

Niederschrift

zur UAG1: Förderung der regionalen Wirtschaft, Identifikation und regionale Identität
am Montag, den 20.08.2018 um 17:30 Uhr
im Landratsamt Beeskow, Breitscheidstr. 7, Haus A, Raum 125

Sitzungsbeginn: 17:30 Uhr Sitzungsende: 20:00 Uhr

Folgende Tagesordnung wird bestätigt und danach verfahren

I. Öffentlicher Teil:

1. Begrüßung
2. Bestätigung der Tagesordnung
3. Überblick der Organisation des ÖPNV im Landkreis Oder-Spree
(Rahmenbedingungen, gesetzliche Regelungen, Finanzierung)
4. Diskussion zu den die UAG betreffenden Leitzielen und Handlungsvorschlägen in den
Bereichen Mobilität und ÖPNV
5. Fortführung der Arbeit in der Unterarbeitsgruppe

I. Öffentlicher Teil:

Zu TOP 1 Begrüßung

Die Beigeordnete, Frau Teltewskaja begrüßt alle Anwesenden Bürgerinnen und Bürger, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kreisverwaltung sowie Kreistagsabgeordnete und stellt die Tagesordnung der Sitzung vor.

Zu TOP 2 Bestätigung der Tagesordnung

Frau Teltewskaja stellt kurz die Tagesordnung vor, die ohne Einwand angenommen wird.

Zu TOP 3 Überblick der Organisation des ÖPNV im Landkreis Oder-Spree

Der Beigeordnete, Herr Buhrke und der Herr Hellmich (SB ÖPNV) geben gemeinsam einen Überblick zur Organisation des ÖPNV im Landkreis Oder-Spree und gehen auf die einzuhaltenden Rahmenbedingungen ein:

- Die Organisation des ÖPNV ist Aufgabe des Kreises in Ergänzung zu bestehenden Angeboten (beispielsweise des Bahnverkehrs durch den VBB)
- Kreis setzt den Rahmen, finanziert, beauftragt, beaufsichtigt und setzt teilweise selbst um (beispielsweise als Mitgesellschafter des Busverkehr Oder-Spree (BOS))
- Finanzierung: Bundesmittel werden im Rahmen der Gesamtfinanzierung an die Länder ausgereicht (Regionalisierungsmittel), Land gibt Zuweisungen an Kreise für Personal, Betrieb, Investitionen (konsumtive und investive Ausgaben)

- Beauftragung des ÖPNV durch den Kreis zwingend an Ausschreibung (europaweit) gebunden
- dem vorausgehend: Leitliniendiskussion, Orientierung an Nahverkehrsplänen des Landes und Kreises
- die Verkehrsdienstleistungen werden für einen Leistungszeitraum von 10 Jahren vergeben
- Berücksichtigung der Multimodalität (Wegebeziehung zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern) , Schüler-, Freizeit- und Versorgungsverkehre
- Ausschreibung ist strikt nachfrage- und an bestehenden Verbindungen orientiert (Haupt-, Neben-, Verbindungsrelationen)
- Ergänzend dazu wird großflächige Erschließung im bedarfsorientierten Linienverkehr auch in verkehrsschwachen Zeiten aufrecht erhalten
- Regionaler Linienverkehr: 4,4Mio. Verkehrskilometer davon bedarfsorientierter Linienverkehr: 123.000 Kilometer
- Bewusster Verzicht auf eine Reduktion des Fahrplanangebotes in verkehrsschwachen Zeiten
- allgemeine Entwicklung der Bedarfsverkehre (großflächige Einstellung) wurde nicht gefolgt, dennoch wurden Teile eingestellt, da die Nachfrage nicht bestand
- Angebot des Rufbusses ist weit weniger flexibel als landläufig angenommen (Fahrplanbindung)
- Ausschreibung muss 95% aller Verkehrsdienstleistungen verbindlich festschreiben , daraus ergibt sich ein geringer Spielraum den ÖPNV flexibel zu gestalten
- größere Abweichungen hätten die Verpflichtung zur Neuausschreibung zur Folge
- Ausschreibungsunterlagen werden/wurden mit Ämter, Gemeinden, Städte abgestimmt
- Verständigung zu Mindestbedienstandards, Hauptnetz, touristisches Netz, Verbindungsnetz
- Hohe Anforderungen an die Ausschreibung und die ÖPNV-Bereitstellung durch:
 - Berücksichtigung des Landesnahverkehrsplanes
 - Untersuchung von Rufbuskorridoren und Umsetzung
 - Gewährleistung Anschlusszeiten an Verknüpfungspunkten
- Qualifiziertes Leistungsangebot muss breit aufgestellt sein und Nachweise enthalten, zu:
 - Personal
 - Sachkompetenz
 - Entlohnung
 - Fahrzeugeinsatz (Technische Eignung, Ausstattungsmerkmale)
 - ...

- Anforderungen an die ÖPNV Bereitstellung sind vielfältig und fordern den Landkreis:
 - Kontrolle von Subunternehmen
 - Fahrgastinformationen nach gesetzlichen Vorgaben vorhalten (Echtzeitdaten für digitale Auskunft)
 - Haltstellenausstattung, Zustand und Sicherung der Barrierefreiheit
 - Beschwerdemanagement und angeschlossene Dienstleistungen vorhalten
 - Mindestbedienstandard muss gewährleistet werden
 - ...

Überblick zu den geltenden rechtliche Grundlagen:

EU-Verordnung 1370 in seiner gültigen Fassung
 (Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 regelt die Vergabe und Finanzierung von im öffentlichen Interesse liegenden Personenverkehrsleistungen)

Personenbeförderungsgesetz des Bundes - PBefG in seiner gültigen Fassung

ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg in seiner gültigen Fassung

ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg in seiner gültigen Fassung

Verwaltungsvorschrift für ÖPNV-Bedarfsverkehre im Land Brandenburg

darüber hinaus die ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Landkreises in Anlagen des ÖPNV in seiner Fassung vom 03.12.2015

Aus dem Kreis der Anwesenden werden vielfältige Fragen zur Bereitstellung und der Organisation des ÖPNV gestellt.

- Der Nahverkehrsplan des Kreises entspricht nicht dem aktuellen Stand. Auf welcher Grundlage erfolgte die Ausschreibung des ÖPNV?

Antwort: Nahverkehrsplan ist nach wie vor gültig und eine belastbare Grundlage zur Bestellung des ÖPNV-Angebotes im LOS. Zudem ist er kein Dogma. Er stellt einen Rahmen dar, der eine Orientierung zweifelsfrei zulässt.

- Festlegung des Leistungszeitraumes von 10 Jahren erscheint zu lang. Dadurch wäre die notwendige Flexibilität, um auf geänderte Mobilitätsanforderungen zu reagieren nicht gegeben.

Antwort: Ausschreibung berücksichtigt gewisses Maß an Flexibilität, dennoch sind Ausschreibungsinhalte natürlich verbindlich einzuhalten, um eine Verpflichtung zur Neuausschreibung auszuschließen. Grundsätzlich orientieren sich die Anforderungen der Ausschreibung am Nahverkehrsplan des Landes, dessen Fertigstellung noch aussteht und eine Orientierung und Abstimmung somit nicht umfassend möglich ist.

- Es wird befürchtet, dass die Ausschreibungsvorgaben eine Orientierung an neuen Bedienformen des ÖPNV und eine Ausrichtung am Stand der Technik (Stichwort: autonomes Fahren) verhindert/erschwert.

Antwort: Die Ausschreibung sieht ein gewisses Maß an Flexibilität vor, zudem müssen die gesetzlichen Vorgaben auf Landesebene berücksichtigt werden, da sie über die Finanzierung entscheiden. Spielräume könnten sich durch das Landeserprobungsgesetz und die Experimentierklausel ergeben. Bezogen auf das autonome Fahren rechnet man mit keinem kurz- bis mittelfristigen Durchbruch hat die Entwicklung aber gespannt im Blick.

- Wurden Kommunen an der Umsetzung des Nahverkehrsplanes + Ausschreibung beteiligt?

Antwort: Ja, Ansprechpartner des Landkreises sind die Hauptverwaltungsbeamten bei Ämtern, Gemeinden, Städten, die intern den Beteiligungsprozess koordinieren.

- ÖPNV sollte angebotsorientiert aufgestellt werden, um das Leben im Ländlichen Raum attraktiver zu gestalten.

Antwort: Grundsätzlich hat man nichts gegen die Ausweitung des ÖPNV, zusätzliche Angebote müssen aber bezahlt, personell unteretzt und nachgefragt werden. Die einzuplanenden Mehrkosten sind erheblich, das benötigte Personal auf dem Arbeitsmarkt nicht verfügbar (teilweise werden Linien eingestellt, weil Personal fehlt, Beispiel Potsdam) und die schlechte Nachfrage im Rufbusangebot zeigt, dass die Bedarfe nicht so ausgeprägt sind, wie angenommen wird.

- Frage nach dem Bekanntheitsgrad des Rufbusangebotes schloss sich an.
- Sind die Vorgaben zur Schaffung der Barrierefreiheit für den Landkreis einzuhalten?

Antwort: Bauliche Vorgaben müssen in den Kommunen umgesetzt werden. Der Landkreis wirkt unterstützend. Finanzierung ist nicht das vordringliche Problem. Als Flaschenhals erweisen sich die erschöpften Kapazitäten am Bau und die damit verbundenen Preisanstiege für die Planung und Bauausführung.

Fazit

Es müssen deutlich mehr Angebote geschaffen werden, damit der ÖPNV auch besser angenommen wird. Das Bewusstsein, dass dies Geld kostet muss gestärkt werden.

Wenn ehrenamtliches Interesse und Engagement vorhanden ist (z.B. Bürgerbus), muss dies vom Landkreis unterstützt werden, sowohl rechtliche organisatorisch als auch durch Bereitstellung von Investitionen.

Die Probleme bestehen in allen Landkreisen, damit entsteht bereits ein Wettbewerb untereinander. Unternehmen entwickeln eigene Lösungen für die Mobilität ihrer Mitarbeiter, hier bieten sich Ansätze um gemeinsam mit diesen Unternehmen Lösungen zu finden bzw. von deren Erfahrungen zu lernen.

Der Knoten, zwischen den engen rechtlichen Vorgaben und der Notwendigkeit und dem Willen die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern, muss durchbrochen werden. Ansätze könnten innovative Projekte, Einzelvorhaben und Pilotprojekte sein, welche sowohl im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrages umgesetzt werden könnten als auch zusätzlich realisierbar gestaltet werden.

Die Anforderungen an den nächsten Verkehrsvertrag sollten bereits definiert werden. Dazu sind die Bedarfe der Zielgruppen und Kommunen zu eruieren und zusammenzustellen. Die Diskussionen in den Gemeindevertretungen sollten bereits frühzeitig zur Bestimmung ihrer Vorstellungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten beginnen.

Die Mindestanforderungen an den BOS sind die Gewährleistung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

Es ist zu prüfen inwieweit das Landeserprobungsgesetz zur Durchführung von Pilotprojekte genutzt werden kann.

Die engen rechtlichen Vorgaben durch das Land Brandenburg schränken die Möglichkeiten des Landkreises ein. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, um im politischen Dialog mit dem Land die Rahmenbedingungen für den Landkreis zu erleichtern, seine Handlungsspielräume zu erweitern.

Die Fortführung der Diskussion sollte in Workshops/ Zukunftswerkstätten (zeitnah) erfolgen, in welchen mögliche Projekte entwickelt bzw. diskutiert werden – Projektvorschläge sind beim Dezernat V einzureichen.

Zu TOP 4 Diskussion zu den die UAG betreffenden Leitziele und Handlungsvorschlägen in den Bereichen Mobilität und ÖPNV

Frau Teltewskaja erläutert die Handlungsziele in der aktuellen Fassung und bittet die Anwesenden um Vorschläge zur Änderung und Ergänzung. Die Diskussionsergebnisse sind folgend tabellarisch dargestellt.

Grundlegend:

- Gewährleistung des gegenwärtigen Versorgungsniveaus als Mindeststandard ist nicht akzeptabel
- Mobilität: mehr Angebot schafft Nachfrage
- Die Leitzieldiskussion betraf die Punkte in den Leitziele zum ÖPNV und zur Mobilität

Handlungsvorschläge mit Aktualisierungen und Ergänzungen

Leitziele Stand 20.08.2018	Leitziele überarbeitet/ergänzt
Allgemein alt:	Allgemein: ○ Aufstellung des Landkreises Oder-Spree als „Experimentierfeld“ für Modell- und Forschungsvorhaben im Bereich Mobilität und Verkehr. ○ Intensivierung der politischen Lobbyarbeit mit dem Ziel, die politischen Rahmenbedingungen zur Gestaltung von Verkehr und Mobilität im Landkreis Oder-Spree zu verbessern.

ÖPNV alt:	ÖPNV ergänzt:
○ Gewährleistung des gegenwärtigen Versorgungsniveaus als Mindeststandard und Basis für weitere Entwicklungen. ○ Schaffung verbesserter Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV. ○ Entwicklung von alternativen und innovativen Modellvorhaben und Pilotprojekten als flexible und bedarfsorientierte Ergänzung. (Verknüpfung der Verkehre, Haltestellenfolgen, Umfeldgestaltung)	○ Gewährleistung des gegenwärtigen Versorgungsniveaus als Mindestvo- raussetzung und Basis für weitere Verbesserungen. ○ Schaffung von ergänzenden Angeboten zur Erhöhung der Wirksamkeit des ÖPNV. ○ Schaffung verbesserter Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV. ○ Prüfung der Übertragbarkeit innovativer Modellvorhaben aus anderen Regionen und Anwendung im Landkreis Oder-Spree. ○ Entwicklung und Umsetzung von alternativen und innovativen Modellvorhaben und Pilotprojekten als flexible und bedarfsorientierte Ergänzung des ÖPNV-Angebotes sowohl mit Unternehmen als auch mit Ehrenamtlichen.
Mobilität alt:	Mobilität ergänzt:
○ Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes, welches moderne, umweltschonende, barrierefreie und bedarfsgerechte Planungsaspekte berücksichtigt ○ Etablierung eines Mobilitätsbeauftragten ○ Verstärkte Berücksichtigung der Bedarfe von Senioren	○ Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes, dass moderne, umweltschonende, barrierefreie und bedarfsgerechte Planungsaspekte berücksichtigt. ○ Etablierung eines Mobilitätsbeauftragten und Definition von Kompetenzen und Zuständigkeiten. ○ Verstärkte Berücksichtigung der Bedarfe von Senioren.

Zu TOP 5 Fortführung der Arbeit in der Unterarbeitsgruppe

Termin: Fortführung der UAG 1 am
24.09.2018 – 17:30-19:30Uhr, im Landratsamt Beeskow,
Breitscheidstr. 7, Haus A, Raum 125,

Themenschwerpunkt:

Vorstellung des Instrumentes des Regionalmarke zur Förderung:

- des Tourismus
- des Einzelhandels
- der wirtschaftsnahen Infrastruktur
- des Gründungsgeschehens

- der unternehmerischen Entwicklung
- der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Die Einladung dazu geht auf dem gewohnten Weg zu.

ergänzend:

Ein/e Workshop/ Zukunftswerkstatt zur Sammlung, Diskussion und Erarbeitung von Ansätzen einer zukunftsorientierten Mobilitätsgestaltung im Landkreis Oder-Spree wird vorbereitet.

G. Teltewskaja

Beigeordnete