

## Zustimmung der Gemeinde Putgarten zur Stellungnahme des Amtes Nord-Rügen zur Nahverkehrsplanung des Landkreises Vorpommern-Rügen vom Rechtsanwalt

<i>Organisationseinheit:</i> Bürgeramt <i>Bearbeitung:</i> Daniela Steinfurth	<i>Datum</i> 04.11.2021
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Haupt- und Finanzausschuss (Vorberatung)	16.11.2021	N
Gemeindevertretung der Gemeinde Putgarten (Entscheidung)	14.12.2021	Ö

### Sachverhalt

Es erfolgte eine Stellungnahme des Rechtsanwaltes zum Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen für die Gemeinde Putgarten.

### Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Putgarten beschließt der Stellungnahme zur Nahverkehrsplanung zuzustimmen.

### Finanzielle Auswirkungen

<u>Haushaltsmäßige</u> <u>Belastung:</u>	Ja:		Nein:	<input checked="" type="checkbox"/>	
Kosten:		€	Folgekosten:		€
Sachkonto:					
Stehen die Mittel zur Verfügung:	Ja:		Nein:		

### Anlage/n

1	463173 - SNOT Entwurf Stellungnahme
---	-------------------------------------

## Entwurf

# **Stellungnahme des Amtes Nord-Rügen zum Entwurf der Nahverkehrsplanung Landkreis Vorpommern-Rügen**

### I.

Der Landrat des Landkreises Vorpommern hat mit Schreiben vom 04.06.2021 unter anderem das Amt Nord-Rügen zu einem Mobilitätsdialog – TÖB – Verfahren am 24.06.2021 um 8.00 Uhr in das staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern in der Badenstraße 18 in 18439 Stralsund eingeladen. Wenige Tage vor dem Termin erhielt das Amt Nord-Rügen den Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Vorpommern-Rügen, Stand 16.06.2021. Zugleich wurde dem Amt eine Frist zur Stellungnahme bis zum 31.07.2021 gesetzt. Mit E-Mail vom 14.07.2021 hat der Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen die Frist zur Stellungnahme bis zum 11.09.2021 verlängert.

Die Gemeinden des Amtes wurden zum dem Termin am 24.06.2021 nicht eingeladen. Zu dem Anhörungstermin durften für das Amt Nord-Rügen lediglich maximal zwei Personen erscheinen. Das Amt wurde vertreten durch Frau Bürgermeisterin Möbius (Putgarten) und aufgrund besonderer Vollmacht, durch den Unterzeichnenden.

Anwesend waren darüber hinaus neben den Vertretern des Landkreises, der Verkehrsgesellschaft Vorpommern Rügen und der Entwurfsverfasser Vertreter der Gemeinde Binz, der Stadt Putbus, der Stadt Sassnitz, des Amtes Bergen auf Rügen, des Amtes Mönchgut-Granitz und des Amtes West-Rügen.

### II.

§ 7 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG MV) verpflichtet, den Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger nach § 3 Abs. 3 ÖPNVG MV zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes in Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der Nahverkehrsplan nach § 7 ÖPNVG MV muss mindestens Aussagen enthalten über

- Bestand und künftige Entwicklung des ÖPNV-Angebots
- Bestand und Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen
- die Finanzierung des ÖPNV
- die Organisation des ÖPNV.

Der Landkreis ist gem. § 7 Abs. 6 ÖPNVG MV verpflichtet, den Nahverkehrsplan im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden aufzustellen.

Rechtsgrundlage für diese landesrechtliche Regelung ist § 8 Abs. 3 PBefG. Die Vorschrift hat folgenden Wortlaut:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, sowie die Vorgaben für die Verkehrsmittel übergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen, soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“

Aufgabenträger ist der Landkreis Vorpommern-Rügen. Die Regelung der weiteren Einzelheiten ist im ÖPNVG MV erfolgt.

§ 8 Abs. 4 PBefG regelt darüber hinaus, wie die Verkehrsleistungen nach dem PBefG zu erbringen sind. In der Vorschrift heißt es:

„Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Leistungen, deren

Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personennahverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 119/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45 a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.“

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlamentes und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste regelt,

„wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechtes im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte“ (Art. 1 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

Sofern ein Aufgabenträger einem ausgewählten Betreiber ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt, so hat dieses im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erfolgen (Art. 3 der Verordnung). Der Mindestinhalt des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist in Art. 4 der Verordnung geregelt.

Den Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung definiert Art. 2 li. e wie folgt:

„Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ (ist) eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seinen eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang nicht zu gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernehmen hätte.“

„Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“ definiert die Verordnung in Art. 2 lit. g als

„jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraumes der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird.“

Den Begriff des „öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ definiert Art. 2 lit. i. der Verordnung als

„einen oder mehrere rechtsverbindlichen Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber des öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, die gem. der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedsstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde entstehen

- die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder
- die Bedingungen enthält, unter den die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut.“

Die in den vorgenannten gesetzlichen Vorschriften dargestellten Regelungen erfüllt der Entwurf des Nahverkehrsplanes Stand 16.06.2021 nicht.

Auch der zwischen dem Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger und der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH, deren alleiniger Gesellschafter der Landkreis Vorpommern-Rügen ist, am 13.03.2015 abgeschlossene und bis zum 30.09.2025 laufende Dienstleistungsauftrag wird den gesetzlichen Anforderungen nicht gerecht.

Der Gegenstand des Dienstleistungsauftrages ist § 1 geregelt. Dort heißt es:

„Gegenstand dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Linienverkehr gemäß §§ 42, 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie für Verkehre gemäß der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverord-

nung gemäß §1 Satz 1 Nummer 4d). Der öffentliche Dienstleistungsauftrag regelt Art, Umfang, Qualität, Durchführung und Ausgleichszahlungen für den Linien- und Sonderlinienverkehr sowie für Verkehre nach Freistellungsverordnung auf dem Gebiet des Landkreises.“

Der Dienstleistungsauftrag und damit die Ausschließlichkeitsregelung beschränkt sich auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Touristische Verkehre fallen ebenso wenig darunter, wie in der Anlage 1 zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag nicht vorgesehene Linienverkehre. Hierzu gehört auch der Stichverkehr von Putgarten zum Kap Arkona.

### III.

Die nachfolgende Überprüfung des Nahverkehrsplanes beschränkt sich auf die Frage, inwieweit durch die Nahverkehrsplanung in die Rechte der Gemeinde Putgarten und der Gemeinde Altenkirchen eingegriffen wird. Eine allgemeine Überprüfung des Nahverkehrsplanes enthält diese Beurteilung nicht.

#### A.

Der Landrat des Landkreises Vorpommern hat in seinem Schreiben vom 04.06.2021, adressiert an „alle Träger öffentlicher Belange hinsichtlich der Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Vorpommern-Rügen“ den angeschriebenen Adressatenkreis aufgefordert, Hinweise zum Nahverkehrsplan bis zum 31.07.2021 bis 23:59 Uhr an die Mailadresse [nahverkehr-  
vr@iges.com](mailto:nahverkehr-<br/>vr@iges.com) zu übersenden. Der Termin wurde zwischenzeitlich bis zum 11.09.2021 (Samstag) verlängert.

Wie bereits oben ausgeführt, ist dieses Schreiben nicht an amtsangehörige Gemeinden gegangen, sondern lediglich an die Ämter. Die amtsangehörigen Gemeinden sind nicht in den Dialog einbezogen worden. Sie sind auch nicht zu den Anhörungsterminen geladen worden. Die eingeladenen Ämter konnten max. zwei Personen zu der Anhörung entsenden. Mehr Personen wurden nicht zugelassen. Daher war es den Ämtern nicht möglich, jedenfalls einen Vertreter der betroffenen Gemeinden zu der Anhörung zu entsenden. Das Amt Nord Rügen besteht aus den Gemeinden Altenkirchen, Breege, Dranske, Glowe, Lohme, Sagard, Putgarten und Wiek, mithin aus acht Ge-

meinden. Das Amt konnte daher bei der Besetzung der zur Verfügung stehenden Teilnehmerplätze neben dem eigenen Amtsvertreter lediglich eine Gemeinde berücksichtigen.

Damit findet keine ausreichende Beteiligung der Gemeinden statt. Diese hat jedoch gem. § 7 Abs. 6 ÖPNVG MV zu erfolgen. § 7 Abs. 6 ÖPNVG MV regelt nicht nur die Anhörung der betroffenen Gemeinden. Der Nahverkehrsplan ist vielmehr „im Benehmen“ mit den betroffenen Gemeinden aufzustellen.

Werden diese gar nicht erst angehört, entfällt auch eine Aufstellung des Nahverkehrsplanes „im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden“.

Die Gemeinden sind anzuhören, weil der Nahverkehrsplan den eigenen Wirkungskreis der Gemeinden berührt. Der eigene Wirkungskreis ist in § 2 Abs. 2 KV MV wie folgt definiert:

„(2) Zu den Aufgaben des eigenen Wirkungskreises gehören insbesondere die harmonische Gestaltung der Gemeindeentwicklung unter Beachtung der Belange der Umwelt und des Naturschutzes, des Denkmalschutzes und der Belange von Wirtschaft und Gewerbe, die Bauleitplanung, die Gewährleistung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs, die Versorgung mit Energie, insbesondere erneuerbarer Art, und mit Wasser, die Abwasserbeseitigung und -reinigung, die Sicherung und Förderung eines bedarfsgerechten öffentlichen Angebotes an Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen, die Entwicklung der Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des kulturellen Lebens, der öffentliche Wohnungsbau, die gesundheitliche und soziale Betreuung, der Brandschutz und die Entwicklung partnerschaftlicher Beziehungen zu Gemeinden anderer Staaten.“

Die Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ausdrücklich als Bestandteil des eigenen Wirkungskreises genannt. Dabei ist nicht nur die Gewährleistung des Personennahverkehrs als solcher Bestandteil des eigenen Wirkungskreises, sondern auch die Ausgestaltung, denn sonst würde die Aufnahme des Personennahverkehrs in die Vorschrift keinen Sinn machen.

Ausweislich des vorliegenden Entwurfes wird in die Planungshoheit der Gemeinden z.B. der Gemeinde Putgarten eingegriffen (Ziff. 4.6.8. und Ziff. 4.7. des Entwurfes vom 16.06.2021).

Die Rechte aus dem eigenen Wirkungskreis können die Gemeinden nur selbst wahrnehmen und nicht auf die Ämter übertragen. Dies wird durch das Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern in seiner Entscheidung vom 10.03.2010 – 5 M 153/19 - ausdrücklich bestätigt. Dort heißt es unter Rn. 44 (juris) zur Frage der Rechtsstellung der Ämter in Fragen der gemeindlichen Selbstverwaltung, also des eigenen Wirkungskreises:

„Die von ihm [dem Amt] nach seiner Auffassung als verletzt anzusehenden Rechtspositionen der gemeindlichen Selbstverwaltung, der Planungshoheit, der gemeindlichen Infrastruktur und der Beeinträchtigung des gemeindlichen Grundstückseigentums in der Ortslage ... stehen grundsätzlich nicht dem Amt, sondern der Antragstellerin zu 1. als Gemeinde selbst zu. Dies folgt aus § 125 Abs. 2 KV M-V, der auch angesichts der bestehenden Ämterstruktur die verfassungsrechtlich abgesicherte Kompetenz der Gemeinden zur eigenverantwortlichen Aufgabenerfüllung regelt (vgl. Meyer, Kommunalrecht, Rn. 639). Danach bleibt das Recht der Gemeinden, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in Eigenverantwortung zu regeln und in ihrem Gebiet im Rahmen der Leistungsfähigkeit alle öffentlichen Aufgaben in Eigenverantwortung zu erfüllen, unberührt, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist (vgl. zur Schleswig-Holsteinischen Amtsordnung: BVerfG, 24.07.1979 - 2 BvK 1/78 -, juris, Rn. 79). Das Amt kann sich demzufolge im Prozess als bloße sogenannte "Bundkörperschaft" nicht auf die aus Art. 28 Abs. 2 Satz 2 GG bzw. Art. 72 Abs. 1 Verf M-V herzuleitende Selbstverwaltungsgarantie berufen, denn die Eigenschaft einer Gebietskörperschaft kommt ihm nicht zu (OVG M-V, 06.01.2005 - 4 M 332/04 -, NordÖR 2005, 163).“

Vor Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes sind also die betroffenen Gemeinden anzuhören. Eine Anhörung des Amtes reicht nicht. Da der eigene Wirkungskreis betroffen ist, ist die Gemeindevertretung zu beteiligen. Dieser müssen die entsprechenden Auszüge aus dem Nahverkehrsplan vorgelegt werden. Dies muss durch die Verwaltung bearbeitet werden. Sodann muss der Plan beraten werden und anschließend eine Entscheidung durch die Gemeindevertretung getroffen werden.

**Sollte der Landkreis den Nahverkehrsplan ohne Beteiligung der Gemeinden beschließen, wäre der Beschluss unwirksam, zumindest aber anfechtbar.**

**B.**

Allein mit der Anhörung der Gemeinden wären die gesetzlichen Beteiligungsanforderungen nicht erfüllt. Nach § 7 ÖPNVG MV ist der Nahverkehrsplan im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden aufzustellen. Regelungen über das Benehmensverfahren enthält das ÖPNVG MV nicht. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Aufgabenträger (Landkreis) darauf verzichten oder es willkürlich ausgestalten kann. Der Aufgabenträger muss der Gemeinde vielmehr die Möglichkeit geben, in angemessener Zeit eine gründliche Prüfung der sie betreffenden geplanten Maßnahmen des Aufgabenträgers in Kenntnis der vollständigen Unterlagen und unter Beteiligung der gemeindlichen Gremien vorzunehmen und eine abgestimmte Stellungnahme zu erarbeiten. Wie dies zu geschehen hat, regelt beispielhaft § 55 der Kreisordnung Nordrhein-Westfalen (KrO NRW). Dort sind die Beteiligungsrechte der kreisangehörigen Gemeinden bei der Festsetzung der Kreisumlage wie folgt geregelt:

(1) Die Festsetzung der Kreisumlage erfolgt im Benehmen mit den kreisangehörigen Gemeinden. Das Benehmen ist sechs Wochen vor Aufstellung des Entwurfes der Haushaltssatzung einzuleiten.

(2) Stellungnahmen der kreisangehörigen Gemeinden im Rahmen der Benehmensherstellung werden dem Kreistag mit der Zuleitung des Entwurfes der Haushaltssatzung mit ihren Anlagen zur Kenntnis gegeben. Den Gemeinden ist vor Beschlussfassung über die Haushaltssatzung mit ihren Anlagen in öffentlicher Sitzung Gelegenheit zur Anhörung zu geben. Über Einwendungen der Gemeinden beschließt der Kreistag in öffentlicher Sitzung. Der Kreis teilt ihnen das Beratungsergebnis und dessen Begründung mit.

Diese Regelung wahrt die Mindestrechte der Gemeinden und muss als Maßstab auch für die Beteiligungsrechte der Gemeinden im Verfahren über die Aufstellung des Nahverkehrsplanes angesehen werden.

**Solange der Landkreis nicht bereit ist, den Gemeinden ihre gesetzlich zugestandenen Beteiligungsrechte einzuräumen, haben die Gemeinden die Möglichkeit dies dem Ministerium für Verkehr, Bau und Landes-**

**entwicklung nach Beschlussfassung durch den Kreistag anzuzeigen und aufzufordern, dem Nahverkehrsplan zu widersprechen (§ 7 Abs. 8 ÖPNVG MV). Widerspricht das Ministerium nicht und lässt den Plan durch Zeitablauf (drei Monate) wirksam werden, könne die Gemeinden vor den Verwaltungsgericht Klage erheben.**

### **C.**

Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Angaben zu beabsichtigten Verkehren in der Gemeinde Putgarten sind für die Gemeinde Putgarten inakzeptabel und werden abgelehnt. Sie greifen in unzulässiger Weise in das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht ein und verstoßen gegen zwingende gesetzliche Vorschriften, die die im Nahverkehrsplan zu regelnden Verkehr auf die Gemeinwirtschaftlichkeit beschränken.

#### **1.**

Bei dem Stichverkehr von Putgarten nach Kap Arkona handelt es sich um einen rein touristischen Verkehr. Dieser darf, weil nicht gemeinwirtschaftlich, weder nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes, noch des ÖPNV-Gesetzes Mecklenburg-Vorpommern oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlamentes und des Rates vom 23.10.2007 im Rahmen des Dienstleistungsauftrages durchgeführt werden. Auch der Dienstleistungsauftrag vom 13.03.2015 beschränkt die Tätigkeit des VVR auf „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Linienverkehr gemäß §§ 42, 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie für Verkehre gemäß der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung gemäß §1 Satz 1 Nummer 4d)“ und verbietet damit rein touristische Verkehre.

#### **2.**

Bei der Buslinie von Putgarten nach Kap Arkona handelt es sich um eine aufgezwungene Linienführung. Während in anderen Bereichen, etwa im ehemaligen Landkreis Nordvorpommern ein angemessenes Verkehrsangebot völlig fehlt, wird im Nahverkehrsplan versucht, Strecken, die allein dem touristischen Verkehr und nicht der Daseinsvorsorge dienen Gemeinden aufzuzwingen, obwohl die betroffenen Gemeinden dieses unter Hinweis auf das

in ihrer kommunalen Selbstbestimmung liegende Recht einer geordnete gemeindlichen Entwicklung ablehnen.

Die Gemeinde Putgarten ist bemüht, den Individualverkehr aus dem Ort herauszuhalten. Zulässig ist lediglich Anliegerverkehr. Das touristische Angebot für das Erreichen des Kap Arkona vom Ort Putgarten aus, wird durch Pferdewagen und den Betrieb einer Kleinwegebahn befriedigt.

Die Straßenverhältnisse lassen einen Busverkehr ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nicht zu. Die Straße von Putgarten zum Kap Arkona ist 4,50 m breit. Die Busse haben eine Breite von mindestens 2,55 m. Ein Begegnungsverkehr ist ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer der angrenzenden Flächen nicht möglich. Ausweislich der Ziff. 4.6.8 dritter Punkt, plant der Aufgabenträger die

„Verbesserung der Erschließung der Ortslage Putgarten, z.B. durch Herstellung der beiderseitigen Anfahrbarkeit der bestehenden Haltestelle sowie ggf. Errichtung einer Umwelttrasse“.

Unter Ziff 4.7 wird auf Seite 128 im Entwurf des Nahverkehrsplanes ausgeführt:

„Im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung soll die Einführung von Umwelttrassen geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. Bei Umwelttrassen handelt es sich um Straßen bzw. Wege mit einer Nutzungsbeschränkung, die ein stauunabhängige Führung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes ermöglichen und die ggf. auch als eigenständiger Bau getrennt vom übrigen Straßenverlauf geführt werden können.“

Weiter heißt es auf Seite 129 des Entwurfes:

„Notwendige bauliche Maßnahmen zur Umsetzung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Vorpommern Rügen  
Um die Zielstellung zu erreichen, den sonstigen ÖPNV durch eine konsequente Beschleunigung zu verbessern, und das so geplante ÖPNV-Angebot (vgl. Kapitel 4) umzusetzen, sind verschiedene bauliche Maßnahmen im Landkreis Vorpommern-Rügen notwendig. Nachfolgend werden Maßnahmenbereiche definiert, die aufgrund bestehender stau- und/oder baustellenbedingter Probleme eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw Umwelttrassen notwendig machen:

- Binz – Jagdschloss Granitz – Sellin, Granitzer Straße
- .....
- Ortslage Putgarten
- .....
- .....
- Verknüpfungspunkt Altenkirchen, Schule

Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen

Bei der Neuanlage oder Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung sind ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, für Haltestellen sowie für Wendemöglichkeiten vorzusehen.

Hierbei sind Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge derzeit maximal ca. 21 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) und Kleinbussen zu berücksichtigen.“

Die Umsetzung der vom Aufgabenträger geplanten Maßnahmen führt zu einer völligen Umgestaltung des Ortes Putgarten und des Weges zum Kap Arkona. Unter dem die tatsächlich geplanten Maßnahmen verschleiern den Begriff „Umwelttrasse“ plant der Aufgabenträger eine erhebliche Verbreiterung der vorhandenen Straße um ungehindert mit Dieselmotoren die Strecke von Putgarten nach Kap Arkona fahren zu können. Dies stellt einen erheblichen Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit dar und ist ohne Zustimmung der Gemeinde nicht durchführbar. Die Gemeinde hat sich mehrfach positioniert und erklärt, sie lehne alle Maßnahmen ab, die ein höheres Verkehrsaufkommen verursachen.

### 3.

Der Nahverkehrsplan muss nach § 7 ÖPNVG MV u.a. mindestens Aussagen über den Bestand und die Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen enthalten. Aussagen über die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen für die Streckenführung von Putgarten zum Kap Arkona enthält der Nahverkehrsplan nicht. Die Inanspruchnahme durch Fahrgäste wurde nicht dokumentiert. Sie hätte belegt, dass nur eine marginale Inanspruchnahme des Angebotes erfolgt. Nach Feststellung der Gemeinde handelt es sich bei der überwiegenden Anzahl der Busfahrten um Leerfahrten.

### 4.

In der Gemeinde Putgarten ist ein den Wünschen der Besucher ausreichendes Angebot an schonenden Verkehrsdienstleistungen durch Fahrradverleih, Pferdekutschen und die Kap Arkona Bahn (Kleinwegebahn) vorhanden. Ein darüber hinausgehender Bedarf besteht nicht.

Ein wesentlicher Mangel des Entwurfes des Nahverkehrsplanes besteht darin, dass er nicht alle im Bediengebiet angebotenen Verkehrsdienstleistungen aufzeigt. Es wird bewusst ein Teil der Verkehrsdienstleistungen verschwiegen, um etwa im touristischen Bereich einen Bedarf zu suggerieren, der tatsächlich nicht vorhanden ist. So finden die Kleinwegebahnen, die in vielen touristisch bedeutsamen Orten (z.B. in Baabe, Binz, Putgarten, Sellin, Zingst und vielen anderen Orten mehr) ein touristisches Verkehrsangebot liefern, in dem Entwurf im Gegensatz zum Fahrrad und anderen Verkehren überhaupt keine Erwähnung.

Auffallend ist, dass jedenfalls ein Teil der von Kleinwegebahnen bedienten Strecken zukünftig von der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH bedient werden sollen, obwohl dies von den betroffenen Kommunen weitgehend abgelehnt wird, z.B. von Baabe, Putgarten und Sellin. Der innerörtliche Omnibusverkehr, der nicht der Daseinsvorsorge dient, sondern rein touristische Zwecke verfolgt, wird als störend und umweltbelastend empfunden. Er ist nach Auffassung der Gemeinden weder erforderlich, noch sinnvoll, weil die touristischen Bedarfe von den vorhandenen Bedienformen, insbesondere von den Wegebahnen bedient werden.

Der Darstellung der im Gelegenheitsverkehr angebotenen touristischen Verkehrsangebote ist nach § 7 Abs. 2 zweiter Anstrich ÖPNVG MV zwingend erforderlich. Nach dieser Vorschrift ist der Bestand und die Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen im Nahverkehrsplan darzustellen. Um die Entwicklung der Nachfrage darzustellen, ist zumindest dann, wenn touristische Verkehre beabsichtigt sind, die vorhandenen Angebote darzustellen und aufzuzeigen, warum und in welchem Umfang eine darüber hinausgehende Nachfrage besteht. Dies fehlt im Nahverkehrsplan völlig.

Die vorgenannten touristischen Angebote werden von der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen GmbH als Konkurrenzunternehmen betrachtet.

Schon deshalb sind die in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Die Prozessvertreter des VVR haben in mindesten zwei der anhängigen Verwaltungsgerichtsverfahren, in denen sich Betreiber von Kleinwegebahnen gegen die Erteilung von parallelen Linienverkehrsgenehmigungen zur Wehr setzen, erklärt, die ihnen erteilten Genehmigungen seien rechtswidrig, „wenn nicht gar nichtig“. Der VVR habe sowohl das Landesamt als auch den Landkreis Vorpommern-Rügen darauf hingewiesen und werde die Angelegenheit weiter verfolgen. (Schriftsätze der RAe BBG und Partner vom 07.12.2020 – VG Greifswald – 4 A 163/20 und 4 A 165/20).

Diese Ausführungen lässt die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH auch in dem Verfahren der Kap Arkona Bahn GmbH & Co. KG - VG Greifswald Az. 4 A 164/20 – wiederholen. Damit macht die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH und mit ihr der Alleingesellschafter, der Landkreis Rügen-Vorpommern, deutlich, dass er diese touristischen Angebote ausschalten will, um die Strecken selbst zu befahren. Dies ist aus den oben genannten Gründen unzulässig. Nachdem der Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen zumindest in einem Fall die Verlängerung einer Gelegenheitsverkehrsgenehmigung verweigert hat, wird offenbar, dass der Aufgabenträger die Beseitigung der Verkehrsangebote des Gelegenheitsverkehrs beabsichtigt. Es ist davon auszugehen, dass dies eine enteignende Wirkung hat und möglicherweise Schadensersatzansprüche auslöst.

Eine rechtliche Prüfung, ob die vorgelegte Planung mit europarechtlichen Vorschriften zu vereinbaren ist, enthält der Entwurf nicht, obwohl die Entwurfsverfasser mehrfach auf die offensichtlichen Mängel und die Unvereinbarkeit mit europarechtlichen Vorschriften hingewiesen worden sind.

#### **D.**

In der Gemeinde Altenkirchen weist der Entwurf des Nahverkehrsplanes die Haltestelle „Altenkirchen Schule“ als Verknüpfungspunkt aus. Dieser befindet sich in der als Sackgasse ausgebildeten Schulstraße, die lediglich die Kindertagesstätte und die Regionale Schule Altenkirchen erschließt. Der Knotenpunkt verknüpft die Linien 10, 13 und 14. Diese Verknüpfung führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen sowie zu erhöhten Feinstaub- und

Kohlenmonoxidemissionen und vermehrtem Lärm. Dies gefährdet die Kinder. Die Straße ist für diesen Verkehr zu schmal. Die in der Wendeschleife parkenden Busse blockieren den übrigen Verkehr und behindern Eltern, die ihre Kinder mit dem eigenen Fahrzeug in die jeweilige Einrichtung bringen müssen. Die örtlichen Verhältnisse sind lediglich für die Durchführung des Schülerverkehrs geeignet. Hierauf wurden sowohl der Landkreis als auch die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen in der Vergangenheit mehrfach hingewiesen. Eine Reaktion ist bisher nicht erfolgt.

Soweit auf Seite 129 des Entwurfes ausgeführt wird, der Verküpfungspunkt „Altenkirchen Schule“ mache zusätzlich die Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw Umweltrassen notwendig, belegt es zum Einen, dass die vorhandenen Straßenverhältnisse nicht ausreichen, um den Verkehr durchzuführen und zum Anderen, dass der Entwurf in unzulässiger Weise in die gemeindliche Planungshoheit eingreift.

#### **Fazit**

- 1. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes ist in der vorgelegten Fassung (Stand 16.06.2021) nicht genehmigungsfähig, weil die Beteiligungsrechte der Gemeinden allegemein, insbesondere der Gemeinden Altenkirchen und Putgarten nicht beachtet worden sind.**
- 2. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes ist in der vorgelegten Fassung (Stand 16.06.2021) nicht genehmigungsfähig, weil er in unzulässiger Weise in die nach Art. 28 GG garantierten Selbstverwaltungsrechte der Gemeinden, insbesondere der Gemeinden Altenkirchen und Putgarten eingreift. Der Entwurf verstößt gegen die in § 2 KV MV den Gemeinden übertragene Planungshoheit.**
- 3. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes ist in der vorgelegten Fassung (Stand 16.06.2021) nicht genehmigungsfähig, weil er die der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen übertragenen Verkehrsleistungen in unzulässiger Weise über die gemeinwirtschaftlichen Verkehre hinaus auf rein touristische Bereiche ausdehnt, was sowohl nach den gesetzlichen Vorschriften als auch nach dem Dienstleistungsauftrag unzulässig ist.**

Stralsund, den 13.07.2021

Hans-Jörg Schüler  
Rechtsanwalt