

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Verkehr auf der Insel Usedom

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Inwieweit ist im Vorfeld der Vergabe der SPNV-Leistungen auf der Insel Usedom eine Direktvergabe an die UBB erwogen und geprüft worden?

Das Vergabeverfahren für das Teilnetz Usedom musste von Rechts wegen als wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates mit Verhandlungen erfolgen. Die Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) hat sich an diesem Vergabeverfahren nicht beteiligt. Eine Direktvergabe der Schienenpersonennahverkehrsleistungen (SPNV-Leistungen) des Teilnetzes „Usedom“ an die UBB kam nicht in Betracht; siehe dazu auch die Antwort zu Frage 2.

2. Wäre bei anderer Vertragsgestaltung durch das Land eine Direktvergabe, die voraussetzt, dass das wirtschaftliche Risiko beim Unternehmen liegt und Zuschüsse des Auftraggebers geringer als 50 % sind, möglich gewesen?
 - a) Wenn ja, warum wurde dies nicht in Erwägung gezogen?
 - b) Wenn nicht, was sind die Gründe dafür?

Die Fragen 2, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Nein. Maßgeblich ist die zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabeverfahrens geltende Rechtslage. Zwar wäre nach Artikel 5 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine Direktvergabe von SPNV-Leistungen europarechtlich zulässig gewesen, nach nationalem Vergaberecht war sie dies jedoch nicht. Insbesondere lag keines der in § 3 Absatz 5 VOL/A erforderlichen Alleinstellungsmerkmale vor.

3. Warum ist die UBB von einer Busförderung ausgenommen?

Die UBB erbringt ihre Verkehrsleistungen im Buslinienverkehr auf der Grundlage einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eigenwirtschaftlich im Sinne von § 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG. Verkehrsunternehmen, die einen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag stellen, erklären damit, dass die Verkehrsleistungen auskömmlich ohne staatliche Zuschüsse erbracht werden. Eigenwirtschaftliche Verkehre sind von einer Förderung nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Mecklenburg-Vorpommern ausgenommen.

4. Warum sind laut Richtlinie Unternehmen, die auch Straßenbahnen betreiben, von der Busförderung ausgenommen oder wie ist der Passus der Richtlinie auszulegen bzw. zu verstehen?

Für die Rostocker Straßenbahn AG und die Nahverkehr Schwerin GmbH, die als einzige Verkehrsunternehmen im Land auch Verkehrsleistungen mit Straßenbahnen erbringen, gilt eine Sonderregelung. Diese Unternehmen erhalten Fördermittel für Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV als Festbetrag. Diese Finanzierungshilfe gewährt das Land auf der Grundlage des § 44 Landeshaushaltsordnung Mecklenburg-Vorpommern zweckgebunden für Investitionen, durch die die Infrastruktur des ÖPNV gestärkt wird. Darunter fällt beispielsweise auch die Beschaffung neuer Fahrzeuge.

5. Wäre es möglich, dass zur Herstellung der Barrierefreiheit bei 38 cm Bahnsteighöhe die nachfolgende Fahrzeuggeneration der UBB-Bahnen nach Straßenbahn-Standard (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) erfolgen könnte?
- a) Wenn ja, welche Folgen hätte dies, wäre z. B. dann der Landkreis Aufgabenträger?
 - b) Wenn nicht, wie könnte anderweitig Barrierefreiheit beim Bahnverkehr auf der Insel Usedom erreicht werden?

Die derzeit im Teilnetz Usedom eingesetzten Dieseltriebwagen des Typs GTW 2/6 werden mit Auslaufen des Verkehrsvertrages im Dezember 2030 das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben. Insofern wird zu diesem Zeitpunkt der Einsatz anderer Fahrzeuge erforderlich werden. Über die Spezifikationen dieser Fahrzeuge ist derzeit noch nicht zu entscheiden. Die Höhe von Bahnsteigkanten ist jedenfalls kein Entscheidungskriterium für die Auslegung der Fahrzeuge nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung oder nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Zu a)

Da es aktuell keine Fahrzeugspezifikationen für Ende der 2020er-Jahre gibt, ist hierfür auch keine Folgenabschätzung durchgeführt worden.

Zu b)

Der SPNV auf der Insel Usedom ist barrierefrei zugänglich. Der Höhenunterschied und der Spalt zwischen Bahnsteigen und Fahrzeugen werden mit Hilfe von manuell auszulegenden Rampen überbrückt. Grundsätzlich hält die Landesregierung langfristig eine Erhöhung der Bahnsteigkanten auf 55 cm über der Schienenoberkante im Netz der UBB durch den Infrastrukturbetreiber für sinnvoll. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

6. Welche Maßnahmen streben das Land und die DB Station & Service an, um den Bahnhof Züssow so herzurichten, dass Bahnreisende vor Witterung geschützt sind?
Welche Maßnahmen sind vorstellbar als Übergangslösung bis zur Umsetzung der Baumaßnahmen?

Das Land hat die zuständige DB Station&Service AG bereits gebeten, die Installation von geschlossenen Wetterschutzhäusern zu prüfen. Ein Ergebnis der Prüfung, ob und wie dies am Bahnhof Züssow möglich ist, hat die DB Station&Service AG noch nicht mitgeteilt.

7. Wäre es abweichend von aktuellen Planungen möglich und umsetzbar, dass künftig einige oder einzelne Züge weiterhin durchgängig zwischen der Insel Usedom und Greifswald, d. h. ohne Umstieg in Züssow, verkehren können und damit dem Wunsch älterer und behinderter Menschen entsprochen werden kann?

Unter Zurückstellung der aktuellen Planungen, der Fahrzeugverfügbarkeit und der Finanzierbarkeit wäre die Durchbindung einzelner Züge über Züssow hinaus theoretisch weiterhin möglich. Da aber ab Dezember 2019 elektrisch angetriebene Fahrzeuge zwischen Züssow und Stralsund zum Einsatz kommen sollen, entfällt technisch die Durchbindungsmöglichkeit. Zudem ist ein Verkehrsvertrag, der die Vorhaltung sowohl elektrisch als auch durch Diesel angetriebener Fahrzeuge für die Strecke Stralsund - Züssow vorsieht, nicht wirtschaftlich.

8. Wird vom Land eine Potenzialanalyse in Erwägung gezogen, die auf und im Umfeld der Insel Usedom mögliche Standorte für Park & Ride ausmacht und eine Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote erleichtern würde?
 - a) Wenn ja, wann ist mit einer Beauftragung für eine solche Analyse zu rechnen bzw. sollen bestehende Aufträge entsprechend ergänzt werden?
 - b) Wenn nicht, was sind die Gründe dafür?

Die Fragen 8, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Eine solche Potenzialanalyse wird nicht in Erwägung gezogen. Die Planung von Park & Ride-Anlagen als Teil des örtlichen Parkraummanagements liegt in der Zuständigkeit der Kommunen. Soweit es sich um Überlegungen zum ÖPNV im Rahmen eines regionalen Gesamtverkehrskonzeptes handelt, werden die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger im eigenen Wirkungskreis tätig. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald hat im Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 bereits Park & Ride-Anlagen und andere wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte im Landkreisgebiet erfasst und dargestellt.

9. Inwieweit gibt es oder werden raumordnerische Möglichkeiten des zuständigen Amtes für Raumordnung und Landesplanung angestrebt, größere Bauvorhaben mit Auswirkungen auf Verkehrsmenge/Verkehrsdichte aufgrund der aktuellen Verkehrssituation auf der Insel Usedom zu beschränken bzw. Bauvorhaben durch eine negative landesplanerische Stellungnahme zu verhindern?

Mit den Steuerungsinstrumenten der Raumordnung und Landesplanung (Ziele und Grundsätze des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern 2011) ist eine „Verhinderung“ von kommunalen Bauleitplanungen, die sich negativ auf den Verkehrsfluss der gesamten Insel Usedom auswirken, nicht möglich. Die landesplanerische Stellungnahme bezieht sich stets auf den konkreten Einzelfall (Bebauungsplan) und kann nur die Anbindung eines Vorhabens an das überregionale Straßennetz berücksichtigen. Die Gemeinde(n) (kommunale Planungshoheit nach Artikel 28 Grundgesetz) und regionalen Akteure sind in der Verantwortung, ihre Planungen aufeinander und miteinander abzustimmen.

10. Wird erwogen oder bestehen Erfahrungsaustausche mit anderen Urlaubsregionen in Deutschland zu Möglichkeiten der Raumordnung und Landesplanung, einer Überlastung bestimmter Destinationen entgegenzuwirken?

Erfahrungsaustausche zwischen dem für die Planungsregion Vorpommern zuständigen Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern und anderen Ämtern finden nicht statt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.