

Landkreis Vorpommern-Rügen

Mobilitätsausschuss



Niederschrift über die 10. Sitzung des Mobilitätsausschusses am 27. April 2021

Sitzungsraum: Raum 126/127 der Kreisverwaltung, Carl-Heydemann-Ring 67 in 18437
Stralsund

Sitzungsdauer: 17:30 - 19:25 Uhr

Anwesenheit:

Vorsitzender

Herr Thomas Reichenbach

Kreistagsmitglied

Herr Alexander Benkert

Herr Roland Herrmann

Frau Andrea Kühl

Frau Julia Präkel

Herr Thomas Schulz

Frau Anita Zimmermann

per Video

Sachkundige Einwohner/-in

Herr Steffen Bartsch-Brüdgam

Herr Kai Danter

per Video

Vertretung für Herrn Prof. Dr.
Ludwig Wetenkamp, per Video

Herr Rolf Martens

Herr Andre Meißner

Frau Friederike von Buddenbrock

per Video

Stellvertreter/-in

Herr Mathias Löttge

Vertretung für Frau Heike Lohr-
mann

Von der Verwaltung

Herr Dr. Stefan Kerth

Frau Gerlind Ockert

Herr Dietmar Schubotz

Herr Ulrich Sehl

Herr Marcus Hanusch

Herr Bastian Köhler

Landrat

FDL 35

FGL 12.10

Geschäftsführer VVR (per Video)

Protokollführer

SB Kreistagsangelegenheiten

Gäste

Herr Peter Sobottka

Herr Ingo Garbsch

Herr Thomas Gens

Frau Venessa Marx

Herr Thees Thiel

Seniorenbeirat

VCD Nordost

Bürgermeister Hiddensee

Kurdirektorin, Hiddenseer

Hafen- und Kurbetrieb

ITT - Port Consult GmbH

Es fehlen:

Kreistagsmitglied

Herr Norbert Schöler	unentschuldigt
Herr Prof. Dr. Ludwig Wetenkamp	entschuldigt

Sachkundige Einwohner/-in

Herr Mario Bauch	unentschuldigt
Frau Heike Lohrmann	entschuldigt

Von der Verwaltung

Herr Ralph Langkammer	entschuldigt
-----------------------	--------------

Tagesordnung

- Öffentlicher Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Einwohnerfragestunde
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Vorstellung Konzeptstudie - Neustrukturierung Hafen Vitte (Gäste: Herr Bürgermeister Gens + Planer)
5. Darstellung zum AzubiTicket M-V
6. Tarifmaßnahme Schülernetz Karte - Beantwortung Fragenkatalog
7. Themen- und Projektübersicht VVR
8. Anfragen
9. Mitteilungen

Sitzungsergebnis

- Im öffentlichen Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Reichenbach eröffnet die 10. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen wurde und der Mobilitätsausschuss mit 12 von 15 Ausschussmitgliedern beschlussfähig ist.

2. Einwohnerfragestunde

Herr Zahn fragt, ob es in Bezug auf die Mitfahrbänke in Altenpleen bereits einen Eindruck der Inanspruchnahme gebe.

Herr Reichenbach sagt, es gebe aufgrund der Pandemie bislang keine verwertbaren Zahlen. Im November 2019 seien die Bänke aufgestellt worden und dann kam die Pandemie mit den Lockdowns.

Weitere Einwohneranfragen werden nicht gestellt.

3. Bestätigung der Tagesordnung

Änderungen zur Tagesordnung werden nicht vorgetragen.

Der Ausschuss bestätigt einstimmig die Tagesordnung über die 10. Sitzung des Mobilitätsausschusses.

4. Vorstellung Konzeptstudie - Neustrukturierung Hafen Vitte (Gäste: Herr Bürgermeister Gens + Planer)

Herr Reichenbach bittet um Abstimmung über das Rederecht für Herrn Gens und sein Team.

Der Ausschuss bestätigt einstimmig das Rederecht.

Herr Gens, Herr Thiel und Frau Marx stellen die Konzeptstudie zur Neustrukturierung des Hafens in Vitte vor.

Die Präsentation liegt der Niederschrift als Anlage bei.

Herr Martens fragt, wie der Landstrom gespeist werde, denn aufgrund der Autarkie, müsse die Energie von außerhalb kommen.

Herr Thiel sagt, es gebe bei einem Hafen eine Grundlast und eine Spitzenlast. Es sei unwirtschaftlich und nicht nachhaltig, wenn man alles auf die Spitzenlast lege. Daher gebe es keine Generatoren.

Herr Gens ergänzt, der Ist-Zustand sei, dass die großen Hotelschiffe keine Möglichkeit haben, um nachts über Land versorgt zu werden, was auf den Naturschutz bezogen nicht optimal sei. Die Energieautarkie sei eine Symbiose aus der Meerwasserentsalzung, Photovoltaik, Windenergie und Biogas. Unter anderem werde bei Biogas geprüft, inwieweit das Immissionsaufkommen einer Biogasanlage im Jahre 2022/2025 sein werde. Man sei in Kontakt mit der Fachhochschule Stralsund, den Schulen im Land und dem Unternehmerverband, um die Energieautarkie greifbar zu machen. Es sei ein sehr wichtiges und wirtschaftliches Thema, wie Naturschutz, Nachhaltigkeit, Klimaschutz und wirtschaftliche Entwicklung im Einklang funktionieren können.

Frau Marx sagt, man wolle die Unternehmer aus der Region miteinbeziehen. Zudem sei man im engen Kontakt mit dem Nationalpark, der Schulungen und Projekttagge veranstalten möchte. Während der Entwicklung wolle man schon die Schulen und vor allem die Studenten mit dabei haben.

Herr Löttge fragt, da es ein sehr innovatives Konzept sei, ob es schon konkrete Gespräche mit den entsprechenden Landesministerien, einen Überblick zu Investitionen gebe und ob Planungen schon angeschoben worden.

Herr Gens sagt, man werde es in guter und enger Zusammenarbeit mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern vorantreiben. Es gebe gegenwärtig Abstimmungsgespräche, in denen die verschiedenen Fördermöglichkeiten vom Wirtschafts-, Energie- und Landwirtschaftsministerien besprochen werden. Ein Kostenangebot für einen Fördermittelantrag beim Landkreis sei heute gestellt worden und man habe ein Kostenangebot für die Materialkosten bekommen, aber die Materialkosten würden zurzeit stark steigen. Eine grobe Kostenschätzung liege zwischen 20 und 30 Millionen Euro.

Herr Löttge fragt, ob bis jetzt nur die Projektsteuerung ausgeschrieben sei.

Herr Gens erklärt, die Projektsteuerung und das Fördermanagement und die sich

daraus ergebene weiterführende Planung seien ausgeschrieben.

Weiteren Fragen werden nicht vorgetragen

Herr Reichenbach bedankt sich bei Frau Marx, Herrn Gens und Herrn Thiel.

5. Darstellung zum AzubiTicket M-V

Herr Baase sagt, man habe laut dem Energieministerium, Stand der letzten Woche, 2407 AzubiTickets verkauft, was bei 30.000 Auszubildenden im Land Mecklenburg-Vorpommern ein nicht so hoher Nutzungsgrad sei. Man habe lange versucht, es finanziell für den ÖPNV/sonstigen ÖPNV auf sichere Beine zu stellen, so dass man mindestens ± 0 erziele.

Herr Sehl und Herr Baase stellen das AzubiTicket vor.

Weitere Fragen gibt es nicht.

Herr Reichenbach bedankt sich bei Herrn Baase und Herrn Sehl.

6. Tarifmaßnahme Schülernetzkarte - Beantwortung Fragenkatalog

Herr Baase erklärt, dass keine Fragen eingereicht worden seien. Er fragt, wie mit dem Angebot weiterverfahren werden solle und ob das Thema erledigt sei oder ob man daran weiterarbeiten dürfe.

Herr Meißner sagt, er habe keine Fragen eingereicht, weil er auf die Umsetzung des Beschlusses zum Wegfall der Mindestentfernung warte, denn für ihn resultiere daraus die Gleichsetzung der Schüler/innen.

Herr Benkert fragt nach, ob die Schüler/innen durch die Schülernetzkarte im gesamten Netz und nicht nur von Zuhause bis zur Schule fahren können. Das sei vom Grundsatz her sinnvoll.

Herr Baase bestätigt dies. Die Schülernetzkarte mache nur Sinn, wenn Angebote da geschaffen würden, wo keine vorhanden seien. Es gebe zwei Seiten. Eine sei das Mobilitätsangebot für die Schüler/innen und die andere der Kostenträger. Man wolle die Diskrepanz, was das Mobilitätsangebot angeht, zwischen Stadt und Land aufheben. Ein/e in der Stadt lebender/e Schüler/in dürfe sich im gesamten Stadtgebiet mit diesem Ticket frei bewegen, wohingegen der/die Schüler/in vom Land nur den Weg Zuhause-Schule mit dem Ticket fahren dürfe. Hier sei das Mobilitätsangebot vom Wohnort abhängig, was zu einer Ungerechtigkeit führe. Man wolle da eine Verbesserung anstreben.

Herr Reichenbach merkt an, dass die Finanzierung gegen die Aufhebung der Mindestentfernung gestellt werden solle, die ebenfalls Geld koste, weshalb es refinanziert werden müsse. Es werde dadurch gleichzeitig die Verbesserung im ländlichen Raum inklusive der Schülerfreizeitkarte erzielt. Der Beschluss zur Aufhebung der Mindestentfernung würde verloren gehen und in den Beschluss zur Schülerfreizeitkarte eingehen.

Herr Baase sagt, man habe noch nicht über die Finanzierung gesprochen, weil für die Diskussion darüber der Ausschuss zuständig sei und dieser auch miteinbezogen werden solle.

Herr Martens sagt, es entstehe ein Mehrwert für alle. Allerdings fehle der Nahverkehrsplan.

Herr Baase ergänzt, es werde im Herbst 2021 einen Testbetrieb geben, um den Wegfall der Mindestentfernung zu simulieren.

Herr Landrat Dr. Kerth sagt, der Nahverkehrsplan laufe weiter und werde am 13. Dezember 2021 vom Kreistag beschlossen. Er finde es eine tolle Option für den ländlichen Raum und gut, dass der Nahverkehrsplan weiterentwickelt werde.

Herr Reichenbach sagt, er würde dazu einen Antrag an die Verwaltung und die VVR stellen, sodass Herr Baase und Herr Sehl weiter an dem Modell der Schülernetzkarte arbeiten. Er bittet darüber um Abstimmung.

Der Ausschuss nimmt es mehrheitlich mit einer Gegenstimme an.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

7. Themen- und Projektübersicht VVR

Herr Sehl trägt die Themen- und Projektübersicht der VVR vor.

Die Präsentation liegt der Niederschrift als Anlage bei.

Herr Reichenbach sagt, dass vom Seniorenbeirat die Bitte zur genaueren Erläuterung des VVR-Anschreibens zur Einführung des Seniorentickets 70+ in Stralsund gekommen sei.

Herr Baase führt aus, dass es ein auszufüllendes Schreiben geben werde. Die Zuständigkeit liege bei der Stadt, die die Karten drucken werden. Im Mai oder Juni solle die Arbeit zwischen der Stadt und VVR beginnen. Das Drucken der Karten werde Zeit in Anspruch nehmen, jedoch solle es möglich sein, dass jeder, der bis zum 1. Juli 2021 eine Karte haben möchte, diese erhalte.

Herr Sehl erklärt, dass die datenschutzrechtlichen Fragestellungen in Arbeit seien. Man solle später eine Karte im EC-Karten-Format mit den persönlichen Informationen, dem ID-Chip und einem Foto haben. Die Stadt habe die Möglichkeit zusätzliche Informationen auf die Karte zu bringen.

Vortrag von **Herrn Sehl**

Herr Sobottka meint, aufgrund des komplizierten Weges von Hiddensee nach Stralsund sei hier ein Kombiticket sehr sinnvoll. Mit dem AzubiTicket können die Auszubildenden alle Verkehrsmittel nutzen, die Schüler/innen mit dem Schülerticket nicht. Er findet, dass das Schülerticket ebenfalls für alle Verkehrsmittel nutzbar sein solle.

Herr Sehl sagt, für Hiddensee gebe es ein Kombiticket. Die angesprochene Anbindung sei in Nahverkehrsplan mit inbegriffen. Die Bahn sei auf bestimmten Relationen vorteilhaft. Da sie nicht in jedem Ort halte, sei der Bus aufgrund der Zubringerfunktion und der daraus resultierenden Netzerschließung aus verkehrlicher Sicht begrüßenswert. Alles sei jedoch auch eine Finanzierungsfrage.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Herr Reichenbach bedankt sich bei Herrn Sehl.

8. Anfragen

Herr Benkert fragt, ob es bereits eine Lösung der Schulbusanbindung von Falken-

gen gebe oder ob es noch in der Diskussion sei.

Herr Sehl erwidert, dass es noch keine Lösung gebe und er wolle sich nochmal mit dem Bürgermeister abstimmen. Seinerseits gebe es einen Lösungsvorschlag, der noch nicht kommuniziert sei. Trotzdem müsse infrastrukturell Voraussetzungen geschaffen werden. Es gehe um Begegnungsverkehre und Ausweichtechniken.

Herr Garbsch fragt, ob in der letzten Ausschusssitzung angekündigt worden sei, dass für heute ein Zeitplan zum Nahverkehrsplan vorgelegt werden solle. Er fragt außerdem, wann von der Verwaltung mit der Niederschrift der letzten Sitzung zu rechnen sei.

Herr Reichenbach meint, es sei in Arbeit.

Herr Martens sagt, es habe der Wunsch nach einer Auflistung der Prioritätenliste „Radverkehr“ zu heute bestanden und fragt, wo sie bleibe.

Herr Baase könne dazu leider keine Auskunft geben.

Herr Martens bittet um Erhalt der Präsentationen vor Zugang des Protokolls und nicht als Anhang zum Protokoll.

Weitere Anfragen gibt es nicht.

9. Mitteilungen

Herr Baase sagt, dass durch den Rettungsschirm 2021 bis Ende Mai mit einer neuen Richtlinie zu rechnen sei, die die pandemiebedingten Verluste für die Nahverkehrsunternehmen betreffe. Bis Ende Juni habe man Zeit einen Antrag einzureichen. Die pandemiebedingten Mehrbelastungen des Kreishaushaltes durch des erhöhten Betriebskostenzuschusses der VVR bis zum Jahresende werden maximal 10% sein. Das heißt, dass der Landkreis - als Auftraggeber - in Vorleistung gehe und dann den Rettungsschirm der ÖPNV zu nutzen. Die Zusatzkosten seien in diesem Jahr rein pandemiebedingt im Nachtragshaushalt. Der Großteil des Geldes würde vom Bund zurückkommen.

Herr Schubotz ergänzt, dass man bei der Erstellung eines Nachtragshaushaltes sei, in welchem die 1,4 Millionen Euro Bestandteil sein werden.

Herr Baase sagt, das HyStarter-Projekt zur Wasserstoffregion sei abgeschlossen und einen Abschlussbericht gebe es bereits. Mobilität spiele in den nächsten 2 bis 3 Jahren eine entscheidende Rolle. Er fragt, ob der Wunsch über eine Vorstellung des Abschlussberichtes und einer Veranstaltung zu diesem Thema bestehe. Das Haltestellenkonzept befinde sich aktuell im Beschlussumlauf. Am 8. Juni werde es nochmal im Mobilitätsausschuss thematisiert werden. Zuvor laufe es noch durch den Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung, den Kreisausschuss und am 14. Juni solle es durch den Kreistag beschlossen werden. Am 24. und 25. Juni werde es in Bezug auf die Nacharbeitung zum Nahverkehrsplan Mobilitätsdialoge geben. Bis zum 31. Juli laufe das Verfahren für die Träger öffentlicher Belange (TöB-Verfahren), am 10. August werden das TöB-Verfahren und der aktuelle Nahverkehrsplan ausgewertet und im Mobilitätsausschuss behandelt. Der Beschlussumlauf werde im November beginnen und der Beschluss solle im Kreistag am 13. Dezember 2021 gefasst werden. Im Einvernehmen mit Herrn Reichenbach habe man beschlossen, den Antrag der CDU und Freien Wähler in eine Studie zur kostenfreien ÖPNV im Landkreis unabhängig vom Beschluss des Antrages mit aufzunehmen. Eine positive Beschlussfassung im Kreistag sei jedoch trotzdem erwünscht. Bis zum 10. August werde man eine Leistungsbeschreibung anfertigen, worüber hier im Ausschuss abgestimmt werden soll. Im September/Oktober 2021 werde das Vergabeverfahren star-

ten. Man rechne damit, dass man Mitte/Ende des zweiten Quartals von 2022 ein Ergebnis präsentieren könne. Man gehe davon aus, dass eine Stellung der Studie eine Mindestlaufzeit von sechs Monaten haben werde. Das von der Kreisverwaltung zur Verfügung gestellte Geld werde sich auf 100.000 bis 150.000 Euro belaufen aufgrund einer detaillierten rechtlichen Betrachtung. Weiterhin erklärt **Herr Baase**, dass es 208 Teilnehmer gebe, von denen etwa 50% Nutzer des ÖPNV seien. Die meisten Verbesserungsvorschläge beziehen sich auf die Anschlussqualität durch beispielsweise Bus oder Bahn, alternative Mobilitätsformen wie Carsharing, E-Fahrzeuge, „ILSE“ oder auch Anrufbus und die Möglichkeit der Digitalisierung, zum Beispiel im Zahlungsbereich (sowohl bar als auch per Onlinebuchung) und in der Ausstattung des Busses durch Videoüberwachung, WLAN, USB-Steckdosen sowie Klimaanlage und Gepäckablagen.

Es gibt keine weiteren Fragen.

Herr Reichenbach bedankt sich bei den Anwesenden und schließt die Sitzung um 19:25 Uhr.

gez. T. Reichenbach, 6. Mai 2021

Datum, Unterschrift

Thomas Reichenbach

Ausschussvorsitzender

gez. M. Hanusch, 6. Mai 2021

Datum, Unterschrift

Marcus Hanusch

Protokollführer

Der energieautarke Hafen Vitte

Der erste energieautarke Hafen der Ostseeküste
Naturschutz, Umweltschutz und Wirtschaft im Einklang!

Hiddenseer Hafen- und Kurbetrieb

Der Hafen in Vitte

Allgemeine Informationen

Der Hafen Vitte ist der größte der drei sich auf Hiddensee in kommunaler Hand befindlichen Häfen (Vitte, Kloster und Neuendorf).

Er dient das ganze Jahr über als Ver- und Entsorgungshafen für die Insel Hiddensee.

Der Hafen ist Zielhafen des Fährverkehrs von und nach Hiddensee, Umschlagplatz für den Warenverkehr und touristischer Anziehungspunkt.

Die Anreise auf die Insel Hiddensee erfolgt ausschließlich über den Wasserweg.

Dabei stellt der Hafen Vitte einen wichtigen Verbindungspunkt dar. Dieser ist über den Fährverkehr aus Schaprode, sowie Stralsund und durch Schiffsausflüge aus Breege, Drankse, Wiek, Ralswiek (Rügen), sowie Zingst zu erreichen.



Ist Zustand

Die Gemeinde Hiddensee möchte den Hafen in Vitte erhalten, entwickeln und strukturieren. Dies ist nur durch die Vergrößerung der Hafenfläche möglich, notwendig und überfällig, um jeder Nutzung wie Frachtumschlag, Personenverkehr, Fischerei, Sportboote künftig einen sicheren eigenen Hafenbereich zuordnen zu können.

Der jetzige Zustand, der Vermischung einer Passagier- und Frachtabfertigung, dazu noch Pferdekutschen und Lieferverkehr, stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar und muss dringend strukturiert werden. Hydrometeorologisch benötigt der Hafen Vitte eine schützende Mole.



Die Entwicklung des Hafens in Vitte soll der erste energieautarke Hafen der Ostseeküste werden und mit einem Klima- und Umweltschutzlehrpfad die Energiewende für nachfolgende Generationen erlebbar machen

Die Abkehr von der Nutzung von endlichen Ressourcen ist ein weiterer zentraler Punkt der Energiewende. Die Abhängigkeit wie Erdöl, Erdgas, Kohle und anderen Rohstoffen ist immens. Uns ist bewusst, Ressourcen auf dieser Welt sind begrenzt. Daher ist gerade der gesellschaftliche und wirtschaftliche Umgang mit der Natur, der Nachhaltigkeit und Umweltschutz ein zentrales Thema für die nachfolgenden Generationen. Der energieautarke Hafen auf der Insel Hiddensee soll daher als Projekt die Energiewende für Kinder und Jugendlichen erlebbar machen!

Der energieautarke Hafen Vitte soll eine Symbiose eines ganzjährigen Versorgungshafens, einer touristischen und wirtschaftlichen Ausrichtung mit gleichzeitig nachhaltiger Energieversorgung und Betreibung sein. Es soll widerspiegeln, dass Energiewende und Umweltschutz nicht eine zeitgleiche touristische und wirtschaftliche Entwicklung ausschließen sowie eine Chance für die Region und nachfolgende Generationen sein können. Nur dies kann die Zukunft für uns alle sein.

Der Hafen Vitte, auf Hiddensee und inmitten des Nationalparks gelegen, besitzt durch die enormen natürlichen Energieressourcen herausragende Voraussetzungen für den Erfolg eines solchen Zukunftprojektes. Erneuerbare Energien haben deutlich weniger Umweltauswirkungen. Natürlich werden zur Produktion der Anlagen Ressourcen, wie Rohstoffe, Energie und Wasser verbraucht. Auch werden CO₂-Emissionen in der Produktion verursacht. Aber im Betrieb werden keine weiteren Ressourcen verbraucht. Insbesondere Wind, Sonne vielleicht auch Biomasse sind wie auf der Insel, wie vielleicht nirgendwo anders vorhanden. Aber auch Recyclingketten, die teilweise schon bestehen oder beziehungsweise erschlossen werden können.

Der Erste energieautarke Hafen der Ostseeküste! Aber warum aber gerade auf Hiddensee?

Hiddensee ist die Destination in Mecklenburg-Vorpommern mit zahlreichen Alleinstellungsmerkmalen. Es ist die Insel im Nationalpark, Autofreiheit, und nur über den Wasserweg zu erreichen.

Dazu ist eine Insel schon durch die regionale Lage ein abgeschlossenes Areal und damit für ein energieautarkes Projekt mehr als authentisch. So ein Projekt kann als Umwelt- und Naturschutzlehrpfad nur gemeinsam gelingen, wenn dieses wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Unterstützung erhält. Mit dem Unternehmerverband Vorpommern gibt es bereits gute Ideen, um zum Beispiel Projekttag für Schulen, Ausbildungs- und Bildungszentren zu organisieren. Wir möchten Sie daher einladen, gemeinsam ein Projekt in und für Mecklenburg-Vorpommern zu unterstützen, um gerade der nachfolgenden Generation Umweltthemen näher zu bringen und mit dem energieautarken Hafen in Vitte ein Projekt zu entwickeln und zu betreiben, dass zeigt, Energiewende und zeitgleiche wirtschaftliche Entwicklung der Region kann auch gemeinsam gelingen.

Der Erste energieautarke Hafen der Ostseeküste

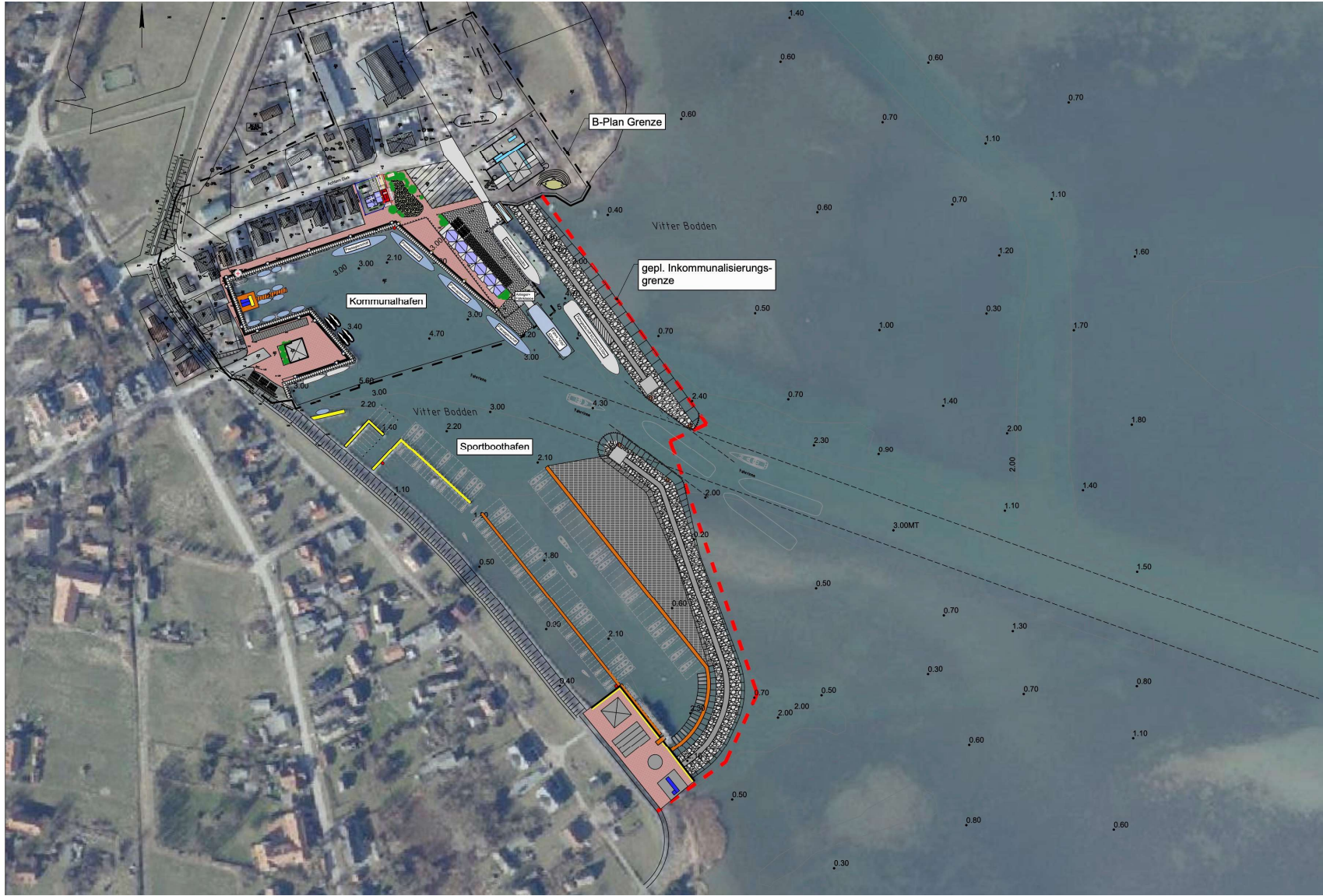
Naturschutz, Umweltschutz, Nachhaltigkeit und Entwicklung müssen sich nicht ausschließen!

Wir wollen zeigen wie Naturschutz, Umweltbewusstsein, Nationalpark und Wirtschaft zusammenarbeiten können um einen Einklang zu finden und gemeinsam in die Zukunft zu gehen und damit zusammen etwas für unsere Umwelt tun.

Zusammenarbeit

Nur wenn alle Mitwirkenden, Behörden und die Politik zusammenarbeiten, jeder seine Einverständnisse macht und dem anderen zuhört, kann so ein für die Zukunft wichtiges Projekt funktionieren. Nicht gegeneinander sondern Miteinander.

Aber was bedeutet Energieautarkie für einen Hafen?
Welche Möglichkeiten gibt es und
wie genau soll dies auf Hiddensee aussehen?



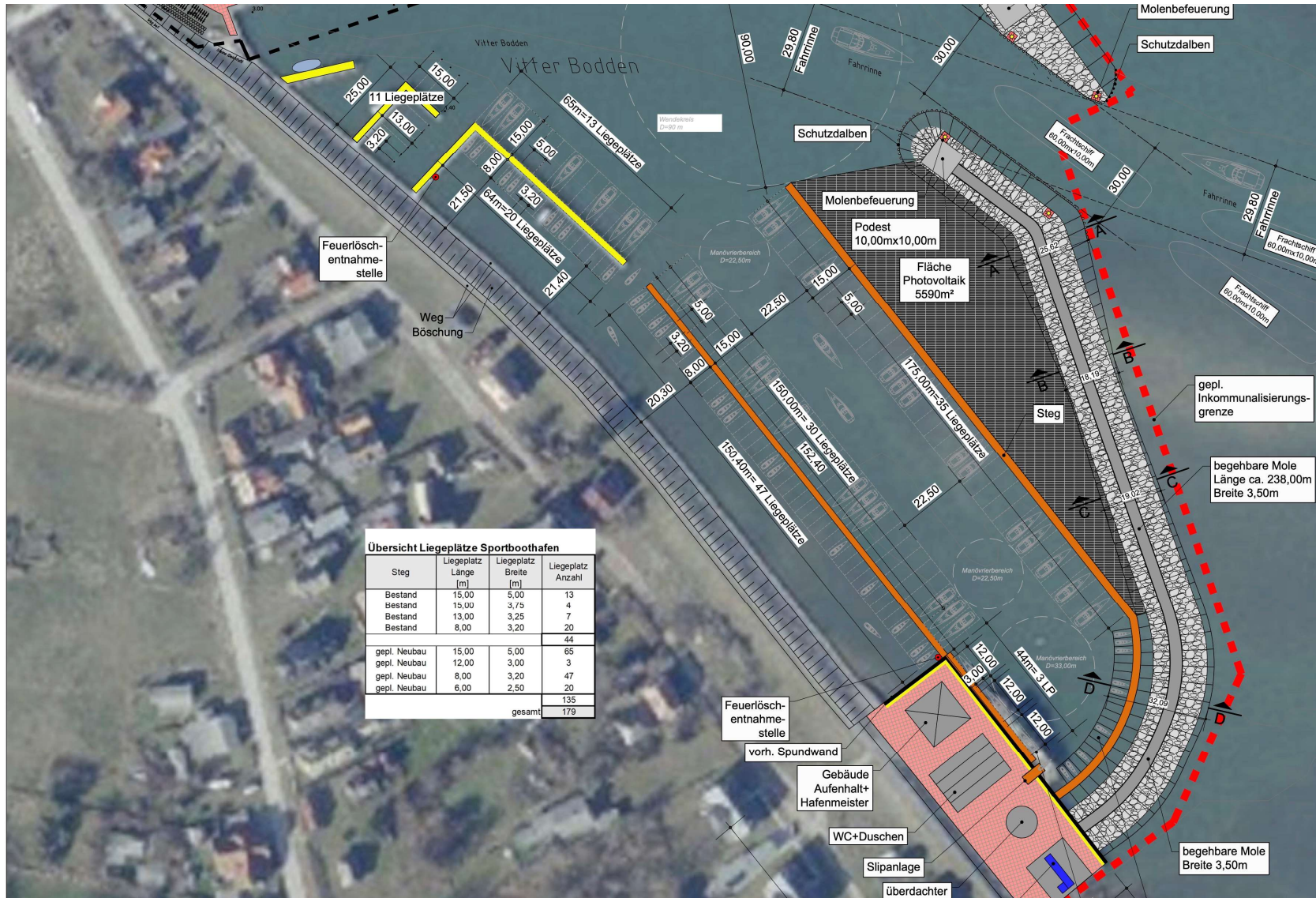
Quelle Lage- und Höhenplan mit B-Plan Grenze:

Lage- und Höhenplan			
Vermessungsbüro Dipl.-Ing. Oliver Urban		Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur 19088 Ludwigsfelde, Gusterweg 8 Tel: 03974/4259-0 Fax: 03974/4259-11 e-mail: info@urban-ib.de	
Gemeinde:	Insel Hiddensee	Auftrag:	Nr.100023
Gemarkung:	Vitte	Bearbeiter:	Kowalkowski
Plan:	1	Plan Nr.:	1
Maßstab:	1:500	Datum:	14.04.2010
Lagesystem:	S42/83 -3°	Höhensystem:	DHHN 92 (NNN)

- Legende
- B-Plan Grenze
 - - - gepl. Inkommunisierungsgrenze
 - Spundwand+Holm
 - Fischersteg
 - Promenadenfläche
 - Frachtfläche
 - Logistikfläche
 - Schwerlastplatten (Stelcon)
 - Photovoltaik
 - Steg Bestand
 - Steg Neubau
 - Betonpoller für Logistikfläche
 - Leitdalben
 - Schutzdalben für Mole
 - vorh. Spundwand (Bestand)

19/90-2- 02b

b 18.12.20 sk Planung aktualisiert	
Index:	Datum
Art der Änderung	
Bauvorhaben	
Hafenkonzept Vitte	
Bauherr	Freigabe Bauherr
Gemeinde Seebad Insel Hiddensee	
Nordenende 162 18569 Vitte	
ITT - Port Consult GmbH	
Blatt 2	



Quelle Luftbild:
www.geoportal-mv.de (Stand:04.09.20)

Quelle Wassertiefen:
www.navionics.com (Stand:04.09.20)

Quelle gepl. Inkommunalisierungsgrenze:
Vermessungsbüro Dipl. Ing Oliver Urban
(Datum:14.11.2018)

Legende

- B-Plan Grenze
- - - gepl. Inkommunalisierungsgrenze
- Spundwand+Holm
- Fischersteg
- Promenadenfläche
- Frachtfläche
- Logistikfläche
- Schwerlastplatten (Stelcon)
- Photovoltaik
- Steg Bestand
- Steg Neubau
- Betonpoller für Logistikfläche
- Leitdalben
- Schuttdalben für Mole
- • • vorh. Spundwand (Bestand)

19/90-2- 05b

5	18.12.20 uk	Planung aktualisiert
Index	Datum	Art der Änderung



Bauvorhaben

Hafenkonzept Vitte

Bauherr	Fertigbau Bauherr
Gemeinde Seebad Insel Hiddensee	
Nordenende 162	
18555 Vitte	
ITT - Port Consult GmbH	
8/0m 4	

Die Mole

Der Hafen Vitte benötigt dringend eine Mole um eine ganzjährige sicherer Verkehrssicherheit für die Versorgung, der Wirtschaft und den Tourismus zu garantieren.

Eine Mole ist die wichtig Voraussetzung einer sicherern Hafenentwicklung an dem Standort.

Bei östlichen Wetterlagen, sorgt eine enorme Interferenz einlaufender Wellen für schwierige nautische Bedingungen und schlechte Liegeplatzbedingungen. Im Winter ist zusätzlich mit Eisgang zu rechnen.

Das ein Bau der Mole den Schutzzielen des Nationalparks entspricht, sich nicht ausschließt und sogar miteinander weiterentwickelt soll unser Projekt beispielhaft machen.

Meerwasserentsalzungsanlage

Meerwasserentsalzung ist die Gewinnung von Trinkwasser und Betriebswasser aus Meerwasser (Salzwasser) durch die Verringerung des Salzgehaltes. Die Entsalzung kann auf verschiedenen Prozessen beruhen, die Salze und Mineralien aus dem Wasser entfernen. Teilweise fallen dabei verwertbare Nebenprodukte an.

Eigene Markenprodukte wie Hiddenseer Salz und Mineralwasser wären als Nebenprodukt vorstellbar und im Trend der Zeit.

Solarenergie / Photovoltaik

Sonnenenergie die größte Energiequelle für die Menschheit

Welche Vorteile bringt die Sonnenenergie?

Sonnenergie kann man grenzenlos nutzen, denn sie ist eine unerschöpfliche Energiequelle.

Sie ist im Grunde überall verfügbar.

Die Umweltbelastungen durch Solarenergie sind sehr gering.

Es kann eine große Wasserfläche, die aufgrund von der Wassertiefe nicht anders nutzbar ist, für Solarenergie zur Verfügung gestellt werden.

Windenergie

Unter Windenergie versteht man die Nutzung der Bewegungsenergie von Luftströmungen zur Erzeugung elektrischer Energie

Windenergie müssen keine „typischen“ Windkraftträder sein.

Es gibt heutzutage viele verschiedene Möglichkeiten, um durch Luftstrom Energie zu erzeugen. Diese neuen Arten möchten wir gern bei uns integrieren.

Biogasanlage

Biogas wird in der Regel aus organischen Abfällen oder nachwachsenden Rohstoffen – den sogenannten Substraten – hergestellt. Die Substrate werden in einer anaeroben Umgebung (ohne Sauerstoff) durch Bakterien biologisch abgebaut, wodurch Gas entsteht. Dieser Prozess wird in Biogasanlagen kontrolliert und gesteuert.

Durch den Bau der geplanten Biogasanlage können zukünftige Arbeitsplätze geschaffen werden. Dabei wird von 2 Arbeitsplätzen für Techniker/Energiewirte ausgegangen.

Durch die Biogasanlage kann bis zu 160 MWh elektrische Energie erzeugt werden, unter Berücksichtigung des Eigenbedarfes.

Dies entspricht einer Leistungsabdeckung von bis zu 45 %. Die Nutzung der Wärmeenergie muss separat nach Nutzungsverhalten geprüft werden, da die Wärmeversorgung der BGA im Winter gesichert sein muss.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH &
Landkreis Vorpommern Rügen

MOBILITÄTSAUSCHUSS - EINFÜHRUNG LANDESWEITES AZUBITICKET

27.04.2021



Chronologie zur Einführung landesweites AzubiTicket

- Februar / März 2020 erster Vorschlag durch Land
- September 2020 - Wiederaufnahme der Gespräche
 - kurze Fristsetzung zur Rückmeldung
 - Quasi fix vorgegebener Entscheidungsrahmen
- Dezember 2020 Entscheidung zur Einführung auf Zukunftsbündnis des Landes
- Einführung 365 €-AzubiTicket zum 01.02.2021

LK Vorpommern-Rügen
über 3.200 Azubis

A/3/0031
*Antrag zur „Einführung eines **kostenlosen** Azubi-Tickets im Bediengebiet der Verkehrsgesellschaft Vorpommern Rügen mbH“*

➤ ***wurde am 15.09.2020 zurückgezogen***

Land Mecklenburg-Vorpommern

ca. 33.000 Azubis

Wirkungsweise AzubiTicket

bisherige Regeln für Azubis im LK:

- kostenpflichtige Nutzung der Verkehrsmittel der VVR
- Anspruch auf **ermäßigten (Zeit-) Fahrausweis** auf der Relation Wohnort - Ausbildungsstätte / Berufsschule (zwischen 30-118 € im Monat)
- Außerhalb dieser Relation **Erwerb von Fahrausweisen im „Normal-“ Tarif**
- Vertrieb über VVR

Regeln für landesweites AzubiTicket MV ab Februar 2021:

- kostenpflichtige Nutzung **aller ÖPNV-Verkehrsmittel im Land** (inkl. SPNV)
- Anspruch auf **Jahresfahrkarte für 365,- Euro im Jahr**
- Vertrieb zentral über Deutsche Bahn

Finanzierung AzubiTicket

1. Säule

Mindereinnahmenausgleich

Alt-Einnahmen aus ermäßigten
Fahrausweisen 3-5 Mio. Euro

Budget pro Jahr: 4,5 Mio. Euro

Aufteilung SPNV 45% / **sÖPNV 55%**

Aufteilung sÖPNV:

- Vorabzug Rostock / Schwerin
- ungewichtete Fahrplankilometer

2. Säule

Einnahmenaufteilung (AT)

Einnahmepool aus verkauften
AzubiTickets (365,-€)

Lt. Gutachten 7.700 Tickets (2,6
Mio. Euro) abzgl. Vertriebsprovision

Aufteilung SPNV 45% / **sÖPNV 55%**

Aufteilung sÖPNV:

- Vorabzug Rostock / Schwerin
- ungewichtete Fahrplankilometer

- dem sonstigen ÖPNV werden in Summe Mittel in Höhe von rd. 3,9 Mio.€ zugewiesen. (3,2 Mio.€ für SPNV)
 - nach Vorwegabzug für kreisfreie Städte verbleiben rd. 67% (2,6 Mio.€) bei den Landkreisen
 - VVR erhält aus beiden Säulen mind. 482 T€ p.a.
 - Ausstiegsoption nach zwei Jahren Laufzeit
- *aktuell über 2.400 Tickets verkauft*

Land MV

ca. 33.000 Azubis
ca. 57 Mio. ungew. FplKm
Nachfrage: 7.700 Azubis (25%)

LK Vorpommern-Rügen

über 3.200 Azubis (<10%)
rd. 8,9 Mio. ungew. FplKm (>15%)

LK Vorpommern-Rügen

über 3.200 Azubis

Netzkarte Landkreis VVR-Tarif
1.298 € (118 € je Monat x 11 Monate)

Bei 482 T€ entspräche dies 371 Azubis aus dem LK VR (12%)

Chancen und Risiken

- Das Gutachten zum Azubiticket prognostizierte die Einnahmeverluste aus **ermäßigten Zeitkartenverkäufen** an Azubis
- Einnahmen im „Normaltarif“ fanden **keine** oder nur **unvollständig** Berücksichtigung - **sie sind i.d.R. nicht ermittelbar!**
- **Risiko:** *Budget für Mindereinnahmenausgleich ist mglw. nicht ausreichend dimensioniert*

Chance:

- überproportionale Nachfrage führt zu höheren (als prognostizierten) Einnahmen und Einnahmeverluste werden überkompensiert

Risiko:

- Nachfrage liegt maximal auf kalkulierten Niveau
- Mindestgarantie sichert Einnahmen auf kalkuliertem Niveau zu, aber: Einnahmen decken mglw. nicht Erlösausfälle

Vielen Dank!



LANDKREIS
VORPOMMERN-RÜGEN
wir nordeln.

Artikel 1

Verteilung der Mittel

(1) Das Land hat mit den Aufgabenträgern ein Finanzierungstableau auf Basis einer Modellberechnung („Modell 4“) gemäß Anlage 1 für das „AzubiTicket MV“ abgestimmt. Danach liegen **zwei Finanzierungsstränge** vor: die **Erlöse aus dem Verkauf der Tickets** sowie ein **Ausgleich der Mindereinnahmen**. In Summe haben sich alle Seiten auf einen Betrag i.H.v. 3,928 Mio. EUR pro Jahr geeinigt, den die Verkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger aus den beiden Finanzierungssträngen erhalten sollen. Das Land geht von einer Erlöserzielung (erster Strang) i.H.v. mindestens 1,453 Mio. EUR je Verkaufsjahr (Februar – Januar) aus und sichert daher zu, dass bei Nichterreichen dieses Ziels in den ersten zwei Verkaufsjahren pro Jahr eine eventuelle Differenz aus Regionalisierungsmitteln ausgeglichen wird. Für den Ausgleich der Mindereinnahmen (zweiter Strang) werden den Landkreisen jährlich insgesamt 1 650 000 Euro aus dem Landeshaushalt zugewiesen. Den kreisfreien Städten werden als Ausgleich der Mindereinnahmen (zweiter Strang) jährlich zusammen 825 000 Euro zugewiesen. Die Mittel dienen als Ausgleichsleistungen für die infolge der Einführung des „AzubiTicket MV“ entstehenden Mindereinnahmen bei den Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs.

(2) Die Mindestgarantie nach Absatz 1 Satz 4 wird ausschließlich in den Jahren 2022 und 2023 gewährt. Grundlage für die jährliche Bewertung des Erreichens des Erlösziels sind die in den Zeiträumen Februar 2021 bis Januar 2022 und Februar 2022 bis Januar 2023 über die zentrale Vertriebsorganisation erzielten und auf die Landkreise und kreisfreien Städte entfallenden Absätze und Erlöse aus dem Verkauf des „AzubiTicket MV“.

(3) Die Mittel für die Landkreise nach Absatz 1 Satz 4 und 5 werden zu gleichen Teilen verteilt auf Grundlage

1. der vom Statistischen Amt Mecklenburg-Vorpommern festgestellten, im laufenden Ausbildungsjahr zum Bezug berechtigten Personen im Landkreis,
2. der tatsächlich gefahrenen **ungewichteten Fahrplankilometer des Vorjahres**.

Die Daten für Pkt. 2. sind der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) gemäß Anlage 2 zum 1. April des jeweiligen Auszahlungsjahres mitzuteilen.

(4) Von den Mitteln des **Vorwegabzuges** von **einem Drittel der zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel des Landes für die kreisfreien Städte nach Absatz 1 Sätze 4 und 6 entfallen auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock 63 Prozent und auf die Landeshauptstadt Schwerin 37 Prozent**.

(5) Für die Aufgabenträgerschaft der Regionalbahnlinien RB 15 und RB 16 erhält der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte bis einschließlich 11.12.2021 zusätzlich Mittel aus den für den SPNV bereitstehenden Mitteln für den Ausgleich der Mindereinnahmen (insgesamt für das ganze Land: 2 025 000 Euro). Die Mittel berechnen sich gemäß dem Anteil der tatsächlich gefahrenen ungewichteten Fahrplankilometer des Vorjahres auf diesen Linien an den Gesamtkilometern im Schienenpersonennahverkehr.

(5) Die Zuweisungen nach den Abs. 3 bis 5 werden jeweils zum 1. Juni eines Jahres als Gesamtbetrag für das laufende Jahr durch die VMV an die Aufgabenträger ausgezahlt, soweit nicht abweichend vereinbart.



Verteilungsschlüssel SPNV/üÖPNV	45/55
Ticketpreis	365,00 €
angenommener Absatz (Ticketanzahl)	7.700
Vertriebseinbehalt DB	6%
Kalkulierter Erlös	2,642 Mio. €
Mittel für Mindereinnahmenausgleich	4,5 Mio. €
Eisenbahnverkehrsunternehmen	2,025 Mio. € Ausgleichsmittel vom Land plus 1,189 Mio. € Erlöse aus neuem Azubiticket
Summe	3.213.842 €
Gebietskörperschaften sÖPNV	2,475 Mio. Euro Ausgleichsmittel plus 1,453 Mio. Euro Erlöse aus neuem Azubiticket
Landkreis Nordwestmecklenburg	322.623 €
Landkreis Ludwigslust-Parchim	416.055 €
Landkreis Rostock	425.394 €
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	531.391 €
Landkreis Vorpommern-Rügen	482.053 €
Landkreis Vorpommern-Greifswald	441.170 €
Hansestadt Rostock	824.886 €
Landeshauptstadt Schwerin	484.457 €
Summe	3.928.029 €



Auswirkungen Lockdown Corona 2021

- bisher keine Umstellung auf Ferienpläne, nur punktuelle Reduzierung der Leistung
- saisonbedingte **Leistungsausweitungen zurückgestellt**
- enge Abstimmung mit LK, Vorgehensweise zu Tests usw.
- Coronaschutzmaßnahmen greifen - bisher keine Ansteckungsketten im Betrieb, dennoch steigende Krankenquoten
- I. Quartal Einnahmeverluste „Jedermann“ ggü. Plan **-700 T€**
 - Annahme Verlängerung Lockdown bis 30.06.2021** (Fortschreibung IST Januar-März):
 - Fahrgeldverluste → 1.820 T€
 - Einsparung aus Leistungseinschränkungen → 400 T€
 - Nachmeldung BKZ an LK → **1.420 T€**
- Rettungsschirm 2021 in Planung, aber noch nicht beschlossen

Sachstand VVR: Angebot zum Mobilitäts- / Gästekartenkonzept FDZ

- **VVR hat Angebot an Tourismusverband ausgereicht – 2 Komponenten und 5 Optionen**

Komponente 1: **Fahrpreisloser ÖPNV** für Übernachtungskurgäste (auf der Linie 210)

Komponente 2: **Leistungsausweitung** auf der Linie 210

Option 1: Integration der Linie 202 (Graal-Müritz) in fahrpreislosen ÖPNV

Option 2: Integration der Linie 214 „Boddenlinie“ in fahrpreislosen ÖPNV

Option 3: Integration Vogelpark Marlow in fahrpreislosen ÖPNV

Option 4: Leistungserweiterung Anbindung Graal-Müritz

Option 5: **Einwohnerkarte** zur Nutzung des „Fahrpreislosen ÖPNV“

- **Einwohnerkarte überlagert Projekte zur Schülerbeförderung (Mindestentfernung, Freizeitmobilität)**

- StatusQuo der Finanzierung wurde fortgeschrieben (LK ist Kostenträger gem. Satzung)

➤ **Tourismusverband wirbt aktiv um Zustimmung zum Projekt!**

Sachstand VVR: Einführung Seniorenticket 70+ in Stralsund

Eckdaten zum noch unverbindlichen Angebot an die Hansestadt Stralsund

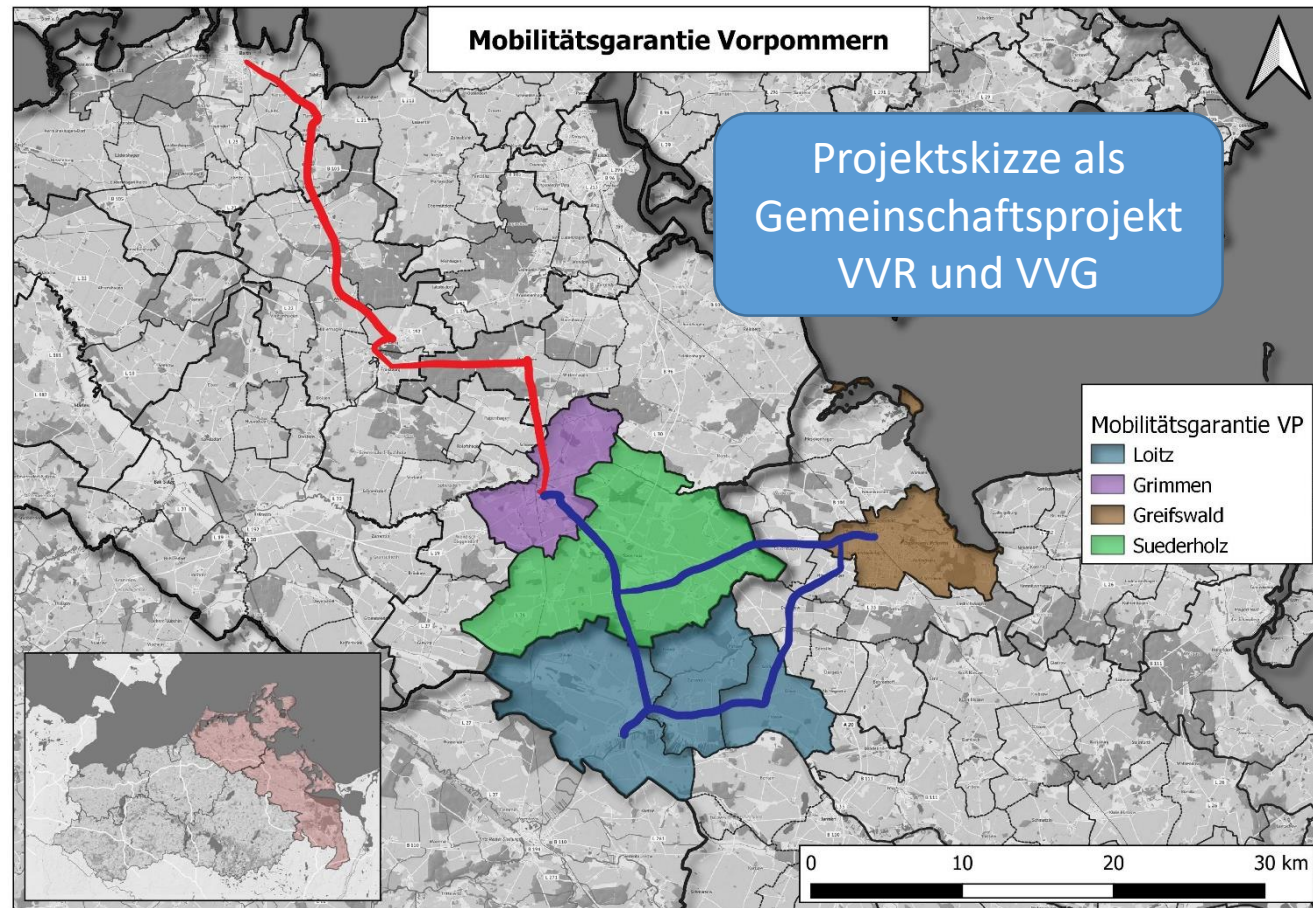
- Anzahl Einwohner 70+: **11.681**
- Angebot ist eine **Tarifmaßnahme** (analog zum Fahrpreislosen ÖPNV Mönchgut) für die Tarifwabe 100 (Stadtgebiet Stralsund) → **Ticketpreis im Rahmen des Tarifes verhandelt**

Stand per 27.04.2021:

- Pilotmaßnahme für Zeitraum 12 Monate geplant (Start: 2. HJ 2021)
- vsl. organisiert VVR Anschreiben und Druck der „Tickets“
- Risikoabwehr: Sockelbetrag und Obergrenze i.V.m. Vergütung je ausgegebenem Ticket
- 30.04.2021 (abschließendes) Gespräch mit OBM Badrow zur weiteren Vorgehensweise

Einreichung Projektskizze beim BMVI - Rufbussystem

- Rufbussystem „Ilse“ als Grundpfeiler für Pilotprojekt für eine „Mobilitätsgarantie Vorpommern“
- Landkreis-übergreifende Mobilität (V-R / V-G) durch betriebliche Integration
tarifliche Integration
- Verbindungskorridore bis FDZ & Stralsund
- Wasserstofflinie als Gemeinschaftsprojekt



weitere aktuelle Maßnahmen und Projekte

- **Gespräche zum fahrpreislosen ÖPNV Pruchten / Bresewitz, Saal, Fuhlendorf**
- **Gespräche zum fahrpreislosen ÖPNV Breege/Juliusruh**
- **Haltestellennetzerweiterung an der Schaabe**
- **Hafenanbindung Mönchgut**
- **Pilotierung Einwohnerkarte zum „fahrpreislosen ÖPNV“ Mönchgut (temporär)**
- **...**

Vielen Dank!

Kontakt Daten:

Ulrich Sehl (*Geschäftsführer*)

Zum Rauhen Berg 1

18507 Grimmen

Mail: ulrich.sehl@vvr-bus.de

Telefon: 038326 / 60 04 10