es grundsätzlich folgende Definitionen:

- Hauptachsen sichern die Anbindung der Mittelzentren Bergen auf Rügen, Grimmen und Ribnitz-Damgarten an das Oberzentrum Stralsund im Taktverkehr;
- Nebenachsen sichern die Verbindung zwischen Grundzentren bzw. Siedlungsschwerpunkten und dem jeweils zugeordneten Mittelzentrum (unvertaktet mit Gewährleistung einer Mindestaufenthaltszeit von 2 Stunden);
- Achsen ländliche Bedienungsgebiete sichern die Erreichbarkeit der übergeordneten zentralen Orte (Mittel- u. Grundzentren) aus dem ländlichen Raum außerhalb der Haupt- und Nebenachsen (unvertaktet mit Gewährleistung einer Mindestaufenthaltszeit von 2 Stunden);
- Die Erreichbarkeit der weiteren ländlichen Räume wird über flexible Angebote sichergestellt;
- Stadt-Umland-Raum Stralsund: Erreichbarkeit des Stadtgebietes aus dem unmittelbaren Umland wird durch die Integration von Stadt- und Regionalverkehren gesichert (Anbindung der stadtnahen Umlandgemeinden an Stralsund im Taktverkehr);
- Touristische Räume: Es werden spezifische Anforderungen hinsichtlich tageszeitlicher, saisonaler oder ereignisabhängiger touristischer Angebotsstruktur für die Relationen Königsstuhl/Stubbenkammer – Sassnitz, Sassnitz – Göhren, Sagard – Putgarten, Ribnitz-Damgarten – Fischland/Darß/Zingst – Barth und Grieben – Kloster - Vitte – Neuendorf sowie der Anbindung der Insel Hiddensee durch den Fährverkehr definiert;
- Im Stadtverkehr Stralsund wird weiterhin ein Taktverkehr angeboten.

Die detaillierte Ausgestaltung dieser grundlegenden Standards (Taktzeiten, Fahrtenzahl) erfolgt im Rahmen der weiteren Erstellung des Nahverkehrsplans und ist stark abhängig von der Wirtschaftlichkeit.

Anlagen: keine

Finanzielle Auswirkungen:		☒ keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten:		
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto:	
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
Bemerkungen:		