



## Mobilitätsausschuss

### Niederschrift über die 20. Sitzung des Mobilitätsausschusses am 10. Mai 2022

---

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

Sitzungsdauer: 17:30 - 20:41 Uhr

#### Anwesenheit:

##### **Vorsitzender**

Herr Marco Jahns

##### **Kreistagsmitglied**

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 Rolf Martens

Herr Andre Meißner

Frau Friederike von Buddenbrock

Teilnahme per Videokonferenz

Teilnahme per Videokonferenz

##### **Stellvertreter/-in**

Herr Kai Danter

Herr Lutz Herzberg

Vertretung für Herrn Prof. Dr.  
Wetenkamp

Vertretung für Herrn Benkert

##### **Von der Verwaltung**

Herr Thomas Baase

Frau Gerlind Ockert

Frau Anja Pfefferkorn

Herr Dietmar Schubotz

Frau Stefanie Skock

SB Verkehrsplanung/ÖPNV

FDL 37

Protokollführung

FGL 12.10

FDL 01

#### Es fehlen:

##### **Kreistagsmitglied**

Herr Alexander Benkert

Frau Andrea Kühl

Herr Michael Meister

Herr Prof. Dr. Ludwig Wetenkamp

entschuldigt

entschuldigt

entschuldigt

entschuldigt

## Tagesordnung

### - Öffentlicher Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Einwohnerfragestunde
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Bestätigung der Niederschrift vom 29. März 2022
5. Sachstandsbericht zur Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen Mecklenburg-Vorpommern e. V. (Gast: Hr. Tim Birkholz)
6. Anpassung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Landkreis Vorpommern-Rügen
7. Informationsvorlage zur landkreisweiten Schülermobilität ab dem Schuljahr 2022/23
8. aktuelle ÖPNV-Themenfelder im Landkreis Vorpommern-Rügen
9. Antrag der Kreistagsfraktionen B90/GRÜNE/FR: "Kostenfreies Mobilitätsangebot für Ukrainerinnen und Ukrainer, die sich noch nicht im Leistungsbezug befinden" A/3/0178
10. Anfragen
11. Mitteilungen

## Sitzungsergebnis

### - Im öffentlichen Teil -

#### 1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Jahns als Ausschussvorsitzender eröffnet die 20. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen wurde und der Mobilitätsausschuss mit 11 von 15 Ausschussmitgliedern beschlussfähig ist. Die Mitglieder des Mobilitätsausschusses Herr Löttge, Herr Bartsch-Brüdgam und Herr Meißner nehmen an der Sitzung per Videokonferenz teil.

#### 2. Einwohnerfragestunde

Herr Sobottka als Mitglied des Seniorenbeirates erfragt, ob im Mobilitätsausschuss in Bezug auf einer neuen Verordnung vom Bund und Land zum öffentlichen barrierefreien Verkehrsraum bereits etwas bekannt sei und inwieweit diese Neuerungen in den Verkehrsplan mit eingearbeitet werden. Weiter nehme er Bezug auf den beschlossenen Nahverkehrsplan sowie das 9-€-Ticket und bittet um Information dazu, ob die Übereinstimmung der Fahrzeiten mit dem Land abgesprochen seien. Weiterhin bemängelt er die großen Probleme bezüglich der Barrierefreiheit, fehlenden Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen an den kleineren Bahnhöfen im Landkreis Vorpommern-Rügen.

Herr Baase verweist zur Beantwortung der Frage zum 9-€-Ticket auf seine

Ausführungen in einem späteren Tagesordnungspunkt. Zur Frage nach der Haltestellenzuwegung informiert er, dass das Land ein eigenes Haltestellenkonzept auf Basis des Konzeptes des Landkreises entwickle. Für die Zuwegung seien jeweils die Gemeinden und Städte die Baulastträger, nicht der Kreis. Die Anfrage müsse deshalb bei den Kommunen angebracht werden. Die Zuständigkeit für die Bahnhöfe liege beim Land M-V.

*Frau von Buddenbrock betritt die Sitzung um 17:35 Uhr (12/15)*

Weitere Einwohnerfragen werden nicht gestellt.

### **3. Bestätigung der Tagesordnung**

---

Herr Jahns beantragt, den TOP 7 - Anpassung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Landkreis Vorpommern-Rügen - aufgrund eines Anschlusstermins des Mitarbeiters auf den TOP 6 vorzuziehen.

Des Weiteren liege ein gemeinsamer Antrag der Kreistagsfraktionen B90/GRÜNE/FR und CDU zu einem kostenfreien Mobilitätsangebot für Ukrainer/innen, die sich noch nicht im Leistungsbezug befinden vor. Herr Jahns schlägt vor, diesen wegen Dringlichkeit als TOP 9 in die Tagesordnung mit aufzunehmen.

Weitere Anmerkungen werden nicht vorgetragen.

Der Mobilitätsausschuss stimmt der Tagesordnung mit den Änderungen einstimmig zu.

### **4. Bestätigung der Niederschrift vom 29. März 2022**

---

Anmerkungen oder Ergänzungen zu der Niederschrift werden nicht vorgetragen.

Der Mobilitätsausschuss bestätigt einstimmig bei einer Enthaltung die Niederschrift vom 29. März 2022.

### **5. Sachstandsbericht zur Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen Mecklenburg-Vorpommern e. V. (Gast: Hr. Tim Birkholz)**

---

Herr Jahns begrüßt Herrn Tim Birkholz, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen MV (AGFK MV).

Herr Birkholz gibt anhand einer Präsentation einen Sachstandsbericht zur AGFK MV.

*Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.*

Herr Martens informiert, dass es einen Kreistagsbeschluss aus dem Jahr 2018 gebe, wonach der Landkreis Vorpommern-Rügen Mitglied in der AGFK MV werden solle. Er nehme mit, eine Mitgliedschaft mache Sinn. Der Mitgliedsbeitrag i.H.v. 4.000,00 € jährlich sei dann über den Haushalt abzubilden. Seinerzeit habe es sich noch um ein Netzwerk gehandelt, nicht um einen Verein. Ein neuer Beschluss werde nun benötigt. Es sei absolut sinnvoll, als Landkreis in der AGFK Mitglied zu werden. Synergieeffekte seien da, bestehende Konzepte würden übernommen, so dass der

Mitgliedsbeitrag gut investiert sei.

**Herr Stallbaum** teilt mit, dass die Vereinsgründung erst 2020 erfolgt sei. Es bestehe ein Unterschied zwischen einem Vereinsbeitritt und einer Netzwerkmitwirkung. Der Landkreistag sei zu dem Entschluss gekommen, dass eine Mitgliedschaft keinen Mehrwert für Landkreise darstelle. Über die Kooperationsgruppe „Fernradwege des Landes“ mit der AGFK sei aus Sicht des Landkreistages eine Kooperation möglich. Herr Stallbaum befürworte diese Einschätzung, da die Themenstellungen vor allem die komplexen Themen der Städte und Kommunen seien, die die Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsarten managen sollen. Der Landkreis habe die Aufgabe, in seinen kreiseigenen Straßen Radwege zu bauen. Das Konzept dazu sei abgestimmt. Eine weitere Aufgabe des Landkreises sei es, politischen Willen zur Priorisierung von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen zu bekunden. Dies sei auch über das Konzept gelöst und eine Diskussionsgrundlage sei geschaffen. Die weitere Aufgabe, Kommunen zu beraten, funktioniere ebenfalls. Er betont, dass die Aufgaben des AGFK durch diese Einschätzung keineswegs geschmälert werden sollen, nur die Aufgaben, die sich für Landkreise stellen, seien ganz andere als für eine Stadt oder eine Kommune. Eine Kooperation mit dem AGFK sei sehr wichtig, eine Mitgliedschaft zeige aktuell aber keinen Mehrwert. Für die entscheidenden Themen finden technische Normen und gesetzlich geregelte Verfahren Anwendung. Das Knowhow sei in diesen Bereichen vorhanden. Aktuell wäre eine Mitgliedschaft aus Sicht des Landkreistages nicht sinnvoll.

**Herr Danter** merkt an, dass sich der Mehrwert bereits aus der Vernetzung und der Vielzahl der bundesweit vertretenen Landkreise, die bereits eine Mitgliedschaft eingegangen seien, ergebe.

**Herr Stallbaum** ergänzt, dass die Größe der Landkreise in MV aus seiner Sicht auch etwas mit der Entscheidung für oder gegen den Beitritt zu tun haben. Als Flächenlandkreis habe man eine andere Sicht als die kleineren, mit den Kommunen stärker vernetzten Landkreise.

**Herr Danter** argumentiert dahingehend, dass das Konzept über die Verdichtung der Radwege mit einem 5 km Umkreis ähnlich wie in anderen Landkreisen sei. Im Hinblick auf den aktuellen Umbruch in der Mobilität könne man von einer Mitgliedschaft durchaus profitieren.

**Herr Jahns** fragt Herrn Birkholz, inwieweit ihm die Strukturen des Landkreises VR, in Bezug auf die zuvor genannte Argumentation, bekannt seien.

**Herr Birkholz** teilt mit, dass das Konzept der AG ursprünglich hauptsächlich städtisch geprägt gewesen sei. Mittlerweile sei dieses Argument nicht mehr haltbar.

**Herr Jahns** merkt an, dass eine klare Antwort gebraucht werde, welchen Mehrwert eine Mitgliedschaft für den Landkreis habe.

**Herr Birkholz** schlägt vor, sich dazu schriftlich zu äußern.

*Die Übersicht „Mehrwert AGFK MV für Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern“ ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.*

Auf Nachfrage von **Herrn Schöler**, welche Gründe es gebe, dass die Städte Rostock und Schwerin nicht dabei seien, stellt **Herr Birkholz** klar, dass beide Städte vertreten seien. Bis auf Güstrow, Parchim und Waren seien alle zehn größten Städte in MV Mitglied.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Jahns bedankt sich bei Herrn Birkholz für die Vorstellung.

## 6. Anpassung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Landkreis Vorpommern-Rügen

---

Herr Thomas stellt die Anpassung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Landkreis Vorpommern-Rügen anhand einer Präsentation vor.

*Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.*

Herr Martens erfragt, ob Vertretung der Taxiunternehmen mit diesen Anpassungen mitgehen und wie der Plan im Umgang mit der aktuellen Ukraine-Krise aussehe.

Herr Thomas schätzt ein, dass wohl nicht mit einem Widerspruch zu rechnen sei. Es gebe nur zwei Unternehmen, die nicht in der Kommission seien und alles wie bisher belassen wollen würden. Zum Umgang mit der Ukraine-Krise habe der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte bereits eine Anfrage an das Land gerichtet, inwieweit die vom Land übertragenen Aufgaben wieder dorthin zurückgegeben werden sollen. Die Anfrage werde vom Ministerium geprüft. Eine einheitliche Pauschale für gestiegene Preise scheint jedoch aufgrund der unterschiedlichen Infrastrukturen in den Städten und Landkreisen nicht sinnvoll.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Jahns bedankt sich bei Herrn Thomas für die Ausführung.

## 7. Informationsvorlage zur landkreisweiten Schülermobilität ab dem Schuljahr 2022/23

---

Frau Skock teilt mit, dass die heutige Vorstellung als Informationsvorlage eingereicht wurde. Grundlage hierfür sei der Hinweis zum Haushaltsbeschluss zur geplanten Umsetzung mit Beginn des Schuljahres 2022/2023 ab dem 15. August 2022.

Herr Baase erläutert die vorliegende Informationsvorlage. Im Wesentlichen handele es sich um zwei Beschlüsse, die vom Kreistag zu fassen seien. Ein Thema sei das Angebot einer freiwilligen Leistung im Hinblick auf die Mindestentfernung, welches auch Schüler/innen, deren Weg unterhalb der Mindestentfernung liege, ein fahrpreisloses Angebot ermöglicht. Ein weiteres Thema sei die Freizeitmobilität der Schüler/innen im Landkreis, die ebenfalls fahrpreislos gestaltet werden solle. Ziel sei es, die Umsetzung zum 15. August 2022 im bestehenden Liniennetz und geltenden Tarifsystem der VVR sicherzustellen. Hierzu wurden in interner Zusammenarbeit zwei Vorschläge erarbeitet. Weitere, ähnliche Vorschläge können gern unterbreitet werden.

Variante A sehe eine Pfandgebühr vor, d.h. die Schüler/innen haben eine Schülerfahrkarte und können sich darüber hinaus für 5,00 € Pfandgebühr die Schülerfreizeitmobilität dazukaufen. Der Landkreis erstatte diese Gebühr im folgenden Quartal. Vorteile bestünden darin, dass die tatsächliche Nachfrage so monatlich abgebildet werde und eine spontane Nutzung jederzeit möglich sei. Die Abdeckung des tatsächlichen Bedarfs ermögliche auch den wirtschaftlichen Umgang

mit Haushaltsmitteln.

Die Variante B sehe das Ausfüllen eines Antragsformulars mit halbjähriger Gültigkeitsdauer vor. Die Antragstellung erfolge dabei jeweils bis zum 10. eines Monats für eine Karte vom 1. August bis 31. Januar oder vom 1. Februar bis zum 30. Juli. Die Schwelle sei bei dieser Variante etwas niedriger, der Verwaltungsaufwand jedoch höher. Es gebe maximal 20.000 Schüler/innen im Landkreis, unklar sei, wie viele Anträge gestellt werden. Eine spontane Nutzung sei im Vergleich zu Variante A hier nicht möglich.

**Herr Baase** betont, dass es zunächst um eine Übergangsregelung für das erste Jahr gebe. Es können gern Alternativvorschläge unterbreitet werden. Denkbar wäre ggf. auch eine Mischform beider Varianten.

**Herr Sehl** merkt an, dass der Zeitplan, also Start mit Beginn des Schuljahres, sehr ambitioniert sei. Die VVR habe gestern ein neues Schülerverwaltungsprogramm in Betrieb genommen, um die zusätzliche Antragsflut bearbeiten zu können. Die VVR sei durch die Vorbereitung des Schuljahreswechsels hochgradig ausgelastet. Alle Schritte, die zu einer Antragsflut führen, können dann mit Staus in der Bearbeitung verbunden werden. Erfahrungsgemäß gehe ein Schuljahreswechsel mit erhöhter Bearbeitungszeit einher.

**Frau Skock** ergänzt das Thema Freizeitbeförderung durch den Hinweis auf die Anpassung der eigentlichen Schülerbeförderung. Hierzu sei beabsichtigt, die Schülerbeförderungssatzung anzupassen. Die Einhaltung der Mindestentfernung bleibe bestehen. Zusätzlich solle ein Passus über eine weitere freiwillige Leistung eingefügt werden, nach dem Schüler/innen, die unterhalb der Mindestentfernung wohnen, an der schon eingerichteten Schülerbeförderung teilnehmen können. Hintergrund sei, dass bei Weglassen der Mindestentfernung ein Rechtsanspruch „bis zur eigenen Haustür“ generiert werde.

**Herr Schöler** erfragt, ob unter den aktuellen Voraussetzungen alles, einschließlich der Angebotsausbau im ländlichen Raum, über das Haushaltsbudget abgedeckt werden könne.

**Herr Sehl** verweist auf einen von der VVR eingereichten Revisionsantrag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgrund der hohen Dieselskosten, die für die VVR wirtschaftlich nicht zu verkraften seien. Der Antrag sei derzeit beim Landkreis Vorpommern-Rügen in Bearbeitung.

**Herr Herzberg** erfragt, wofür eine Antragstellung erforderlich sei, wenn doch die Beförderung ohnehin für jeden/jede Schüler/Schülerin kostenfrei sei.

**Frau Skock** führt dazu aus, dass Hintergrund die Verpflichtung der Verwaltung sei, mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln vernünftig zu wirtschaften. Bei zusätzlich fahrenden Schülern/innen entstünden zusätzliche Kosten seitens der VVR, die beim Landkreis abgerechnet werden. Wie diese Abrechnung erfolge, soll im Vorfeld möglichst gut konkretisiert werden können.

**Herr Baase** ergänzt, dass das langfristige Ziel sei, den tatsächlichen Bedarf 1:1 abdecken zu können. Die VVR könne nicht pauschal so viele Fahrzeuge und Busfahrer bereitstellen, dass ein Bedarf für 20.000 Schüler/innen abgedeckt werde. Aktuell nutzen ca. 9.000 Schüler/innen den Bus. Diese Zahl sei ausschließlich aufgrund der Antragstellungen bekannt. Im ersten Jahr brauche man daher eine Einstiegsvariante.

**Herr Danter** halte beide Varianten für unglücklich. Die Aufgabe bzw. Problematik

des wirtschaftlichen Umgangs mit den verfügbaren Haushaltsmitteln werde den Schülern und Eltern „übergestülpt“, obwohl sie ausschließlich zwischen dem Landkreis und der VVR bestehe. Es müsse ausreichend sein, den Schülerausweis vorzulegen. Es erfolge zudem ohnehin eine Registrierung der ausgegebenen Tickets, so dass man auch ohne Pfand eine hinreichende Kontrollmöglichkeit für die wirtschaftliche Umsetzung habe. Es müsse keine Zutrittsschwelle geben und Missbrauch bei einem kostenlosen Schülerverkehr gebe es auch nicht.

**Herr Bauch** merkt an, dass er beide Seiten verstehe. Aufgrund der steigenden Sprit- und Lohnkosten, stelle sich die Frage nach dem weiteren Vorgehen bei Kostenexplosionen. Nach Einführung des Angebots könne man dieses nicht einfach wieder rückgängig machen. Es könne aber auch nicht sein, dass durch Erhöhung der Kreisumlage die kleinen Städte und Gemeinden dann für den kostenlosen Schülerverkehr zahlen. Die Schwelle sei deshalb nicht falsch, so könne man nach dem ersten Jahr die Kosten besser sehen und entscheiden, ob das Angebot in dieser Form weitergeführt werden könne.

**Herr Sehl** führt aus, dass durch die Zugangsschwelle sichergestellt sei, dass die Leistung von denjenigen beantragt werde, die einen Nutzen für sich darin erkennen. Das Geld werde rückerstattet. Der Vorteil sei, dass hierdurch eine Chance bestehe, das Mobilitätsverhalten nachzuvollziehen. Dies beinhalte auch die Information darüber, an welchen Stellen die Nachfrage in welchem Umfang bestehe. Er stellt zudem klar, dass eine Beförderung grundsätzlich entgeltspflichtig sei. Die Mobilität solle gemessen werden, was ohne Antragstellung nicht möglich sei. Wenn festgestellt werde, dass der Landkreis noch finanzielle Mittel zur Verfügung habe, könne auch an bestimmten Stellen das Angebot verstärkt bzw. angepasst werden.

**Herr Jahns** plädiere ebenfalls für den Einbau einer niedrigen Schwelle, um ein Erfassen der benötigten Gelder zu ermöglichen. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen könne nicht eingeschätzt werden, ob und wenn ja in welcher Höhe Gelder für den Ausbau im ländlichen Raum übrigbleiben. Angesichts der hohen Spritpreise seien die Bewohner ländlicher Räume deutlich im Nachteil. Der Ausbau des ländlichen Raums müsse vorrangig behandelt werden. Es werde auch die Nutzung des Freizeittickets im ländlichen Raum nicht geben, da bis auf den Schülerbus kein anderer fahre.

**Herr Danter** stellt einen Antrag zur Geschäftsordnung, die Debatte zu beenden. Die Debatte sei ausführlich im Mobilitätsausschuss geführt worden, der Kreistag habe sich klar gegen das Statement des Mobilitätsausschusses entschieden.

**Der Mobilitätsausschuss lehnt den Antrag zur Geschäftsordnung mehrheitlich bei sechs Gegenstimmen ab.**

**Herr Schöler** teilt mit, dass er ein Reagieren auf die aktuelle Preisentwicklung für zwingend notwendig halte. Das einmal eingeführte Schülerfreizeitticket ließe sich auch aus seiner Sicht schwer wieder wegnehmen.

**Herr Bauch** führt an, dass es schon einmal einen Vorschlag der Verwaltung eines Freizeittickets gegeben habe und erfragt, ob es nicht sinnvoll sei, diesen Vorschlag erneut aufzugreifen.

**Herr Bartsch-Brüdgam** merkt an, dass er bereits vor der schwierigen Entwicklung eingeschätzt habe, dass die VVR vor Probleme gestellt werde. Es sei noch nicht über eine weitere Fahrzeugbeschaffung gesprochen worden, aber bereits über steigende Kosten sowie Busse, die zusätzlich fahren müssen. Aus seiner Sicht müsse zumindest

von Seiten des Kreistages versucht werden, die Kostenexplosionen aufzufangen.

**Herr Meißner** teilt mit, dass er die aktuelle Diskussion unverständlich finde. Es werde versucht, einen Keil zwischen die Stadt Stralsund und den ländlichen Raum zu treiben. Er spreche sich für die Beibehaltung der Mindestentfernung und die zusätzliche Aufnahme des vorgeschlagenen Passus aus. Die Zutrittsschwelle im Freizeitbereich solle niedrig gehalten werden. Ziel sei es, mehr Schüler zum Busfahren zu bewegen und die Attraktivität zu steigern. Zur aktuellen Preisentwicklung gibt er zu bedenken, dass hierdurch allen Kindern ein kostenfreies Busfahren ermöglicht werde. Abgerechnet werden die Kosten über einen höheren Betriebskostenzuschuss. Diese Kosten kämen ohnehin auf den Landkreis zu. Die aktuelle Diskussion sei deshalb aus seiner Sicht ein großer Rückschritt.

**Herr Jahns** merkt an, dass die Einwohner/innen im ländlichen Raum dieses Angebot auch gerne nutzen wollen würden, jedoch auf das eigene Auto angewiesen bleiben. Die Kosten würden jedoch durch diese Einwohner mitgetragen werden. Finanzielle Mittel für den Ausbau des ländlichen Raums gebe es dann jedoch nicht mehr.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

## **8. aktuelle ÖPNV-Themenfelder im Landkreis Vorpommern-Rügen**

---

**Herr Bauch** berichtet, dass er darauf angesprochen worden sei, dass Schüler von Millienhagen zum Gymnasium nach Grimmen um 6:00 Uhr losfahren und 7:45 Uhr da seien. Er bittet die Verwaltung um eine Zusammenstellung von Strecken, deren Fahrzeit länger als eine Stunde betrage.

**Herr Sehl** informiert, dass er dies bereits grafisch in einer der letzten Sitzungen vorgestellt habe.

*Die Übersicht ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.*

**Herr Baase** stellt anhand einer Präsentation die aktuellen ÖPNV-Themenfelder im Landkreis Vorpommern-Rügen vor.

*Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.*

**Herr Baase** informiert auf Nachfrage von Herrn Danter, dass das 9€-Ticket auch für die Zugstrecke Stralsund-Rostock gelte (RE, ICE).

Ergänzung der Verwaltung:

*Nach Auskunft durch das Landesministerium gilt die Nutzung des ICE auf der Strecke Stralsund-Rostock nur für Bestandskunden und nicht für Neukunden im Rahmen des 9 €-Tickets.*

**Herr Bauch** erfragt, wie die Abrechnung des Tickets erfolge.

Hierzu informiert **Herr Baase**, dass die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern den Schienenverkehr bearbeite. Im Juni könne der Landkreis beim Land aufgrund eines geplanten Erlasses den formlosen Antrag auf pauschalen Kostenzuschuss durch das Land stellen. Die Höhe des Zuschusses liege bei ca. 2 Mio. €. Diese Gelder werden dann entsprechend an die VVR weitergereicht. Nach Auskunft der VVR läge der Ausfall jedoch zwischen 3 bis 4 Mio. €. Im Herbst könne ein weiterer Antrag nach Maßgabe des Corona-Rettungsschirmes beim Land gestellt werden. Neben Corona wäre dann auch der Differenzbetrag geltend zu machen. Es bestehe jedoch noch Unklarheit über die Ausgleichshöhe, da das Land zumindest im Hinblick auf den Corona-Rettungsschirm bislang nur 90 % der Kosten ausgezahlt

habe.

**Herr Jahns** erfragt, wie es sich aufgrund des Sommergeschäfts mit den tatsächlichen Verlusten im Nahverkehr verhalte.

**Herr Baase** führt hierzu ergänzend aus, dass der zuvor genannte Betrag von 3-4 Mio. € diese Einnahmen, ebenso wie die Kosten der Schülerbeförderung bereits enthalte. Es seien zur Berechnung die Daten aus dem Jahr 2019 zugrunde gelegt worden.

Auf Nachfrage zur Abrechnung erläutert **Herr Sehl**, dass durch die bundesweite Gültigkeit des 9 €-Tickets jede Kontrollmöglichkeit und auch eine regional zugeordnete Verkaufsmöglichkeit genommen werde. Eine Überprüfbarkeit von Tickets auch aus anderen Regionen sei nicht möglich. Durch händisches Zählen könnte die Zahl der Nutzer erfasst werden, was aber nicht leistbar wäre. Der Ausgleichsmechanismus vom Bund sehe vor, über die Rettungsschirmsystematik der Vorjahre eine Zahlung für den Vergleichszeitraum 2019 vorzunehmen. Es sei hierfür ein Betrag i. H. v. 2 Mio. € bereitgestellt worden. Die VVR gehe jedoch davon aus, dass bei Wegfall aller Fahrgelder ein Verlust von 3 bis 4 Mio. € entstehe. Grund dafür sei die Auslastung mit Touristen während der Sommermonate, in denen andere Regionen ihre Schwachlastzeit hätten.

**Herr Sehl** führt weiter aus, dass man erfassen werde, wenn Fahrgäste stehengelassen werden müssen. Möglichkeiten zu verstärken, bestehen nahezu nicht, da die VVR mit ihren Fahrerkapazitäten an der Grenze sei (Urlaubszeit etc.). Das könne dann zu überfüllten Bussen und langen Wartezeiten führen. Aktuell frage man die Subunternehmer ab, um zumindest Verstärkerfahrzeuge zu erhalten. Im Bereich Fischland/Darß/Zingst dürfe dieses Problem aufgrund der höheren Zahl Reisender mit der Bahn nach Barth und Ribnitz-Damgarten noch stärker zu spüren sein.

**Herr Baase** informiert zum aktuellen Stand des 365 € Azubitickets. Derzeit sei man mit dem Land hierzu im Austausch. Das Land plant darüber hinaus zum Januar 2023 die Einführung eines 365 €-Seniorentickets. Hierfür seien 9 Mio. € für das Land MV eingeplant worden.

**Herr Sehl** führt ergänzend zur Mittelverteilung für das Seniorenticket aus, dass die Einnahmeverluste aller Verkehrsunternehmen mit 9 Mio. € ausgeglichen werden sollen. Es könne heute jedoch noch nicht gesagt werden, ob diese vom Land festgelegte Summe für alle Verkehrsbetriebe auskömmlich sein werde. Es gebe keine Erfassung der Anzahl von Senioren in einem Verkehrsgebiet. Zudem müsse unter Berücksichtigung der Entwicklung der Treibstoffpreise die Ausgleichsmittel weiterentwickelt und dynamisiert werden. Trotz zahlreich offener Fragen soll bereits im Juni im Kabinett darüber beschlossen werden, um dadurch zunächst einen vereinfachten Ausgleichsmechanismus sicherzustellen.

**Herr Baase** berichtet weiter anhand der Präsentation zu den Themen Rufbus und Taktbus.

**Herr Bauch** merkt an, dass es doch bereits eine Vorsehung für einen landesweiten Taktbus im ländlichen Raum mit einer kürzeren Taktung gegeben habe. Insofern sei dieses Thema nicht neu.

**Herr Baase** bestätigt dies und führt ergänzend zur Problematik der Taktung aus. Grundsätzlich könne die Taktung eines Busses von der VVR unter Berücksichtigung der Ankunftszeiten von Zügen festgelegt werden. Im Hinblick auf die

Schülerbeförderung stelle diese aber ein Problem dar, weil auch der Schulbeginn zu berücksichtigen sei. Die Bustaktung in Verbindung mit der Bahn passe teilweise nicht zu den von den Schulen vorgegebenen Zeiten. Geplant seien hier auch landesweite Vorgaben, die von der VVR dann eingehalten werden müssen.

**Herr Schöler** merkt in Bezug auf die Sonn- und Feiertage an, dass es beispielsweise in Marlow und Bad Sülze bislang gar keine Busverbindungen gebe. Hier müssen zunächst finanzielle Mittel investiert werden, um überhaupt in eine Taktung zu kommen.

**Herr Sehl** führt aus, dass das Land grundsätzlich bereit sei, finanzielle Mittel zur Stärkung des sonstigen ÖPNV in die Hand zu nehmen. Für Ruf- und Taktbusse bedeute dies aber, dass es sich um Betriebskostenzuschüsse und keine Finanzierung der Leistung handele. Das heißt, es werde ein Schlüssel gefunden und der Landkreis erhalte evtl. 500 bis 600 T€ für den Aufbau von Ruf- und Taktbussen. Die Vorgaben, welche aus Schwerin gemacht werden, passen möglicherweise aber nicht in das Konzept des Landkreises. Um eine bessere Abstimmung zu erzielen, habe das Land AGs gebildet, die aus Vertretern der Unternehmen, VDV und dem Landesfachausschuss bestehen. Der Ausgang sei noch offen.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

**9. Antrag der Kreistagsfraktionen B90/GRÜNE/FR: "Kostenfreies Mobilitätsangebot für Ukrainerinnen und Ukrainer, die sich noch nicht im Leistungsbezug befinden"**  
**Vorlage: A/3/0178**

---

**Herr Martens** begründet den eingebrachten Antrag.

**Herr Bauch** erfragt, wie die praktische Überprüfung dahingehend erfolgen solle.

**Herr Schöler** sehe hier einen ganz pragmatischen Ansatz. Es erfolge eine erste Datenerfassung im Einwohnermeldeamt, dort müsse ein Ticket zur Ankunft und Registrierung ausgestellt werden.

**Herr Jahns** merkt an, dass der Mobilitätsausschuss lediglich eine Empfehlung aussprechen könne und kein beschließender Ausschuss sei.

**Herr Löttge** teilt mit, dass er den Antrag unterstütze. Man solle nicht in den Fehler machen, alles im Detail auszudiskutieren. Der Mobilitätsausschuss sollte eine klare Empfehlung aussprechen. Der Landrat werde mit dem Geschäftsführer der VVR eine Lösung finden.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

**Herr Jahns** bittet um Abstimmung.

Der Mobilitätsausschuss votiert dafür, dass die aus ihrer Heimat vertriebenen Ukrainerinnen und Ukrainer in einem Zeitraum von bis zu zwei Wochen nach Ihrer Ankunft/Registrierung kostenfrei das Mobilitätsangebot der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen nutzen können. Gleichmaßen soll die Kreisverwaltung prüfen, inwiefern die zusätzlichen Kosten der VVR durch zusätzliche Landes- oder Bundesmittel erstattet werden können.

**Abstimmungsergebnis: mehrheitlich bei einer Gegenstimme und einer Enthaltung zugestimmt**

## 10. Anfragen

---

**Herr Schulz** teilt mit, dass an der B96, Abzweig Bergen Samtens, durch Starkregen die Böschung abgerutscht sei. Seit einem Jahr sei die Abbiegespur gesperrt und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h eingerichtet. Er erfragt, warum an dieser Stelle nichts unternommen werde, um die Sperrung aufheben zu können.

**Frau Skock** informiert, dass die Anfrage schriftlich von der Verwaltung beantwortet werde.

## 11. Mitteilungen

---

**Herr Sehl** informiert zu dem von der VVR gestellten Revisionsantrag. Die VVR habe einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag und erhalte dementsprechend für jede Fahrplanstunde und für jeden Fahrplankilometer einen bestimmten Kostensatz. Die Systematik des ÖDAs siehe vor, dass die Preise einem bestimmten Index folgen. Dieser sei auf Grundlage einer Veränderung, die im Jahr 2020/2021 stattgefunden habe, in diesem Jahr angepasst worden. Effektiv sei der Index für den Diesel um 13 % gesunken, damit sei auch die Vergütung der VVR je Fahrplankilometer gesunken. Die VVR sehe sich aber aufgrund der aktuellen Preissteigerungen deutlich gestiegenen Einkaufspreisen gegenüber.

Er erläutert, dass die vom Bund beschlossenen Entlastungen in den Sommermonaten 17 Cent je Liter bedeuten. Die VVR tankte Ende März für 1,55 €/l netto. Der Wirtschaftsplan sehe 1,07 €/l vor. Dies bedeute real für jeden gefahrenen Kilometer einen Verlust von 10 Cent. Folgendermaßen sei die Liquidität der VVR stark angegriffen. Bereits im 1. Quartal seien die Mehrkosten aus eigener Kraft getragen worden. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag sehe hierfür eine Anpassungsklausel vor, die für Ende April eingereicht wurde. Zu diesem Zeitpunkt sei erkennbar geworden, dass es von Seiten des Bundes und des Landes keine Hilfsprogramme für den Dieselpreis gebe, abgesehen von der vorübergehenden Entlastung in den Sommermonaten i.H.v. 17 Cent/l. Weitere in Aussicht gestellte Hilfsprogramme seien versagt worden. Der Revisionsantrag habe folgende Inhalte: Eine Absenkung des Diesel-Preises dürfe nicht erfolgen, die Gewinn- und Wagniszuschläge müssen erhöht werden und die Fristigkeit der Wirkung müsse rückdatierbar sein. Durch den Landkreis seien diese Fragen nun zu prüfen. **Herr Sehl** führt aus, dass die Liquidität der VVR in den nächsten Monaten aufgezehrt sei. Deshalb werde man im Juli bzw. August vor die Frage gestellt werden, ob man jederzeit allen Zahlungsverpflichtungen nachkommen könne.

Weitere Mitteilungen werden nicht vorgetragen.

**Herr Jahns** bedankt sich bei den Anwesenden für ihr Kommen und schließt die Sitzung um 20:41 Uhr.

Datum, Unterschrift  
Ausschussvorsitzender

Datum, Unterschrift  
Protokollführerin

## **“MV steigt auf!”**

**Sachstandsbericht zur Arbeitsgemeinschaft für fahrrad - und fußgängerfreundliche Kommunen MV (AGFK MV e. V.)**

Tim Birkholz, Geschäftsführer AGFK MV e. V.

Mobilitätsausschuss LK Vorpommern-Rügen, 10. Mai 2022

**I. Kurze Vorstellung**

**II. Politische Stimmen zum Radverkehr in MV**

**IV. Der Mehrwert einer AGFK-Mitgliedschaft**

**V. Wie ist der Status Quo der AGFK MV?**



Tim Birkholz

Dipl.-Ing. Stadt- & Regionalplanung

12 Jahre Thema Radverkehr

Beratung, Forschung, Agentur, Zivilgesellschaft



**tipping**points  
agentur für nachhaltige kommunikation



seit 2017:

**AGFK MV**  
**MV steigt auf!**

# AGFK MV-Vorstand & ehemaliger Schirmherr (Vereinsgründung Oktober 2020)



AGFK MV

## MV steigt auf!

Gründungsveranstaltung AGFK MV - Arbeitsgemeinschaft für  
fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen  
Mecklenburg-Vorpommern e. V.

Rostock, 19. Oktober 2020

- 24 Mitglieder
- 68 Kommunen
- fast 50% der Bevölkerung

## Mitglieder AGFK MV e. V.



**§ 2 Beiträge**

1. Die festgesetzte Höhe der Mitgliedsbeiträge für ordentliche Mitglieder ist in der folgenden Tabelle aufgelistet:

<b>Kommunen- / Ämter- / Landkreis- Größe (Einwohner)</b>	<b>Mitgliedsbeitrag in € / Jahr</b>
< 1.000	100
> 1.000 - 1.500	150
> 1.500 - 2.500	250
> 2.500 - 5.000	500
> 5.000 - 7.500	750
> 7.500 - 10.000	1.000
> 10.000 - 25.000	1.500
> 25.000 - 50.000	2.000
> 50.000	2.500
> 100.000	3.000
Landkreise	4.000

I. Kurze Vorstellung

**II. Politische Stimmen zum Radverkehr in MV**

IV. Der Mehrwert einer AGFK-Mitgliedschaft

V. Wie ist der Status Quo der AGFK MV?



“Ich liebe Radfahren.  
Aber es geht auch um  
**Vertrauen und Sicherheit.** Ich  
habe eine jugendliche  
Tochter, aber die schicke ich  
nicht gerne alleine auf dem  
Fahrrad in den  
Straßenverkehr, weil ich mich  
dabei unwohl fühle.

Das sollte nicht so sein, das  
geht auch anders. Deshalb  
brauchen wir ein super  
Radwegenetz.”

*Claus-Ruhe Madsen, OB Rostock und  
Vorstandsvorsitzender AGFK MV*



“In unserer Gemeinde haben wir ein Radwegenetz entwickelt, das inzwischen fast alle Dörfer verbindet.

**So können sich die Kinder nachmittags sicher von Dorf zu Dorf besuchen, ohne dass die Eltern Taxi spielen müssen.**

**Und die Touristen haben die Möglichkeit, auch das Hinterland entspannt per Rad zu erkunden.”**

*Jan van Leeuwen,  
Vorstandsmitglied AGFK MV*

I. Kurze Vorstellung

II. Politische Stimmen zum Radverkehr in MV

**IV. Der Mehrwert einer AGFK-Mitgliedschaft**

V. Wie ist der Status Quo der AGFK MV?

**Bundesweit  
etabliert:**

AGFKs, die Städten  
und Gemeinden  
helfen, guten Rad-  
und Fußverkehr zu  
organisieren!

Finanziert von  
Land+Kommunen!



## Zielgruppen, die wir unterstützen und erreichen wollen

1. Kommunale VerwaltungsmitarbeiterInnen  
(Planung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde, Öffentlichkeitsarbeit)
2. Leitungsebenen der kommunalen Verwaltungen  
(Abteilungsleiter, Bürgermeister/innen!)
3. Politik und Verwaltung auf Landesebene  
(Parteien, Ministerien)
4. Fach-Öffentlichkeit  
(Behörden, Verbände)
5. Allgemeine Öffentlichkeit & Medien

## Austausch, Vernetzung, Weiterbildung



### Beispiele:

→ Facharbeitskreis “Städte”

- Fahrradstraßen
- Bike & Ride
- Fahrradkonzepte
- Förderprogramme

### Neu gegründet:

- Facharbeitskreis “Ländliche Räume”
- Themen der Gemeinden und Ämter

  Austausch, Vernetzung,  
Weiterbildung



## Facharbeitskreis “Landkreise” in Planung

- Fach-Austausch zu den Themen der Landkreise
- Erhalt & Sanierung der bestehenden Netze & Routen
- Radfernwege, Verknüpfung Tourismus & Alltagsverkehr
- individuelle Beratung durch AGFK zu Landkreis-spezifischen Themen

A group of approximately ten people are gathered around a long table in a meeting room. They are looking at a large document or map spread out on the table. Some are standing and talking, while others are seated. The room has a red door on the left and a whiteboard or screen in the background. The overall atmosphere is professional and collaborative.

**NEU:** Eigene Fortbildungsreihe  
ab Mai 2022

## Fortbildungsreihe „Einstieg in den kommunalen Radverkehr“

- 10 x 1,5 h von April – Juni
- Themen u.a.: Infrastruktur, Recht, Finanzierung & Förderung, Öffi-Beteiligung und -Arbeit
- Koop. m. AGFKs in Sachsen und Schleswig-Holstein

A group of approximately ten people are gathered in a meeting room. They are focused on a large document or map spread across a long table. Some are seated, while others stand. In the background, a presentation screen displays a map. The atmosphere appears to be a professional workshop or seminar.

## **NEU:** Kooperation mit Mobilitäts-Forum Bund

### **AGFK MV übernimmt Seminar- Gebühren für Fach-Fortbildungen:**

- z. B. : Radverkehr Online-  
Grundlagen-Seminar
- Gemeinde-übergreifender  
Radverkehr

# Kostenloser Verleih von Radzählgerät

→ zentral anschaffen, lokal ausleihen und nutzen

→ **kostenloser Verleih an Mitglieder**



## Fahrradstraßen-Projekt mit WM MV

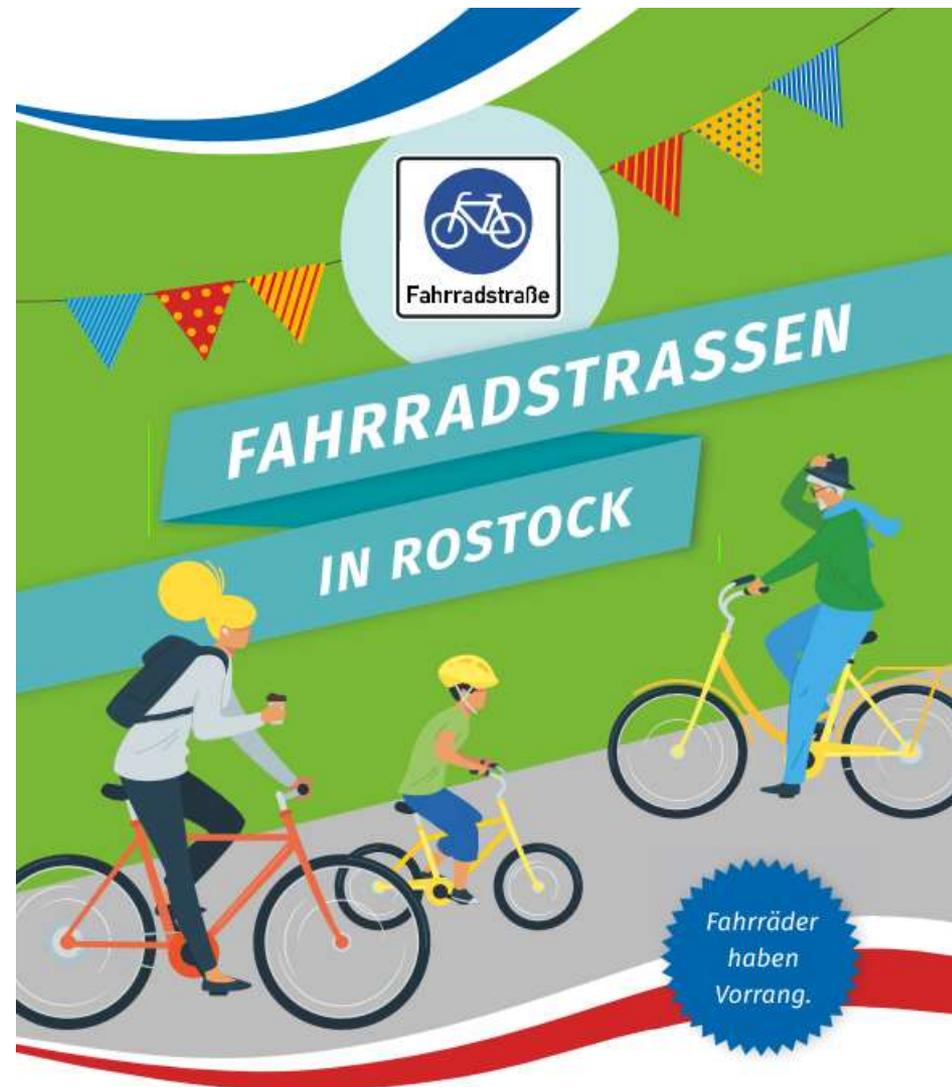
- Ziel: Leitfaden für die Einrichtung von Fahrradstraßen in MV
- seit August 2021
- Abschluss in 2022
- erleichtert und beschleunigt zukünftig Abstimmungen vor Ort

# Kampagnen & Öffentlichkeitsarbeit

- einmal entwickeln, immer wieder nutzen
- Übernahme von Projekten spart viel Geld und Zeit!



Kommunikationspaket Fahrradstraße



[www.rostock.de/fahrradstrassen](http://www.rostock.de/fahrradstrassen)

Mit freundlicher Unterstützung:

AGFK MV



smile city

rostock mobil





## Interessensvertretung & Lobbyarbeit für Kommunen



### Beispiele:

- Parlamentarischer Abend der AGFK MV, 11/2018 (gemeinsam mit Tourismusverband und ADFC)
- AGFK-Gründungsveranstaltung 10/2020
- weitere Veranstaltungen in Planung



Fördermittelberatung,  
Unterstützung Rad-Konzepte

### **NEU seit April 2022:**

- 2-jähriges Förderprojekt für AGFK MV
- > 200.000 € Fördersumme (!)
- 1 x neue Personalstelle
- Zielgruppe: Gemeinden und Ämter, ländliche Räume, auch Landkreise!
- → eigenes Budget für Thema Landkreise

### **Themen:**

1. Unterstützung bei der Erstellung von Rad- und Nahmobilitätskonzepten
2. Adressierung systemischer Themen und Herausforderungen beim Radverkehr in MV

## Zusammengefasst – das bieten wir unseren Mitgliedern:



Wissens-Austausch und Vernetzung von Fachkolleg/innen



Beratung und Fortbildung in Fachfragen



Fördermittelberatung für die kommunalen Mitglieder



Kampagnen, Info-Materialien, Projekte für Mitglieder



Interessens-Vertretung für die kommunale Ebene

- I. Kurze Vorstellung
- II. Politische Stimmen zum Radverkehr in MV
- IV. Der Mehrwert einer AGFK-Mitgliedschaft
- V. Wie ist der Status Quo der AGFK MV?**

## Mitglieder AGFK MV e. V.



## Mitgliedschaft Landkreise in den AGFKs

- Baden-Württb.: alle 20 Landkreise (!)
- Hessen: 20 von 21 Landkreisen
- Schleswig-Holstein 10 von 11 Landkreisen
- NRW: 16 von 31 Landkreisen
- Niedersachsen: 14 von 37 Landkreisen
- Bayern: 22 von 71 Landkreisen
- Sachsen-Anhalt: 5 von 11 Landkreisen
- Thüringen: 5 von 17 Landkreisen
- Brandenburg: 6 von 14 Landkreisen
- Meck.-Vorpommern 1 von 6 Landkreisen



## Gründe, die für eine AGFK - Mitgliedschaft sprechen



→ AGFK bietet fachlich hochwertige Beratung durch deutschlandweites Netzwerk

→ Unterstützung bei Fördermitteln und Antrags-Erstellung

→ AGFKs sind UNTERSTÜTZUNG für Landkreis-Verwaltungen und nicht Konkurrenz

→ interkommunale Kooperation und Zusammenarbeit von entscheidender Bedeutung in einem Flächenland

→ AGFK MV bietet Landkreisen Unterstützung, wo sie gebraucht wird

**Wir freuen uns über neue  
kommunale Mitglieder in  
der AGFK MV e. V.!**



**→ mehr Infos + Muster-Beschlussvorlage auf: [agfk-mv.de/mitglied-werden](https://agfk-mv.de/mitglied-werden)  
→ oder per Mail: [mail@agfk-mv.de](mailto:mail@agfk-mv.de)**

**Vielen Dank für  
die Aufmerksamkeit!**

Tim Birkholz, [tim.birkholz@agfk-mv.de](mailto:tim.birkholz@agfk-mv.de)

[www.agfk-mv.de](http://www.agfk-mv.de), +49 381 381 7355

## Mehrwert AGFK MV für Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern

### Wir bieten an:

→ **Vor-Ort-Fach-Beratung:**

(bei Bedarf z. B. zu Themen der interkommunalen Zusammenarbeit mit Landkreis-angehörigen Kommunen; ggf. auch mit externer Unterstützung eines Fach-Büros)

→ **Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln und Ausschreibungen**

(z. B. beim Bundes-Programm „Stadt & Land“; durch zur Verfügung stellen von Leistungsverzeichnissen)

→ **Organisation von Fachveranstaltungen**

(z. B. landesweite Fachveranstaltungen; aber auch Unterstützung bei eigenen Fachveranstaltungen im Landkreis)

→ **Interessensvertretung gegenüber dem Land**

(Bündelung der Interessen der Landkreise gegenüber dem Land, z. B. durch Parlamentarische Abende)

→ **organisierter Fach-Austausch der Landkreise**

(Angelehnt an den bereits existierenden Fach-Austausch der Landkreise in der Koordinierungsgruppe zu den Radfernwegen (organisiert durch das Landesministerium), aber mit den **Landkreis-eigenen Themen** (z.B. auch Alltagsverkehr)).

Durch das bundesweite Netzwerk der insgesamt elf kommunalen Arbeitsgemeinschaften für Rad- und Fußverkehr (AGFKs), gibt es jahrelange, fachlich fundierte und bewährte Erfahrung in der Zusammenarbeit von AGFKs und Landkreisen. Die AGFK MV kann auf diese „Best Practice“ zurückgreifen.

## **Anpassung der Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Landkreis Vorpommern-Rügen**

1. Werdegang der Beförderungsentgelte
2. Gründe für die Anpassung
3. Aktuelle Anpassung der Beförderungsentgelte

## 1. Werdegang der Beförderungsentgelte

- Inkrafttreten VO zum 01.11.2012

Preise werktags 06.00 – 22.00 Uhr

Beförderungsentgelte je KM	Grundpreis	3,00 €
	1	2,00 €
	2	1,50 €
	3	1,50 €
	ab KM 4	1,40 €

Preise 22.00 – 06.00 Uhr  
sowie an Sonn- und Feiertagen

Beförderungsentgelte je KM	Grundpreis	3,20 €
	1	2,20 €
	2	1,70 €
	3	1,70 €
	ab KM 4	1,60 €

- 1. Änderung der VO zum 01.07.2014

Die Änderung enthielt keinerlei Anpassungen an den Beförderungsentgelten, lediglich ein weiterer OWI-Tatbestand wurde aufgenommen.

- 2. Änderung der VO zum 15.01.2015

Preise werktags 06.00 – 22.00 Uhr

Beförderungsentgelte je KM	Grundpreis	3,50 €
	1	2,50 €
	2	1,80 €
	3	1,70 €
	ab KM 4	1,40 €

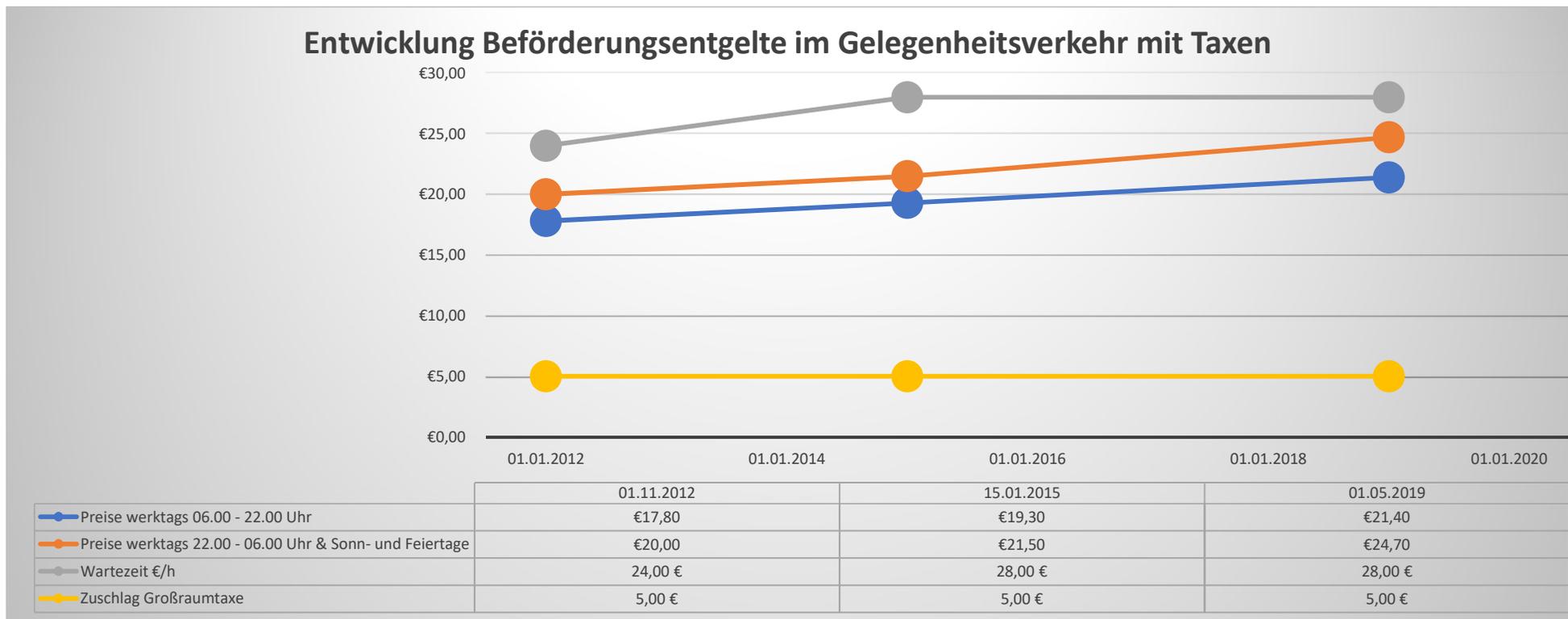
Preise 22.00 – 06.00 Uhr  
sowie an Sonn- und Feiertagen

Beförderungsentgelte je KM	Grundpreis	3,70 €
	1	2,70 €
	2	2,00 €
	3	1,90 €
	ab KM 4	1,60 €

- 3. Änderung der VO zum 01.05.2019

Bei der Anpassung wurde lediglich der Kilometerpreis ab dem 4. KM von 1,40€ auf 1,70 € angehoben.

Graphische Darstellung der Anpassungen



## 2. Gründe für die Anpassung

### 2.1 Taxigutachten

Das Gutachten wurde 2019 in Auftrag gegeben und bezog den Betrachtungszeitraum 2020 (Corona-Krise) ein. In ihm wurde deutlich, dass

- über 30 % der Fahrzeuge semiprofessionell und
- Über 40 % der Betriebe semiprofessionell betrieben werden.
  
- Im Ergebnis ging es beim Gutachten nicht mehr um die Prüfung der Funktionalität des Gewerbes sondern um die Sicherstellung der Existenzfähigkeit
  - ❖ Vermehrung der Zulassungen ist vorerst zu unterbinden
  - ❖ Anpassung der Beförderungsentgelte unumgänglich
  
- Notwendiger Stundenerlös, um als professioneller Betrieb/professionelles Fahrzeug tätig zu sein, kann nicht mehr erreicht werden
  - Ursachen u.a.
  - ❖ Entwicklung Fixkosten z.B. wie Mindestlohn, Versicherungen, Steuern
  - ❖ Entwicklung variabler Kosten z.B. Treibstoff, Schmierstoffe, Reparaturen
  - ❖ Einbruch Nachfrage an Taxifahrten (teilweise fehlender Tourismus 2020/2021)

## 2.2 Tarifanalyse

Die parallel erfolgte Tarifanalyse ergab, wie wir landesintern mit den Beförderungsentgelten dastehen:

Vergleich Beförderungsentgelte der anderen LK (Ende 2020)

<b>TAXITARIFE IN MECKLENBURG-VORPOMMERN HAUPTVERKEHRZEIT / MAX. 4 FAHRGÄSTE</b>							
<u>Kreise / Stadt</u>	gültig ab	Beispieltouren			Abweichung Vorpommern-Rügen		
		3 km ohne WZ	5 km +5 min WZ	10 km +5 min WZ	3 km ohne WZ	5 km +5 min WZ	10 km +5 min WZ
Ludwigslust-Parchim	Aug 18	11,50 €	18,17 €	28,17 €	21,1%	19,3%	18,7%
Stadt Schwerin	Jul 18	11,70 €	18,37 €	27,37 €	23,2%	20,6%	15,3%
Stadt Rostock	Dez 20	11,80 €	17,90 €	26,90 €	24,2%	17,5%	13,3%
Vorpommern Greifswald	Mrz 19	11,30 €	17,80 €	26,30 €	18,9%	16,8%	10,8%
Landkreis Rostock	Jan 15	11,50 €	18,67 €	25,67 €	21,1%	22,5%	8,1%
<b>Vorpommern-Rügen</b>	<b>Mai 19</b>	<b>9,50 €</b>	<b>15,23 €</b>	<b>23,73 €</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>
Mecklenburgische Seenplatte	Jan 15	9,40 €	14,18 €	20,68 €	-1,1%	-6,9%	-12,9%
Ø Mecklenbg.-Vorpommern		10,96 €	17,19 €	25,55 €	15,3%	12,8%	7,6%

Das Gutachten erstellende Unternehmen empfahl die VO in zwei Schritten anzupassen:

LK Vorpommern-Rügen: aktueller Tarif vs. Vorschläge L+K								
Tarifelemente: Hauptverkehrszeit (HVZ)	Tarif	Vorschläge - Veränderung						
	aktuell	1. Stufe	in €	in %	2. Stufe	in €	in %	
Grundpreis	3,50 €	3,50 €	0,00 €	0,0%	3,70 €	0,20 €	5,7%	
Wartezeit	28,00 €	30,00 €	2,00 €	7,1%	33,00 €	5,00 €	17,9%	
km-Entgelt	1. km	2,50 €	3,00 €	0,50 €	20,0%	3,20 €	0,70 €	28,0%
	2. km	1,80 €	2,00 €	0,20 €	11,1%	2,20 €	0,40 €	22,2%
	ab 3. km	1,70 €	1,90 €	0,20 €	11,8%	1,90 €	0,20 €	11,8%
<b>Zuschläge</b>								
Zuschlag Großraum	5,00 €	6,00 €	1,00 €	20,0%	6,00 €	1,00 €	20,0%	
Zuschlag NVZ pro km	0,20 €	0,20 €	0,00 €	0,0%	0,20 €	0,00 €	0,0%	
<b>Beispiel Touren (HVZ)</b>								
3 km Tour ohne Wartezeit	9,50 €	10,40 €	0,90 €	9,5%	11,00 €	1,50 €	15,8%	
5 km Tour, 5 min Wartezeit	15,23 €	16,70 €	1,47 €	9,6%	17,55 €	2,32 €	15,2%	
10 km Tour, 5 min Wartezeit	23,73 €	26,20 €	2,47 €	10,4%	27,05 €	3,32 €	14,0%	

Empfehlung wird nicht gefolgt:

Gründe:

- Überholter Wissensstand (Empfehlung basiert auf Kenntnisstand 2020)
  - ❖ fehlende Berücksichtigung anhaltende Corona-Krise
  - ❖ Mindestlohn auf 12,00 € (10/2022)
  - ❖ Ukraine Krise und in der Folge enorm gestiegenen Spritpreise

### 3. Aktuelle Anpassung der Beförderungsentgelte

- Ende März erreichten uns Anträge auf Anpassung der Beförderungsentgelte
- Anpassung wurde seitens Straßenverkehrsbehörde befürwortet
- Erste Anhörung ging am 08.04.2022 raus (Gesamtpreis 10 km + 5 Minuten Wartezeit werktags tagsüber = 29,73 €)
- zahlreiche Unternehmen kritisierten die unsererseits vorgetragene Anpassung und forderten die Anpassung der Höhe nach denen der gegründeten Tarifkommission
- Der Landestaxiverband forderte uns auch auf, den Tarifvorschlägen zu folgen
- Vorschlag der Tarifkommission war:

werktags 06.00 - 22.00 Uhr			
Ist-Stand	Vorschlag Tarifkommission		Umsetzung LK
Grundpreis	3,50 € Grundpreis	4,00 € Grundpreis	4,00 €
1. km	2,50 € 1. km	3,30 € bis 2 km	3,10 €
2. km	1,80 € 2. km & 3. km	2,80 € > 2 km - 4 km	2,50 €
3. km	1,70 € ab 4. km	2,40 € > 4 km	2,40 €
ab 4. km	1,70 €		
Entgelt für 10 Kilometer			
	21,40 €	29,70 €	29,60 €

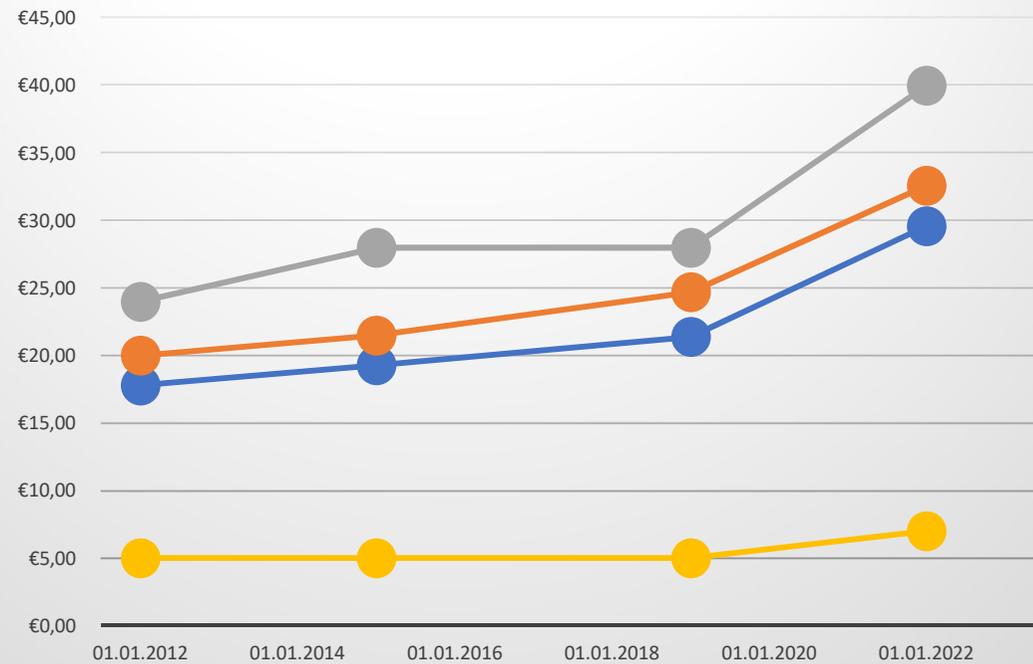
Nachtтарif & Sonn- und Feiertage			
Ist-Stand	Vorschlag Tarifkommission		Umsetzung LK
Grundpreis	3,50 € Grundpreis	4,60 € Grundpreis	4,60 €
1. km	2,80 € 1. km	3,70 € bis 2 km	3,40 €
2. km	2,10 € 2. km & 3. km	3,10 € > 2 km - 4 km	2,80 €
3. km	2,00 € ab 4. km	2,60 € > 4 km	2,60 €
ab 4. km	2,00 €		
Entgelt für 10 Kilometer			
	24,40 €	32,70 €	32,60 €

Zuschläge			
Ist-Stand	Vorschlag Tarifkommission		Umsetzung LK
Großraum	5,00 € Großraum	7,00 € Großraum	7,00 €
Wartezeit	28,00 € Wartezeit	40,00 € Wartezeit	40,00 €

- Tarifkommission spricht für 59 Unternehmen, nahezu 100 % → Vorschlag wurde nach mehreren Gesprächen/Rücksprachen gefolgt

Darstellung

### Entwicklung Beförderungsentgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen



	01.11.2012	15.01.2015	01.05.2019	01.07.2022
—●— Preise werktags 06.00 - 22.00 Uhr	€17,80	€19,30	€21,40	€29,60
—●— Preise werktags 22.00 - 06.00 Uhr & Sonn- und Feiertage	€20,00	€21,50	€24,70	€32,60
—●— Wartezeit €/h	24,00 €	28,00 €	28,00 €	40,00 €
—●— Zuschlag Großraumtaxe	5,00 €	5,00 €	5,00 €	7,00 €

## Weiterer Werdegang

- Finale Stellungnahme von der Eichdirektion wurde eingeholt & technische Umsetzbarkeit bestätigt (09.05.2022)
- Informieren des Mobi-Ausschusses (10.05.2022)
- Einholen der Unterschrift vom LR (11.05.2022)
- Bekanntmachung der VO (Inkrafttreten zum 01.07.2022)
- Eichen der Taxometer ab 01.07.2022 bis spätestens 28.07.2022

**Vielen lieben Dank für Ihre Aufmerksamkeit !**

Mobilitätsausschuss 10. Mai 2022

# THEMENSCHWERPUNKTE ÖPNV

## Maßnahmen des Bundes

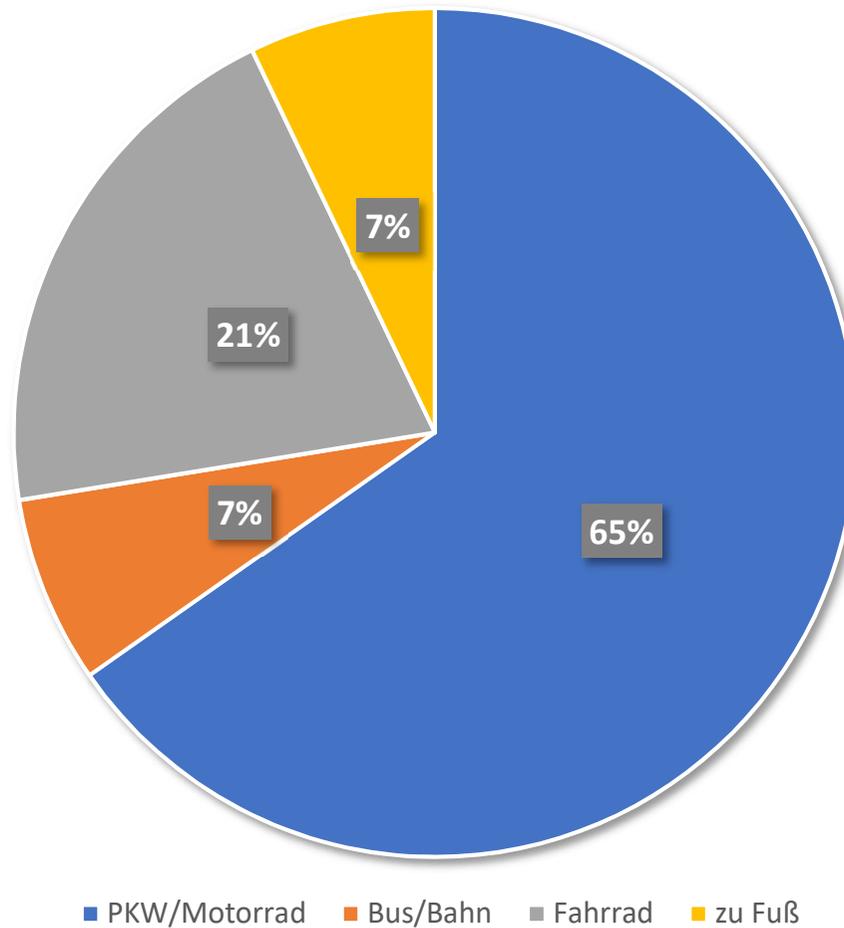
9€- Ticket

- Siehe Tischvorlage

Maßnahmen des Landes	
365 €-Azubi-Ticket	<ul style="list-style-type: none"><li>- Verstetigung des Angebots wird angestrebt</li><li>- Evaluierung anstehend</li><li>- Tarif bleibt stabil</li><li>- Finanzierung aus Landeshaushalt mit Dynamisierung:<ul style="list-style-type: none"><li>- 4,5 Mio. € 2022</li><li>- 4,7 Mio. € 2023</li></ul></li></ul>
365 €-Senioren-Ticket	<ul style="list-style-type: none"><li>- Start 01. Januar 2023</li><li>- 365€ für Personen Ü65</li><li>- Finanzierung der Mindereinnahmen aus Landeshaushalt - 9 Mio. € für 2023</li><li>- Ziel. Evaluierung und Spitzabrechnung</li></ul>
Landesweites Rufbussystem	<ul style="list-style-type: none"><li>- Start 01. Januar 2024</li><li>- Auf Landkreise beschränkt</li><li>- Anschubfinanzierung aus Landeshaushalt - 7 Mio. € für 2024</li></ul>
Landesweiter Taktbus	<ul style="list-style-type: none"><li>- 2h-Takt Anbindung von Unterzentren</li><li>- Bedienung werktags 6 - 20 Uhr, Sonn- &amp; Feiertags 9 - 19 Uhr</li><li>- Teilfinanzierung aus Landeshaushalt - 5 Mio. € für 2024</li></ul>

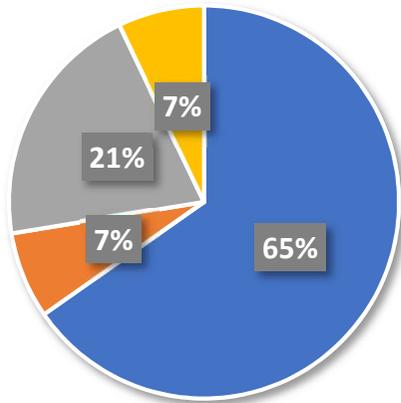
Maßnahmen des Landkreises	
Umsetzung Nahverkehrsplan	- Sachstand in Q4
Vorbereitung Direktvergabe Nahverkehrsleistung	- Interne Festlegung der Modalitäten - Vorbereitung einer Beschlussfassung für den Kreistag (September)
Untersuchung zum Einsatz alternative Antriebssystem	- Gemeinsame Studie des LK und VVR - Verkehrsrauspezifische Untersuchung und Differenzierung (ländlich, städtisch, touristisch)
Fahrpreislose SchülerInnenmobilität	- Siehe TOP 6
Studie fahrpreisloser ÖPNV	- Entsprechend Nach KT 242-10/2021
Revisionsantrag VVR	- Weitere Informationen folgen unter Mitteilungen

## Modal Split LK-Mitarbeiter



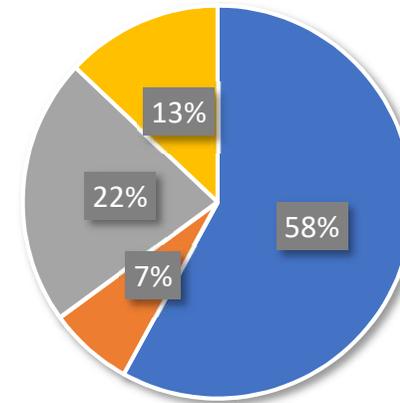
**Quelle:** interne Mitarbeiterbefragung, Daten ggf. nicht repräsentativ

### Modal Split LK-Mitarbeiter



■ PKW/Motorrad ■ Bus/Bahn ■ Fahrrad ■ zu Fuß

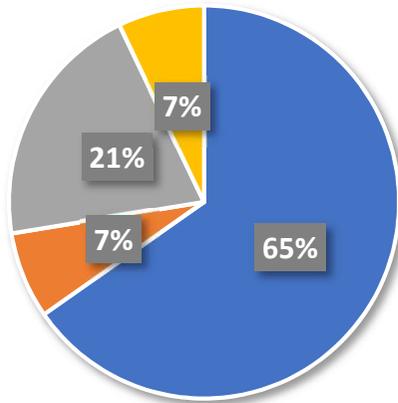
### Modal Split LK VR



■ PKW/Motorrad ■ Bus/Bahn ■ Fahrrad ■ ZuFuß

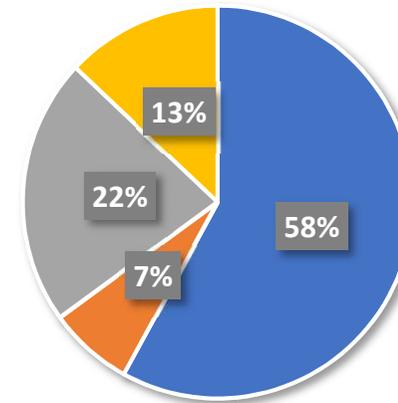
**Quelle:** Nahverkehrsplan LK VR S. 74

## Modal Split LK-Mitarbeiter



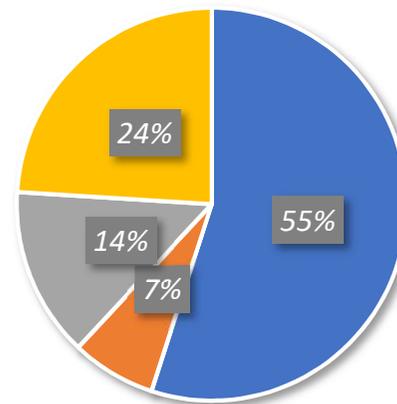
■ PKW/Motorrad ■ Bus/Bahn ■ Fahrrad ■ zu Fuß

## Modal Split LK VR



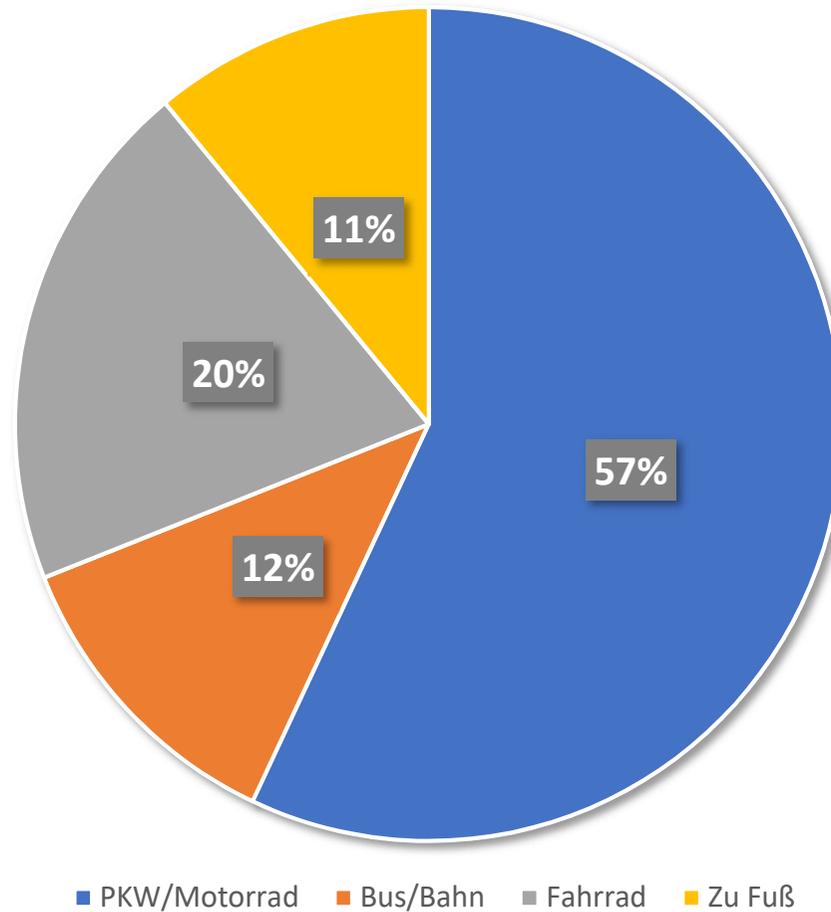
■ PKW/Motorrad ■ Bus/Bahn ■ Fahrrad ■ ZuFuß

## Modal Split MV



■ PKW/Motorrad ■ Bus/Bahn ■ Fahrrad ■ ZuFuß

Prognose?



Quelle: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/9011/analyse/kostenloser-oepnv-vorteile-nachteile-effekte/>

## Gutachten



Für  
Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV)  
Schlossstraße 37  
19053 Schwerin

## ÖPNV-Zukunftsvision für Mecklenburg-Vorpommern

Wie öffentliche Mobilität im Jahr 2030 aussieht



KCW GmbH  
Bernburger Straße 27  
10963 Berlin

Oktober 2021

### Zitat:

„Um angesichts perspektivischer Kostensteigerungen (z. B. Personal oder Infrastruktur) langfristig nicht in eine Unterdeckung zu laufen, dies vor allem bei dem vom Land verantworteten SPNV, baut MV seit 2018 das „Sondervermögen“ auf. Es wird aus den Mitteln gespeist, die das Land nach § 5 RegG erhält, einschließlich aufgelaufener Haushaltsreste, die nicht zur Deckung des Bedarfs des jeweiligen Haushaltsjahres benötigt werden (siehe Drucksache 07-0899, Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2018/2019). Zum 31. Dezember 2020 wies dieses Sondervermögen eine Höhe von 332 Mio. Euro auf. Das Sondervermögen wird bis zum Ende der RegG-Periode sukzessive abschmelzen, da Ausgabensteigerungen aufgrund der weitgehend stagnierenden Regionalisierungsmittel für MV durch Mittel aus dem Sondervermögen finanziert werden müssen (vgl. auch Ausführungen am Ende dieses Abschnitts).“

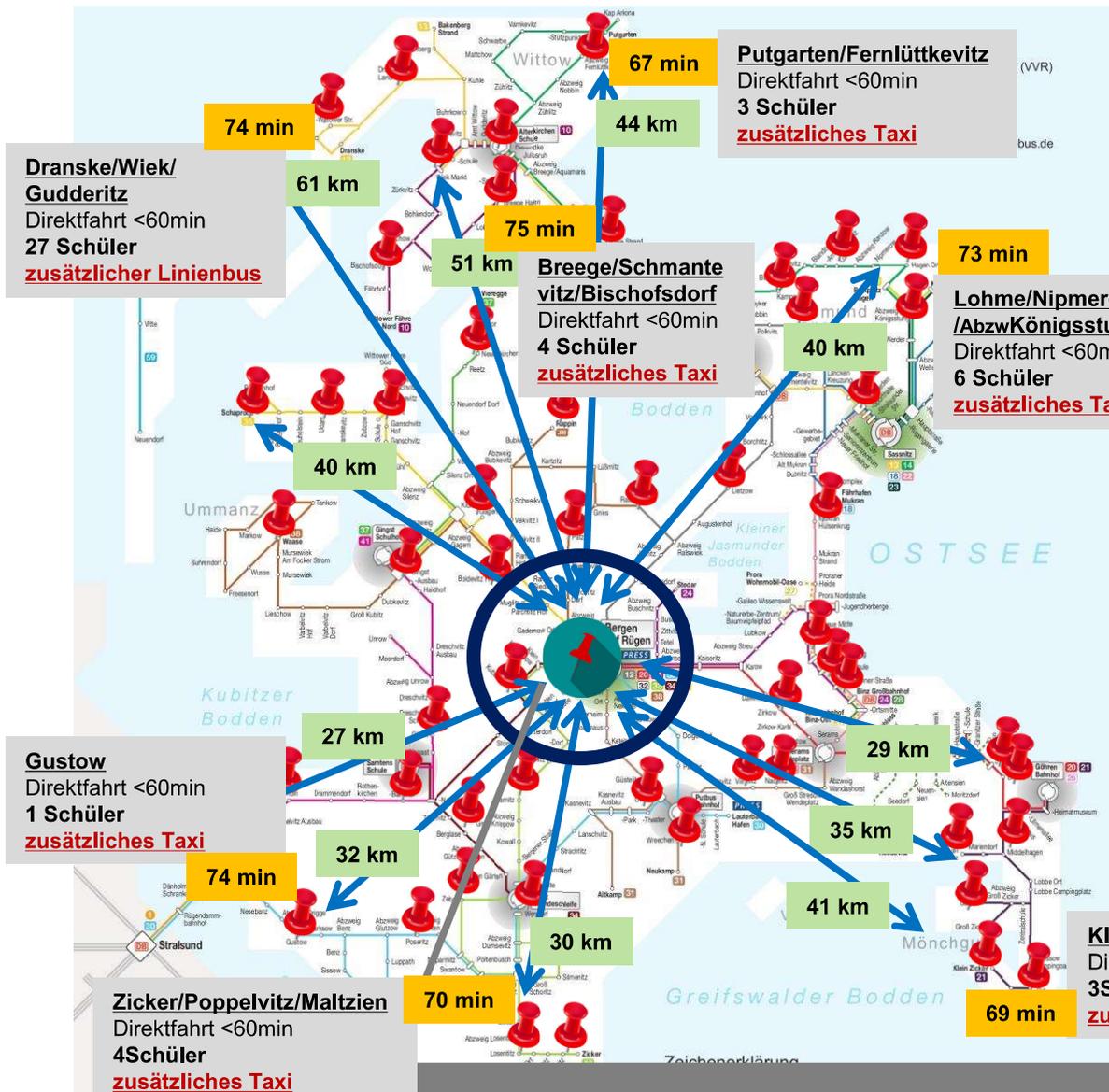
**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit**

# Reisezeiten in der Schülerbeförderung

## - *Beispielhafte Betrachtung* -

- Fahrzeiten gem. Fahrplan (gültig bis Dez. 2021)
- Schülerzahlen aus 2020/2021

## Beispielbetrachtung



## Erschließung Gymnasium Bergen

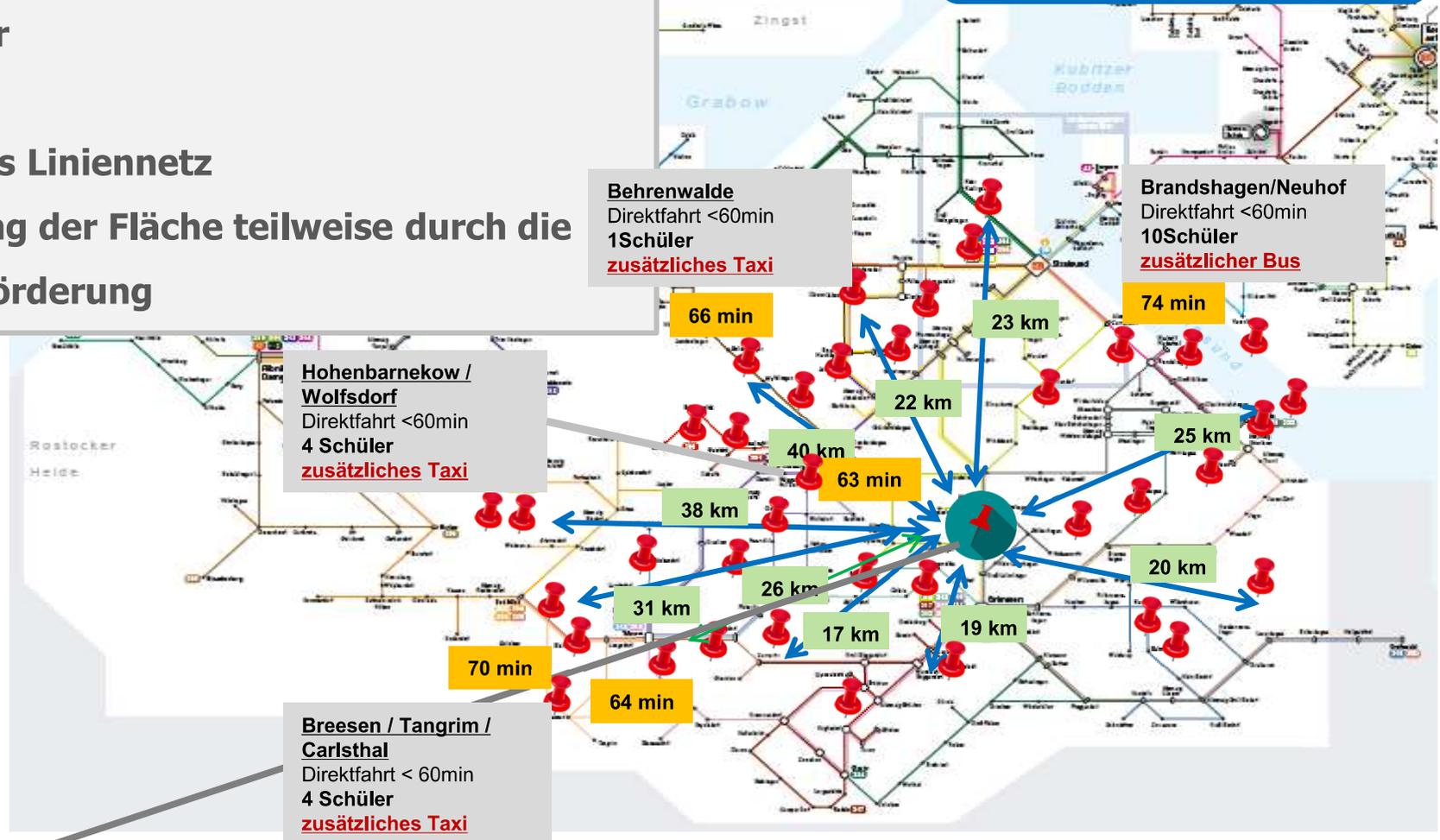
- gesamte Insel Rügen
- 926 km<sup>2</sup>
- 17 Linien
- 20 Busse
- 830 Schüler
- 505 Schüler in der Beförderung
- Reiseweiten bis zu 61km
- Auslastung und Komplexität steigt mit der Anzahl der Schulstandorte

➤ Im Bereich der Mindestentfernung besteht bereits die höchste Auslastung der Busse

## Beispielbetrachtung

### Erschließung Gymnasium Grimmen:

- 335 Schüler
- 17 Linien
- Historisches Liniennetz
- Erschließung der Fläche teilweise durch die Schülerbeförderung

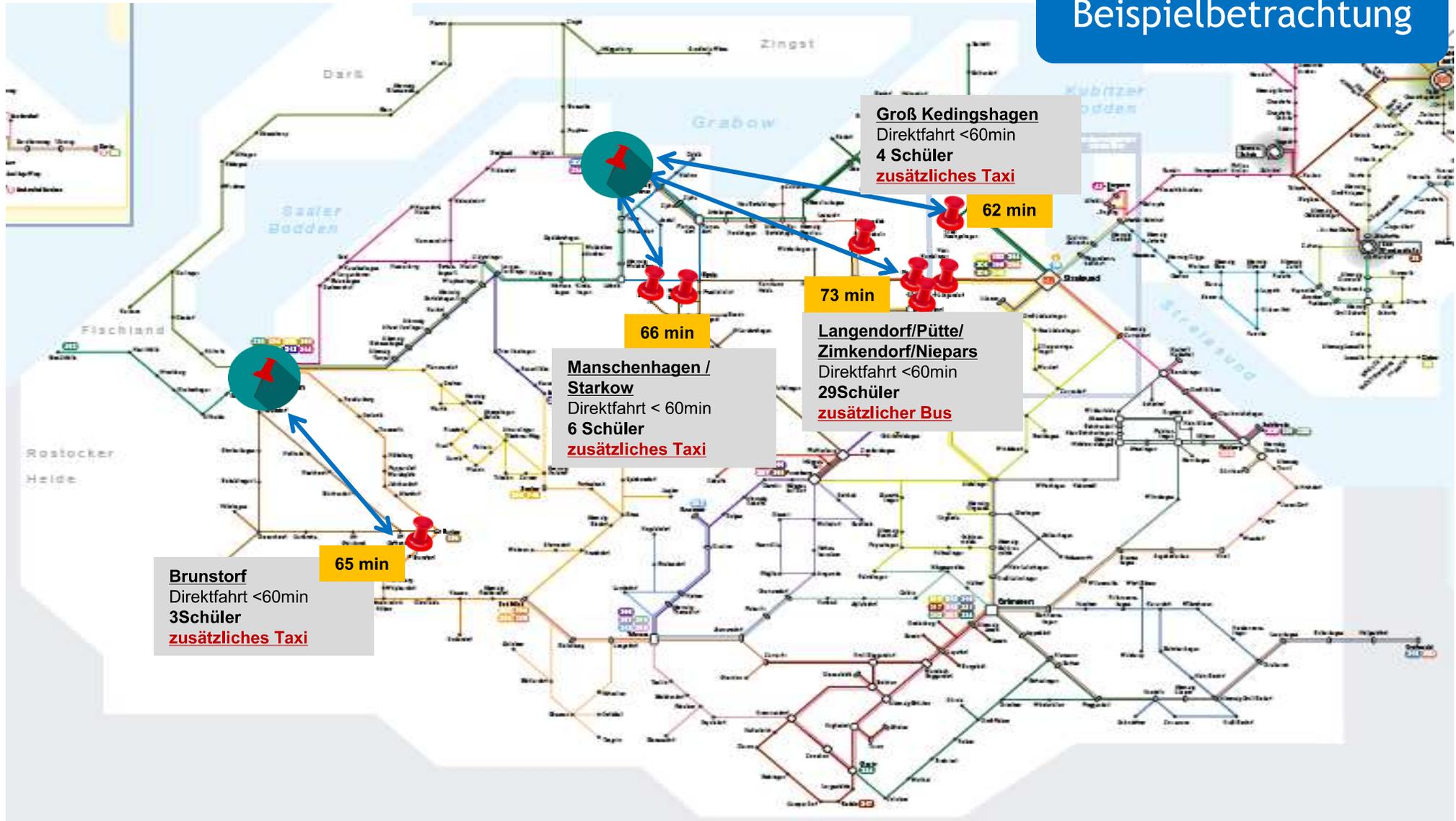


➤ Im Bereich der Mindestentfernung besteht bereits die höchste Auslastung der Busse

# Reiszeiten > 60 Minuten

# Erschließung Gymnasium Barth / RDG

## Beispielbetrachtung



- **Prämisse:**
  - rd. **110 Schüler** mit Reisedauern **>60 Minuten**
  - je Hinfahrt Wohnort-Schule und ggfs. 2 Abfahrten von der Schule-Wohnort
  
- **3 zusätzliche Linienbusse (Einsatz für Direktfahrten)**
  - rd. 300 - 400 T€ zusätzliche Kosten
  
- **12 Taxen für Direktfahrten (40km Lastkilometer; ca. 2 € je km)**
  - rd. 275.000 Kilometer im Jahr zusätzlich
    - 550.000 € zusätzlich für Taxi-Beförderung
    - **offen ob Taxen verfügbar sind (!)**
  - Schüler haben dann keine Berechtigung der Nutzung der VVR
    - Verluste bei VVR 1.300 € je Schüler (-55 T€ Mindereinnahmen VVR – Ausgleich über BKZ)