



Mobilitätsausschuss

Niederschrift über die 19. Sitzung des Mobilitätsausschusses am 29. März 2022

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

Sitzungsdauer: 17:30 - 18:59 Uhr

Anwesenheit:

Kreistagsmitglied

Herr Alexander Benkert

Frau Andrea Kühl

Herr Mathias Löttge

Frau Julia Präkel

Herr Norbert Schöler

Herr Thomas Schulz

Frau Anita Zimmermann

Teilnahme per Videokonferenz

Teilnahme per Videokonferenz

Sachkundige Einwohner/-in

Herr Steffen Bartsch-Brüdgam

Herr Mario Bauch

Herr Kai Danter

Teilnahme per Videokonferenz

Teilnahme per Videokonferenz /

Vertretung für Herrn Prof. Dr.

Wetenkamp

Herr Rolf Martens

Herr Andre Meißner

Frau Friederike von Buddenbrock

Teilnahme per Videokonferenz

Stellvertreter/-in

Herr Lutz Herzberg

Vertretung für Herrn Jahns

Von der Verwaltung

Herr Ralph Langkammer

Frau Gerlind Ockert

Herr Marcus Hanusch

Herr Dietmar Schubotz

Herr Thomas Baase

FDL 02

FDL 37

Stellv. FDL 01.20

FGL 12.10

SB Verkehrsplanung/ÖPNV

Gäste

Herr Kramer

Walter Günther

Herr Peter Sobottka

ADFC /Teilnahme per Videokonferenz

Seniorenbeirat

Es fehlen:

Vorsitzender

Herr Marco Jahns

entschuldigt

Kreistagsmitglied

Herr Michael Meister

unentschuldigt

Herr Prof. Dr. Ludwig Wetenkamp

entschuldigt

Tagesordnung

- Öffentlicher Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Einwohnerfragestunde
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Bestätigung der Niederschriften vom 19. Januar 2022 und 25. Januar 2022
5. Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen BV/3/0322/1
6. Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes im Landkreis Vorpommern-Rügen BV/3/0315
- 6.1. Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Zusätzliches Personal zur Gestaltung der Mobilitätswende im Landkreis Vorpommern-Rügen" A/3/0153
- 6.2. Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Zusätzliche finanzielle Mittel für Eigenanteile des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Ausbau des Radwegenetzes" A/3/0154
7. Anfragen
8. Mitteilungen

Sitzungsergebnis

- Im öffentlichen Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Martens als erster Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden eröffnet die 19. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen wurde und der Mobilitätsausschuss mit 14 von 15 Ausschussmitgliedern beschlussfähig ist. Die Mitglieder des Mobilitätsausschusses Herr Löttge, Frau Präkel, Herr Bauch, Herr Danter und Frau von Buddenbrock nehmen an der Sitzung per Videokonferenz teil.

2. Einwohnerfragestunde

Frau Dr. Hemmann-Rahn trägt erneut ihr Anliegen bezüglich einer Busanbindung in Falkenhagen, u. a. vor dem Hintergrund der Schülerbeförderung, vor. Sie bezieht sich auf die Stellungnahme des Landkreises, wonach die verkehrlichen Voraussetzungen derzeit aufgrund fehlender Wendemöglichkeit nicht gegeben seien. Dieser Argumentation widerspricht sie unter Verweis auf eine kürzlich von den Verkehrsbetrieben und Vertretern der Gemeinde durchgeführten Probefahrt. Die technischen Voraussetzungen seien dabei gegeben gewesen. Die Gemeinde sei zur Übernahme der für die Haltestelle

entstehenden Kosten bereit. Frau Dr. Hemmann-Rahn bittet darum, dass Thema aus den genannten Gründen weiter zu erörtern.

Herr Baase merkt an, dass die Einbindung der Gemeinde Falkenhagen in das Liniennetz der VVR erst nach den notwendigen Anpassungen der verkehrstechnischen und sicherheitsrelevanten Infrastruktur möglich sei.

Herr Heinemann trägt seine vorab eingereichten Fragen zum Thema Wegebahnen zur Einwohnerfragestunde vor.

Die Einwohneranfrage ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Herr Martens informiert, dass der Mobilitätsausschuss darüber in Kenntnis gesetzt und das Thema bereits im Kreistag behandelt worden sei. Es habe einen Widerspruch gegen den Beschluss, die Wegebahn in den Nahverkehrsplan mit aufzunehmen und ihr ein exklusives Bedienrecht einzuräumen, gegeben, welcher vom Kreistag abgelehnt worden sei. Dahingehend hat der Landrat diesen Beschluss beanstandet und das Innenministerium in Kenntnis gesetzt. Die Anfrage von Herrn Heinemann werde schriftlich von der Verwaltung beantwortet. Die Antwort der Verwaltung erhalten zudem alle Fraktionen, denen es dann obliege, darüber beratend tätig zu werden.

Weitere Einwohneranfragen werden nicht gestellt.

3. Bestätigung der Tagesordnung

Herr Martens schlägt vor, dass Thema „9 für 90 Ticket“ unter TOP 7 in die Tagesordnung aufzunehmen.

Herr Baase teilt daraufhin mit, dass derzeit keine näheren Informationen bekannt seien und empfiehlt, das Thema zu vertagen, um nähere Informationen, auch in Bezug auf die Umsetzung, zu erlangen.

Herr Martens stimmt Herrn Baase zu und bittet um Aufnahme der Thematik auf der nächsten Sitzung. Weiter weist **Herr Martens** unter Bezugnahme des TOP 5 zum Nahverkehrsplan auf eine als Tischvorlage bereitgestellte Änderung der Beschlussvorlage hin.

Weitere Anmerkungen werden nicht vorgetragen.

Der Mobilitätsausschuss stimmt der Tagesordnung einstimmig zu.

4. Bestätigung der Niederschriften vom 19. Januar 2022 und 25. Januar 2022

Herr Meißner merkt zu der Niederschrift vom 19. Januar 2022 an, dass seine dortigen Aussagen zwar inhaltlich korrekt wiedergegeben seien, jedoch sprachlich nicht seinem genauen Wortlaut entsprechen.

Der Mobilitätsausschuss bestätigt einstimmig bei zwei Enthaltungen und einer Gegenstimme die Niederschrift vom 19. Januar 2022.

Der Mobilitätsausschuss bestätigt einstimmig bei drei Enthaltungen die Niederschrift vom 25. Januar 2022.

5. Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen

Vorlage: BV/3/0322/1

Herr Langkammer weist darauf hin, dass die Nahverkehrsplanung nicht als Druckinstrument hinsichtlich der zukünftigen Vergabesituation aufgebaut worden sei. Bis zum Beginn der Vergabe werde es jedoch ein zeitlich angespannter Prozess. Ziel der Verwaltung sei es, im Zuge der gemeinsamen Diskussion heute auch ein klares Signal an den Kreistag senden zu können.

Herr Langkammer und **Herr Baase** stellen anhand einer Präsentation die Zeitschiene der Beteiligungen, den Zeitplan für die europaweite Ausschreibung sowie die eingearbeiteten Änderungen und Ergänzungen des Nahverkehrsplanes vor.

Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Herr Danter erfragt, wo die lt. Maßnahmenkatalog 2022/2023 umzusetzenden Vorhaben im Haushalt abgebildet seien.

Herr Baase teilt hierzu mit, dass für das Jahr 2022 1 Mio. € und für das Jahr 2023 1,5 Mio. € im Haushalt eingeplant worden seien.

Herr Schöler merkt an, dass die Verwaltung die Anregungen der Fraktionen aus dem letzten Kreistag über die Ergänzungen inhaltlich korrekt umgesetzt habe und signalisiert die Zustimmung seiner Fraktion zum Nahverkehrsplan.

Herr Löttge und **Herr Jahns** schließen sich den Aussagen von Herrn Schöler an.

Herr Meißner erfragt den Grund für die in Kapitel 5.2.4 im Konjunktiv verfasste Formulierung: „...fahrpreislos gestalten zu wollen“. Diese Formulierung lasse noch Spielraum offen, inwieweit die Umsetzung denn tatsächlich erfolgen solle.

Herr Baase teilt mit, dass im Rahmen der Umsetzung, welche erfolgen werde, innerhalb der Verwaltung noch diverse Gestaltungsabläufe zu klären und aufzuarbeiten seien. Es seien zudem beihilferechtliche Fragestellungen zu klären.

Herr Martens sieht den Umsetzungsfokus des Nahverkehrsplanes auf der Angleichung des Verhältnisses zwischen Stadt, Tourismusregion und ländlichem Raum. Es dürfe nicht zum Nachteil einer der Regionen führen. Seine Fraktion wolle mit der Umsetzung auch umwelt- und verkehrspolitische sowie unternehmerische Ziele erreichen. Aus diesem Grund werde die Fraktion zum nächsten Kreistag einen Änderungsantrag einbringen. Weiterhin beanstandet er, dass der im letzten Kreistag ergangene Beschluss laut Pressebericht auf Empfehlung des Mobilitätsausschusses getroffen worden sei. Über eine Kostenfreiheit im Schüler- und Freizeitverkehr sei im Mobilitätsausschuss in dieser Form nicht gesprochen worden.

Herr Löttge weist darauf hin, dass die Presse aus der Kreistagssitzung heraus berichte und was geschrieben werde, nicht in der Hand des Kreistages liege.

Frau von Buddenbrock beantragt die zeitnahe Durchführung einer gesonderten Sitzung, da aus ihrer Sicht die von Herrn Martens angekündigten Änderungen komplex und nicht ganz eindeutig seien.

Herr Martens schlägt vor, die aktuelle Diskussion fortzuführen und vor Abstimmung über den Nahverkehrsplan über den Antrag einer zusätzlichen Sitzung abzustimmen.

Herr Bartsch-Brüdgam teilt mit, dass er hinsichtlich der hinzugekommenen Punkte 8 und 123 mit der Formulierung „Berücksichtigung des Beschlusses nach Ergebnis der Beanstandung“ Schwierigkeiten habe. Er weist außerdem darauf hin, dass die sichtbare

Umsetzung des Nahverkehrsplanes auch Zeit brauche. Dahingehend müsse schnellstmöglich ein Beschluss zum Nahverkehrsplan vom Kreistag gefasst werden, um mit den Planungen beginnen zu können und keine weiteren Verzögerungen auftreten. Die geänderten Punkte in der Beschlussvorlage betreffen den Schülerverkehr und werden von seiner Fraktion positiv gesehen und unterstützt.

Herr Danter merkt an, dass die von Herrn Martens angekündigten Änderungsanträge nicht den Nahverkehrsplan an sich infrage stellen sollen. Vielmehr sei damit ein Austausch hinsichtlich der Zielstellungen verbunden.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Martens bittet um Abstimmung über den Antrag von Frau von Buddenbrock, eine weitere Sitzung des Mobilitätsausschusses vor dem nächsten Kreistag abzuhalten.

Der Mobilitätsausschuss lehnt den Antrag mehrheitlich bei fünf Ja-Stimmen und neun Gegenstimmen ab.

Weiter bittet **Herr Martens** um Abstimmung der Beschlussvorlage.

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt den als Anlage beigefügte Nahverkehrsplan, dieser ist bei Bedarf fortzuschreiben

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich bei einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen zugestimmt

6. Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes im Landkreis Vorpommern-Rügen Vorlage: BV/3/0315

Herr Benkert führt an, dass er den Grundsatz des Konzeptes sehr gut finde. Bei der tatsächlichen Wertung müssen in einigen Punkten Kleinigkeiten noch nachgebessert werden.

Herr Schmuhl und Herr Hack merken an, dass zunächst die Methodik im Fokus stehe. Im nächsten Schritt werde man die Auswertung dann im Detail justieren.

Frau von Buddenbrock teilt mit, dass das Konzept von der Methodik sehr gut sei. Lediglich sei die Berechnung bei Gemeinden mit einer größeren Fläche zum nächsten Ort irreführend.

Herr Sobottka erfragt, ob bei der Erstellung des Radwegekonzeptes auch die Aufrechterhaltung der bestehenden Radwege eingearbeitet worden seien.

Herr Hack teilt mit, dass es bei der Erstellung dieses Konzeptes nur um den Neubau von Radwegen gehe. Bei der Erhaltung der Radwege kommt es auf die Straßenbaulast an, in welcher Zuständigkeit der Radweg liege.

Herr Grabe informiert, dass der ADFC eine positive Rückmeldung für das Radwegekonzept gebe. Allerdings kritisiere er die Umsetzungsdauer von 24 Jahren.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Martens bittet um Abstimmung der Beschlussvorlage.

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt,

1. die Anwendung des „Konzeptes zur Verdichtung des Radwegenetzes an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Vorpommern-Rügen“ zur Ermittlung von Prioritäten für den Ausbau von Radwegen an übergeordneten Straßen (Anlage) und
2. der Bau von straßenbegleitenden Radwegen entlang von Kreisstraßen soll in der Regel mit Hilfe von Fördermitteln erfolgen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

6.1. Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Zusätzliches Personal zur Gestaltung der Mobilitätswende im Landkreis Vorpommern-Rügen"
Vorlage: A/3/0153

Herr Danter begründet den eingebrachten Änderungsantrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR. Er nimmt Bezug auf das Protokoll vom 25. Januar 2022 und den dortigen Hinweis von Herrn Stallbaum, wonach weiterführende Planungskapazitäten im Fachdienst erschöpft und auch aus personeller Sicht ein Mehraufwand nicht umgesetzt werden könne. Weiteres Personal und das Einbringen von Eigenmitteln seien für eine schnellere und umfassendere Durchführung des Radwegekonzeptes notwendig. Dabei sei es nicht hilfreich, nur Mitarbeiter/innen für den Bereich Tiefbau zu haben, man brauche ebenso Verkehrsplaner/innen und Mobilitätsmanager/innen.

Herr Benkert erfragt, woraus die neuen Stellen finanziert werden sollen. Aus seiner Sicht, solle es keinen weiteren Stellenzuwachs geben. In den letzten Jahren habe man viele neue Stellen geschaffen, was auch alles finanziert werden müsse. Lediglich eine Verteilung der Aufgaben zwischen Sachbearbeitern sei denkbar.

Herr Danter informiert, dass in dem Änderungsantrag keine Deckungsquelle genannt worden sei, da der Antrag ursprünglich auf dem Kreistag zum Haushaltsbeschluss gestellt wurde. Über einen Nachtragshaushalt lassen sich solche Änderungen jedoch auch nach Haushaltsbeschluss noch finanzieren. Eine andere Möglichkeit sei die Finanzierung über freie Stellen, welche im Stellenplan ausgewiesen seien, jedoch nicht besetzt werden. Es müssen schon im Vorfeld die Voraussetzungen geschaffen werden, auch zeitnah Personal einstellen zu können, sofern qualifizierte Interessenten vorhanden seien.

Herr Schöler merkt an, dass der Haushalt gerade auf dem letzten Kreistag beschlossen wurde. Problematisch sei aus seiner Sicht auch der TVÖD, der im Vergleich zum freien Arbeitsmarkt, das Gewinnen von Fachkräften kaum möglich mache. Aus der heutigen Sicht könne seine Fraktion den Änderungsanträgen nicht zustimmen.

Herr Löttge stimmt Herrn Schöler zu und merkt an, dass es wünschenswert sei, dass sich die Finanzausstattung in den Kommunen, auch mit Blick auf die Umsetzung solcher Maßnahmen, in den nächsten Jahren verbessere.

Herr Schubotz informiert, dass verfahrenstechnisch die Umsetzung der Anträge nur über einen Nachtragshaushalt möglich seien und weist jedoch auch auf die Angabe einer Deckungsquelle in Anträgen nach der Kommunalverfassung hin.

Herr Danter merkt an, dass er bei Ablehnung der Anträge, diese in absehbarer Zeit erneut stellen werde. Die Umsetzung des Radwegekonzeptes könne nicht in die Zukunft verschoben werden, weil die personellen Voraussetzungen nicht gegeben seien. Es sei die Aufgabe des Mobilitätsausschusses dieses zu verhindern, andernfalls werde er die Auflösung des Mobilitätsausschusses beantragen.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Martens bittet um Abstimmung über den Änderungsantrag A/3/0153.

Der Mobilitätsausschuss lehnt den Antrag mehrheitlich bei neun Gegenstimmen und zwei Enthaltungen ab.

6.2. Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Zusätzliche finanzielle Mittel für Eigenanteile des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Ausbau des Radwegenetzes"
Vorlage: A/3/0154

Herr Martens begründet den eingebrachten Änderungsantrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR.

Herr Bartsch-Brüdgam führt aus, dass der Antrag nachvollziehbar aber der Zeitpunkt ungünstig sei. Der Haushalt wurde auf der letzten Kreistagssitzung beschlossen und die Umsetzung funktioniere nur über einen Nachtrag, welcher zum jetzigen Zeitpunkt von der Verwaltung noch nicht geplant sei.

Herr Danter merkt an, dass wenn der politische Wille bestehe, eine Umsetzung auch möglich gemacht werden könne.

Herr Benkert teilt mit, dass er zum jetzigen Zeitpunkt eine Überarbeitung des Haushaltes für wenig sinnvoll erachte. Die Maßnahmen müssen auch finanziert werden und wenn keine anderen Möglichkeiten zur Verfügung stehen, gehe es in die Richtung einer Erhöhung der Kreisumlage.

Herr Löttge führt an, dass der Kreistag die Interessen der Bürger/innen des Landkreises vertrete und eine Erhöhung der Kreisumlage ein komplett falscher Weg sei. Weiterhin seien unterschiedliche Auffassungen zu politischen Themen üblich.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Martens bittet um Abstimmung über den Änderungsantrag A/3/0154.

Der Mobilitätsausschuss lehnt den Antrag mehrheitlich bei neun Gegenstimmen und einer Enthaltung ab.

Herr Danter verlässt die Sitzung um 18:45 Uhr (13/15)

7. Anfragen

Herr Martens informiert, dass die Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR eine Anfrage, zum Thema Beitritt des Landkreises in die Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen Mecklenburg-Vorpommern e.V., an den Landrat gestellt habe. Dazu gebe es einen Kreistagsbeschluss, welcher bislang nicht umgesetzt wurde.

Herr Baase teilt mit, dass die Arbeitsgemeinschaft für eine kurze Vorstellung gerne zu einer der nächsten Sitzungen eingeladen werden könne.

Weitere Anfragen werden nicht gestellt.

8. Mitteilungen

Mitteilungen werden nicht vorgetragen.

Herr Martens bedankt sich bei den Anwesenden und schließt die Sitzung um 18:59 Uhr.

25.04.2022, gez. R. Martens

Datum, Unterschrift
Rolf Martens
1. stellv. Ausschussvorsitzender

25.04.2022, gez. A. Pfefferkorn

Datum, Unterschrift
Anja Pfefferkorn
Protokollführerin

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Jahns, sehr geehrte Ausschussmitglieder,

Mein Name ist Andreas Heinemann, Geschäftsführer der Tourismusgesellschaft Kap Arkona. Bezugnehmend auf die unverändert absurde Situation am Kap Arkona, bei der ein ob seiner Größe und Bauart umweltschädlicher, von der Gemeinde von Anfang an nicht gewollter und von Einheimischen und Urlaubern nur in homöopathischen Dosen genutzter Linienbus zu einer ebenfalls kaum genutzten Linienbushaltestelle am Kap Arkona fährt (ein Sachverhalt, von dem mittlerweile alle Ausschussmitglieder Kenntnis haben sollten) zunächst folgende Ausführungen, nachfolgend jeweils die Anfragen:

1. Der ÖPNV soll eine **bedarfsgerechte Versorgung** in allen Teilen des Landes, auch in den dünn besiedelten Räumen, gewährleisten und unter Berücksichtigung der **Erfordernisse des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit** bei Beachtung des **Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit** und **Sparsamkeit** im Sinne der bestmöglichen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden..

Wie stehen die Ausschussmitglieder als Vertreter des Eigentümers dieser Praxis am Kap Arkona gegenüber? Der Widerspruch des Landrates gegen den Kreistagsbeschluss ist hier grade NICHT relevant. Und ich möchte hinzufügen, dass dieser Widerspruch sich auf rechtliche Grundlagen beruft, die vor fast einem Jahr geändert wurden, ein Umstand, der Dem Landrat bekannt sein sollte. Das übergeordnete Personenbeförderungsgesetz, immerhin ein Bundesgesetz, dem am 26. März 2021 der Bundesrat nach einem Gesetzesentwurf vom Bundestag zugestimmt hat, erlaubt seit der Novellierung im August 2021 folgendes:

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 2 Abs. 7:

„Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

Dies ist die neu hinzugefügte sogenannte Experimentierklausel.

Bundesrecht bricht Landesrecht ist ein deutscher Rechtsgrundsatz. Er besagt, dass das Recht des Bundesstaates (der Bundesebene) bedeutsamer ist als das Recht eines Gliedstaates. Widerspricht das Recht (zum Beispiel ein Gesetz) des Gliedstaats dem Bundesrecht, dann ist es nichtig. Von Nichtigkeit möchte ich hier in Hinsicht auf das ÖPNV Gesetz MV nicht sprechen. Denn auch im ÖPNV Gesetz stehen ja interessante Sachen drinnen:

- Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln.

- In verkehrsschwachen Regionen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen entsprechend der Nachfrage die jeweils zweckmäßigen Bedienformen wie alternative Nahverkehrsdienste mit geeigneten Kleinbussen, Taxen und Mietwagen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlichen Gestaltung des Verkehrsangebots genutzt werden.

Warum sucht man hier nicht das Gespräch mit der Gemeinde Putgarten? Wer von Ihnen war in den letzten zwei Jahren in Putgarten, um sich die Situation vor Ort anzuschauen?

Die Aufgabenträger sollen sich bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans eines ÖPNV-Beirats bedienen. Der Beirat hat beratende Funktion. Seine Bildung, Mitgliedschaft und Arbeitsweise wird von den Aufgabenträgern geregelt. Wie hat sich der Beirat hier in Bezug auf das Problem Ortsverkehr Putgarten positioniert? Hat der Beirat Kenntnis vom novellierten Personenbeförderungsgesetz? Haben die Mitglieder des Mobilitätsausschusses Kenntnis vom novellierten Personenbeförderungsgesetz?

Auf Rügen kassiert der Landrat einen Beschluss des Kreistages, die seit vielen Jahren präsenten Wegebahnen in den Nahverkehrsplan zu integrieren. Entweder hat der Landrat keine Kenntnis von entsprechenden Bundesgesetzen, was schlecht ist, oder Sie werden ignoriert, was mindestens bemerkenswert ist. In Putgarten fährt ein Liniibus konsequent leer durch den Ort. Hier könnte man die Handvoll Fahrgäste in der Wege Bahn fahren lassen. Falls diese nicht fährt, fährt der Bus. Das nennt man Kooperation. Und diese Kooperation muss schlicht nur gewollt sein. Das konsequente Ablehnen seitens des Landkreises mit dem Verweis auf die Gesetzeslage ist seit der Novellierung des PBefG rechtlich nicht mehr haltbar.

Hinzu kommt: Die zugrundeliegenden Gesetze definiert gar nicht eindeutig, welche „öffentlichen Verkehrsinteressen“ berücksichtigt werden müssen, sondern überlässt das weitgehend dem Ermessen der Genehmigungsbehörde und der Abwägung der örtlichen Interessen. Diese werden überhaupt nicht beachtet. Und hier handelt die Genehmigungsbehörde klar im (nicht nachvollziehbaren) Sinne der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft und lädt die Kosten für den vollkommen sinnlosen Busverkehr in Putgarten beim Gesellschafter ab. Dies sollte die Mitglieder des Mobilitätsausschusses im Besonderen interessieren. Denn die öffentlichen Verkehrsinteressen werden durch die örtliche Wege Bahn ausreichend berücksichtigt. Wie gesagt: viele verkehrsrelevante Gesetze sind aus Sicht der kommunalen Praxis auslegungsfähig.

Im Sinne eines wie im Gesetz vorgeschriebenen nachhaltigen Umgangs mit öffentlichen, kreiseigenen Geldern ist es im Grunde eine zwingende Notwendigkeit, die neue geschaffene Möglichkeit einer **Experimentierklausel** zu nutzen.

Getragen durch die politische Spitze des Landkreises kann diese Kooperation funktionieren. Damit einhergehend erweist sich der rechtliche Rahmen als ausreichend auslegungsfähig. Mit den Experimentierklauseln bestehen Möglichkeitsräume für zulässige Abweichungen vom bestehenden rechtlichen Rahmen. In den meisten Fällen handelt es sich bei Experimentierklauseln um Ausnahmetatbestände, die eine Nichtanwendung oder Abweichung von einer bestehenden Rechtsnorm zulassen und so öffentlichen o-

der privaten Akteuren eine Erprobung von innovativen Mobilitätslösungen ermöglichen (sollen). Für von den Merkmalen der im PbefG benannten Verkehrsarten abweichende Verkehrsangebote wie bspw. Bedarfsverkehr werden gemäß § 2 Abs. 6 PBefG Genehmigungen nach denjenigen Vorschriften des PbefG erteilt, denen diese Angebote am ehesten ähneln. Für die Erprobung neuer Verkehrsarten sind Genehmigungen nach § 2 Abs. 7 PBefG für maximal vier Jahre möglich.

Durch die neu eingeführten Verkehrsarten innerhalb und außerhalb des ÖPNV bieten sich nämlich gestalterische bzw. unternehmerische Chancen für Kommunen und Unternehmen! Das muss man nur wollen! Zum Beispiel der Linienbedarfsverkehr:

Neu eingeführt wird der Linienbedarfsverkehr, bei dem die Passagiere die Beförderung zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes bestellen. Die ÖPNV-Aufgabenträger bestimmen in den Nahverkehrsplänen, in welchen Gebieten und zu welchen Zeiten der Linienbedarfsverkehr angeboten werden darf. Nichts anderes geschieht an der Bushaltestelle Putgarten durch Hochhalten der Fahrkarte des Linienbusses! Dies signalisiert dem Fahrer der Arkona Bahn den **BEDARF** und er nimmt die Fahrgäste entsprechend mit !!!

Genau das gleiche hier:

Gebündelter Bedarfsverkehr

Eine neue Variante des Gelegenheitsverkehrs ist der gebündelte Bedarfsverkehr, der von privaten Unternehmen betrieben wird. Die Passagiere bestellen die Fahrten vorab, die Aufträge werden entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt und durch einen angestellten Fahrer mit einem entsprechenden Fahrzeug ausgeführt. Durch den Kauf der Fahrkarte wird der Bedarf erfasst, durch den Linienbus bis Putgarten bedient und in Putgarten übernommen!

Hinzu kommt: Die Verbesserung der Mobilität durch die reguläre Zulassung dieser neuen Mobilitätsangebote für die Besucher des Kap Arkona ist ebenso ein maßgeblicher Beitrag zum Klimaschutz, aber das gehört eher in den Umweltausschuss.

Wie will sich also der Mobilitätsausschuss angesichts dieser nicht allzu neuen gesetzlichen Lage positionieren? Denn das einzige Argument, mit dem der Landrat seit Jahren die Kooperationsbereitschaft der Gemeinde Putgarten abbügelt - der fehlende rechtliche Rahmen - , ist seit einem halben Jahr hinfällig.

Ist man bereit, die Causa Putgarten losgelöst von den aktuellen Streitigkeiten zu betrachten? Denn hier gibt es in JEDWEDER Hinsicht kein Argument, den Bus weiter durch den Ort Putgarten fahren zu lassen. Der Verweis auf die mangelnde Rechtsgrundlagen greift wie beschrieben nicht. Und wenn ich noch mal auf die Stellungnahme der Abgeordneten Bartel am 14.12.21 eingehen darf:

Schon die Formulierung „Problem mit den Wegebahnen“ zeigt, wie die SPD Fraktion die Thematik beleuchtet. Der fokussierte Blick auf Baabe in eben dieser Stellungnahme zeigt, dass man sich nicht im mindesten mit der besonderen Lage am Kap Arkona

beschäftigt hat. Entgegen der Darstellung fährt die Bahn am Kap jeden Tag, und auch von einem Exklusivrecht für die Arkonabahn kann überhaupt keine Rede sein, denn die Gemeinde hat ja vorgeschlagen, die Kosten für den Weitertransport zu übernehmen.

Und zur Stellungnahme des Herrn Niehaus:

Eine Wegebahn kann keinen Linienverkehr ausführen, das widerspricht dem PBefG. Diese Aussage ist schlichtweg falsch. Das war sie nicht immer, aber am 14.12.21 auf jeden Fall - siehe oben. Und als Aufsichtsratsmitglied der VVR sollte man das eigentlich besser wissen. Und welche technischen Anforderungen erfüllen die aktuellen Wegebahnen nicht? Das sollte man dann schon mal genauer definieren. Im Dialog mit den Kap Arkona Wegebahn resp. der Gemeinde Putgarten ist man nicht mehr. Dieser Dialog wurde abgebrochen. Man will auch überhaupt nicht mit der Gemeinde reden. Der Aufsichtsrat kommt seiner AUFSICHTSPFLICHT nicht nach, denn diese rein touristische Strecke ist defizitär. Der Gegenbeweis seitens der VVR ist seit vier Jahren nicht angetreten. Und es ist geradezu lächerlich, immer wiederkehrend den Begriff Daseinsvorsorge zu bemühen. Dies ist ein in der öffentlichen Verwaltungspraxis häufig verwendeter Begriff, der juristisch unbestimmt daherkommt. Er wird in Gesetzen häufig verwendet, ohne dass dort sein Inhalt näher definiert wird. Also was bitte hat die Einrichtung einer Haltestelle am Kap Arkona, die nicht nachgefragt wird, an der die Busse mit laufendem Motor Pause machen, mit (nachhaltiger) Daseinsvorsorge zu tun?

Abschliessend Folgendes: Das Rechtsgutachten von Rödl und Partner unterschlägt trotz seiner vielfältigen Hinweise auf gesetzliche Vorschriften komplett den Hinweis auf § 2 Absatz 7 Personenbeförderungsgesetz. Hierbei handelt es sich um die erwähnte Experimentierklausel. Dies wirft natürlich die Frage auf, warum man diese Möglichkeit nicht im Gutachten darstellt? Weil man eine Kooperation mit den örtlichen Wegebahnen schlichtweg nicht WILL! Und hier stellt sich abschließend die konkrete Frage, wie sich der Mobilitätsausschuss hier positioniert.

Vielen Dank für die Beantwortung meiner Fragen.

Mit freundlichen Grüßen,

Andreas Heinemann
-Geschäftsführer-
Tourismusgesellschaft mbH Kap Arkona



Nahverkehrsplan Landkreis Vorpommern-Rügen - BV/3/0322/1

Mobilitätsausschuss - 29.03.2022

2020:

- Frühbeteiligung (Januar – März)
- 1. ÖPNV-Beirat (Mai)
- MobiA – aktueller Stand NVP (Juni)
- 9 Mobilitätsdialoge (Juni – September)
- MobiA – aktueller Stand NVP (September)

2022:

- MobiA – BV/3/0322 (Januar) – **keine Abstimmung erfolgt**
- MobiA – BV/3/0322/1 (März)

2021:

- Online-Befragung (Februar – März)
- 2. ÖPNV-Beirat (Juni)
- 3 Mobilitätsdialoge (Juni)
- TÖB-Verfahren (Juni-September)
- MobiA – aktueller Stand NVP (August)
- MobiA – aktueller Stand NVP (Oktober)

Zeitplan für die europaweite Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen – Vorabbekanntmachung und öDA

Ziel: Betriebsaufnahme und Gültigkeit des neuen öDA ab 01.10.2025

2022:

01.07.2022 – späteste Frist für Beschluss Nahverkehrsplan

3-monatige Frist **falls Widerspruch** zum Nahverkehrsplan (Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit)

17.10.2022 – Beschlussvorlage zum Auftrag an Verwaltung zur Durchführung der erforderlichen Maßnahmen für Direktvergabe

2023:

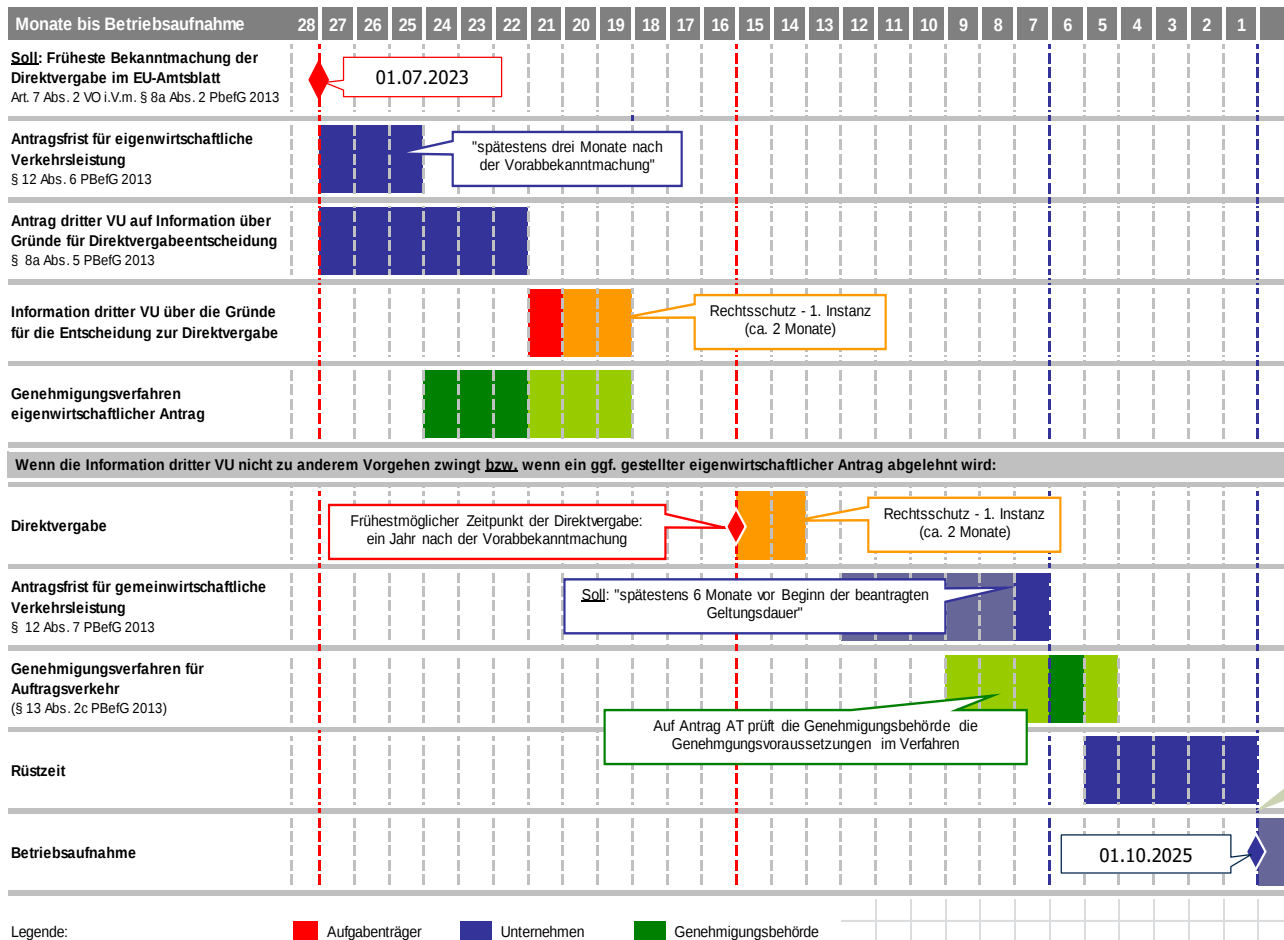
bis 01.07.2023 – Vorbereitung Direktvergabe (DV) und Vorabbekanntmachung

- Begründung Gesamtnetz
- Prüfen rechtlicher DV-Voraussetzungen bei VVR
- Erstellung Unterlagen Vorabbekanntmachung (Formular EU-Amtsblatt, Ergänzendes Dokument, Liniensteckbriefe, etc.)
- Festlegung Vergabegegenstand

01.07.2023 – geplanter Zeitpunkt für europaweite Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt

Zeitplan für die europaweite Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen – Vorabbekanntmachung und öDA

Verfahren bei der Direktvergabe eines Auftragsverkehrs nach Artikel 5 Abs. 2 und Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und nach PBefG 2013



12 – monatige Wartezeit

derzeitig gültiger öDA endet am 30.09.2025

Legende: Auftragsträger Unternehmen Genehmigungsbehörde



Änderungen zur BV/3/0322/1 - Nahverkehrsplan Landkreis Vorpommern-Rügen

Kapitel 4.4.3 ÖPNV und Gelegenheitsverkehr (S. 111 - 112) - Ergänzung:

Der Landkreis unterstützt im Sinne eines sinnvollen Gesamtansatzes ein koordiniertes Angebot aus ÖPNV entsprechend Netzdefinition und Mindeststandards und Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs. Dabei ist die Abgrenzung zwischen ÖPNV und Gelegenheitsverkehr zu beachten, da es sich funktional um unterschiedliche Produkte handelt (vgl. Tabelle 34).

Der Kreistagsbeschluss (KT 306-14/2021) vom 13. Dezember 2021 ("Etablierte touristische Verkehre als erlebnisorientierte Gästebeförderung müssen auch zukünftig Bestand haben! Aufnahme der Wegebahnen in den Nahverkehrsplan") zur Etablierung von Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs soll nach Abschluss der noch laufenden Beanstandung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.

Kapitel 5.2.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität (S. 147) - Änderung:

Kurzfristig: Maßnahmen zur Schülerbeförderung

Zur verkehrsmittelübergreifenden Verbesserung der Schülerbeförderung und der Freizeitmobilität der Schülerinnen und Schüler sind für die Haushaltsjahre 2022/2023 8 Mio. € bereitgestellt. Die Beschlussfassung zum Doppelhaushalt 2022/23 bildet ab, die bestehenden Mobilitätsangebote des Landkreises für alle Schülerinnen und Schüler ab dem Schuljahr 2022/2023 ganzjährig fahrpreislos gestalten zu wollen.

Verwaltungsseitig wurde begonnen, Umsetzungsszenarien mit dem Ziel der Beschlussreife im Juni-Kreistag 2022 und Umsetzung zum Schuljahresbeginn 2022/23 zu erarbeiten. Der Landkreis stellt sicher, dass diese Maßnahmen dem Beihilferecht entsprechen und im Rahmen der gültigen Vertragswerke umgesetzt werden können (vgl. S. 188).

Kapitel 7.3 Zusammenfassender Maßnahmenplan (S. 183, 188) - Ergänzung, Änderung:

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungshorizont
8	Berücksichtigung des Beschlusses zur Etablierung von Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs durch eine Fortschreibung des NVP	4.4.3	Nach-Vortliegen des Ergebnisses der Beanstandung
123	Maßnahmen zur verkehrsmittelübergreifenden Verbesserung der Schülerbeförderung und der Freizeitmobilität der Schülerinnen und Schüler	5.2.4	15. August 2022

ÖPNV und Gelegenheitsverkehr (S. 111 – 112)

Der Landkreis unterstützt im Sinne eines sinnvollen Gesamtansatzes ein **koordiniertes Angebot** aus ÖPNV entsprechend Netzdefinition und Mindeststandards und Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs. Dabei ist die Abgrenzung zwischen ÖPNV und Gelegenheitsverkehr zu beachten, da es sich **funktional** um **unterschiedliche Produkte** handelt.

Der Kreistagsbeschluss (KT 306-14/2021) vom 13. Dezember 2021 ("Etablierte touristische Verkehre als erlebnisorientierte Gästebeförderung müssen auch zukünftig Bestand haben! Aufnahme der Wegebahnen in den Nahverkehrsplan") zur Etablierung von Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs soll nach Abschluss der noch laufenden Beanstandung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.

Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität (S. 147)

Kurzfristig: Maßnahmen zur Schülerbeförderung

Zur verkehrsmittelübergreifenden Verbesserung der Schülerbeförderung und der Freizeitmobilität der Schülerinnen und Schüler sind für die **Haushaltsjahre 2022/2023 8 Mio. €** bereitgestellt. Die Beschlussfassung zum Doppelhaushalt 2022/23 bildet ab, die bestehenden Mobilitätsangebote des Landkreises für alle Schülerinnen und Schüler ab dem Schuljahr 2022/2023 ganzjährig fahrpreislos gestalten zu wollen.

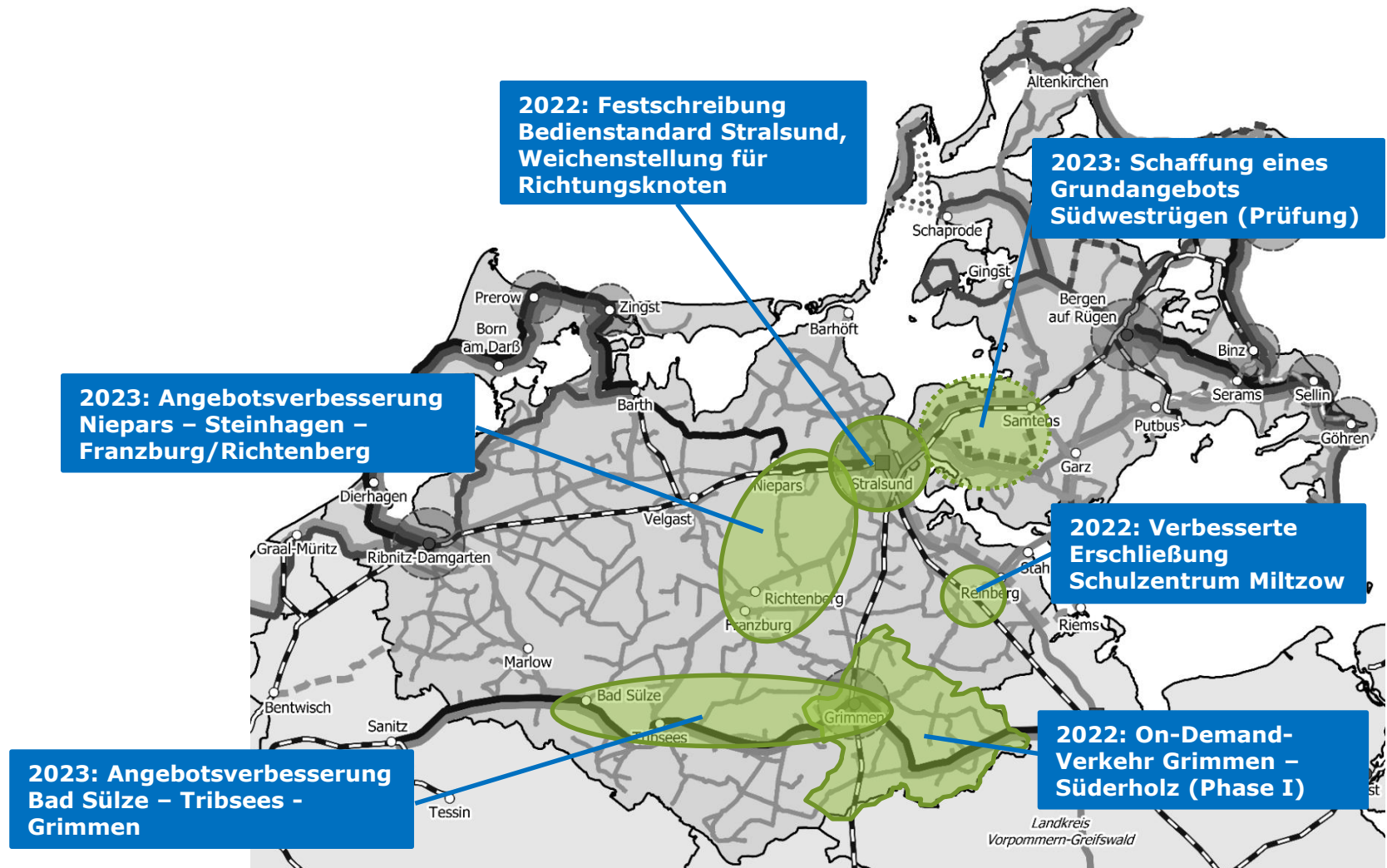
Verwaltungsseitig wurde begonnen, Umsetzungsszenarien mit dem Ziel der Beschlussreife im Juni-Kreistag 2022 und Umsetzung zum Schuljahresbeginn 2022/23 zu erarbeiten. Der Landkreis stellt sicher, dass diese Maßnahmen dem Beihilferecht entsprechen und im Rahmen der gültigen Vertragswerke umgesetzt werden können (vgl. S. 188).

Schnittstelle der BV/3/0322/1 zum beschlossenen Haushaltsplan – Doppelhaushalt 2022/2023

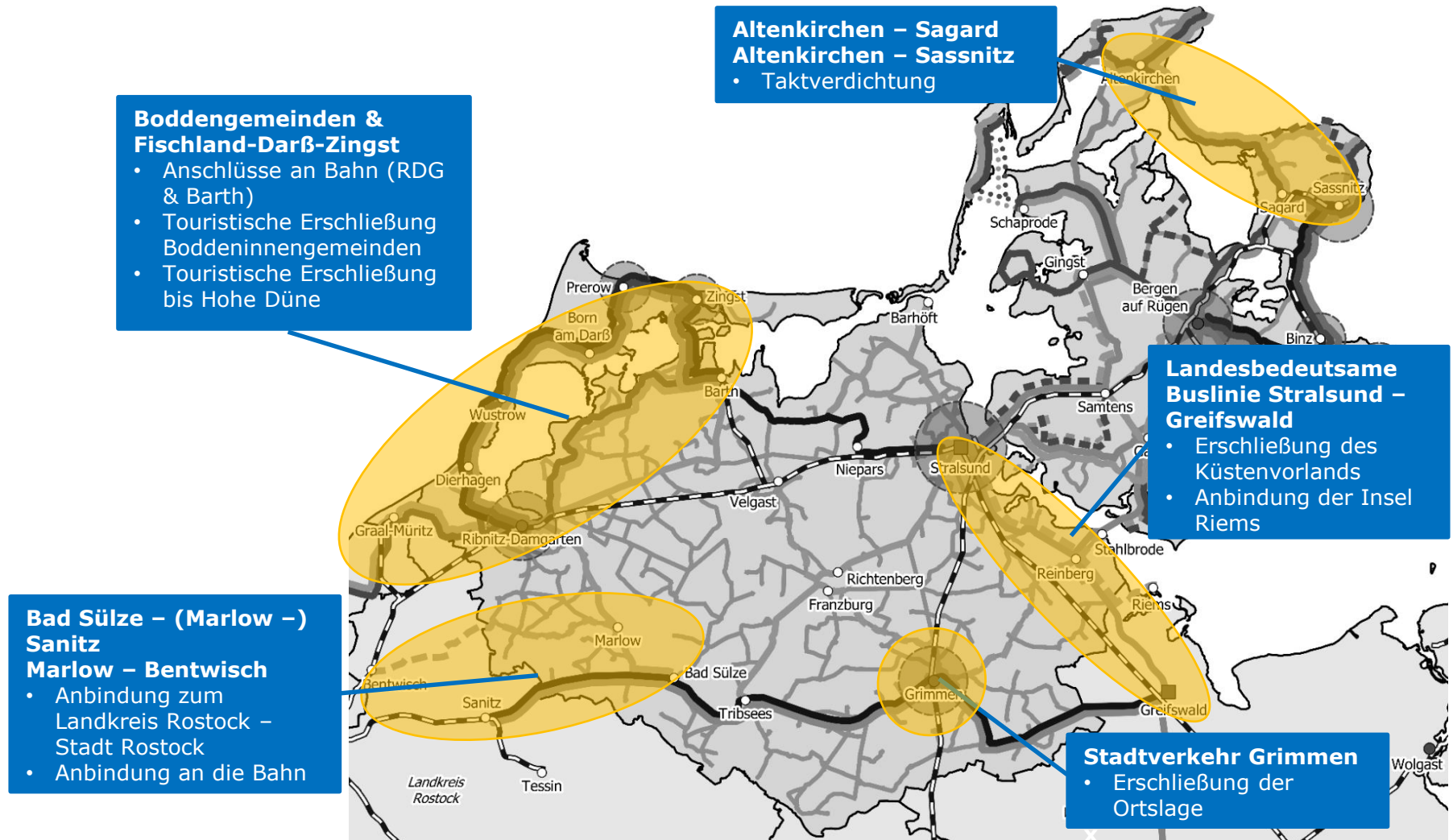
Konto	Ergebnis 2019	Ergebnis 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025
524100	9.108.512,48 €	8.373.605,42 €	9.459.000 €	13.634.000 €	13.989.000 €	14.288.700 €	14.597.400 €

Der Landkreis ist gemäß § 113 Abs. 1 des SchulG M-V Träger der Schülerbeförderung. Die Schülerbeförderung ist damit eine Aufgabe im eigenen Wirkungskreis und wird durch die Satzung des Landkreises über die Schülerbeförderung geregelt. Im HHJ 2021 wurden für die Schülerbeförderung 9.459.000 EUR eingeplant. Für das HHJ 2022 wurden Mittel i. H. v. 9.634.000 EUR sowie für das HHJ 2023 mit 9.989.000 EUR in die Haushaltsplanung eingestellt. Diese Erhöhung ergibt sich aus der drei prozentigen Kostensteigerung ab dem Jahr 2023. Der Kreistag hat den Landrat beauftragt zu prüfen, ob eine kostenfreie Schülerbeförderung ohne Berücksichtigung der Mindestentfernung möglich ist. Im November 2021 wurde ein Pilotprojekt zur Ermittlung der Kosten und der voraussichtlichen Inanspruchnahme durchgeführt. Bei der Haushaltsplanung wurde davon ausgegangen, dass alle berechtigten Fahrschüler*innen das Angebot nutzen. Preissteigerungen durch das Busunternehmen sind berücksichtigt. **Im Haushaltsplan sind daher zusätzlich jährlich 4 Mio. EUR für die Umsetzung des Kreistagsbeschlusses für den Wegfall der Mindestentfernung/Änderung der Schülerbeförderung berücksichtigt.**

Maßnahmenkatalog 2022/2023: geplante Umsetzung bis Ende 2023 nach Beschluss Nahverkehrsplan



Beispiele für Maßnahmen des Nahverkehrsplans mit **geplanter Umsetzung ab 2024**



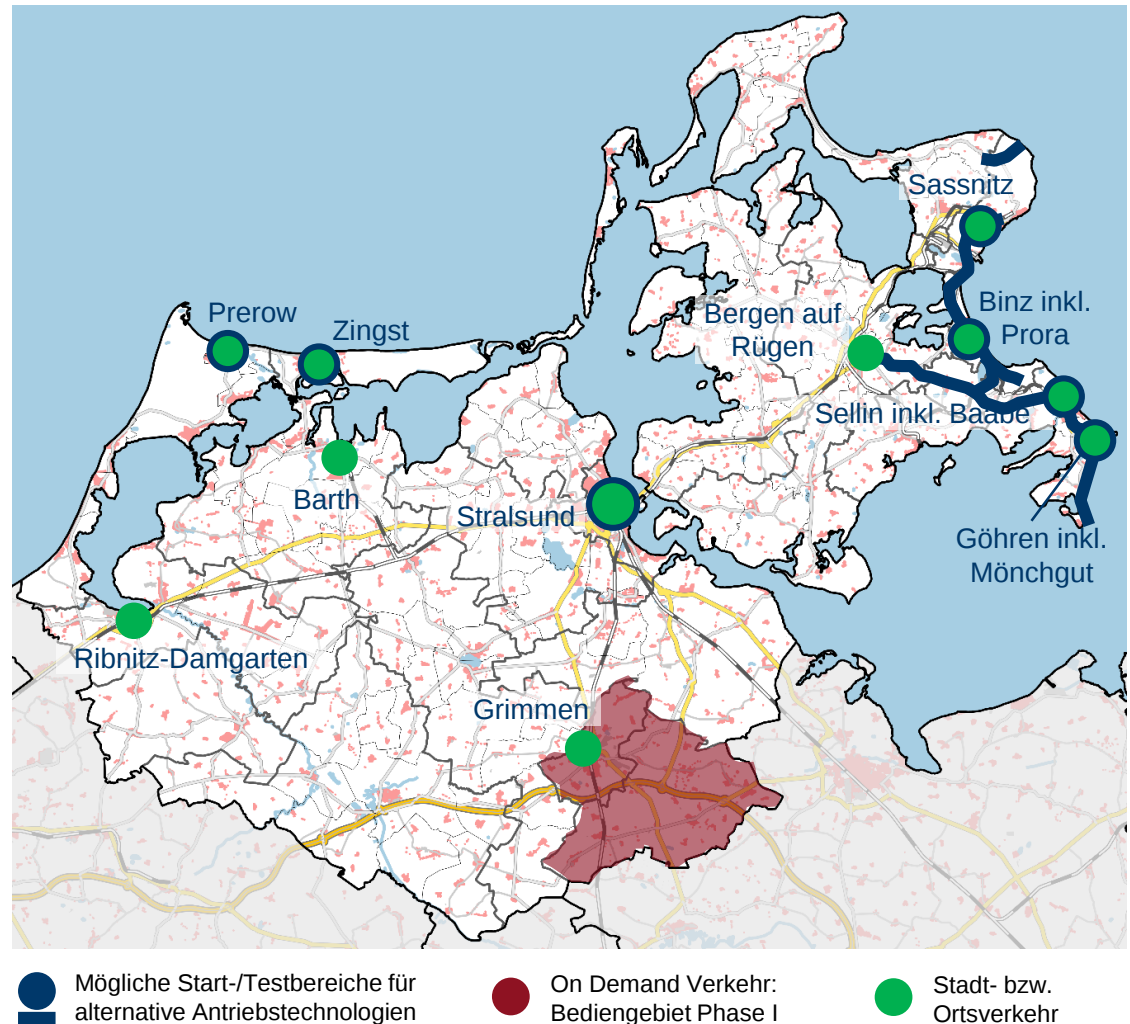
Für inhaltliche Fragen

zum Nahverkehrsplan steht Ihnen jetzt

Frau Nickels zur Verfügung

Auszug wesentlicher Schwerpunkte des Angebotskonzeptes

- NVP auf deutliche **Angebotsweiterentwicklung** ausgerichtet (Mehrbedarf von ca. 4.085 TEUR/Jahr zur Umsetzung)
- **Verbesserung der Flächen-/Feinerschließung** durch Umsetzung erster Teilregionen On Demand-Verkehre
- **Stadt- bzw. Ortsverkehre** (Durchführung als eigenständige Verkehre und/oder innerstädtisch nutzbare Abschnitte Hauptnetze I und/oder II)
- Einsatz von **alternativen Antriebstechnologien**



Ziel: Geplante Netzhierarchie Landkreis Vorpommern-Rügen

Mindesttaktung

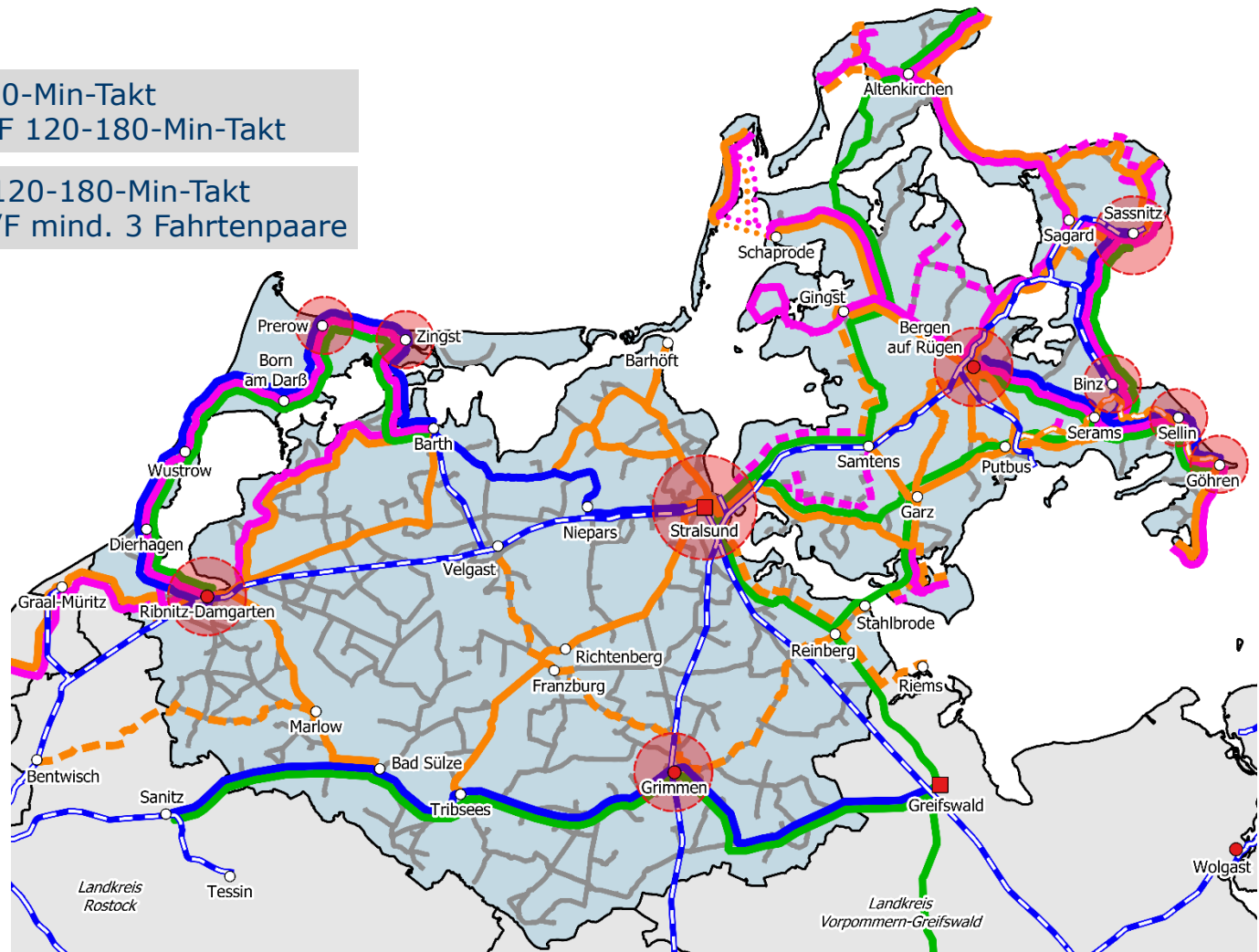
Hauptnetz I

Mo-Fr 60-Min-Takt
Sa, So/F 120-180-Min-Takt

Hauptnetz II

Mo-Fr 120-180-Min-Takt
Sa, So/F mind. 3 Fahrtenpaare

- SPNV
- Bus
- Schiff
- Prüfung
- Hauptnetz I
- Hauptnetz II
- Tourismusnetz
- Ergänzungsnetz
- Landesbedeutsame Buslinie
- Stadt- bzw. Ortsverkehre



- **Ansprechpartner**

- Annkatrin Nickels
- Tel. 030-230 809 590
- Email: nks@iges.com

- IGES Institut GmbH
- Friedrichstraße 180
- 10117 Berlin

www.iges.com

Fotonachweis:

Wenn nicht anders angegeben: IGES.