



Mobilitätsausschuss

Niederschrift über die 30. Sitzung des Mobilitätsausschusses am 13. Juni 2023

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

Sitzungsdauer: 17:00 - 18:17 Uhr

Anwesenheit:

Vorsitzender

Herr Marco Jahns

Ausschussmitglieder

Herr Steffen Bartsch-Brüdgam

Herr Mario Bauch

Heiko Körner

Frau Andrea Kühl

Herr Mathias Löttge

Herr Rolf Martens

Herr André Meißner

Herr Thomas Schulz

Frau Friederike von Buddenbrock

Frau Anita Zimmermann

Stellvertreter/-in

Herr Lutz Gelzenleuchter

Vertretung für Herrn Prof. Dr.
Wetenkamp

Herr Stefan Giese

Vertretung für Herrn Meister

Von der Verwaltung

Herr Robin Kagels

FDL 15

Herr Wolfram Roehl

stellv. FDL 02

Herr Georg Rüting

FDL 13

Herr Dietmar Schubotz

FGL 12.40

Herr Ulrich Sehl

Geschäftsführer VVR

Herr Marcus Hanusch

FGL 01.20

Frau Manuela Redlich

SB Kreistagsangelegenheiten

Es fehlen:

Ausschussmitglieder

Herr Alexander Benkert

unentschuldigt

Frau Julia Präkel

entschuldigt

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 Niederschrift vom 28. März 2023
5. Ergebnisse des Prüfauftrags zum Kreistagsbeschluss KT 502-22/2023 "Ausbauziel von 120 Kilometern für die Radwegeinfrastruktur an Kreisstraßen"
6. Thema Fahrplankonferenz 2024
7. Deutschlandticket und Beförderung der SchülerInnen BV/3/0486
8. Antrag der Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR: "Möglichkeiten des 49-Euro-Tickets als Jobticket nutzen" A/3/0211
9. Anfragen
10. Mitteilungen

- Nichtöffentlicher Teil -

11. Bestätigung der Niederschrift nichtöffentlicher Sitzungsteil vom 28. März 2023
12. Anfragen
13. Mitteilungen

Sitzungsergebnis

- Im öffentlichen Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Jahns eröffnet die 30. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen wurde und Mobilitätsausschuss mit 12 von 15 Ausschussmitgliedern beschlussfähig ist.

2. Einwohnerfragestunde

Herr Grabe vom ADFC Stralsund erfragt, ob der Landkreis bereits Mitglied im AGFK sei.

Herr Stallbaum antwortet, dass der Landkreis seit ca. einem Monat Mitglied im AGFK sei.

Weitere Anfragen werden nicht gestellt.

3. Bestätigung der Tagesordnung

Der Mobilitätsausschuss bestätigt einstimmig die Tagesordnung.

4. Bestätigung der Niederschrift vom 28. März 2023

Der Mobilitätsausschuss bestätigt einstimmig bei zwei Enthaltungen die Niederschrift vom 28. März 2023.

5. Ergebnisse des Prüfauftrags zum Kreistagsbeschluss KT 502-22/2023 "Ausbauziel von 120 Kilometern für die Radwegeinfrastruktur an Kreisstraßen"

Herr Stallbaum stellt die Ergebnisse des Prüfauftrags zum Kreistagsbeschluss "Ausbauziel von 120 Kilometern für die Radwegeinfrastruktur an Kreisstraßen" anhand einer Präsentation vor.

Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Herr Bauch merkt an, dass immer gesagt werde, dass unser Gebiet ein bisschen abfalle, was die Radwege bzw. den Radtourismus betreffe, sodass sich die Touristen immer mehr beschwerten, weil es auf anderen Gebieten besser laufe. Ihn würde interessieren, wie das andere (Vergleichs-)gebiete/ Tourismusgebiete, die auf den Radtourismus setzen, organisieren. Er fragt, ob die mehr Geld oder andere Möglichkeiten haben.

Außerdem erfragt er, ob es die Möglichkeit der Mitfinanzierung gebe, wenn sich eine Gemeinde entschließe, Radwege außerhalb ihrer Gemeindegrenzen weiterzuführen.

Herr Stallbaum antwortet zu Frage 1, dass er sich nur auf die eigenen Kreisstraßen beziehen könne und keinen Vergleich zu umliegenden Landkreisen habe. Wenn das die Intention der Frage sei, würde **Herr Stallbaum** die Antwort nachliefern.

Beantwortung der Frage:

Strukturell sieht es in allen Bundesländern gleich aus, dass der jeweilige Straßenbaulastträger für seine Straße zuständig ist. Hierfür gibt es Fördergelder des Bundes, die nach bestimmten Schlüsseln an die Länder verteilt werden. Bei der Umsetzung vor Ort gibt es in Schleswig-Holstein wie in Mecklenburg-Vorpommern unterschiedliche Herangehensweisen.

In Mecklenburg-Vorpommern beispielsweise ist der Radverkehr in den Flächenlandkreisen Vorpommern-Rügen, Landkreis Rostock, Ludwigslust-Parchim und Nordwest Mecklenburg gleich geregelt.

Ausnahmen sind Vorpommern-Greifswald und Mecklenburgische Seenplatte:

- Vorpommern-Greifswald: Hier gibt es einen Kreistagsbeschluss, dass sich die Kreisstraßenmeisterei um die Fernradwege kümmert.

- Mecklenburgische Seenplatte: Die touristischen Radwege, die vom Land Mecklenburg-Vorpommern beworben werden, werden durch die Wirtschaftsförderung des Landkreises unterhalten und ausgebaut. Hierfür gibt es ein festes Budget (ca. 250.000 €), mit dem die Entwicklung vorangetrieben werden kann.

In Schleswig-Holstein ist die Situation vergleichbar mit Mecklenburg-Vorpommern.

Die Landkreise sind jeweils für die Kreisstraßen verantwortlich. Von 11 Landkreisen haben drei Landkreise ein festes Budget für Radwege entlang von Kreisstraßen, das zwischen 300.000 € bis 2 Mio. € liegt. Zwei weitere Landkreise haben Förderprogramme für ihre Kommunen aufgelegt, in Höhe von jährlich 1 Mio. € und 2 Mio. €. Sechs Kreise haben kein festes Budget.

Des Weiteren führt **Herr Stallbaum** zu Frage 2 aus, dass es beispielsweise eine Kooperation mit der Stadt Garz gebe. Die Stadt habe sich über das Land für Fördermittel beworben und einen öffentlich-rechtlichen Vertrag abgeschlossen. An dem Radweg werde bereits gearbeitet.

Herr Giese erfragt, ob es überhaupt möglich sei mit dem vorhandenen Material und Arbeitskräften die geplanten Radwege zu schaffen, selbst wenn ein Budget von 20 Mio € vorhanden wäre.

Herr Stallbaum antwortet, dass Probleme bei den Personellen Ressourcen entstehen könnten. Mit dem angegebenen Budget und zwei Jahren Zeit wäre es aber zu schaffen.

Herr Jahns erfragt, wie viel derzeit überhaupt machbar sei, da Eigentumsverhältnisse auch eine große Rolle spielen.

Herr Stallbaum antwortet, dass der Maßstab die momentanen Prioritätenliste i.H.v. 1,25 Mio € sei. Dementsprechend wurden für den Doppelhaushalt 2024/25 drei Projekte in der Haushaltsplanung angemeldet. Zum einen betreffe das den Radwegeausbau in Bergen - Tiltow, außerdem Poseritz - Samtens, sowie den Radweg in Kaschow. Sollte es zu einer Erhöhung des Eigenanteils kommen, werde sich danach gerichtet.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

6. Thema Fahrplankonferenz 2024

Herr Garbsch teilt mit, dass auf der Fahrplankonferenz des Landes der Nahverkehr für 2024 geplant wurde. Es sollen durchgängige Reiseketten geschaffen werden, was beim Umstieg von Bahn zu Bus erforderlich werde. Es müsse bessere Anschlussmöglichkeiten geben, vor allem an den Knotenpunkten im Land. Im Hinblick auf die Einführung des 49€-Tickets, hoffe man bei besseren Anbindungen auf viele Leute die künftig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.

Herr Jahns führt aus, dass der Jahresfahrplan für 2024 im Herbst 2023 vorgestellt werde. Ziel sei es mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu gewinnen, dafür müssten insbesondere an den Knotenpunkten die Zeiten zwischen Bus und Bahn abgestimmt werden. Auf der Fahrplankonferenz habe das Land mitgeteilt, dass in Vorpommern die Strecken zwischen Rostock und Stralsund, sowie Züssow und Greifswald betroffen seien.

Herr Baase erklärt, dass auf der Fahrplankonferenz vorgestellt wurde, wie die Regionalzüge und Fernverkehrszüge im Land fahren werden. Der Landkreis und die VVR haben sich mit dem neuen Nahverkehrsplan einige Prämissen gesetzt.

Zum einen habe der Schülerverkehr Vorrang vor anderen Fahrten. Des Weiteren sah der ursprüngliche Plan vor, vornehmlich Fernverkehrszüge anzubinden. Mit Einführung des 49€-Tickets, welches nur für Nahverkehrszüge gelte, müsste diese Prämisse ggf. angepasst werden. Die Situation werde regelmäßig an den Bahnhöfen

verfolgt.

Im neuen Nahverkehrsplan wurde sich auf 17 Bahnhöfe geeinigt, die eine bessere Anbindung erhalten sollen. Bei Bahnhöfen die sich in Nordvorpommern befinden, sei die Anbindung davon abhängig, wie die neue Netzumplanung aussehe, welche im nächsten Jahr abgeschlossen sein soll.

Zudem sei mit Vertretern des gemeinnützigen Vereins ProBahn gesprochen worden, welche mitgeteilt haben, welche die derzeitige Anbindung einiger Fernverkehrszüge aus Richtung Hamburg erschwere, da die Strecke Berlin-Binz beschleunigt wurde, die Strecke ab Hamburg jedoch nicht und damit kein sauberer Takt entstehe. Diese Situation soll mit der Fertigstellung von Stuttgart ´21 behoben werden.

Herr Sehl ergänzt, dass es relativ lange dauere, ein Netz von Bahnanbindungen umzuplanen. Die Netzplanung für Nordvorpommern werde komplett neu gemacht. Die Netzplanung werde wohl noch 1-2 Jahre dauern.

Herr Körner erfragt, ob es für die betroffenen Kommunen die Möglichkeit gebe, bei der Netzgestaltung mitzuwirken.

Herr Sehl antwortet, dass im Nahverkehrsplan die Anforderungen der einzelnen Netze mit eingeflossen seien. Der Planer erstelle zuerst einen Integralen-Taktfahrplan, dies sei ein neues Netz der Landkreise, indem die Busse alle Fahrbeziehungen herstellen, die der Nahverkehrsplan aufgabe. Anschließend werde versucht, Anschlussverbindungen abzubilden. Hierbei könne sich beteiligt werden. Danach werde das Schulbusnetz damit abgeglichen, welches oberste Priorität habe. Die Schulträger werden hierbei aktiv mit eingebunden.

Herr Giese erfragt, wie viele offene Stellen die VVR an Kraftfahrern zur Zeit habe.

Herr Sehl antwortet, dass ein jährlicher Bedarf von 14 Neueinstellungen bestehe und derzeit ca. 10 offene Stellen vorhanden seien.

Herr Garbsch erfragt, ob die Ausschreibung zum neuen Verkehrsplan schon veröffentlicht wurde.

Herr Sehl verneint dies. Durch die Einführung des 49€ Tickets seien sie stark in Verzug geraten.

Herr Garbsch erfragt, ob es eine regionale Fahrplankonferenz für 2024 geben werde.

Herr Sehl antwortet, dass dies momentan nicht geplant sei.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

7. Deutschlandticket und Beförderung der SchülerInnen **Vorlage: BV/3/0486**

Herr Rüting begründet die eingebrachte Beschlussvorlage.

Redebedarf besteht nicht.

Herr Jahns bittet um Abstimmung.

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Landrat wird gebeten, sich beim Land Mecklenburg-Vorpommern dafür einzusetzen, dass das Deutschland-Ticket (aktuell 49,- € im Monat) als rabattiertes Ticket i.S.d. AusgleichsVO M-V anzusehen ist, damit dieses in der Schülerbeförderung zur Anwendung kommen kann und weiterhin Anspruch auf Ausgleichsmittel nach AusgleichsVO M-V für die VVR besteht. Damit würde das Deutschland-Ticket die Schülernetz- und die Schülermonatskarte ersetzen können.
2. Unter der Voraussetzung, dass das Land positiv entscheidet, sind entsprechende Änderungen der Schülerbeförderungssatzung und die wirtschaftlichste Variante zur Integration des Deutschland-Tickets in die Schülerbeförderung zu prüfen.
3. Der Landrat soll sich zudem dafür einsetzen, dass die Ausgleichsmittel nach AusgleichsVO M-V dauerhaft bereitgestellt, aufgestockt und dynamisiert werden.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8. Antrag der Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR: "Möglichkeiten des 49-Euro-Tickets als Jobticket nutzen"
Vorlage: A/3/0211

Herr Martens begründet den eingebrachten Antrag der Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR.

Herr Kagels führt aus, dass das Deutschlandticket für kommunale Arbeitgeber im Rahmen des §18a des Tarifvertrags zulässig sei. Die Leistungsorientierte Bezahlung könne jedoch komplett in alternative Maßnahmen umgewandelt werden. Der Personalrat habe keine Intention die bestehende Dienstvereinbarung anzupassen. Auch auf der Arbeitgeberseite bestehe kein Interesse daran. Es werde zudem schon das reguläre Jobticket angeboten. Auch sei die Einführung den Kollegen/innen gegenüber unfair, die auf ein Auto angewiesen seien. Bisläng nutzen lediglich 7 Mitarbeiter/innen das normale Jobticket. Im Rahmen der Reisekostenabrechnung können Mitarbeiter/innen, wenn ein Ticket bspw. 16 € kosten würde und sie bereits ein 49€-Ticket haben, den Anteil beim Landkreis geltend machen.

Herr Jahns erwähnt, dass nicht alle Mitarbeiter/innen von Zuhause aus an den öffentlichen Nahverkehr angebunden seien. Außerdem bekommen die Mitarbeiter der Verwaltung jeden Monat über ein Gutscheinsystem 50€, die sie beispielsweise zum Tanken oder Einkaufen nutzen können.

Herr Löttge bemerkt, dass der Ausschuss diese Entscheidung so zu Kenntnis nehmen und den Kreistag über das Ergebnis informieren sollte.

Herr Martens bittet um eine schriftliche Antwort, die er dann in seiner Fraktion besprechen werde.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Der Mobilitätsausschuss lehnt den Antrag der Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR einstimmig bei drei Enthaltungen ab.

9. Anfragen

Herr Martens führt aus, dass es am 23. Mai in der Ostsee-Zeitung einen Bericht über die empfehlende Genehmigung der Bimmelbahn in Prerow, Zingst u.s.w. gegeben hätte. Er bittet diesbezüglich um einen aktuellen Stand. Wie die Diskussion weitergelaufen sei und ob eine ähnliche Thematik wie „Kap Arkona“ auf sie zukomme oder ob es mittlerweile anders besprochen wurde.

Herr Roehl sagt, dass die Frage schriftlich beantwortet werde.

Die Beantwortung der Frage ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Frau Zimmermann erfragt, ob das 49€-Ticket nur als Abo erhältlich sei. Personen mit Schufa-Einträgen würden so das Ticket nicht kaufen können.

Herr Sehl führt aus, dass der Gesetzgeber das Ticket ausdrücklich als Jahresabo eingeführt habe. Das Abo sei aber monatlich kündbar. Die Verkehrsunternehmen wollen sich vor Zahlungsausfällen schützen. Eine Zahlung an Ticketautomaten sei nicht möglich.

Herr Löttge sehe dies Problematisch. Er schlage vor, bei der nächsten Sitzung das Thema „Deutschlandticket“ auf die Tagesordnung zu setzen.

Es werden keine weiteren Anfragen vorgetragen.

10. Mitteilungen

Herr Sehl berichtet, dass es vor knapp zwei Wochen einen Vor-Ort-Termin zur Problematik Schülerverkehr in Angerode gegeben habe. Im Gespräche habe er signalisiert, dass Lösungsansätze verfolgt werden. Seitens des Fahrplans wurden auch schon konkrete Vorschläge erarbeitet, die derzeit geprüft werden. Wenn man natürlich eine Situation verbessere, werde eine andere verändert. Auch die Gespräche mit den Schulen stehen noch aus. Eine erste Prüfung sehe jedoch ganz gut aus. Dabei würde es dann eine veränderte Linienführung dahingehend geben, dass der Bus vom Gymnasium Grimmen dauerhaft in Gremersdorf abbiege und über Angerode fahre. Das habe jedoch zur Folge, dass die Schüler/innen nach Rekening oder Siemersdorf zwangsweise mit dem Bus über Tribsees fahren müssen. Erwähnenswert sei aber, dass dieser Bus auch trotz eines Umstieges der kürzeste Fahrweg für die Schüler/innen sei.

Für den Themenkreis Milienhagen ergebe sich auch eine Lösung, wobei derzeit aber noch die Folgen für andere Haltestellen abgeprüft werden müssen.

Herr Jahns bittet um Abstimmung über das Rederecht von Frau Nurkevitz.

Der Mobilitätsausschuss stimmt dem Rederecht einstimmig zu.

Frau Nurkevitz teilt mit, dass ihr eigentlicher Wunsch ein zusätzlicher Bus mit einer Direktfahrt nach Milienhagen gewesen sei.

Herr Sehl antwortet, dass ein eigener Bus nach Milienhagen nicht umsetzbar sei, die Fahrtzeit der Schüler/innen mit diesem Lösungsvorschlag aber deutlich verringert werden könne. Geplant sei die Abfahrt des Busses um 13:39 Uhr vom Gymnasium

Grimmen über Abtshagen über Franzburg und einer Ankunft um 14:26 Uhr in Milienhagen. Dabei sehe man eine deutliche Fahrzeit unter einer Stunde.

Weitere Mitteilungen werden nicht vorgetragen.

Herr Jahns schließt den öffentlichen Teil der Ausschusssitzung.

15.08.2023, gez. M. Jahns

Datum, Unterschrift
Marco Jahns
Ausschussvorsitzender

15.08.2023, gez. M. Redlich

Datum, Unterschrift
Manuela Redlich
Protokollführerin

Informationen zum
Beschluss des Änderungsantrages
KT 502-22/2023
von B90/Grüne/FR und CDU:
120 km Radwege in 6 Jahren

- Ausbauziel von 120 Kilometer straßenbegleitende Radwege an Kreisstraßen in 6 Jahren soll geprüft werden.
- Bedingungen zur Umsetzung des Ziel sollen geprüft und definiert werden.
- Fördermöglichkeiten und -bedingungen sowie die Höhe der finanziellen Beteiligung des Kreises und die Auswirkungen auf den Kreishaushalt sollen vorgestellt werden.

Was ist bisher bekannt?

- Die finanziellen und personellen Ressourcen, die nötig wären, wurden in den letzten Ausschüssen vorgestellt, die Folien wurden zur Verfügung gestellt.
- Aktuell ist zur Finanzierung hauptsächlich das Förderprogramm „Stadt und Land“ nutzbar, dessen Budget für Mecklenburg-Vorpommern etwa 6 Mio. € pro Jahr beträgt.
- Die politische Ebene will entscheiden, welche Mittel für den Ausbau von Radwegen zur Verfügung gestellt werden, die Verwaltung stellt Informationen für die Entscheidung zur Verfügung.

Fördertöpfe

- Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (RadFörderRL) (auch „Stadt und Land“)
- Radnetz Deutschland
- EFRE(Kommunale Radbaurichtlinie) (läuft Ende 2023 aus, vermutlich kein nachfolgendes Programm)
- Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr
- Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Kommunalrichtlinie - Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

- Förderung für Um-, Neu- und Ausbau von Radwegen, Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegebrücken, Knotenpunkten, Radvorrangrouten.
- Muss Radinfrastruktur für den Alltagsverkehr attraktiver und sicherer gestalten.
- Darf nicht ausschließlich touristischen Zwecken dienen.

- Rahmenbedingungen:
- Förderquote 75 (90 % bei finanzschwachen Kommunen, RUBIKON rot).
- Maßnahme tritt in Verkehrskonzept/
Radverkehrsnetz auf.
- Ca. 6 Mio. € pro Jahr für Mecklenburg-
Vorpommern → Annahme 1 Mio. € pro Jahr für
den Landkreis.

- Radwege entlang der D-Routen in Deutschland, für den Landkreis bedeutet das Maßnahmen entlang des Ostseeküstenradweges.
- Verbesserung Oberflächenbeschaffenheit und der Ausbaubreite, Beseitigung von Gefahrenstellen, Streckenverlegungen und Bau von Abstellanlagen und Raststätten.

Rahmenbedingungen:

- Förderquote 75 % (90 % bei finanzschwachen Kommunen).
- Volumen kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen (bis Ende 2024 abgerechnet) 55 Mio. €.
- Volumen längerfristiger Maßnahmen (bis 2028 abgerechnet) 45 Mio. €.
- Für den Landkreis hauptsächlich entlang der RÜG9 von Groß Kubitz bis Ummanz interessant.

Kommunale Radbaurichtlinie (EFRE)

- *Neu- und Ausbau von Radwegen an einer Straße in kommunaler Baulast (straßenbegleitender Radweg).*
- *Neu- und Ausbau von selbstständigen Radwegen, zur Verbindung zwischen Orten.*
- *Ausbau von vorhandenen Wegen für den Radverkehr.*
- *Neu- und Ausbau von kommunalen Radwegen innerhalb eines touristischen Konzeptes.*
- *Erhaltung von Radwegen, wenn Zweckbindungsfrist abgelaufen ist.*

Kommunale Radbaurichtlinie (EFRE)

- *Rahmenbedingungen:*
- *Förderquote 75 % (90 % bei finanzschwachen Kommunen).*
- *Antragsverfahren zweistufig, Voranmeldungen formlos bis 31.10. des Jahres für das Folgejahr einzureichen.*

**Förderung läuft zum Ende des Jahres (2023) aus.
Über ein Nachfolgeprogramm ist zum jetzigen
Zeitpunkt noch nichts bekannt.**

Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr

- Investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums.
- Ziel: Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Es sind nur solche Maßnahmen förderfähig, die hinsichtlich ihrer Klimaschutzwirkung zum Zeitpunkt der Antragstellung über die bestehenden oder für den Bewilligungszeitraum zu erwartenden gesetzlichen oder untergesetzlichen Anforderungen hinausgehen.

Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr

- Regionale Modellhaftigkeit der innovativen Leuchtturm-Projekte zeichnet sich aus durch:
- Einen klaren und nachvollziehbaren Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen.
- Die Anwendung und Umsetzung integriert geplanter Maßnahmen.
- Eine hohe Fördermittel- und Kosteneffizienz
- Bundesweite Übertragbarkeit und hohes regionales Ausweitungspotenzial.

Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr

- Rahmenbedingungen:
 - Förderquote 75 % (90 % für finanzschwache Kommunen).
 - Mindestzuwendung 200.000 € (max. 20 Mio. €).
 - Anmeldezeiträume bis 2024 (jeweils 1. März bis 30. April und 1. September bis 31. Oktober).
 - Mit Hilfe von Bewertungskriterien wird die Auswahl der Maßnahmen getroffen.
- Einzelmaßnahmen werden nicht gefördert. Es müssen unterschiedliche Maßnahmen geplant sein, bei denen maximal viel CO2 eingespart wird. Die Einzelmaßnahmen sollen eine Mindestzuwendung von 50.000 € haben.**

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

- Innovative Projekte des Radverkehrs, besonders investive Maßnahmen, die die weitere Entwicklung unterstützen.
- Einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr (richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen).
- Nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern (Mobilitätskonzepte und Maßnahmen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln).

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

- Maßnahmen, die als eigenständiges Projekt Grundlage für weitere förderfähige Vorhaben sind.
- Z.B. eigenständige vorbereitende Planung eines infrastrukturellen Vorhabens.
- Planungen werden nur finanziert, wenn sie im Anschluss auch umgesetzt werden.
- Vorhaben sollen Ergebnisse bringen und auch für andere Akteure relevant und übertragbar sein.

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

- Rahmenbedingungen:
 - Förderquote 75 % (90 % bei finanzschwachen Kommunen).
 - Stichtage werden von Seiten des BMVi veröffentlicht → Antragsteller sollen innerhalb von 3 Monaten über Ergebnis informiert werden.
 - Bis 2026.
- Förderprogramm sinnvoll für die Idee der verkehrsbeeinflussenden Maßnahme.**

- Radfahr- und Radschutzstreifen
- Selbst- und unselbstständige Radwege
- Gemeinsame und getrennte Geh- und Radwege
- Fahrradstraßen
- Fahrradschnellwege und -zonen
- Umgestaltung von Radwegen, wie Wegeverbreiterungen oder weitere bauliche Verbesserungen

Rahmenbedingungen:

- Förderquote 50 % (65 % bei finanzschwachen Kommunen).
- Mindestzuwendung 5.000 €.
- Bis 2024, kann bis 2027 verlängert werden.
- 2 Jahre nach Bewilligung bis zur Umsetzung. Die Bearbeitung der Anträge dauert etwa 6 bis 9 Monate.

Grundlagen zur Kostenschätzung

Kostenschätzungen (Annahmen) für 1 km Radweg:

- Kosten Radwegebau: 750.000 €/km
- Erhaltungs- und Pflegekosten: 1.200 €/Jahr

- Aktuelle Länge Radwege an Kreisstraßen: ca. 60 km
- Abschreibedauer, bis ein Radweg erneuert werden muss: 35 Jahre

- Personalkosten für eine Stelle: 100.000 €/Jahr

- Transaktionskosten (Zinsen): 3,75 %
- Jährliche Inflation: 5 %

Beispielrechnung für 20 Kilometer Radweg in 2024

- Investitionskosten: $20 \text{ km} * 750.000 \text{ €/km} = 15.000.000 \text{ €}$
- Pflegekosten (aktuell): $60 \text{ km} * 1.200 \text{ €/km} = 72.000 \text{ €}$
- Zus. Personalaufwand (3 VZS): 300.000 €
- Transaktionskosten: $15.000.000 \text{ €} * 3,75 \% = 562.500 \text{ €}$
- Förderung „Stadt und Land“: $1.000.000 \text{ €}$
- Eigenanteil „Stadt und Land“: 333.333 €
- Rest nach „Stadt und Land“ (SL):
 $15 \text{ Mio. €} - 1 \text{ Mio. Förderung SL} -$
 $333.333 \text{ € Eigenanteil SL} = 13.666.666 \text{ €}$
- Förderung „NKI“: $13.666.666 \text{ €} * 50 \% = 6.833.333 \text{ €}$
- Eigenanteil „NKI“: $13.666.666 \text{ €} * 50 \% = 6.833.333 \text{ €}$
- Kosten Landkreis = Pflegekosten + zus. Personalaufwand +
Transaktionskosten + Eigenanteil „SL“ + Eigenanteil „NKI“ =
 $8.101.166 \text{ €}$

Anhang neue Berechnung Kosten Kreisstraßen für X Kilometer pro Jahr (Anzahl km nach 6 Jahren)

Jahr	20 km (120 km)	18 km (108 km)	16 km (96 km)	14 km (84 km)	12 km (72 km)	10 km (60 km)	8 km (48 km)	6 km (36 km)	4 km (24 km)	2 km (12 km)
2024	8.101.167	7.294.917	6.488.667	5.682.417	4.776.167	3.969.917	3.063.667	2.257.417	1.351.167	544.917
2025	8.553.132	7.703.923	6.854.715	6.005.506	5.051.298	4.202.089	3.247.881	2.398.672	1.444.464	595.255
2026	9.025.238	8.130.791	7.236.343	6.341.896	5.337.199	4.442.752	3.438.054	2.543.607	1.538.910	644.463
2027	9.522.338	8.580.252	7.638.165	6.696.078	5.638.229	4.696.142	3.638.293	2.696.206	1.638.357	696.270
2028	10.045.753	9.053.499	8.061.244	7.068.990	5.955.185	4.962.931	3.849.126	2.856.872	1.743.067	750.813
2029	10.930.203	9.885.120	8.840.037	7.794.953	6.622.242	5.577.159	4.404.448	3.359.365	2.186.653	1.141.570

Gefährliche Abschnitte entlang von Kreisstraßen



Möglichkeiten für „Radwege“

... oder Wege die sicher mit dem Fahrrad nutzbar sind:

- Straßenbegleitender Radweg.
- Eigenständiger Radweg.
- Fahrradstraße.
- Radschnellweg.
- Radfahrstreifen.
- Radschutzstreifen.

Aber auch:

- Ländlicher Weg.
- Gemeindeverbindungsstraße.

Straßenbegleitender Radweg



Straßenbegleitender Radweg

Pro:

- Sicherheit.
- Getrennt vom KfZ-Verkehr.
- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert.
- Bei Dunkelheit höheres Sicherheitsgefühl, vor allem für Alltagsverkehr interessant.

Contra:

- Für Tourismus wenig interessant.
- Grunderwerb schwierig.
- Begründung für Trennung der Verkehre wichtig, da eigentlich gegenseitige Rücksichtnahme gilt.

Eigenständiger Radweg



Eigenständiger Radweg

Pro:

- Sicherheit.
- Getrennt vom KfZ-Verkehr.
- Touristisch sehr interessant.

Contra:

- Bei Dunkelheit weniger Sicherheitsgefühl.
- Naturschutz in sensiblen Gebieten.
- Grunderwerb.

Fahrradstraße



Fahrradstraße

Pro:

- Sicherheit.
- Schnelle und direkte Wegeverbindung.
- Bei Dunkelheit innerorts höhere Sicherheit.

Contra:

- Meist auf bestehenden Straßen → Nutzungskonflikte mit KfZ-Verkehr.
- Häufig im Mischverkehr (Zusatz „Auto frei“), häufig sind die Gesetze noch nicht bekannt.

Gehweg „Radfahrer frei“



Gehweg „Radfahrer frei“

Pro:

- Bei Dunkelheit höhere Sicherheit.
- Getrennt vom KfZ-Verkehr.

Contra:

- Nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt.
- Nutzungskonflikte mit Fußgängern.
- Häufig als Notlösung praktiziert.
- Keine Benutzungspflicht für Radfahrende → Straße wird ebenfalls verwendet, was zu Verwirrung führen kann.

Radschnellweg



Radschnellweg

Pro:

- Sicherheit.
- Getrennt vom KfZ-Verkehr.
- Schnelle und direkte Wegeverbindung.

Contra:

- Für Tourismus wenig interessant.
- Grunderwerb schwierig.
- Vor allem in Ballungsgebieten mit einem hohen Radverkehrsaufkommen interessant für den Alltagsverkehr.
- Für ländliche Räume eher uninteressant.

Radfahrstreifen



Radfahrstreifen

Pro:

- Sicherheit.
- KfZ-Verkehr darf Spur für Radverkehr nicht kreuzen.
- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert.
- Bei Dunkelheit höheres Sicherheitsgefühl, vor allem für Alltagsverkehr interessant.

Contra:

- Benötigte Breite von 1,85 m nicht bei allen Straßen gegeben.
- Vorsicht vor Dooring innerorts entlang von Parkflächen.
- Für Tourismus uninteressant.

Radschutzstreifen



Radschutzstreifen

Pro:

- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert.
- Bei Dunkelheit höheres Sicherheitsgefühl, vor allem für Alltagsverkehr interessant.

Contra:

- Für Tourismus wenig interessant.
- Mehr gefühlte Sicherheit für Radfahrende.
- Ausreichend Platz muss vorhanden sein.
- Häufig als Notlösung eingesetzt.

Ländlicher Weg



Ländlicher Weg

Pro:

- Wenig KfZ-Verkehr.
- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert. (Wenn Verbindung bereits existiert)
- Landschaftlich attraktiv.

Contra:

- Grunderwerb bei Neubau schwierig.
- Geringe Breite im Begegnungsverkehr mit KfZ und landwirtschaftlichen Fahrzeugen → Gegenseitige Rücksichtnahme nicht immer zutreffend.
- Bei Dunkelheit wenig Sicherheitsgefühl.
- Unterhaltung wird meist vernachlässigt → Mittel- und Randstreifen meist ausgefahren, Seitenabbrüche und eine hoch gewachsene Grasnarbe.

Gemeindeverbindungsstraße



Gemeindeverbindungsstraße

Pro:

- Wenig KfZ-Verkehr.
- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert. (Wenn Verbindung bereits existiert)
- Landschaftlich attraktiv.

Contra:

- Grunderwerb bei Neubau schwierig.
- Geringe Breite im Begegnungsverkehr mit KfZ → Gegenseitige Rücksichtnahme nicht immer zutreffend.
- Bei Dunkelheit wenig Sicherheitsgefühl.
- Wird teils als inoffizielle Umleitung genutzt → Kann temporär auch hohe Verkehrsaufkommen haben.

Oberflächen, auf denen Rad gefahren werden kann:

- Asphalt
- Beton
- Kopfsteinpflaster
- Wassergebundener Weg
- Naturbelassener Weg

Asphalt



Asphalt

Pro:

- Beste Oberflächenqualität (Rolleigenschaften).
- Für alle Radtypen geeignet.
- Für alle Nutzungsarten geeignet.
- Standardoberfläche.

Contra:

- Je nach Nutzungsdauer Wurzelschäden.
- Kostenintensiv.
- Hohe Auflagen Naturschutz (in Schutzgebieten nicht immer umsetzbar).

Beton



Beton

Pro:

- Gute Oberflächenqualität
- Für alle Radtypen geeignet.
- Für alle Nutzungsarten geeignet.
- Robust.

Contra:

- Kostenintensiv.
- Hohe Auflagen Naturschutz (in Schutzgebieten nicht immer umsetzbar).
- Mehr Rollwiderstand als Asphalt.
- Oft Rissbildung, Fugen beeinflussen Komfort.
- Abhängig von Qualität des Verlegens.

Kopfsteinpflaster



Kopfsteinpflaster

Pro:

- Bei guter Verlegung mit guten Steinen geeignet für Tourismus und kurze Strecken im Alltag.
- Weniger Auflagen im Naturschutz als Asphalt und Beton (Versickerung).

Contra:

- Bei schlechtem Zustand sehr schlechter Komfort.
- Wird häufig von Radfahrenden gemieden.
- Erschütterungen im Rad erhöhen Verschleiß.
- Meistens nur für kurze Abschnitte (Innenstadt) geeignet.

Wassergebundener Weg



Wassergebundener Weg

Pro:

- Geringere Auflagen im Naturschutz (Versickerung).
- Kann touristisch genutzt werden.

Contra:

- Je nach Wartung (Schlag-)Löcher zu erwarten.
- Höherer Unterhaltungsaufwand.
- Nicht für alle Radtypen geeignet.
- Nicht für Alltagsverkehr geeignet.
- Gefährlicher für Stürze.

Naturbelassener Weg



Naturbelassener Weg

Pro:

- Geringere Auflagen im Naturschutz (Versickerung).
- Kann touristisch genutzt werden.

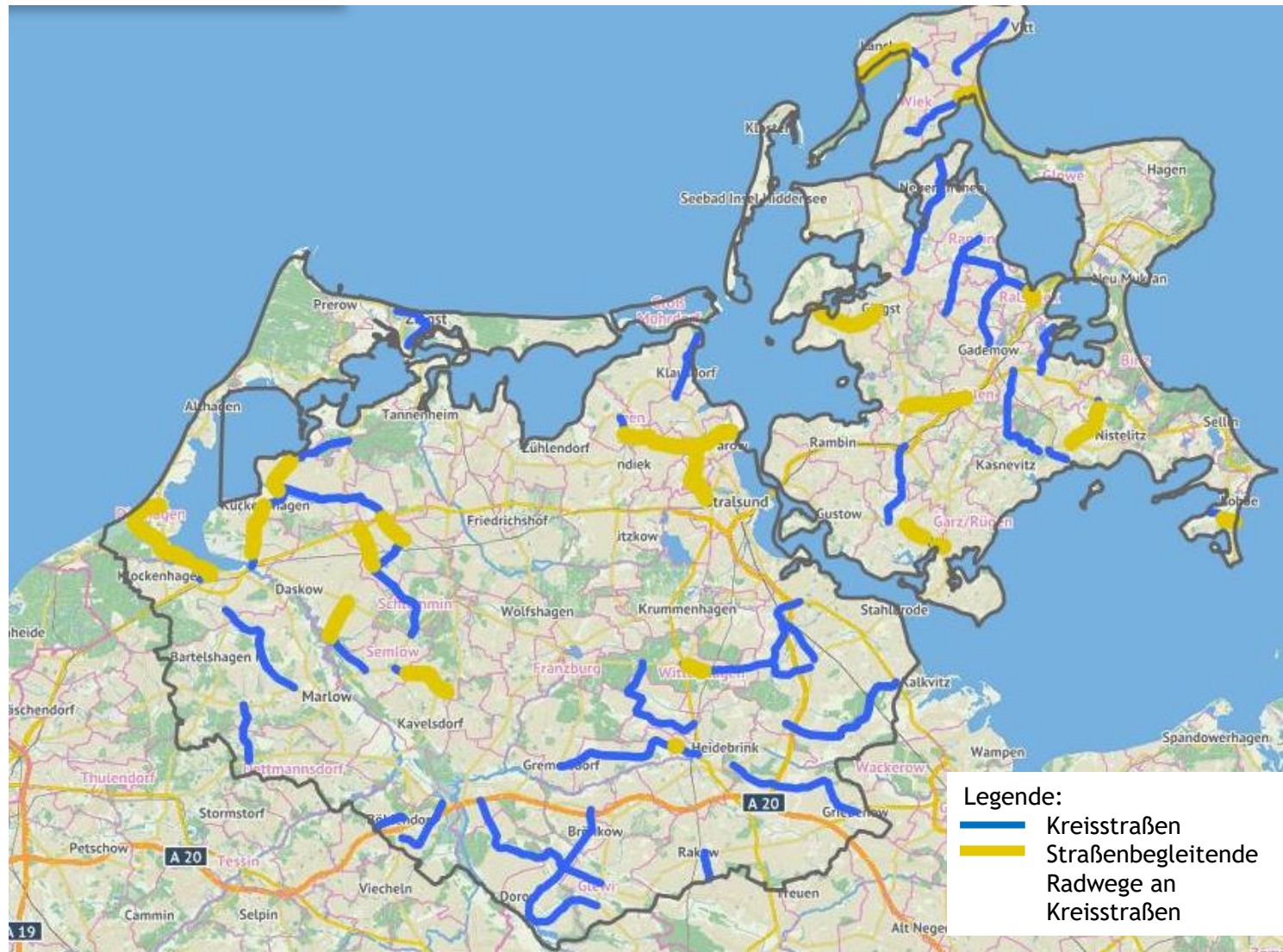
Contra:

- Nicht für alle Radtypen geeignet.
- Nicht für Alltagsverkehr geeignet.
- Viel Rollwiderstand.
- Droht schnell zu verwuchern und zuzuwachsen.

Alle Kreisstraßen im Landkreis



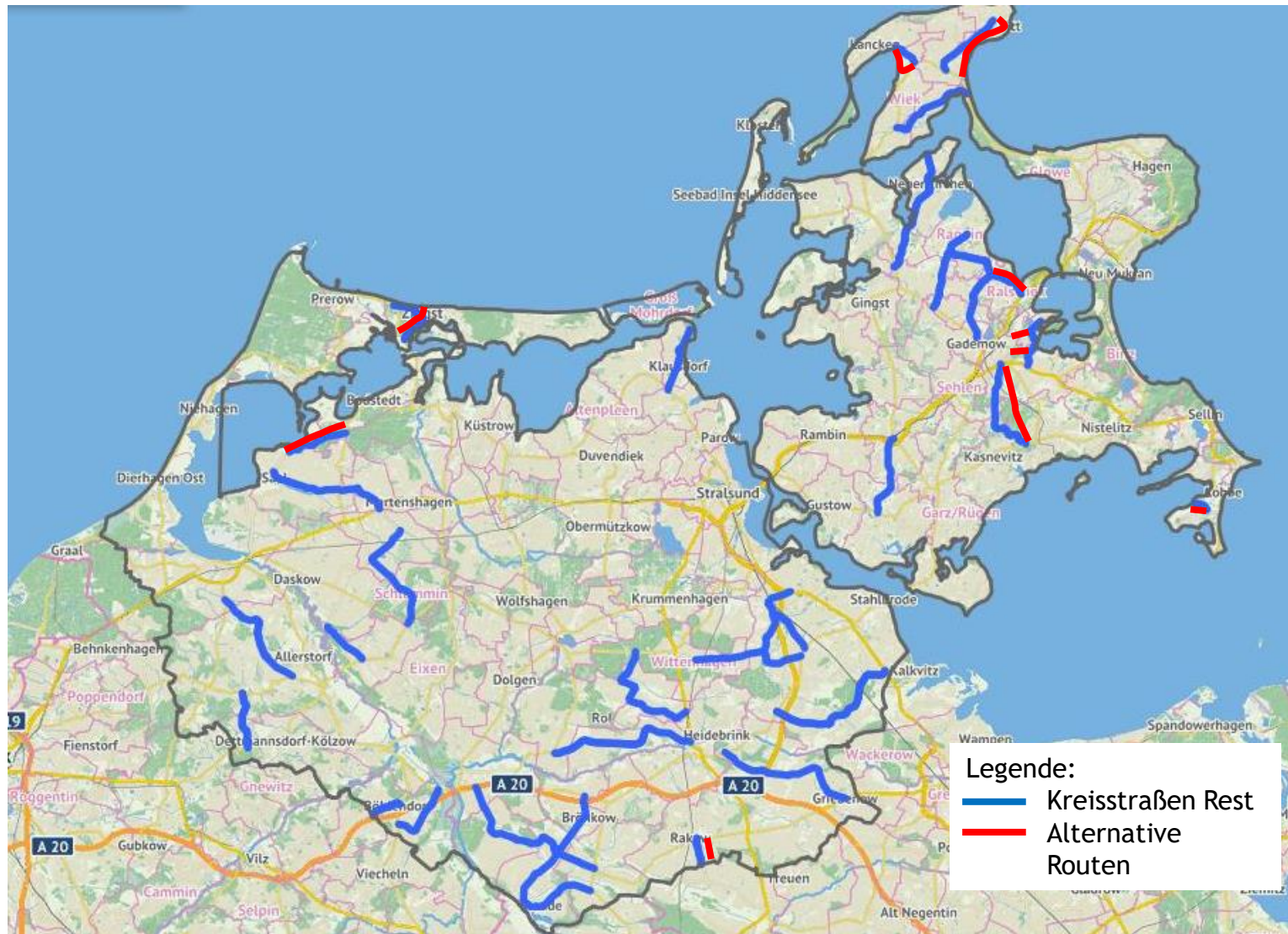
Kreisstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen



Kreisstraßen ohne Abschnitte mit straßenbegleitenden Radwegen



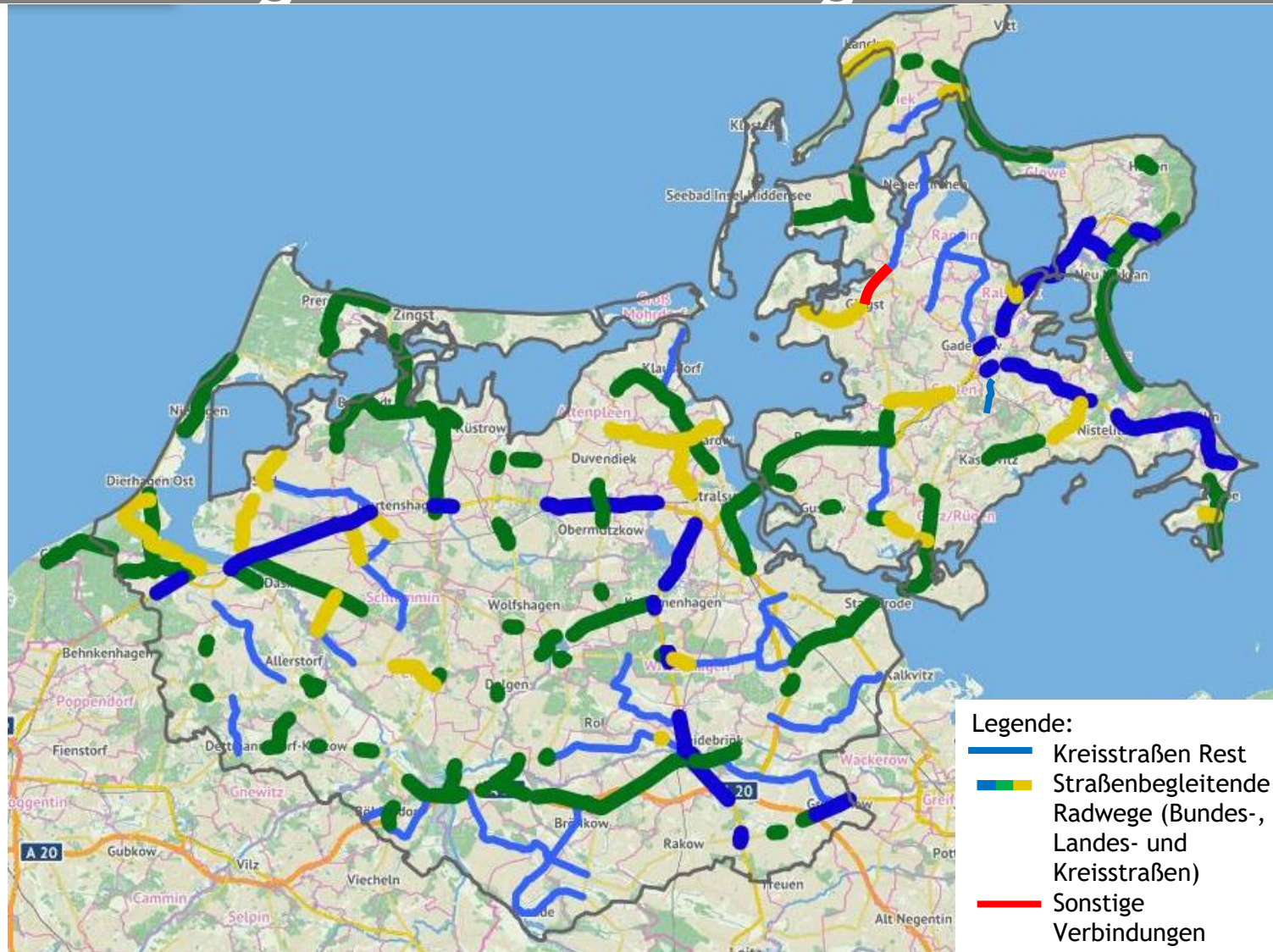
Kreisstraßen mit alternativen Wegen



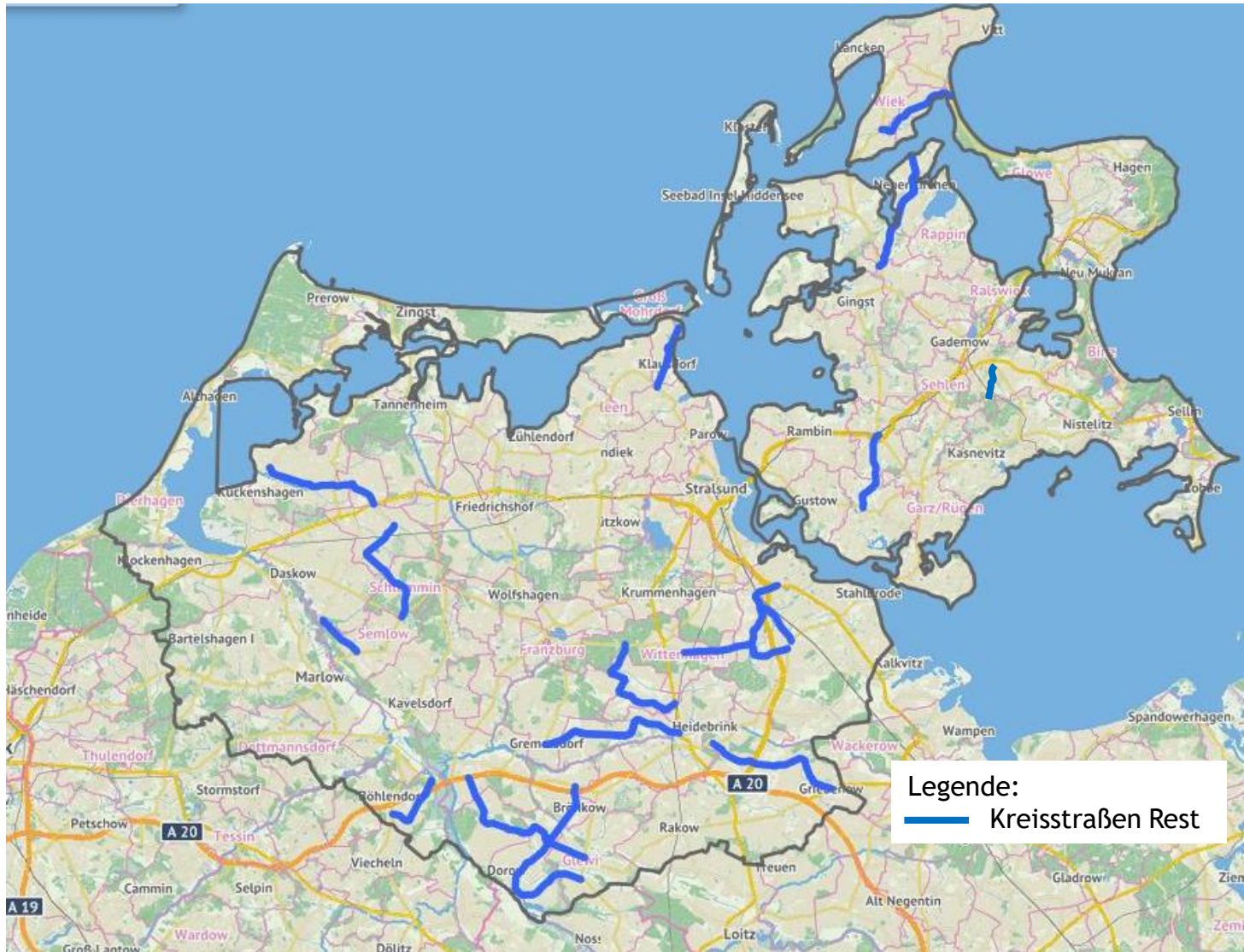
Kreisstraßen ohne Abschnitte mit alternativen Wegen



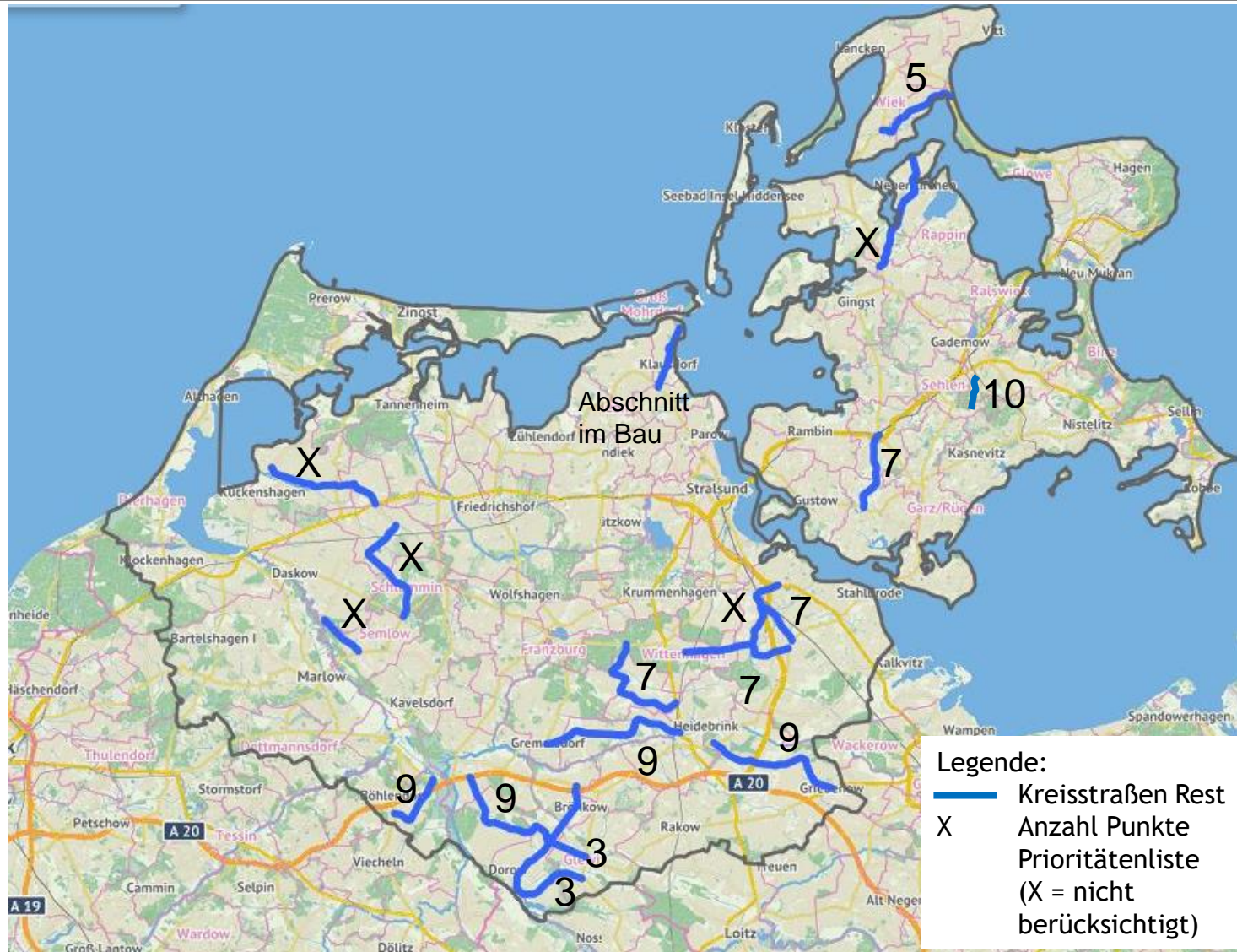
Kreisstraßen mit Anschluss an straßenbegleitende Radwege



Kreisstraßen mit Anschluss an straßenbegleitende Radwege



Restliche Kreisstraßen mit Punkten der Prioritätenliste



Länge übriger Kreisstraßen

Die restliche Klasse der Kreisstraßen
beläuft sich auf
140 Kilometer.

Dies sind Kreisstraßen, die aktuell keinen
straßenbegleitenden Radweg haben, für die
es keine alternative Wegeverbindung gibt
und die einen Anschluss an eine
überörtliche Radwegeverbindung haben.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung!



Landkreis Vorpommern-Rügen, Carl-Heydemann-Ring 67, 18437 Stralsund

Per E-Mail:
kreistagsfraktion-bvr-fw@web.de

Kreistagsfraktion BVR/FW
Fraktionsvorsitzender
Herr Mathias Löttge
Hafenstraße 12
18356 Barth

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: Anfrage/2023/041
Meine Nachricht vom:
Bitte beachten Sie unsere Postanschrift unten!

Fachdienst: Büro des Landrates und des Kreistages
Fachgebiet / Team: Kreistagsangelegenheiten
Auskunft erteilt:
Besucheranschrift: Carl-Heydemann-Ring 67
18437 Stralsund
119
Zimmer: 03831 357 1214
Telefon: 03831 357-444100
Fax: Kreistagsbuero@lk-vr.de
E-Mail:

Datum: 13. Juni 2023

Ihre Anfrage zur Reduzierung des Verkehrsangebotes der Darßbahn Erlebnistouren GmbH

Sehr geehrter Herr Fraktionsvorsitzender Löttge,
sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit nehme ich Bezug auf die in der Anfrage gestellten Fragen und beantworte diese nachfolgend.

Zunächst bitte ich um Beachtung, dass Fragen, die einen Komplex bilden bzw. in einem Sinnzusammenhang stehen, im Zusammenhang beantwortet werden.

1. Entspricht es den Tatsachen, dass die Verkehre der Wegebahnen der Darßbahn Erlebnistouren GmbH im Ostseebad Prerow und im Seeheilbad Zingst massiv eingeschränkt werden sollen?

Von der Darßbahn Erlebnistouren GmbH & Co. KG wurde am 21. Dezember 2022 beim Landkreis Vorpommern-Rügen ein Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für den Weiterbetrieb des Gelegenheitsverkehrs nach § 48 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gestellt.

Im Rahmen der rechtlichen Prüfung des Antrages musste festgestellt werden, dass die geplante Art des Verkehres vor allem in den Gemeinden Zingst und Graal Müritz nicht den Kriterien des Gelegenheitsverkehrs, sondern überwiegend denen des Linienverkehrs entsprachen.

Gemäß § 42 PBefG ist die Abgrenzung des Gelegenheitsverkehrs zum Linienverkehr der gemeinsam verfolgte Ausflugszweck ausschlaggebend. Mit den geplanten Streckenführungen im o.g. Antrag stand die linienmäßige Beförderung von Personen innerhalb der Gemeinde im Vordergrund und nicht wie im § 48 Abs. 1 PBefG gefordert, der gemeinsam verfolgte Ausflugszweck aller Teilnehmer.

Dementsprechend waren Änderungen in der Streckenführung unumgänglich, um den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für den Weiterbetrieb des Gelegenheitsverkehrs nach § 48 PBefG genehmigen zu können.

Dabei wurde in der pflichtgemäßen Ermessensausübung berücksichtigt, dass die beantragten Verkehre den Voraussetzungen des PBefG erfüllen.

2. Durch wen wurden diese Einschränkungen veranlasst und welche Begründung gibt es dafür?

Diese Einschränkungen erfolgten durch die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen, welche gemäß § 11 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 1 Nr. 2 der Verordnung über die Bestimmung der zuständigen Behörden nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG-ZustVO) die sachlich zuständige Behörde ist. Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus

§ 11 Abs. 2 Nr. 2 PBefG. Grundsätzlich werden Genehmigungen dieser Art nur befristet erteilt und erfolgen auf eine entsprechende Antragsstellung.

Wie bereits obig ausgeführt, sind die Veränderungen in den Streckenführungen Resultat der im Verwaltungsverfahren durchzuführenden Rechtsprüfung im Hinblick auf das Vorliegen von Gelegenheitsverkehr.

3. Inwieweit ist auf diesen Strecken in Zingst und Prerow bei Reduzierung des Angebotes der Darßbahn Erlebnistouren GmbH ein Alternativangebot des ÖPNV gegeben bzw. welcher Aufwand wäre notwendig, um dieses zu garantieren?

Gelegenheitsverkehr (Wegebahn) und Linienverkehr (Bus/Bahn) können grundsätzlich gleiche Streckenabschnitte bedienen. Dies kann im Gelegenheitsverkehr in der Form von saisonalen Ausflugs- bzw. Rundfahrten gemäß § 48 PBefG und im Linienverkehr als ganzjährige Versorgung bzw. Anbindung an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen gemäß § 2 Abs. 3 Öffentliches Personennahverkehrsgesetz (ÖPNVG M-V) gewährleistet werden.

Mit dem neuen Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen sind für die Region Fischland-Darß-Zingst Anpassungen im ganzjährigen Nahverkehrsangebot vorgesehen. Exemplarisch ist hier die verbesserte Anbindung an die Bahn sowohl in Ribnitz-Damgarten als auch Barth zu nennen. Außerdem wird die mögliche Einrichtung von Ortsverkehren in Zingst und Prerow geprüft, die über die jetzige Erschließung hinausgehen.

Zuvor bedarf es einer Netzneuplanung für die Region Nordvorpommern. Diese soll bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Erste Umsetzungsschritte sind zum Fahrplanwechsel 2024/2025 vorgesehen.

Dennoch ist das dadurch verbesserte Linienverkehrsangebot nicht als Ersatz von Gelegenheitsverkehrsangeboten, beispielsweise wie durch die Darßbahn Erlebnistouren GmbH angedacht.

4. Gibt es gegenwärtig Gespräche des Landkreises mit dem Unternehmen Darßbahn Erlebnistouren GmbH zur Klärung der Problematik?

Im Rahmen der Antragstellung bis zur Bescheidung gab es einen intensiven Austausch mit der Darßbahn Erlebnistouren GmbH. Dazu fanden u.a. zwei Gesprächstermine in den Räumlichkeiten des Landkreises statt, um einvernehmlich den Antrag dahingehend abzuändern, sodass dieser genehmigungsfähig wird.

Darüber hinaus wurde seitens des Landkreises bereits in Aussicht gestellt, erneut die Gespräche zu suchen, sofern das derzeitige Verwaltungsstreitverfahren in der Sache JAG GmbH (Jagdschlossexpress Rügen) abgeschlossen ist. Die bisher bestehenden vorläufigen Entscheidungen in diesem Verwaltungsstreitverfahren wurden bereits im o.g. Antragsverfahren der Darßbahn Erlebnistouren GmbH durch den Landkreis Vorpommern-Rügen berücksichtigt.

Die in jüngerer Vergangenheit erhobenen Klagen privater Wegebahnenbetreiber gegen die für die Liniengenehmigungen zuständige Landesbehörde haben gezeigt, dass das Segment der Gelegenheitsverkehre Gegenstand verwaltungsgerichtlicher Auseinandersetzungen ist. Wegen dieser Entwicklung ist stärker Augenmerk darauf zu legen, dass sich die Verkehre innerhalb ihres rechtlichen Rahmens bewegen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Stefan Kerth
Landrat