

Amt Usedom-Süd

- Der Amtsvorsteher –

Gemeinde Zempin

Beschlussvorlage

GVZe-0460/23

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung über die Integration der ticketfreien Nutzung des öffentlichen Personennahverkehr als Basisleistung der Kur-/Gästekarte (UsedomCard)

<i>Organisationseinheit:</i> Fremdenverkehrsamt <i>Bearbeitung:</i> René Bergmann	<i>Datum</i> 27.10.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Gemeindevertretung Zempin (Entscheidung)	06.11.2023	Ö

Beschlussvorschlag

1. Die Gemeindevertretung der Gemeinde Zempin beschließt die Integration der ticketfreien Nutzung des öffentlichen Personennahverkehr in die Kur-/Gästekarte (UsedomCard) ab dem 01.01.2024 mittels eines umlagefinanzierten ÖPNV-Beitrags

a) für Gäste

Tagesgäste, Übernachtungsgäste: ÖPNV-Beitrag 1,20 € je Aufenthalt/Übernachtung und ausgestellter UsedomCard, der mit der Kurabgabe erhoben wird und von den Abgabepflichtigen zu leisten ist

Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer und Dauercamper/Dauerlieger mit Jahreskurkarte: ÖPNV-Beitrag 33,60 € pro Jahr und ausgestellter Jahreskurkarte, der mit der Kurabgabe erhoben wird und von den Abgabepflichtigen zu leisten ist
und/oder

b) **für Einwohner und Arbeitnehmer mit Jahreskurkarte: ÖPNV-Beitrag 54,30 € pro Jahr und ausgestellter Jahreskurkarte, der von der Gemeinde für alle Einwohner ab 6 Jahren und gemäß Urteil 1 M 131/19, OVG Greifswald, vom 19.06.2019 („Dieser Personenkreis wird den Einwohnern gleichgestellt.“) für alle Arbeitnehmer im eigenen Gemeindegebiet zu leisten ist.**

2. Der Bürgermeister wird ermächtigt, der als Anlage 1 beigefügten Kooperationsvereinbarung und deren Anlage über die umlagefinanzierte Einbindung von Bus und Bahn in die UsedomCard für den in Ziffer 1 bestimmten Personenkreis mit Wirkung ab dem 01.01.2024 zuzustimmen und die Vereinbarung zu unterzeichnen.

Sachverhalt

Eine Zielstellung des Projektes Modellregion „Insel Usedom und der Stadt Wolgast“ ist die Einbindung von Bus und Bahn in die Kurabgabe. Dazu wurde im Projektverlauf mit den Verkehrsunternehmen Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) und DB Regio AG (DB Regio) ein gemeinsames Tarifangebot zur Anerkennung der UsedomCard als Fahrberechtigung in den Bussen der UBB sowie den Zügen der DB Regio erarbeitet.

Bereits im Dezember 2022 haben die prädikatisierten Seebäder der Insel Usedom über die Annahme des Tarifangebots und Integration der kostenlosen bzw. ermäßigten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs in die Kur-/Gästekarte (UsedomCard) mittels eines umlagefinanzierten ÖPNV-Beitrags beraten. Die zu diesem Zeitpunkt erforderliche gleichlautende Beschlussfassung für eine Einführung zum 01.04.2023 konnte nicht erreicht werden, da noch folgende Voraussetzungen geprüft werden sollten:

- ❑ Gemeinde Ostseebad Karlshagen: Spätverbindung nach Karlshagen/Peenemünde (Taktverlängerung Bahnlinie RB 24), Busverbindung von Peenemünde über Zinnowitz zu ggf. Umsteigemöglichkeiten zum Achterland und Richtung Heringdorf
- ❑ Gemeinde Ostseebad Heringdorf: Prüfung und Finalisierung der Kooperationsvereinbarung, Stellungnahme zur Bewältigung der höheren Nachfrage
- ❑ Gemeinde Ostseebad Zinnowitz: Optimierung/Erweiterung des busseitigen Ortsverkehrs (Glienberg)

Nach Abstimmung mit den prädikatisierten Seebädern hat die Usedom Tourismus GmbH (UTG) als Koordinierungsstelle des Projektvorhabens an der Prüfung dieser Voraussetzungen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und den entsprechenden Gemeinden gearbeitet. Ergebnis sind die mit den Anlagen 1 bis 4 bereitgestellten Informationen, welche die Basis für die aktuelle, erneute Beschlussfassung darstellen.

Einzelheiten des Tarifangebots:

Grundlage sind die Bedingungen/Festlegungen der Kooperationsvereinbarung ÖPNV mit Anlage Projektbeschreibung (Anlage 1).

Hiernach gilt, dass jede Gemeinde individuell über die Integration sowohl für Gäste als auch über die Integration für Einwohner und Arbeitnehmer ihres Gemeindegebietes entscheiden kann zu folgenden Konditionen:

- Tagesgäste, Übernachtungsgäste: ÖPNV-Beitrag 1,20€ (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) je Aufenthalt/Übernachtung und ausgestellter UsedomCard, der mit der Kurabgabe erhoben wird und von den Abgabepflichtigen zu leisten ist
- Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer und Dauercamper/Dauerlieger mit Jahreskurkarte: ÖPNV-Beitrag 33,60€ (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) pro Jahr und ausgestellter Jahreskurkarte, der mit der Kurabgabe erhoben wird und von den Abgabepflichtigen zu leisten ist
- Einwohner und Arbeitnehmer mit Jahreskurkarte: ÖPNV-Beitrag 54,30€ (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) pro Jahr und ausgestellter Jahreskurkarte, der von der Gemeinde für alle Einwohner ab 6 Jahren und gemäß Urteil 1 M 131/19, OVG Greifswald, vom 19.06.2019 („Dieser Personenkreis wird den Einwohnern gleichgestellt.“) für alle Arbeitnehmer im eigenen Gemeindegebiet zu leisten ist.

Inhaber der UsedomCard können gegen deren Vorlage

- von Montag bis Freitag ab 9 Uhr sowie samstags, sonntags und feiertags ganztägig alle Buslinien der UBB (272, 273, 274, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 290, 291; mit Ausnahme der Linie 271 Wolgast – Greifswald; mit Stand mindestens des Fahrplans Regionalbuslinie: 01.01.2022 – 01.01.2023)

und

- montags bis sonntags und feiertags jeweils ganztägig die Züge auf den Bahnlinien der DB Regio RB 23 Świnoujście Centrum – Heringdorf – Zinnowitz – Wolgast – Züssow sowie RB 24 Zinnowitz – Peenemünde (mit Stand mindestens des Pocket Fahrplans: 24.01.2022 – 10.12.2022)

unentgeltlich nutzen.

- ❑ Kinder bis 6 Jahre werden kostenfrei befördert.
- ❑ Die UsedomCard ist personengebunden, nicht übertragbar und gilt nicht für die Anreise.
- ❑ Die UsedomCard gilt ausschließlich für die Personenbeförderung, aber nicht für die

kostenfreie Mitnahme von Tieren oder Fahrrädern. Hier gelten die jeweiligen Tarifbestimmungen.

Der *Finanzausgleich* des jeweiligen ÖPNV-Beitrags (Abrechnung der Nutzungen) erfolgt direkt zwischen den Projektgemeinden und den Verkehrsunternehmen.

Die *Organisation der interkommunalen Zusammenarbeit* übernimmt die UTG als Projektträger und Mittelsperson. Dazu koordiniert sie einen Steuerungskreis, der Details klärt, Unstimmigkeiten beseitigt, notwendige Innovationen umsetzt und die Kooperation fortschreibt.

Hinsichtlich der *Laufzeit und Kündigung, Beendigung oder der Anpassung* des Vertrages gilt: Die Vereinbarung gilt ab dem in Ziffer 2 bestimmten Einführungszeitpunkt und läuft bis zum 31.12.2024. Sie verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn sie nicht von einem der Vertragspartner mit einer Frist von 6 Monaten vor Ablauf des Kalenderjahres schriftlich gekündigt wird. Unberührt bleibt das außerordentliche Kündigungsrecht aus wichtigem Grund. Eine außerordentliche Kündigung vor dem 31.12.2024 aus wichtigem Grund ist möglich.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kooperationsvereinbarung wurde der Rechtsaufsichtsbehörde vorgelegt.

Anlage/n

1	Anlage 1_Kooperationsvereinbarung ÖPNV mit Anlage Projektbeschreibung (öffentlich)
2	Anlage 2_Verkehrsgutachten der IGES GmbH (öffentlich)
3	Anlage 3_Erklärung von Minister Reinhard Meyer zur Kapazitätserhöhung ab Sommerfahrplan 2024 (öffentlich)
4	Anlage 4_Protokoll zum Lösungsansatz für Karlshagen Zinnowitz (öffentlich)

Beratungsergebnis	Gesetzl. Zahl d. Mitglieder	Anwesend	Einstimmig	JA	NEIN	Enthaltung	Ausgeschlossen (Mitwirkungsverbot)
Gremium							
Gemeindevertretung Zempin	8						

**Kooperationsvereinbarung
zur Anerkennung der „UsedomCard“
(Kur-/Gästekarte) bei der DB Regio AG und der
UBB GmbH als Fahrberechtigung**

Stand der Fassung: 6. September 2023

Inhaltsverzeichnis (Nachrichtlich)

A.	Grundlagen im Projekt „Eine Insel – ein Erholungsgebiet – ein Erhebungsgebiet“ - „UsedomCard“	2
B.	Partnerschaften im Projekt	2
I.	Projektträger und Vertragspartner	2
II.	Projektgebiet	4
III.	Projektkalkulation	4
C.	Leistungen und Pflichten des Projektträgers	5
D.	Leistungen und Pflichten insbesondere der Projektgemeinden	5
I.	Finanzausgleich	5
II.	Zahlungsmodalitäten	6
III.	Tarif- und Preiserhöhungen	7
IV.	Fahrberechtigung	7
V.	Einwohner	8
VI.	Arbeitnehmer	10
E.	Leistungen und Pflichten der Verkehrsunternehmen	10
I.	Leistungen der UBB	10
II.	Leistungen der DB Regio	11
F.	Informationspflichten	12
G.	Gewährleistung / Haftung	12
H.	Missbrauchsvorsorge und Sicherheitsverpflichtung	13
I.	Datenschutz und Verschwiegenheit	13
J.	Sonstige Verpflichtungen	14
K.	Laufzeit, Geltungsdauer, Kündigung und Beendigung der Vereinbarung	14
I.	Laufzeit und Geltungsdauer	14
II.	Kündigung aus wichtigem Grund	14
III.	Vertragsbeendigung und Folgen der Vertragsbeendigung	15
L.	Weiterführende Zusammenarbeit, Rechtsnachfolge	16
M.	Schlussbestimmungen	16
N.	Gerichtsstand	16
O.	Schlussklausel	17
	Anlage zur Kooperationsvereinbarung ÖPNV	20

Kooperationsvereinbarung

„UsedomCard“¹

Zur Anerkennung der „UsedomCard“ (Kur-/Gästekarte) der prädikatisierten Gemeinden in der Tourismusregion Insel Usedom und Stadt Wolgast als Fahrberechtigung im SPNV der DB Regio AG und im ÖPNV der Usedomer Bäderbahn GmbH wird zwischen:

1. dem **Projektträger:**
Usedom Tourismus GmbH
Hauptstraße 42, 17459 Seebad Koserow
(im Folgenden UTG genannt)

und
2. den **Leistungsträgern**
(im Folgenden Verkehrsunternehmen genannt)
Usedomer Bäderbahn GmbH
Am Bahnhof 1, 17424 Seebad Heringsdorf
(im Folgenden UBB genannt)

DB Regio AG
Babelsberger Str. 18, 14473 Potsdam
(im Folgenden DB Regio genannt)

und

3. den **Projektgemeinden:**
Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

folgende **Kooperationsvereinbarung** geschlossen:

¹ NACHRICHTLICH: Allein aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher, weiblicher und diverser Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten für alle Geschlechter.

A. Grundlagen im Projekt „Eine Insel – ein Erholungsgebiet – ein Erhebungsgebiet“ - „UsedomCard“

Grundlage der Zusammenarbeit ist die diesem Vertrag zugrundeliegende Projektbeschreibung (sogenannter „Projektsteckbrief“), die Einzelheiten der Zusammenarbeit enthält (Anlage). Dessen Festlegungen sind Bestandteil der Vereinbarung.

Weiterhin gilt als Grundlage die gleichlautende Kurabgabensatzung der teilnehmenden Projektgemeinden im Kooperationsgebiet.

Zudem gelten als Grundlage:

für die UBB:

Für die Beförderung von Personen und Sachen in den Linienbussen der UBB gelten die jeweiligen Tarifbestimmungen und Besonderen Beförderungsbedingungen der Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“ sowie die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (VO AllgBef-Bed) und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

für die DB Regio: die Beförderungsbedingungen der DB Regio, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) sowie das allgemeine Eisenbahngesetz (AGB).

Das Projekt wird im Verlaufe der weiteren Umsetzung durch einen Steuerungskreis begleitet, welcher im Laufe des Projektes weitere Details klärt, Unstimmigkeiten beseitigt und notwendige Innovationen umsetzt.

Die angestrebte Kooperation setzt voraus, dass ein ÖPNV-Angebot (Bus- oder Bahnangebot) in der jeweiligen Projektgemeinde ganzjährig vorhanden ist und die Kurabgabepflicht in der Gemeinde ebenfalls ganzjährig gilt.

B. Partnerschaften im Projekt

I. Projektträger und Vertragspartner

1. Projektgemeinden

An dem Projekt sind die Gemeinden , , , , , ,  und  beteiligt, die für ihre Kurabgabepflichtigen (Übernachtungsgäste, Tagesgäste, Dauercamper, Dauerlieger und Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer) das System in ihrem Wirkungskreis umsetzen. Die den Abgabepflichtigen im Geltungsgebiet der UsedomCard eingeräumte Möglichkeit der Nutzung von Mobilitätsangeboten gem. § 1 Abs. 3d der Kurabgabensatzung der jeweiligen Gemeinde wird im Wege des Finanzausgleichs über den Projektträger als Mittelsperson mit den beteiligten Verkehrsunternehmen gem. Abschnitt D, Ziff. I geleistet und abgerechnet.

2. Projektträger

Der Projektträger (UTG) ist Mittelsperson², Koordinator und Organisator und partiell Finanzverwalter des Projektes für den Spitzausgleich zwischen den Projektgemeinden mit Bezug zur Kurabgabe und steht als solcher in Vertragsbeziehung mit den teilnehmenden Projektgemeinden einerseits und den involvierten Verkehrsunternehmen andererseits. In ihrer Funktion als Mittelsperson berechnet die UTG die Mobilitätsbeiträge (Umlagebetrag je Übernachtung/Aufenthalt/Jahresbeitrag, der für die Nutzung des SPNV/ÖPNV zusätzlich zur Kurabgabe erhoben wird) der einzelnen Projektgemeinde.

3. Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen stellen ihre Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Geltungsbereich der unter Abschnitt D, Ziff. IV Pkt. 1 aufgeführten Bus- und Bahnlinien zur Verfügung und akzeptieren auf ihren Linien/Strecken gegen Erhalt eines umlagefinanzierten Ausgleichsbetrags die UsedomCard (Kur-/Gästekarte) der Projektgemeinden als Fahrberechtigung.

4. Steuerungskreis

Der Steuerungskreis klärt die Details, beseitigt Unstimmigkeiten, setzt notwendige Innovationen um und schreibt das Projekt weiter fort. Der Steuerungskreis, dessen Sitzungen von der UTG organisiert werden, befasst sich mit der Anpassung dieser Vereinbarung. Dazu gehören die Regelungen der Finanzierung und Abrechnung gegenüber den beteiligten Verkehrsunternehmen sowie die Erweiterung des Projektes nach den Festlegungen der Projektbeschreibung (Anlage). Ergänzend gilt in Fällen der Tarif- und Preiserhöhungen Abschnitt D, Ziff. III.

Der Steuerungskreis setzt sich aus je einem/r Vertreter/in der beteiligten Projektgemeinden sowie des Projektträgers zusammen. Die Verkehrsunternehmen UBB und DB Regio nehmen mit Bezug zum Gegenstand der Kooperation regelmäßig, mindestens jedoch einmal pro Jahr, an den Sitzungen des Steuerungskreises teil.

Die Parteien können im Einvernehmen weitere Teilnehmer (z.B. kommunale Vertreter, Vertreter des Landes M-V sowie der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH, von Aufsichtsbehörden und sonstigen Fachbehörden, Vertreter von Fachbüros zu insbes. gebühren-, abgaberechtlicher, sonstig rechtlicher, steuerlicher oder touristischer Themenstellungen) in beratender Funktion zu Sitzungen des Steuerungskreises einladen.

Mit Bezug zu Aufgaben- oder Themenstellungen im Gegenstand der Kooperation sind alle Vertragspartner gleichberechtigt und verfügen jeweils über eine Stimme. Der Steuerungskreis entscheidet mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des/der Vorsitzenden den Ausschlag. Etwaige weitere Teilnehmer sind nicht stimmberechtigt, soweit nicht anders bestimmt. Für den Fall von Tarif- und Preiserhöhungen gilt ergänzend Abschnitt D, Ziff. III dieser Vereinbarung. Die Teilnehmer des Steuerungskreises üben in Bezug auf die Tarif- und Preisanpassungen ein Vorschlags- und Empfehlungsrecht dergestalt aus, dass eine rechtzeitige Abstimmung und Beratung in ihren jeweiligen Gremien erfolgen kann.

Ergänzend gelten hinsichtlich der Aufgaben des Steuerungskreises die Festlegungen der Vertragspartner gemäß Anlage (Projektbeschreibung), welche fester Bestandteil dieser Vereinbarung sind.

² Im Sinne BMF-Schreiben v. 11.01.2023 zu Abschnitt 10.4 UStAE (III C 2 7200/19/100004 :005 – 2023/0008032

5. Beitritt weiterer Gemeinden

Das Projekt ist offen für weitere Gemeinden der Modellregion. Das Beitrittsinteresse wird durch Schreiben an den Steuerungskreis beantragt, der über die Aufnahme mit einfacher Mehrheit entscheidet:

Die Beitrittsinteressenten müssen sich mit dem Beschluss über die Aufnahme in das Projekt „Eine Insel – ein Erholungsgebiet – ein Erhebungsgebiet“: „UsedomCard“ dazu verpflichten, dessen Zielsetzungen anzuerkennen und mit der Projektteilnahme die Regelungen dieser Vereinbarung und die Beschlüsse des Steuerungskreises anzuerkennen.

Eine Aufnahme als Projektgemeinde setzt voraus, dass der Beitrittsinteressent die zum Aufnahmezeitpunkt festgesetzten Beiträge zur Finanzierung des Projektes und Abrechnung der Nutzungen in der jeweilig erforderlichen Höhe beibringen können.

Vor dem aktiven Beitritt von Gemeinden zum Projekt muss das jeweilige Verkehrsunternehmen und gegebenenfalls die zuständigen Aufgabenträger nach dem ÖPNVG aus verkehrlicher und tarifarischer Sicht angehört werden. Ein von der jeweiligen Gebietskörperschaft unabhängiger Beitritt von einzelnen Teilorten, Stadt-, Gemeinde- oder Ortsteilen ist ausgeschlossen.

II. Projektgebiet

Die Projektgemeinden erheben seit dem 01.04.2023 eine gemeinsame Kurabgabe, welche zusätzlich ab dem 01.01.2024 eine, auch im Rahmen eines überregionalen Verbundes, den Abgabepflichtigen eingeräumte Möglichkeit der kostenlosen oder ermäßigten Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und anderer Angebote integriert. Erhebungsgebiet für die gemeinsame Kurabgabe ist die Gebietsfläche der Projektgemeinden als teilträumlicher Ausschnitt der Tourismusregion Insel Usedom und Stadt Wolgast.

Das Projektgebiet der Vertragspartner entspricht dem unter Abschnitt D, Ziff. IV Pkt. 1 aufgeführten Bus- und Bahnliniennetz.

III. Projektkalkulation

Die Vertragspartner haben Prognose-Kalkulationen bezüglich erwarteter Übernachtungen/Aufenthalte erstellt. Kalkulationsbasis im Sinne einer Schätzung sind die Gästezahlen aller prädikatisierten Seebäder der Insel Usedom ohne Berücksichtigung von Kindern unter 6 Jahren aus dem Jahr 2019 und abzgl. eines Abschlags in Höhe von 10 % wegen nicht vorhersehbarer Auswirkungen aktueller Entwicklungen und Geschehnisse in der Post-Corona-Zeit. Der für die Prognose-Kalkulation relevante Schätzrahmen basiert auf der Annahme von ca. 7,5 Mio. – 7,9 Mio. abgabepflichtigen Übernachtungen (inkl. Dauercamper/Dauerlieger und Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer) p.a. und Aufenthalten von 180.000 Tagesgästen p.a. für die ab dem 01.01.2024 vorzunehmende Abrechnung der Nutzungen.

Die UBB hat mit Schreiben vom 09.03.2022, die DB Regio hat mit Schreiben vom 09.03.2022 (nachgearbeitet am 09.09.2022) den Projektgemeinden jeweils ein Angebot zur Nutzung der in dieser Vereinbarung geregelten Beförderungsleistungen unterbreitet. Die Angebote sind durch jeweilige Schreiben des Projektträgers vom 01.07.2022 gegenbestätigt und im Folgenden durch Beschlussfassung der jeweiligen Projektgemeinde beschlossen worden. Zur Anerkennung der UsedomCard im ÖPNV hat der Projektträger mit den Projektgemeinden und den

Verkehrsunternehmen das im Abschnitt D, Ziff. I festgelegte Modell/System zur Abrechnung der Nutzungen vereinbart.

C. Leistungen und Pflichten des Projektträgers

Die Projektgemeinden haben einvernehmlich die UTG als integrierten Dienstleister bestimmt und diese mit der Wahrnehmung der interimistischen Geschäftsbesorgung als sog. „Aufgaben-/Projektträger“ beauftragt. Die UTG wird als von den Parteien eingesetzte „Kommunale Service- und Koordinierungsstelle“ die Aufgabe der Koordinierung des Vorhabens insbesondere mit Bezug zu Fragestellungen der Abgabenweiterleitung und der Kontrolle und Koordination für die Vertragsparteien durchführen.

Weitere Einzelheiten zu den Leistungen des Projektträgers sind in den Festlegungen der Parteien gemäß Anlage („Projektbeschreibung“), die fester Bestandteil dieser Vereinbarung ist, bestimmt.

D. Leistungen und Pflichten insbesondere der Projektgemeinden

Die Projektgemeinden beteiligen sich am Projekt „Eine Insel – ein Erholungsgebiet – ein Erhebungsgebiet“: „UsedomCard“ und verpflichten sich zur fristgemäßen Meldung der Kur-/Gästekartendaten sowie zur Finanzierungsabwicklung einschließlich der Abrechnung der Nutzungen.

Weitere Einzelheiten zu den Leistungen der Projektgemeinden sind in den Festlegungen der Parteien gemäß Anlage („Projektbeschreibung“), welche fester Bestandteil dieser Vereinbarung sind, bestimmt.

I. Finanzausgleich

1. Umlagebeträge der Verkehrsunternehmen

Zur Umsetzung des Tarifangebotes hat der Projektträger mit den Projektgemeinden und den Verkehrsunternehmen nachfolgendes Modell zur Abrechnung der Nutzungen für die Jahre 2023 und 2024 vereinbart:

- Umlagebetrag UBB für die Buslinien:
 - 0,45 € (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) je Übernachtung/Aufenthalt und ausgestellter UsedomCard (Kur-/Gästekarte)
 - 0,45 € x 28 (zugrunde gelegte, durchschnittliche Nutzungstage pro Jahr) = 12,60 € (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) pro Jahr für Dauercamper, Dauerlieger und Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer mit Jahreskurkarten

- Umlagebetrag DB Regio für die Bahnlinien:
 - 0,75 € (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) je Übernachtung/Aufenthalt ausgedruckter UsedomCard (Kur-/Gästekarte)
 - 0,75 € x 28 (zugrunde gelegte, geschätzte durchschnittliche Nutzungstage pro Jahr) = 21,-- € (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) pro Jahr für Dauercamper, Dauerlieger und Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer mit Jahreskurkarten

2. Kosten des Projektträgers

Für die Deckung der beim Projektträger für

- die Bereitstellung und Kontrolle der aus dem technischen CardSystem relevanten Daten zur Abrechnung der Nutzungen,
- die Weiterentwicklung der Kur-/Gästekarte der Projektgemeinden zu einer UsedomCard und
- der sonstigen Koordinierungsleistungen der UTG im Projekt

anfallenden Kosten steht im Jahr 2023 das Förderbudget der Modellregion zur Verfügung. Die Vertragspartner werden in Ergänzung zu dieser Vereinbarung wegen der für die Deckung der beim Projektträger ab dem Jahr 2024 anfallenden Kosten für den Be- und Vertrieb der UsedomCard und notwendige Einbehalte betreffend, die erforderlichen Vereinbarungen und Regelungen treffen.

II. Zahlungsmodalitäten

Der Abrechnungszeitraum im Rahmen des Systems des Finanzausgleichs insbesondere für die Abrechnung der Nutzungen ist das Kalenderjahr. Alle Zahlungen erfolgen auf Grundlage dieser Vereinbarung zwischen jeweiliger Projektgemeinde und den Verkehrsunternehmen zur Abrechnung der Nutzungen.

Die Erhebung des Entgelts für die Nutzung des Personennahverkehrs erfolgt „im Namen und für Rechnung“ der UBB/DB Regio.

Die Einzelheiten der Zahlungsmodalitäten sind in der Anlage („Projektbeschreibung“), die fester Bestandteil der Vereinbarung ist, festgelegt. Diese umfassen:

- Regelungen über die zu (monatlich bzw. jährlich) als Vorauszahlungen zu leistenden Abschlagszahlungen für Übernachtungs- und Tagesgäste und für weitere Nutzergruppen,
- Regelungen zur Zahlungsaufforderung in jeweils bestimmter Höhe zu den vereinbarten Zahlungsterminen,
- Regelungen für den Fall des Zahlungsverzugs,
- Regelungen zu Inhalten und Fristen der alljährlichen Endabrechnung zwischen den Kooperationsparteien,
- Bestimmung relevanter Bankverbindungen,
- Regelung erforderlicher Vollmachten sowie
- Regelung über Direktzahlungen ohne Tätigkeit der UTG

III. Tarif- und Preiserhöhungen

- 1.** Die Höhe der Abrechnungen der Nutzungen für die ÖPNV-Leistung bleibt für die Dauer der Jahre 2023 und 2024 unverändert gem. Abschnitt D, Ziff. I bestehen.
- 2.** Die Abrechnung der Nutzungen wird – vorbehaltlich der je Vertragspartner vorgreiflich zu treffenden Gremienbeschlüsse - für Zeiträume nach dem 31.12.2024 jährlich durch den Steuerungskreis festgelegt. Über eine Anpassung im Folgezeitraum wird mit den Vertragspartnern jeweils im 1. Halbjahr des Jahres vor Vertragsablauf verhandelt.
- 3.** Über die Konditionen der Fortsetzung nach dem 31.12.2024 wird abweichend vom vorgenannten Absatz ab dem 2. Halbjahr 2024 mit den Verkehrsunternehmen verhandelt und den teilnehmenden Projektgemeinden ein Angebot unterbreitet.

Die Verkehrsunternehmen weisen darauf hin, dass für den möglichen Folgezeitraum ab 01.01.2025 mindestens die durchschnittlichen jährlichen Tarifsteigerungsraten der teilnehmenden Verkehrsunternehmen geltend gemacht werden, es sei denn, es zeichnet sich für die Zukunft bereits konkret ein außerordentlicher Anpassungsbedarf ab. Bei unvorhersehbaren Preisentwicklungen, die gravierende Folgen auf die Produktionskosten der ÖPNV-Leistungen haben können, sind zeitnah Verhandlungen über Anpassungen des Mobilitätsbeitrags mit den Verkehrsunternehmen durchzuführen.

IV. Fahrberechtigung

Als Fahrberechtigung im Jahr 2023 und 2024 gilt ausschließlich eine gültige, einheitlich gestaltete UsedomCard (Kur-/Gästekarte) einer beteiligten Projektgemeinde.

Die Kur-/Gästekarte weist einen QR-Code auf, der in den Bussen der UBB gescannt und in den Bahnen der DB Regio mindestens auf Sicht kontrolliert wird und den Beleg der Fahrberechtigung darstellt. Sicherheitsmerkmale der Papierkarte, die vor Missbrauch schützen sollen, sind:

- Optik: Einsatz von Tagessichtfarbe (kann nicht kopiert werden)
- Haptik: Sinusperforation

Die Kur-/Gästekarte wird auch in digitaler, möglichst missbrauchssicherer Form auf mobilen Endgeräten abgebildet und zur Kontrolle vorgelegt (als Wallet- bzw. pdf-Datei inkl. QR-Code).

Alle ausgegebenen Kur-/Gästekarten erhalten eine fortlaufende Nummer mit einer vorab definierten Nummernkreis-Systematik. Beim elektronischen Meldeschein wird die Nummer in den Barcode integriert, kann jedoch in Klarschrift abgelesen werden. Das Logo der Landesmarke M-V ist auf allen Kur-/Gästekarten abzubilden.

1. Beförderungsbedingungen / Kontrollsystem

Die UsedomCard gilt als personengebundener, nicht übertragbarer Fahrausweis

- für Übernachtungsgäste nach Ankunft beim Beherbergungsbetrieb bis einschließlich des Tages der Abreise
- für Tagesgäste ab dem Kaufzeitpunkt bis max. 24 Uhr des entsprechenden Aufenthaltstages

- für Dauercamper, Dauerlieger und Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer ab dem Ausstellungszeitpunkt der Jahreskurkarte bis max. 31.12. des entsprechenden Abrechnungsjahres.

Sie gelten nicht für die Anreise mit der Bahn und sind nicht übertragbar.

Inhaber der UsedomCard können gegen deren Vorlage

- von Montag bis Freitag ab 9 Uhr sowie samstags, sonntags und feiertags ganztägig alle Buslinien der UBB (272, 273, 274, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 290, 291; mit Ausnahme der Linie 271 Wolgast – Greifswald; mit Stand mindestens des Fahrplans Regionalbuslinie: 01.01.2022 – 01.01.2023)

und

- montags bis sonntags und feiertags jeweils ganztägig die Züge auf den Bahnlinien der DB Regio RB 23 Świnoujście Centrum – Heringsdorf – Zinnowitz – Wolgast – Züssow sowie RB 24 Zinnowitz – Peenemünde (mit Stand mindestens des Pocket Fahrplans: 24.01.2022 – 10.12.2022)

unentgeltlich nutzen.

Kinder unter 6 Jahren werden kostenfrei befördert.

Die Fahrradmitnahme oder Mitnahme von Hunden erfolgt, ggf. entgeltlich, entsprechend der Tarif- und Beförderungsbestimmungen des jeweiligen Verkehrsunternehmens und ist damit nicht Bestandteil dieser Vereinbarung.

2. Weitere Regelungen

Weitere Regelungen gelten mit Bezug zu der Nutzung von Angeboten der UBB wie folgt:

- Die UBB wird auf den von ihr betriebenen UBB-Fernbuslinien Usedom – Berlin und Usedom – Hamburg Inhabern von Jahreskurkarten der Gemeinden, die auch die Einwohner-Jahreskurkarten als Fahrtberechtigung im ÖPNV beschlossen haben, zusätzlich auf eigene Rechnung eine Ermäßigung von 25% auf den Normalpreis einräumen.
- Die Gültigkeit der UsedomCard wird beim Fahrtantritt überprüft und erfasst. Die Kur-/ Gästekarten sind mit einem entsprechend konfigurierten Bar- bzw. QR-Code versehen, der von den Kontroll- und Erfassungsgeräten in den Linienbussen der UBB eingescannt werden kann. Die im ÖPNV der UBB vorhandene Kontroll- und Erfassungstechnik (Hardware und Software) wird auf Kosten der UBB vorgehalten.

V. Einwohner

Neben den kurabgabefinanzierten UsedomCard's können die aus den Eigenmitteln der einzelnen Gemeinden finanzierten Jahreskurkarten der Einwohner der jeweiligen Gemeinde im ÖPNV der DB Regio und der UBB als Fahrtberechtigungen im gesamten Kalenderjahr ihrer Gültigkeit anerkannt werden. Die Voraussetzung der Anerkennung ist eine entsprechende Beschlussfassung der jeweiligen Gemeinde über Finanzierung der Einwohner-Jahreskurkarten als ÖPNV-Berechtigung.

Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Kooperationsvereinbarung werden folgende Gemeinden von der Möglichkeit Gebrauch machen:

- Gemeinde ...,
- Gemeinde ...,
- Gemeinde

Alle Jahreskurkarten-Einwohner der sonstigen Projektgemeinden können als Fahrtberechtigung erst anerkannt werden, wenn im späteren Verlauf der Kooperation eine entsprechende Vereinbarung mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen wird.

Im Falle von Einwohner-Jahreskurkarten der teilnehmenden Gemeinden verpflichten sich die DB Regio und die UBB zur Anerkennung der Einwohner-Jahreskurkarten als Fahrtberechtigungen analog allen Bestimmungen dieser Kooperationsvereinbarung zur Anerkennung der Gästekarten. Alle technischen Anforderungen an die Gästekarten sind bei den Einwohner-Jahreskurkarten analog anzuwenden, damit die automatisierte Anerkennung im ÖPNV ermöglicht wird. Ebenfalls alle im Bezug auf die Gästekarten vereinbarten Bestimmungen bzgl. der Pflichten der Kooperationspartner, räumlicher und zeitlicher Gültigkeit, Fortsetzung der Kooperation, der Jahres-Endabrechnung sowie alle anderen Regeln, die sowohl in der Kooperationsvereinbarung als auch in der Anlage Projektbeschreibung Usedom-Card vereinbart wurden, sind analog im Bezug auf die Einwohner-Jahreskurkarten anzuwenden.

Es gelten folgende Bestimmungen bezüglich der Anerkennung und Abrechnung der Einwohner-Jahreskurkarten:

Bürger und Jahreskurabgabepflichtige gemäß der Kurabgabebesatzung erhalten von der Gemeinde Jahreskurkarten/Jahres-UsedomCards.

Die Gemeinde teilt der UBB bis zum 10. Januar 2024 die genaue Bürgerzahl und die Anzahl der Jahreskurkartenpflichtigen mit. Als Stichtag wird der letzte Tag des Vorjahres festgelegt. Die Berechnung des Umlagebetrags für die Anerkennung der Einwohner-Jahreskurkarten erfolgt wie folgt:

- Umlagebetrag UBB für die Buslinien:
 - $0,45 \text{ €} \times 28$ (zugrunde gelegte, durchschnittliche Nutzungstage pro Jahr) = 12,60 € (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) pro Jahr pro Bürger
- Umlagebetrag DB Regio für die Bahnlinien:
 - 41,70 € (brutto, inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) pro Jahr pro Bürger

Der Abrechnungsbetrag/Jahr wird in 12 gleiche Raten aufgeteilt. Die UBB stellt im eigenen Namen und den von DB Regio monatlich bis zum 15. eines Monats an die jeweilige Projektgemeinde eine Rechnung über eine Rate (Zahlungsziel: bis zum 28. eines Monats). Die Weiterverrechnung des Gesamtbetrages von DB Regio erfolgt bis zum 15. des Folgemonats nach der Abrechnung mit den Gemeinden.

Bürger im Sinne dieser Regelung sind alle gemeldeten Einwohner der Gemeinde ab dem vollendeten 6. Lebensjahr.

Jahreskurkartenbesitzer im Sinne dieser Regelung, welche nicht Bürger der Gemeinde sind, sind alle Jahreskurkartenbesitzer ab dem vollendeten 6. Lebensjahr, sofern der Aufenthalt nicht beruflicher Natur ist.

Änderungen im Jahresverlauf der Nutzungsberechtigungen werden mit einer Jahresendabrechnung per 31.03. des Folgejahres nachberechnet. Der Stichtag für die Jahresabrechnung ist der Stand des Meldesystems am 15.03. eines jeden Folgejahres.

VI. Arbeitnehmer

Darüber hinaus können auch die von einer Gemeinde an Arbeitnehmer ihres Gemeindegebietes ausgegebenen Jahreskurkarten der jeweiligen Gemeinde im ÖPNV der UBB als Fahrtberechtigungen im gesamten Kalenderjahr ihrer Gültigkeit anerkannt werden. Die Voraussetzung der Anerkennung ist eine entsprechende Beschlussfassung der jeweiligen Gemeinde über Finanzierung der Arbeitnehmer-Jahreskurkarten als ÖPNV-Berechtigung.

Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Kooperationsvereinbarung werden folgende Gemeinden von der Möglichkeit Gebrauch machen:

- Gemeinde ...,
- Gemeinde ...,
- Gemeinde

Für die Arbeitnehmer dieser Gemeinden gelten alle unter V. Einwohner getroffenen Regelungen hinsichtlich der ÖPNV-Berechtigung.

E. Leistungen und Pflichten der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich jeweils gegenüber den Projektgemeinden und der UTG zur Akzeptanz der UsedomCard als Fahrberechtigung und zur laufenden Qualitätsverbesserung.

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich zur Teilnahme am System des Finanzausgleichs einschließlich der Abrechnung der Nutzungen (Finanzierungsabwicklung) gemäß den in dieser Vereinbarung getroffenen Festlegungen sowie am Steuerungskreis und aktiven Mitarbeit mit Bezug zu den von diesem angebrachten Themen und Aspekten.

I. Leistungen der UBB

Die UBB stellt bereit bzw. gewährleistet die Beförderungsleistung gem. vertraglicher Abreden mit deren Aufgabenträger.

Die UBB erkennt die Festlegungen gemäß vorstehendem Abschnitt D rechtsverbindlich an und verpflichtet sich zur Teilnahme am Finanzausgleich (Finanzierungsabwicklung) gemäß den in dieser Vereinbarung getroffenen Festlegungen.

Die UBB verpflichtet sich und gewährleistet die Einhaltung oder Erbringung der mit dem Aufgabenträger vereinbarten Qualitätsstandards. Danach sind die vereinbarten Leistungen in einer Mindestqualität zu erbringen und nachzuweisen. Über die maßgeblichen Qualitätskriterien, das Qualitätserfassungs- und das Qualitätsbewertungssystem werden die Verkehrsunternehmen den Projektträger, sonst dem Steuerungskreis informieren.

Mit Bezug zum Projekt gilt zudem:

1. Akzeptanzen

Die UBB akzeptiert innerhalb ihres Streckennetzes auf den Linien 272, 273, 274, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 290, 291 (mit Ausnahme der Linie 271 Wolgast – Greifswald) die UsedomCard als Fahrausweis im Zeitraum der Gültigkeit der jeweiligen UsedomCard gemäß Abschnitt D, Ziff. III. Weiterhin gelten die darüberhinausgehenden Leistungen gemäß Abschnitt D, Ziff. IV Pkt. 2.

2. Qualitätsverbesserung des Bus-Angebotes

Die UBB strebt im Rahmen des Projektes die Verbesserung ihres Angebotes an. Einzelheiten zu den hierzu zwischen den Parteien vereinbarten Maßnahmen sind in der Anlage („Projektbeschreibung“), die fester Bestandteil der Vereinbarung ist, festgehalten.

3. Sonstige Leistungen

Darüber hinaus verpflichtet sich die UBB zur Weitergabe sämtlicher erfassten Kur-/Gästekarten bzw. UsedomCard-Nutzerdaten zur Auswertung an die UTG, soweit dieses zur Finanzierungsabwicklung erforderlich und juristisch zulässig ist

II. Leistungen der DB Regio

Die DB Regio stellt bereit und gewährleistet die Beförderungsleistung gem. Verkehrsvertrag mit der Bezeichnung „Teilnetz USEDOM“. Dies umfasst den Zugverkehr auf der Ostseeinsel Usedom sowie deren Zulaufstrecke aus Züssow.

Die DB Regio erkennt die Festlegungen gemäß vorstehendem Abschnitt D rechtsverbindlich an und verpflichtet sich zur Teilnahme am Finanzausgleich gemäß den in dieser Vereinbarung getroffenen Festlegungen. Die DB Regio verpflichtet sich und gewährleistet die Einhaltung oder Erbringung der mit dem/den Besteller/n vereinbarten Qualitätsstandards. Danach sind die vereinbarten Leistungen in einer Mindestqualität zu erbringen und nachzuweisen. In Abstimmung mit dem Projektträger, sonst dem Steuerungskreis, sind die maßgeblichen Qualitätskriterien, das Qualitätserfassungs- und das Qualitätsbewertungssystem festzulegen. Diese orientieren sich an den vom Auftraggeber (meint das Land M-V als Besteller der Leistungen der DB Regio) vorgegebenen Maßstäben³.

Mit Bezug zum Projekt gilt zudem:

1. Akzeptanzen

Die DB Regio akzeptiert innerhalb ihres Streckennetzes auf den die Bahnlinien RB 23 Świnoujście Centrum – Heringsdorf – Zinnowitz – Wolgast – Züssow sowie RB 24 Zinnowitz – Peenemünde die UsedomCard als Fahrberechtigung im Zeitraum der Gültigkeit der jeweiligen UsedomCard gemäß Abschnitt D, Ziff. III.

2. Qualitätsverbesserung des Bahn-Angebotes

Die DB Regio verpflichtet sich im Rahmen des Projektes zur ständigen Qualitätsverbesserung ihres Angebotes. Einzelheiten zu den hierzu zwischen den Parteien vereinbarten Maßnahmen sind in den Festlegungen der Parteien gemäß Anlage („Projektbeschreibung“) bestimmt.

³ s. Kurzbericht der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH zum Berichtsjahr 2018 in Erfüllung der Berichtspflichten gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 – Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Schienenpersonennahverkehr, S.6

3. Angebots- und Nachfrageentwicklungen

Informationen aus den Projektgemeinden über Angebots- und Nachfrageentwicklungen werden von der UTG an das Land MV weitergegeben, um im Falle einer nicht ausreichenden Bestellung ggf. befristet zu bestellende Mehrleistungen zu realisieren.

F. Informationspflichten

Die Vertragspartner verpflichten sich, den Projektträger sowie den Steuerungskreis über wesentliche, den Vertragsgegenstand betreffende Änderungen oder Entwicklungen umgehend zu unterrichten.

G. Gewährleistung / Haftung

Die Projektgemeinden übernehmen gegenüber den Verkehrsunternehmen keine Gewähr für eine bestimmte Anzahl von Übernachtungen, Tagesaufenthalten sowie weiteren Nutzungen, welche gemäß Abschnitt D, Ziff. II Pkt. 1 zur Abrechnung gelangen.

Sollten die im Punkt B, III benannten Schätzungen der Übernachtungen/Aufenthalte in größerem Maße in einem Jahr nicht erfüllt werden, behält sich die UBB vor, das Volumen der Beförderungsleistungen im kommenden Jahr an diese Entwicklung anzupassen. Ist es aufgrund von kurzfristigen gesetzlichen oder anderen Entscheidungen zu erwarten, dass keine bzw. nur im eingeschränkten Rahmen touristische Übernachtungen/Aufenthalte in den Projektgemeinden in konkreten Zeiträumen stattfinden, darf die UBB die Beförderungsleistungen an diese Entwicklung in diesen Zeiträumen ebenfalls bedarfsgerecht anpassen.

Die jeweilige Projektgemeinde gewährleistet der UBB und der DB Regio die Entrichtung der Einnahmen in der Höhe der tatsächlichen Übernachtungen, Tagesaufenthalte sowie weiteren Nutzungen.

Die Projektgemeinden verpflichten sich, sämtliche im Sinne der Parteien gemäß Anlage („Projektbeschreibung“) bestimmten Übernachtungen, Tagesaufenthalte sowie weiteren Nutzungen zu melden, entsprechende Meldelisten zu führen und die daraus resultierenden Einnahmen an das jeweilige Verkehrsunternehmen gemäß Abschnitt D, Ziff. I zu entrichten.

Jedem Vertragspartner steht das ausschließliche Rückgriffsrecht gegenüber seinen Mitarbeitern zu.

Die jeweilige Projektgemeinde gewährleistet die Richtigkeit ihrer Angaben, die im Zusammenhang mit der Abrechnung für das Tarifangebot „UsedomCard“ stehen sowie – unaufgefordert - eine fristgerechte Finanzierungsabwicklung einschließlich der Vornahme erforderlicher und vereinbarter Zahlungen sowie der Abrechnung der Nutzungen.

Der Beförderungsvertrag kommt zwischen dem Fahrgast und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zustande. Ausgeschlossen ist die Übernahme oder Haftung der Projektgemeinden insbesondere für Ersatz- oder Erstattungsansprüche Dritter aus den Beförderungsverträgen.

Die Parteien haften für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit, sowie für leichte Fahrlässigkeit bezüglich vertragswesentlicher Pflichten auch hinsichtlich ihrer Erfüllungsgehilfen. Im Übrigen ist jede Haftung ausgeschlossen. Dies gilt auch für sonstige Folgeschäden. Die Haftung ist u. a.

insoweit ausgeschlossen, als Versicherungsschutz der jeweiligen Vertragspartei besteht. Näheres werden die Parteien separat regeln.

H. Missbrauchsvorsorge und Sicherheitsverpflichtung

Die Projektgemeinden sind verpflichtet, der UTG mitzuteilen, welche Meldescheinnummern den Unterkunftsgebern zugeteilt wurden. Mit der Jahresendabrechnung erhält die UTG eine den Nummernkreisen zugeordnete Einzelaufstellung, aus der hervorgeht, welche Nummernkreise – bezogen auf einen bestimmten Unterkunftsgeber – als Fahrausweis benutzt wurden, welche Meldescheinnummern durch Ungültigkeit oder Stornierung nicht zur Abrechnung kamen. Diese Liste kann auf Verlangen von den Verkehrsunternehmen eingesehen werden. Außerdem können die einzelnen ausgegebenen Fahrausweisnummern mit der Anzahl der Personen, welche diesen Fahrausweis benutzt haben, in Verbindung gebracht werden.

Die Projektgemeinde stellt sicher, dass die UsedomCard ausschließlich in der vertraglich vereinbarten Laufzeit ausgestellt und auch nur an die berechtigte Personengruppe ausgereicht wird.

Die jeweilige Projektgemeinde hat zu gewährleisten, dass ihr Meldesystem so aufgebaut ist, dass Missbrauchsfälle nach Möglichkeit nicht auftreten und gewährt hierfür der UTG auf Nachfrage Einblick in die Unterlagen/Meldescheine.

Mit der Jahresendabrechnung erhält die UTG unaufgefordert eine detaillierte Aufstellung der vollständigen Übernachtungs-, Aufenthalts- und Nutzungszahlen der Projektgemeinde. Gliederungsdetails und Format werden die Projektgemeinden in Abstimmung mit dem Projektträger separat in Umsetzungs- und/oder Ausführungserklärungen regeln.

Für sämtliche festgestellten Missbräuche, die auf die ausstellende Stelle zurückzuführen sind, trägt der betreffende Verursacher die Verantwortung und muss Schadensersatz mindestens in der Höhe des erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE) an die Verkehrsunternehmen leisten. Der Projektträger (UTG) behält sich ausdrücklich vor, Schadensersatzansprüche, die aus dieser Vereinbarung entstehen, an die Verkehrsunternehmen abzutreten. Elektronische Akzeptanzen (am Beispiel der Kartenlesegeräte in den UBB-Bussen) sollen bei Leistungspartnern nach Möglichkeit eingeführt werden, um perspektivisch Nutzerdaten gemäß Datenschutz-Vorgaben auswerten zu können. Die Muster der UsedomCard wird den Verkehrsunternehmen von der UTG vor dem Projektstart bzw. im Projektverlauf 2 Wochen vor einem geplanten Lay-outwechsel angezeigt.

Die UsedomCard wird in einem einheitlichen Design gestaltet und ausgegeben. Entsprechende Elemente, die vor Missbrauch der Karte schützen sollen (z.B. Tageslichtfarbe oder Perforation), Fahrberechtigungsnachweise (z.B. in Form eines QR-Codes) der Verkehrsunternehmen und das Logo Insel Usedom sowie der Landesmarke M-V sollen dabei gestalterische Sicherheitsmerkmale sein.

I. Datenschutz und Verschwiegenheit

Die Projektgemeinden und die Verkehrsunternehmen verpflichten sich wechselseitig, datenschutzrechtliche Bestimmungen einzuhalten.

Die Projektgemeinden verpflichten ihre Mitarbeiter, über Angelegenheiten der anderen Vertragsparteien, die sie bei Ausübung ihrer Tätigkeit erfahren, Verschwiegenheit zu bewahren.

Die Projektgemeinden wirken aktiv bei der Umsetzung der nach dieser Vereinbarung verabredeten Ziele und Verpflichtungen mit und unterstützen sich wechselseitig entsprechend. Zu den Unterstützungsleistungen zählen, u. a. die Zurverfügungstellung von Informationen und Daten im Eigentum und/oder der Verfügungsgewalt des jeweiligen Vertragspartners im Rahmen der jeweils einschlägigen rechtlichen Regelungen (insb. Datenschutz; Regelungen zum Datenaustausch) soweit die Zuständigkeit des jeweiligen Vertragspartners gegeben ist.

Die Vertragspartner schließen gleichzeitig zu dieser Vereinbarung mit der UTG und, soweit erforderlich, untereinander einen Vertrag zur Verarbeitung personenbezogener Daten im Auftrag gem. Art. 28 der Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO), § 62 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) sowie § 4 Gesetz zum Schutz des Bürgers bei der Verarbeitung seiner Daten (Landesdatenschutzgesetz – DSG M-V) einzuhalten.

J. Sonstige Verpflichtungen

Alle Vertragspartner werden das Angebot im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten bewerben und gemeinsame Aktionen bei Marketing und Werbung unterstützen. Darüber hinaus verpflichten sich alle Vertragspartner, die ihnen zugänglichen Informationen der jeweils anderen Seite streng vertraulich zu behandeln und keinem Dritten zugänglich zu machen.

K. Laufzeit, Geltungsdauer, Kündigung und Beendigung der Vereinbarung

I. Laufzeit und Geltungsdauer

Die Vereinbarung gilt ab dem 01.01.2024 und läuft bis zum 31.12.2024. Sie verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn sie nicht von einem der Vertragspartner mit einer Frist von 6 Monaten vor Ablauf des Kalenderjahres gekündigt wird. Die Kündigung bedarf der Schriftform.

II. Kündigung aus wichtigem Grund

Unberührt bleibt das außerordentliche Kündigungsrecht aus wichtigem Grund. Eine außerordentliche Kündigung vor dem 31.12.2024 aus wichtigem Grund ist möglich.

Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn ein Vertragspartner gegen die Maßgaben dieser Vereinbarung verstößt oder eine Projektgemeinde ihren Zahlungsverpflichtungen nicht oder teilweise nicht nachkommt.

Die Vertragspartner⁴ sind insbesondere dann zur außerordentlichen Kündigung berechtigt, wenn:

- die Erteilung der Liniengenehmigungen durch die zuständige Landesbehörde verweigert wird;
- die vertragsrelevanten Liniengenehmigungen nach den §§ 42 und 43 PBefG von der Genehmigungsbehörde nach § 25 PBefG widerrufen werden oder sie gezwungen ist, die dauerhafte Befreiung von der Betriebspflicht nach § 21 Absatz 4 PBefG zu beantragen;
- die weitere Erfüllung des Vertrages aus wirtschaftlichen Gründen nicht zuzumuten ist;
- über das Vermögen der UTG das Insolvenzverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines solchen Verfahrens mangels Masse abgelehnt wird;
- der Aufgabenträger des ÖPNV oder deren Gesellschafter die Kündigung fordert;
- deutliche Missbräuche durch die Ausgabe der UsedomCard entstehen.

Die Vereinbarung ist in schriftlicher Form gegenüber sämtlichen anderen Beteiligten unter Nachweis des zur Kündigung ermächtigenden Gremienbeschlusses durch das Vertretungsgremium/-organ des jeweiligen Vertragspartners zu erklären. Sie soll begründet werden. Eine Kündigung in elektronischer Form gemäß § 126a BGB wird ausgeschlossen.

Sofern ein Vertragspartner durch Kündigung ausscheidet, ist die Vereinbarung von den weiteren Vertragspartnern zu ändern. Sofern zwischen den verbleibenden Vertragspartnern nicht anders vereinbart, bleibt die Wirksamkeit dieser Vereinbarung von der Kündigung einzelner Vertragspartner unberührt. Die verbliebenen Vertragspartner werden sich in diesem Falle über die Fortsetzung dieser Vereinbarung neu verständigen.

III. Vertragsbeendigung und Folgen der Vertragsbeendigung

Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses bleiben alle sich aus dieser Vereinbarung ergebenden Verpflichtungen so lange bestehen, bis die endgültige Abrechnung durch die Vertragspartner erfolgt ist.

Der Vertrag endet in allen Fällen der Kündigung, nachdem auf Basis der von den Projektgemeinden jeweils vorzulegenden Daten eine Nachkalkulation vorgenommen und durch den Projektträger abgerechnet, d.h. etwaige Finanzausgleiche zwischen den Projektgemeinden und den Verkehrsunternehmen verrechnet, wurden.

Wird der Vertrag gekündigt oder einvernehmlich aufgelöst, fallen die im Gegenstand der Vereinbarung genannten Aufgaben und wechselseitigen Rechte und Pflichten, soweit sie die Gebiets- oder Regelungszuständigkeit des jeweiligen Vertragspartners betreffen, ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Vertragsbeendigung wieder den jeweiligen Vertragspartner zu.

⁴ Von der Aufnahme von Sonderkündigungsrechten zugunsten der Gemeinden – etwas für den Fall, dass die Leistungen der Verkehrsunternehmen unverhältnismäßig geringer ausfallen als zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses (z.B. Linienstreichungen, anhaltende Ausfälle, etc.) oder keine der angestrebten Qualitätsverbesserungen erkennbar wird – wird angesichts der Kürze der Erstlaufzeit der Vereinbarung aus Praktikabilitätsgründen und dem Erfordernis der Systemkompatibilität vorläufig abgesehen. Eine Konkretisierung sollte bei den Verhandlungen für einen etwaigen Folgezeitraum folgen.

Zum Zeitpunkt der Vertragsbeendigung laufende Aufgaben des Projektträgers werden nach Maßgabe dieser Vereinbarung fortgeführt und abgewickelt.

Der Vertrag wird - ohne dass es einer Kündigung durch einen oder mehrere Vertragspartner bedarf - mit Bezug zu den Bestimmungen der interimistischen Tätigkeit der UTG auf deren Rechtsnachfolger übertragen.

L. Weiterführende Zusammenarbeit, Rechtsnachfolge

Alle Vertragspartner verpflichten sich zur vertrauensvollen Zusammenarbeit bei der Erfüllung der vereinbarten Leistungen und zur Wahrung der gegenseitigen unternehmerischen Interessen.

Die Vertragspartner verpflichten sich, sicherzustellen, dass etwaige Rechtsnachfolger in die in dieser Vereinbarung begründeten Rechte und Pflichten eintreten.

Die Projektgemeinden beabsichtigen perspektivisch die Gründung eines gemeinsamen Kommunalunternehmens in der Rechtsform einer Anstalt des öffentlichen Rechts oder in einer Rechtsform des Privatrechts. Dieses Unternehmen soll in Ablösung der interimistischen Geschäftsbesorgung durch die UTG im Kontext der inselweiter Fragestellungen zur Verbesserung der infrastrukturellen Aspekte insbesondere auch in den Bereichen Mobilität, öffentlicher Personennahverkehr und allgemein der Regionalentwicklung, tätig werden.

Die Vertragspartner stimmen - vorbehaltlich der Gründung des Unternehmens im vorstehenden Absatz - einer Übertragung der Rechte und Pflichten des interimistischen Geschäftsbesorgers (UTG) nach dieser Kooperationsvereinbarung auf das zur dauerhaften Geschäftsbesorgung von den Projektgemeinden vorgesehene Unternehmen zu.

M. Schlussbestimmungen

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht oder teilweise nicht den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen oder einzelne Bestimmungen durch schriftliche Nebenabreden verändert werden, so berührt dies nicht die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen.

An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der wirtschaftlichen Zielsetzung möglichst nahekommen, die die Vertragsparteien mit der unwirksamen beziehungsweise undurchführbaren Bestimmung verfolgt haben. Die vorstehenden Bestimmungen gelten entsprechend für den Fall, dass sich der Vertrag als lückenhaft erweist. § 139 BGB gilt als ausgeschlossen.

N. Gerichtsstand

Für alle Streitigkeiten, die sich aus oder im Zusammenhang mit dieser Kooperationsvereinbarung ergeben, ist Greifswald für alle Parteien örtlicher Gerichtsstand.

O. Schlussklausel

Beim Abschluss dieser Vereinbarung können nicht alle Möglichkeiten, die sich aus der künftigen technischen und wirtschaftlichen Entwicklung oder aus der Änderung von gesetzlichen Bestimmungen oder sonstigen für das Vertragsverhältnis wesentlichen Umstände⁵ ergeben können, vorausgesehen und erschöpfend geregelt werden. Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass für ihre Zusammenarbeit die Grundsätze gegenseitiger Loyalität und der Grundgedanke der wechselseitigen (Amts-)Hilfe und Unterstützung gelten. Sie sichern sich gegenseitig zu, die Vertragsvereinbarungen in diesem Sinne zu erfüllen und ggf. künftigen Änderungen der Verhältnisse unter Heranziehung der allgemeinen Grundsätze von Treu und Glauben Rechnung zu tragen.

Anlage: Projektbeschreibung „UsedomCard“

⁵ Beispielsweise im Zusammenhang mit der Einführung des 49-Euro-Tickets

VERTRAGSUNTERZEICHNUNG

1. Projektträger

(UNTERSCHRIFTEN | SIEGEL)

Usedom Tourismus GmbH

2. Verkehrsunternehmen

(UNTERSCHRIFTEN | SIEGEL)

Usedomer Bäderbahn GmbH

DB Regio AG

3. Projektgemeinden

(UNTERSCHRIFTEN | SIEGEL)

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Gemeinde ...

Anlage zur Kooperationsvereinbarung ÖPNV

PROJEKTDESCREIBUNG „UsedomCard“

ZIELE DES PROJEKTS

Die prädikatisierten Gemeinden der Insel Usedom des Landkreises Vorpommern-Greifswald (... , ... , ... , ... , ... , ... , ... und ...), die Verkehrsunternehmen Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) und DB Regio AG (DB Regio), Region Nordost und die Usedom Tourismus GmbH (UTG) beabsichtigen ab dem 01.01.2024 als Partner gemeinsam das Projekt „UsedomCard“ umzusetzen.

„UsedomCard“ steht dabei für eine gemeinsame Kurabgabe und für die etwaige, ticketfreie Nutzung ausgewählter Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (solidarfinanziertes Kombiticket UsedomCard: Kurkarte + ÖPNV-Fahrkarte) für berechtigte Gäste – je nach Beschlussfassung der einzelnen Gemeinden auch für Einwohner und Arbeitnehmer – in der Projektregion sowie für die Nutzung von vergünstigten Freizeitangeboten für diesen Nutzerkreis.

Das Thema „Mobilität“ ist eines der Kernthemen der Insel Usedom.

Im Projekt „UsedomCard“ mit inkludierter, ticketfreier Nutzung von Bus und Bahn stehen daher die Entwicklung und Vermarktung der touristischen ÖPNV-Mobilität mit dem Ziel der Verringerung des Individualverkehrs im Fokus.

Vorrangiges Ziel aller Projektpartner ist die Schaffung eines klimagerechten Angebotes, welches sich bedeutend positiv auf die Umwelt im Projektgebiet auswirken wird. Zudem sorgt der mit dem Projekt beabsichtigte, mittelfristig angelegte Veränderungsprozess in der Mobilitätsnutzung und Angebotsgestaltung für eine zwingend erforderliche Entlastung der Straßeninfrastruktur und des damit verbundenen CO₂-Ausstoßes. Positive Beispiele sind schon heute die fahrpreislose Busnutzung durch Kurkarteninhaber in den Gemeinden Ostseebad Heringsdorf und der Vorpilot zur Umsetzung der UsedomCard (Kurkarte inkl. ÖPNV-Nutzung) im Ostseebad Ückeritz.

Mit der „UsedomCard“ mit besonderem Bezug zur Integration und Erweiterung bestehender Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs wird dem Gast auf der Insel Usedom ein besonderer Service geboten, der gleichzeitig eine höhere Akzeptanz zur Zahlung der Kurabgabe nach sich zieht.

Der Gast erhält im Hinblick auf das hohe Verkehrsaufkommen, die hohen Spritkosten und Parkplatzgebühren einen echten Mehrwert. Er wird in die Lage versetzt, mit der „UsedomCard“ zeitsparend und bequem an sein gewähltes Tagesfreizeit- und Erholungsziel zu gelangen, ohne dort eine weitere Kurkarte lösen zu müssen. Mit dem gebotenen Mehrwert

für die gegebenenfalls auch im Rahmen eines überregionalen Verbundes den Abgabepflichtigen eingeräumte Möglichkeit der kostenlosen oder ermäßigten Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und anderer Angebote über den „eigenen“ Urlaubsort hinaus bei insgesamt zunehmender Angebotsverbesserung durch bereits vorgenommene und weitere beabsichtigte Kapazitätsausweitung erhöht sich dessen Bereitschaft zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote in der Region.

Insgesamt ergibt sich in der Kombination Mobilität & Tourismus für die UBB und die DB Regio die Chance, vorhandene Angebote zu erweitern und schrittweise neue betriebliche Geschäftsfelder im ÖPNV zu erschließen. Damit leistet das Projekt einen Beitrag zur Steigerung der touristischen Attraktivität der Insel Usedom und zur Daseinsvorsorge der heimischen Bevölkerung.

Ziel ist es, zukünftig das Projekt auch auf die Städte und Gemeinden im Modellgebiet „Insel Usedom und Stadt Wolgast“, wie beispielsweise die Achterlandgemeinden, die bislang keine Kurabgabe erheben können, auszuweiten. Die hierfür notwendigen Vorbereitungs-, Abstimmungs- und Informationsarbeiten einschließlich der Schaffung und Beschlussfassung entsprechender vertraglicher Rahmenbedingungen und Beitrittserklärungen zum Systembeitritt sollen ab Projektbeginn aufgenommen bzw. fortgeführt werden.

Nicht zuletzt erhalten die teilnehmenden Kommunen und sukzessive damit auch die gesamte Region einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen touristischen Destinationen.

HINTERGRUND UND VORAUSSETZUNGEN

Die Zusammenarbeit basiert auf einem Kooperationsvertrag zwischen der UTG, den Verkehrsunternehmen und den teilnehmenden Projektgemeinden. Die Finanzierungsabwicklung, d.h. die Abrechnung der etwaig eingeräumten Nutzungen des ÖPNV-Bus/Bahnverkehrs, erfolgt über eine Umlage aus der neu kalkulierten Kurabgabe der teilnehmenden Orte. Die Bereitstellung der Mobilitätsangebote im straßen- und schienengeführten ÖPNV erfolgt durch die Verkehrsunternehmen UBB und DB Regio. Das Marketing erfolgt auf Basis einer interimistischen Geschäftsbesorgung im Auftrag der beteiligten Projektgemeinden durch die UTG und durch von dieser ggf. zu koordinierender Drittauftragnehmer sowie durch alle weiteren Projektpartner.

FINANZIERUNGSMODELL

Im Projektgebiet wird derzeit in den beteiligten Projektgemeinden Kurabgabe erhoben.

Bemessungsgrundlagen für den von den einzelnen Kommunen zu zahlenden Umlagebetrag sind die sog. „kurabgabepflichtigen“ (sog. „relevante“) Übernachtungen und Aufenthalte.

Die Berechnung der relevanten Übernachtung und Aufenthalte basiert auf der Grundlage der tatsächlich abgegebenen Meldescheine abzüglich der nicht abgabepflichtigen Kur-/Gästekarteninhaber.

Die Weiterleitung der Umlagebeträge je Gemeinde zur Zahlung an UBB und DB Regio erfolgt monatlich. Bei der direkten Zahlung der Projektgemeinden an die Verkehrsunternehmen ist die UTG als Mittelsperson hierüber von den Projektgemeinden rechtzeitig mittels eines rechtsverbindlichen Erfassungs-, Buchungs- und Zahlungsnachweises zu informieren.

Art und Umfang der wechselseitigen Verpflichtungen (Zahlungen) werden im Abschnitt Zahlungsmodalitäten näher geregelt.

ORGANSIATION

„UsedomCard“ wird auf der Basis eines Vertrages zwischen den teilnehmenden Projektgemeinden, der UBB und der DB Regio und der UTG realisiert. Das System ist offen für weitere Kommunen und touristische Einzelunternehmen, die ihren Gästen den Service und die damit verbundenen weiteren Vergünstigungen bei touristischen Leistungen anbieten wollen. Auch die künftige Einbeziehung weiterer Mobilitätspartner (Fahrrad; Bring- und Vermietungsunternehmen) ist möglich.

Die UTG übernimmt **im Auftrag und auf Rechnung** der Projektgemeinden die Organisation und Administration des Projektes und das Projektmarketing. Sie ist Vermarkter, Ersteller und Eigner der UsedomCard sowie Mittelsperson⁶ und Organisator im Projekt „UsedomCard“ und steht als solcher in Vertragsbeziehung mit den beteiligten Projektgemeinden einerseits und den Verkehrsunternehmen andererseits.

Die Erhebung des Entgelts für den ÖPNV erfolgt im Namen und auf Rechnung der UBB/DB Regio. Auf der UsedomCard ist der Zusatz **„Der ÖPNV-Anteil des Tarifangebotes UsedomCard erfolgt im Namen und auf Rechnung der Verkehrsunternehmen UBB/DB Regio.“** aufzubringen.

Weiterhin organisiert die UTG die Sitzungen des Steuerungskreises der Projektgemeinden und der Verkehrsunternehmen, der sich mit der jährlichen Anpassung dieser Vereinbarung beschäftigt. Der Steuerungskreis setzt sich aus jeweils mindestens einem Vertreter der Vertragspartner zusammen. Er tagt mindestens einmal jährlich.

⁶ BMF-Schreiben v. 11.01.2023 zu Abschnitt 10.4 UStAE (III C 2 7200/19/100004 :005 – 2023/0008032

VERKEHRSANGEBOT

Das Verkehrsangebot, welches durch die „UsedomCard“ genutzt werden kann, setzt sich aus den festgelegten inselweiten Bus-/Bahnlinien und hierfür geltenden Nutzungsbedingungen in der jeweils gültigen Fassung zusammen:

Kooperation Usedomer Bäderbahn GmbH

- Ticketfreie Mitfahrt für Übernachtungsgäste, Dauercamper und Zweitwohnungsbesitzer und Tagesgäste mit Kur-/Gästekarte:
 - alle Buslinien der Usedomer Bäderbahn GmbH (272, 273, 274, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 290, 291; mit Ausnahme der Linie 271 Wolgast – Greifswald)
- Nutzungsbedingungen:
 - Die ticketfreie Mitfahrt gilt nur in Verbindung mit einer gültigen „UsedomCard“.
 - Kinder unter 6 Jahre werden kostenfrei befördert.
 - „UsedomCards“ sind personengebunden und nicht übertragbar.
 - Die „UsedomCard“ gilt ausschließlich für die Personenbeförderung, aber nicht für die kostenfreie Mitnahme von Tieren oder Fahrrädern. Hier gelten die jeweiligen Tarifbestimmungen.
 - Die ticketfreie Nutzung des Busverkehrs über die Kur-/Gästekarte ist an Schultagen (Mo-Fr) erst ab 09.00 Uhr möglich.

Kooperation DB Regio AG

- Ticketfreie Mitfahrt für Übernachtungsgäste, Dauercamper und Zweitwohnungsbesitzer und Tagesgäste mit Kur-/Gästekarte:
 - Bahnlinie RB 23 Swinemünde – Heringsdorf – Zinnowitz – Wolgast – Züssow
 - Bahnlinie RB 24 Zinnowitz – Peenemünde
- Nutzungsbedingungen:
 - Die ticketfreie Mitfahrt gilt nur in Verbindung mit einer gültigen „UsedomCard“
 - Kinder unter 6 Jahre werden kostenfrei befördert.
 - Die „UsedomCard“ ist personengebunden und nicht übertragbar.
 - Die UsedomCard gilt nicht für die Anreise.
- Die Kur-/Gästekarte gilt ausschließlich für die Personenbeförderung, aber nicht für die kostenfreie Mitnahme von Tieren oder Fahrrädern. Hier gelten die jeweiligen Tarifbestimmungen.

EINZELHEITEN

Aufgaben des Steuerungskreises

Der Steuerungskreis erörtert im Rahmen seiner Sitzungen, u.a.:

- die Auswertung der Angebots- und Nachfrageentwicklungen und Ableitung erforderlicher Angebotsanpassungen insbesondere auf Basis der von den Verkehrsunternehmen eingebrachten Daten Der Steuerungskreis berät über und empfiehlt:
- Details (Formate) zur rechtzeitigen Information über geplante sowie unplanmäßige Änderungen der vertraglich vereinbarten Beförderungsleistungen an den Projektträger, möglichst unter Angabe einer entsprechenden Ersatzleistung.
- Details zur gemeinsamen Erarbeitung eines ÖPNV-Angebotes für Einwohner durch die Kooperationspartner.
- Austausch über die Ergebnisse der jeweiligen Prüfaufträge an den Projektträger oder an die Verkehrsunternehmen.
- Aktivitäten zur Vermarktung des Tarifangebotes
- Vertrags- und Preisfortschreibung
- Überprüfung der Kalkulation mit der in Fällen des Über- bzw. Unterschreiten der tatsächlichen Einnahmen aus den abgabepflichtigen Übernachtungen im Verhältnis zu den nach der Prognose-Kalkulationen der Projektgemeinden erwarteter Übernachtungen/Aufenthalte.

Leistungen und Pflichten des Projektträgers

Die UTG macht Werbung für das Projekt bei den Gästen und stellt entsprechende Werbemittel her. Weiterhin wirbt sie bei den Gemeinden der Modellregion für eine Beteiligung an dem Projekt und arbeitet daran, die Kur-/Gästekarte mit ÖPNV-Nutzung bei allen Gemeinden ihres Zuständigkeitsbereiches einzuführen. Die UTG hält die volle Rechteinhaberschaft der „UsedomCard“ (Kur-/Gästekarte).

Die UTG sorgt für die Weitergabe projektrelevanter Informationen. Vor diesem Hintergrund betreibt sie den Steuerungskreis und organisiert die Sitzungen.

Des Weiteren koordiniert die UTG die Abrechnung zwischen den Vertragspartnern basierend auf den gemeldeten Übernachtungen und Aufenthalten der in den Projektgemeinden kurabgabepflichtigen Gäste. Damit ist die UTG zur fristgemäßen Meldung der Kur-/Gästekartendaten an die Verkehrsunternehmen verpflichtet. Im Falle der direkten Zahlung der Projektgemeinden an die Verkehrsunternehmen ohne Tätigkeit als Mittelsperson, ist die UTG hierüber von den Projektgemeinden rechtzeitig, d.h. bis spätestens 15. des Folgemonats, mittels eines rechtsverbindlichen Erfassungs-, Buchungs- und Zahlungsnachweises zu informieren.

Der UTG verpflichtet sich gemeinsam mit den Vertragspartnern das Projekt in geeigneter Art und Weise zu evaluieren. Dabei sind vor allem die Entwicklung der Nutzungsintensitäten und die Neukundenquote über die nächsten Jahre zu ermitteln.

Zahlungsmodalitäten

1. Finanzausgleich

1.1. Umlagebeträge für Übernachtungs- und Tagesgäste

Für die Abrechnung werden alle dem Meldegesetz nach meldepflichtigen Übernachtungen, Aufenthalte und weiteren Nutzungen der Gemeinde berücksichtigt, mit folgenden Ausnahmen:

- Kinder unter 6 Jahren

Für Übernachtungen und Tagesaufenthalte von Kindern unter 6 Jahren erfolgt keine Abrechnung, sie können jedoch die „UsedomCard“ als Fahrberechtigung nutzen.

Die Abrechnung erfolgt monatlich durch Rechnungslegung:

- Die UTG teilt der UBB sowie der DB Regio bis zum 10. des Folgemonats die Anzahl der im Abrechnungsmonat ausgegebenen Tageskurkarten und Übernachtungen bei Mehrtageskurkarten je Projektgemeinde mit.
- Die UBB stellt im Namen der UBB und DB Regio eine Gesamtrechnung auf dieser Basis monatlich bis zum 15. des Folgemonats an die jeweilige Projektgemeinde eine Rechnung (Zahlungsziel: bis zum 28. des Folgemonats) und verrechnet den Gesamtbetrag von DB Regio über alle Gemeinden hinweg mit der DB Regio bis zum 15. des Folgemonats nach der Abrechnung mit den Gemeinden
- Die Verantwortlichen des jeweiligen Vertragspartners sind gesondert zu bestimmen.

Änderungen im Jahresverlauf der Nutzungsberechtigungen werden mit der Endabrechnung verrechnet.

1.2. Umlagebeträge für weitere Nutzergruppen

Dauercamper, Dauerlieger und Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer, die zur Zahlung einer Jahreskurabgabe herangezogen werden, erhalten ebenfalls die Kur-/Gästekarte mit ÖPNV-Nutzung. Zum umlagefinanzierten Ausgleich wird folgende Berechnung zugrunde gelegt:

- UBB Abrechnungsbetrag/Jahr:

Anzahl gemeldete Dauercamper/Dauerlieger/Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer x 28 x unter Abschnitt D Ziff. I der Kooperationsvereinbarung festgelegten Betrag

- DB Regio Abrechnungsbetrag/Jahr:

Anzahl gemeldete Dauercamper/Dauerlieger/Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer x 28 x jeweils unter Abschnitt D Ziff. I der Kooperationsvereinbarung festgelegten Betrag

Die UTG teilt der UBB und der DB Regio bis zum 30. Januar die genaue Anzahl der Dauercamper, Dauerlieger und Zweitwohnungsbesitzer/-eigentümer, für die eine Jahreskarte ausgestellt wurde, je Projektgemeinde mit (exklusive Kinder unter 6 Jahren). Als Stichtag wird der letzte Tag des Vorjahres festgelegt.

Der Abrechnungsbetrag/Jahr wird in 12 gleiche Raten aufgeteilt. Die UBB stellt im eigenen Namen und den von DB Regio monatlich bis zum 15. eines Monats an die jeweilige Projektgemeinde auf Anforderung der UTG eine Rechnung über eine Rate (Zahlungsziel: bis zum 28. eines Monats). Die Weiterverrechnung des Gesamtbetrages von DB Regio über alle Gemeinden hinweg mit der DB Regio erfolgt bis zum 15. des Folgemonats nach der Abrechnung mit den Gemeinden.

Änderungen im Jahresverlauf der Nutzungsberechtigungen werden mit der Endabrechnung verrechnet.

1.3. Umlagebeträge für Einwohner und Arbeitnehmer

Auch Einwohner und Arbeitnehmer im Gemeindegebiet erhalten von ihrer Gemeinde eine Kur-/Gästekarte, die nach erfolgter Beschlussfassung auch die ÖPNV-Nutzung inkludieren kann. Der umlagefinanzierte Ausgleich ist durch die jeweilige Gemeinde zu leisten. Alle Einzelheiten sind in der Kooperationsvereinbarung, Abschnitt D, Ziff. V. und VI. geregelt.

2. Direktzahlung

Die Projektgemeinden leisten die an die UBB und die DB Regio zu leistenden Zahlungen direkt, d.h. ohne Tätigkeit der UTG als Mittelsperson. Die UTG wird von den Projektgemeinden hierüber rechtzeitig mittels eines rechtsverbindlichen Erfassungs-, Buchungs- und Zahlungsnachweises informiert.

3. Endabrechnung

Eine genaue Endabrechnung erfolgt aufgrund der tatsächlich stattgefundenen Übernachtungen, Tagesaufenthalte und Nutzerzahlen im auf das Teilnahmejahr folgenden Jahr.

Die jeweilige Projektgemeinde meldet bis zum 15.03. des Folgejahres auf das Teilnahmejahr die abgabepflichtigen Übernachtungen, Tagesaufenthalte und Nutzerzahlen mit Stand 28.02. des Teilnahmejahres und rechnet auf Anforderung des Projektträgers (UTG) bis zum 31.03. des Folgejahres die gesamten Nutzungen unter Anrechnung der geleisteten Vorauszahlungen ab.

Die Endabrechnung beinhaltet ebenso die Möglichkeit einer Rückzahlung an die jeweilige Projektgemeinde, falls weniger Übernachtungen, Tagesaufenthalte und Nutzungen gästekartebeitragszahlender Gäste im Vorjahr als im aktuellen Teilnahmejahr stattgefunden haben.

4. Zahlungsverzug

Die Zahlungstermine sind durch die Projektgemeinde exakt einzuhalten, da die Verkehrsunternehmen einen Rechtsanspruch auf die Bezahlung bereits getätigter Verkehrsleistungen besitzen. Zugleich sieht sich der Projektträger in der Pflicht einer ordnungsgemäßen Projektabwicklung. Im Falle der Überschreitung des Stichtages für den Zahlungseingang ist der Projektträger berechtigt, Verzugszinsen zu berechnen.

5. Bankverbindungen

5.1. Zahlungen an die UBB

Für alle Zahlungen an die **UBB** sind folgende Kontodaten zu verwenden:

- Name: Usedomer Bäderbahn GmbH
- IBAN: DE37 1001 0010 0150 8021 00
- BIC: PBNKDEFF
- bei: Postbank Berlin

5.2. Zahlungen an die UTG

Für alle Zahlungen der Projektgemeinden an die UTG wegen deren Tätigkeit als Mittelsperson (Koordinierungs- und Managementleistungen als Projektträger) ist ein separates Treuhandkonto zu verwenden, welches von der UTG vorgehalten und mit einer separaten Zahlungsaufforderung von der UTG benannt wird.

6. Vollmachten

6.1. Vollmacht UBB

Der UBB wird von der DB Regio im Rahmen und für die Laufzeit dieser Vereinbarung für Zwecke der Abrechnung der UsedomCard Vollmacht erteilt zur Anforderung, Empfangnahme und Freigabe von Geldern im Zusammenhang mit der eingeräumten Möglichkeit der Nutzung von Mobilitätsangeboten gemäß § 1 Abs. 3d) der Kurabgabebesatzung der jeweiligen Projektgemeinde. Die jeweilige Projektgemeinde ist angewiesen, die an die DB Regio zu leistenden Beträge an die bevollmächtigte vorgenannte UBB auszusahlen.

6.2. Vollmacht UTG

Der UTG wird von der jeweiligen Projektgemeinde im Rahmen und für die Laufzeit dieser Vereinbarung für Zwecke der Abrechnung der UsedomCard Vollmacht erteilt zur Anforderung, Empfangnahme und Freigabe von Geldern, zu erstattenden Kosten und notwendigen Auslagen im Zusammenhang mit der Durchführung und Umsetzung des Systems

„UsedomCard“ einschließlich der Durchführung von Maßnahmen des Finanzausgleichs (Finanzierungsabwicklung) zugunsten oder zulasten der jeweiligen Projektgemeinde.

Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung

1. Qualitätsverbesserung des Bus-Angebotes

Die UBB verpflichtet sich im Rahmen des Projektes zur ständigen Qualitätsverbesserung ihres Angebotes. Die Projektbeteiligten erklären, dass sie gemeinsam und jeder einzelne Beteiligte im Rahmen seiner Obliegenheiten alle ihnen/ihm zumutbaren Anstrengungen unternehmen werden, jeweils rechtzeitig miteinander abgestimmte bzw. noch abzustimmende nötige oder zweckmäßige Vorarbeiten/-leistungen, die auf eine reibungslose Durchführung des Projekts abzielen, vorzunehmen. Dieses umfasst insbesondere Gespräche mit ihrem Auftraggeber zu folgenden Themen zu führen:

- Kapazitätsausweitungen durch zusätzliche Fahrten und Linien auf der Insel Usedom und in Wolgast, aufbauend auf bereits zuvor deutlich ausgeweitetem Busangebot
- Ausbau der Taktungen auf den Busverbindungen von der Insel Usedom nach Wolgast mit Durchbindung in Richtung Lubmin (damit entstehen u.a. auch attraktive Optionen zum Tierpark Wolgast oder aber zu den Fähr- und Schiffsverbindungen in Freest und Kröslin etc.)
- Prüfung und Umsetzung verbesserte Anbindung von Schwerpunktzielen wie Zeltplätzen etc. (z.B. Trassenheide)
- Einsatz von größeren Fahrzeugen (Gelenkbusse) im Liniennetz der UBB
- Prüfung im Handlungsfeld Informations- und Kommunikationsmaßnahmen:
 - o Rechtzeitige Information über geplante sowie unplanmäßige Änderungen der vertraglich vereinbarten Beförderungsleistungen an den Projektträger, möglichst unter Angabe einer entsprechenden Ersatzleistung.

Die UBB verpflichtet sich im Sinne des gemeinsamen Projektverständnisses, jedoch ohne Präjudiz:

- Prüfung von Linienenerweiterungen im Inselnorden (insbesondere Peenemünde, Karlshagen und Trassenheide) und Anbindungsmöglichkeiten an die Inselmitte (Bernsteinbäder) und den Inselsüden (Kaiserbäder und Achterland)
- Prüfung eines möglichen Linienangebotes in der Inselmitte (Bernsteinbäder)

2. Qualitätsverbesserung des Bahn-Angebotes

Die DB Regio verpflichtet sich im Rahmen des Projektes zur ständigen Qualitätsverbesserung ihres Angebotes. Die Projektbeteiligten erklären, dass sie gemeinsam und jeder einzelne Beteiligte im Rahmen seiner Obliegenheiten alle ihnen/ihm zumutbaren Anstrengungen unternehmen werden, jeweils rechtzeitig miteinander abgestimmte bzw. noch abzustimmende nötige oder zweckmäßige Vorarbeiten/-leistungen, die auf eine reibungslose

Durchführung des Projekts abzielen, vorzunehmen. Dieses umfasst insbesondere Gespräche mit ihrem Besteller zu folgenden Themen zu führen:

- Prüfung Angebotsverbesserung:
 - o Kapazitätserweiterungen über die bereits als Vorab-Leistung für Einführung der Kur-/Gästekarte vorgenommenen Maßnahme durch Verlängerung der Züge um zwei zusätzliche Triebwagen (insg. ca. +200 Plätze) ab Sommerfahrplan 2022 (seit Mai 2022) mit dem Ziel der dauernden Kapazitätsausweitung in der Saison (Sommerfahrplan)
 - o Weitere Kapazitätserweiterung vsl. ab dem Sommerfahrplan 2024 mit zwei zusätzlichen Triebwagen (insg. ca. +200 Plätze)
- Prüfung Taktverdichtung:
 - o Verlängerung des 30min-Takts über den Sommerfahrplan hinaus bei Bedarf
 - o Gutachten über die für einen 20min-Takt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen (Kreuzungsbahnhöfe, Verlängerung Bahnsteige) und Planung von entsprechenden Investitionsmaßnahmen
- Prüfung im Handlungsfeld Informations- und Kommunikationsmaßnahmen:
 - o Rechtzeitige Information über geplante sowie unplanmäßige Änderungen der vertraglich vereinbarten Beförderungsleistungen an den Projektträger, möglichst unter Angabe einer entsprechenden Ersatzleistung.

Die Qualitätsverbesserungen und insb. die Angebotsverbesserung als auch die Taktverdichtung erbringt die DB Regio im Auftrag des Bestellers. Sofern es zu Zu- oder Abbestellungen durch den Besteller kommt, gelten diese Zu- oder Abbestellungen als neue Leistungsgrundlage für die UsedomCard.

3. Obliegenheiten zur Verbesserung des Bus-/Bahn-Angebotes

Die Vertragspartner erklären, dass sie gemeinsam und jeder einzelne Beteiligte im Rahmen ihrer/seiner Obliegenheiten alle ihnen/ihm zumutbaren Anstrengungen unternehmen werden, jeweils rechtzeitig miteinander abgestimmte bzw. noch abzustimmende nötige oder zweckmäßige Vorarbeiten/-leistungen, die auf eine reibungslose Durchführung des Projekts abzielen, vorzunehmen.

Abschnitt 10.4 UStAE_ Stand der konsolidierten Fassung_14.02.2023

10.4. Durchlaufende Posten

(1) 1 Durchlaufende Posten gehören nicht zum Entgelt (§ 10 Abs. 1 Satz 5 UStG). 2 Sie liegen vor, wenn der Unternehmer, der die Beträge vereinnahmt und verauslagt, im Zahlungsverkehr lediglich die Funktion einer Mittelsperson ausübt, ohne selbst einen Anspruch auf den Betrag gegen den Leistenden zu haben und auch nicht zur Zahlung an den Empfänger verpflichtet zu sein. 3 Ob der Unternehmer Beträge im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt und verauslagt, kann nicht nach der wirtschaftlichen Betrachtungsweise entschieden werden. 4 Es ist vielmehr erforderlich, dass zwischen dem Zahlungsverpflichteten und dem, der Anspruch auf die Zahlung hat (Zahlungsempfänger), unmittelbare Rechtsbeziehungen bestehen (vgl. BFH-Urteil vom 24.02.1966 – V 135/63, BStBl III S. 263). 5 Liegen solche unmittelbaren Rechtsbeziehungen mit dem Unternehmer vor, sind Rechtsbeziehungen ohne Bedeutung, die zwischen dem Zahlungsempfänger und der Person bestehen, die an den Unternehmer leistet oder zu leisten verpflichtet ist (vgl. BFH-Urteil vom 02.03.1967 – V 54/64, BStBl III S. 377).

(2) 1 Unmittelbare Rechtsbeziehungen setzen voraus, dass der Zahlungsverpflichtete und der Zahlungsempfänger jeweils den Namen des anderen und die Höhe des gezahlten Betrags erfahren (vgl. BFH-Urteil vom 04.12.1969 – V R 104/66, BStBl II 1970 S. 191). 2 Dieser Grundsatz findet jedoch regelmäßig auf Abgaben und Beiträge keine Anwendung. 3 Solche Beträge können auch dann durchlaufende Posten sein, wenn die Mittelsperson dem Zahlungsempfänger die Namen der Zahlungsverpflichteten und die jeweilige Höhe der Beträge nicht mitteilt (vgl. BFH-Urteil vom 11.08.1966 – V 13/64, BStBl III S. 647). 4 Kosten (Gebühren und Auslagen), die Rechtsanwälte, Notare und Angehörige verwandter Berufe bei Behörden und ähnlichen Stellen für ihre Auftraggeber auslegen, können als durchlaufende Posten auch dann anerkannt werden, wenn dem Zahlungsempfänger Namen und Anschriften der Auftraggeber nicht mitgeteilt werden. 5 Voraussetzung ist, dass die Kosten nach Kosten-(Gebühren-)ordnungen berechnet werden, die den Auftraggeber als Kosten-(Gebühren-)schuldner bestimmen (vgl. BFH-Urteil vom 24.08.1967 – V 239/64, BStBl III S. 719). 6 Zu durchlaufenden Posten im Rahmen von postvorbereitenden sonstigen Leistungen von Konsolidierern an die Deutsche Post AG vgl. BMF-Schreiben vom 13.12.2006, BStBl I 2007 S. 119. 7 Die von den gesetzlichen Trägern der Grundsicherung für Arbeitssuchende gezahlte Mehraufwandsentschädigung ist bei der Auszahlung durch die Arbeits Gelegenheit bei dieser als durchlaufender Posten zu beurteilen.

(3) 1 Steuern, öffentliche Gebühren und Abgaben, die vom Unternehmer geschuldet werden, sind bei ihm keine durchlaufenden Posten, auch wenn sie dem Leistungsempfänger gesondert berechnet werden (vgl. BFH-Urteil vom 04.06.1970 – V R 10/67, BStBl II S. 648, und Abschnitt 10.1 Abs. 6). 2 Dementsprechend sind z. B. Gebühren, die im Rahmen eines

Grundbuchabrufverfahrens vom Notar geschuldet werden, bei diesem keine durchlaufenden Posten, auch wenn sie als verauslagte Gerichtskosten in Rechnung gestellt werden dürfen.

(4) Für die Annahme eines durchlaufenden Postens in Fällen der Gesamtschuldnerschaft obliegt der Nachweis über die Funktion als Mittelsperson dem Unternehmer.

Verkehrsgutachten: ÖPNV-Kapazitäten und aktuelle sowie zu erwartende Nachfrage

Modellregion Insel Usedom und Stadt Wolgast

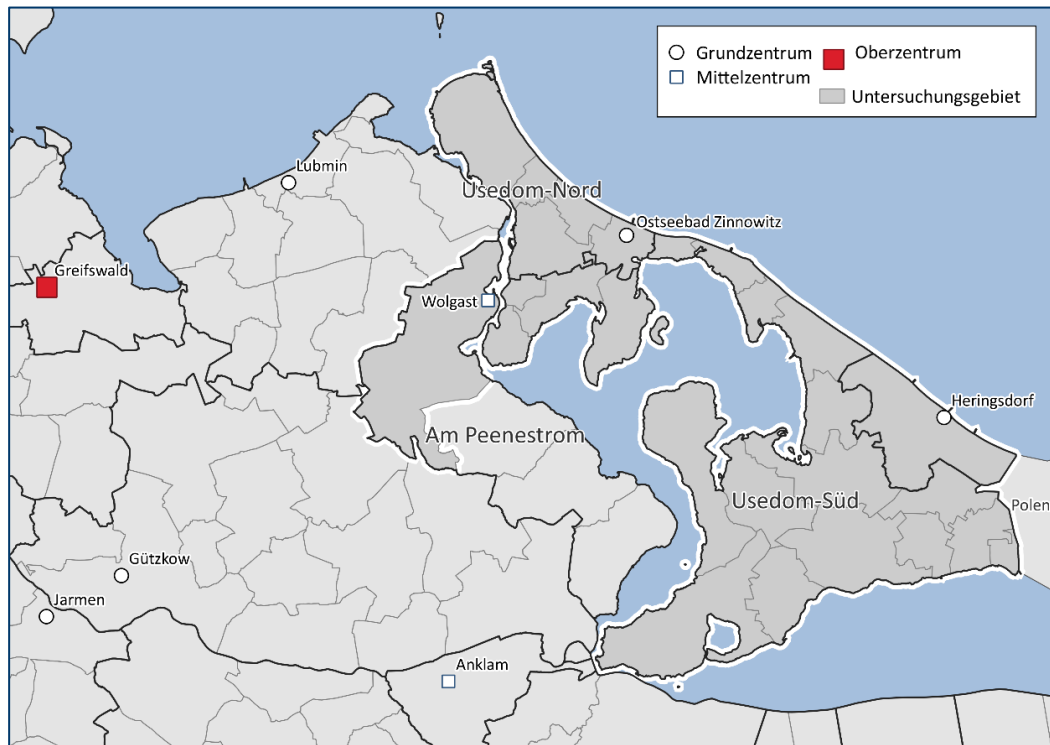
August 2023

- Einführung einer **digitalen GästeCard** im Rahmen des Projektvorhabens „Modellregion Insel Usedom & Stadt Wolgast“
 - Angebote der einzelnen Gemeinden
 - Vorteilsleistungen bei touristischen Partnern
 - Integration des ÖPNV (inkl. SPNV)
- Geplanter Umlagepreis auf Basis der Verkehrsleistungen im Jahr 2022 sowie den Übernachtungs- und Aufenthaltszahlen in der Gesamten Modellregion: 1,20 €
- Aktueller Stand zur digitalen GästeCard:
 - Einführung der GästeCard als **einheitliche Kurtaxe in acht prädikatisierten Seebädern zum 01.04.2023**
 - Aktuell noch **keine Integration des ÖPNV** in das Angebot
 - Ausnahme: Kurkarteninhabende in den Kaiserbädern und des Ostseebads Ückeritz können weiterhin das Busliniennetz der UBB (mit Ausnahme der Linie 271) kostenfrei nutzen. Kurkarteninhabende des Ostseebads Ückeritz können zudem den SPNV (RB 23 und RB24) kostenfrei nutzen. Die Kurabgaben in diesen Seebädern sind entsprechend angepasst.

- Die Kaiserbäder (Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin) **integrierten bereits im August 2018 die Nutzung des Busliniennetzes der UBB in ihre Kurkartenabgabe.** Seit 2020 ist eine **kostenfreie ÖPNV-Nutzung für alle Kurkarteninhaber des Ostseebads Ückeritz** möglich.
- **Vermehrte und anhaltende Ausfälle im SPNV** und die **starken Fahrgastzahlentwicklungen** in anderen beispielhaften Regionen mit einer GästeCard lassen **Zweifel hinsichtlich aktuell verfügbarer Kapazitäten für eine Integration des ÖPNV** aufkommen.

1. Methodik
2. Bestandsanalyse
 - a. Bevölkerung & Tourismus
 - b. SPNV- & ÖPNV-Angebot
 - c. Mobilitätsverhalten
 - d. Aktuelle Auslastungen im SPNV
 - e. Entwicklungen im ÖPNV
3. Entwicklungsszenarien
4. Zukünftige Kapazitätsauslastungen
5. Bewertung
6. Maßnahmvorschläge
7. Zusammenfassung & Fazit

1. Methodik



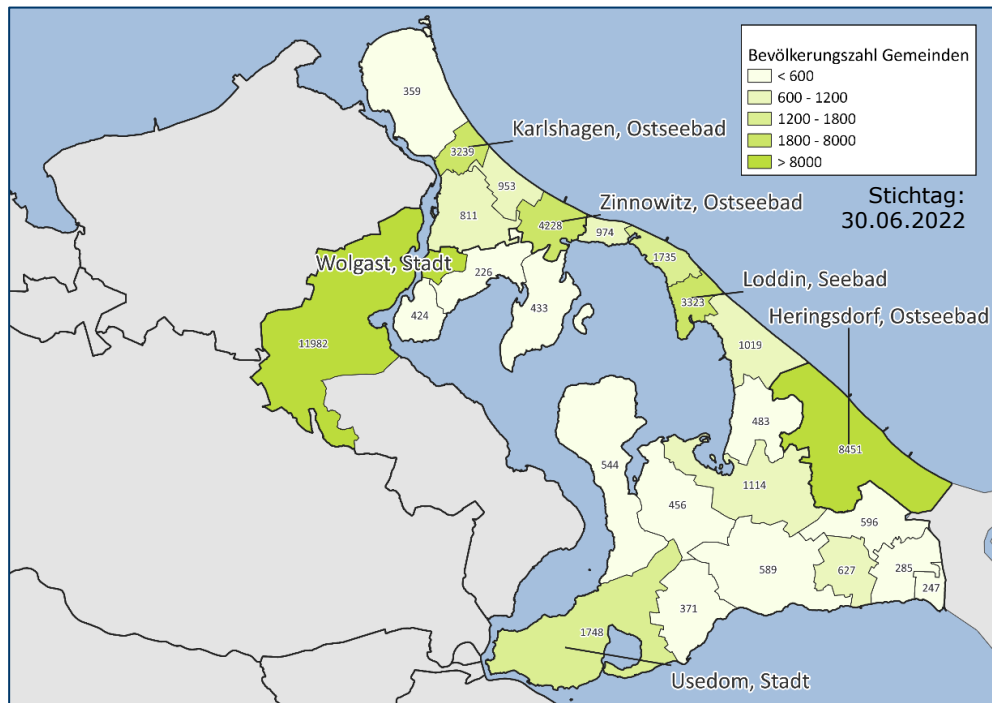
- Alle Kommunen des **deutschsprachigen Teils der Insel Usedom sowie die Stadt Wolgast** stellen das Untersuchungsgebiet für das Gutachten dar (analog zur Modellregion *Insel Usedom & Stadt Wolgast*)
 - Amt Usedom-Nord mit 5 Gemeinden
 - Amt Usedom-Süd mit 15 Gemeinden
 - Ostseebad Heringsdorf als amtsfreie Gemeinde
 - Die Gemeinden Krummin, Lütow, Sauzin sowie die Stadt Wolgast im Amt Am Peenestrom
- **Raumordnung:**
 - Ostseebäder Zinnowitz und Heringsdorf als Grundzentren
 - Stadt Wolgast als Mittelzentrum für nördlichen Inselteil und Hansestadt Anklam für den südlichen Inselteil
 - Hanse- und Universitätsstadt Greifswald als Oberzentrum
 - Außerdem: Świnoujście im polnischen Teil der Insel mit rd. 40.000 Einwohnenden

Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2023

1. Bestandsaufnahme und IST-Analyse
 - Auswertung Struktur-, Bevölkerungs- und Tourismusdaten
 - Prüfung bisheriges SPNV- & ÖPNV-Angebot
 - Auswertung Auslastungen im SPNV & ÖPNV
2. Abschätzung der künftigen touristischen Fahrgastnachfrage
 - Entwicklung einer Benchmark zur Abschätzung der touristischen Fahrten im SPNV & ÖPNV
 - Festlegung eines Hochrechnungsfaktors auf Grundlage der Benchmark sowie möglichen Entwicklungsszenarien
 - Ermittlung der zukünftigen touristischen Fahrgastnachfrage
3. Auswertung der zukünftigen Kapazitätsauslastungen
4. Bewertung der Kapazitäten und Zusammenfassung von Stärken und Schwächen
5. Ableitung von Prüfaufträgen für mögliche Maßnahmenvorschläge

2. Bestandsanalyse

Bevölkerung & Tourismus



- Insgesamt leben rund 42.500 Menschen im Untersuchungsgebiet
 - Stadt Wolgast (11.982 EW) und das Ostseebad Heringsdorf (8.451 EW) weisen die höchste Bevölkerung auf
 - Weitere bevölkerungsstärkere Gemeinden: Die Ostseebäder Karlshagen und Zinnowitz, das Seebad Loddin sowie Usedom Stadt
 - Bevölkerungsstand nach Ämtern im Juni 2022:

Amt Usedom-Nord:	9.590
Amt Usedom-Süd:	11.771
Ostseebad Heringsdorf:	8.451
Amt Am Peenestrom*:	13.065
- *nur Gemeinden innerhalb des Untersuchungsgebiets

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2022, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2023

Gesamtbevölkerung (Anzahl unter 15-Jährige) in den Ämtern bzw. amtsfreien Gemeinden im Untersuchungsgebiet:

Amt	2017	2018	2019	2020	2021
Amt Usedom-Nord	9.366 (984)	9.325 (954)	9.350 (939)	9.442 (923)	9.456 (926)
Amt Usedom-Süd	11.491 (1.302)	11.557 (1.333)	11.520 (1.333)	11.666 (1.348)	11.688 (1.339)
Ostseebad Heringsdorf	8.646 (825)	8.547 (814)	8.496 (810)	8.443 (780)	8.387 (775)
Amt am Peenestrom <i>(nur Gemeinden innerhalb des Untersuchungsgebiets)</i>	13.145 (1.755)	13.111 (1.810)	12.965 (1.771)	12.946 (1.748)	12.992 (1.765)
Gesamt	42.648 (4.866)	42.540 (4.911)	42.331 (4.853)	42.497 (4.799)	42.523 (4.805)

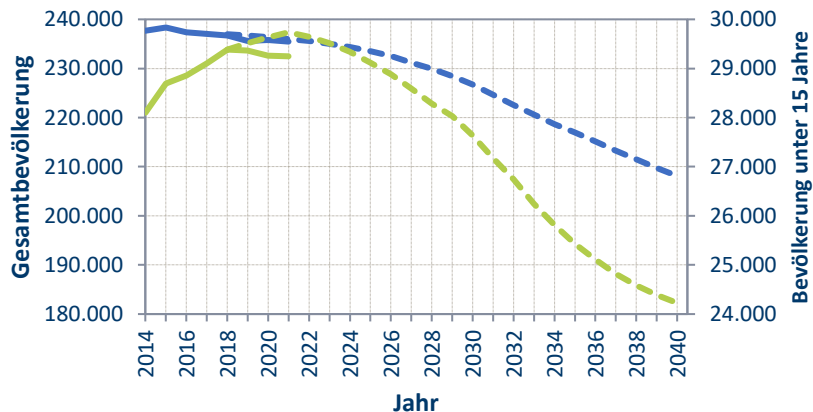
Stichtag ist jeweils der 31.12 jeden Jahres

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2018, 2019, 2020, 2021 & 2022

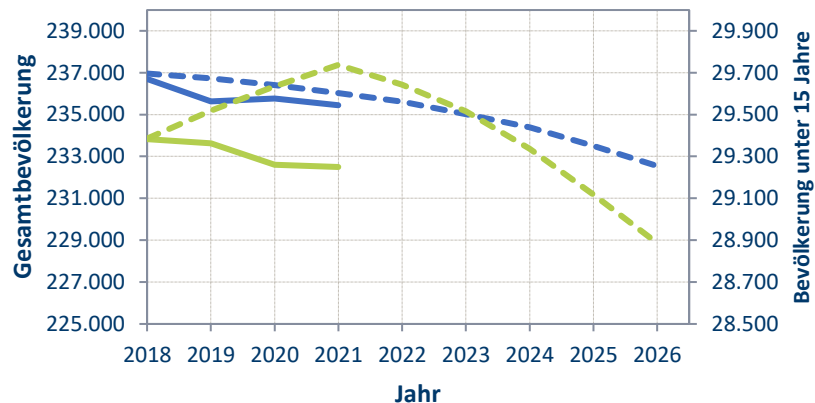
Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Ergebnisse aus der 5. Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommern bis 2040:

Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald



Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

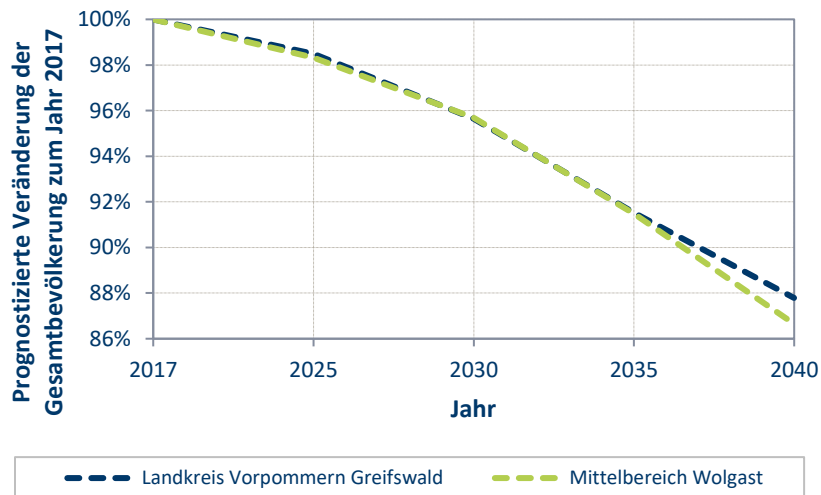


Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern 2019

Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Ergebnisse aus der 5. Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommern bis 2040:

Entwicklungsprognose der Bevölkerung zum Bezugsjahr 2017
im Landkreis Vorpommern-Greifswald und im Mittelbereich
Wolgast



- Prognostizierte prozentuale Veränderungen im Mittelbereich Wolgast vor allem bis zum Jahr 2035 ähnlich zu denen des Landkreises

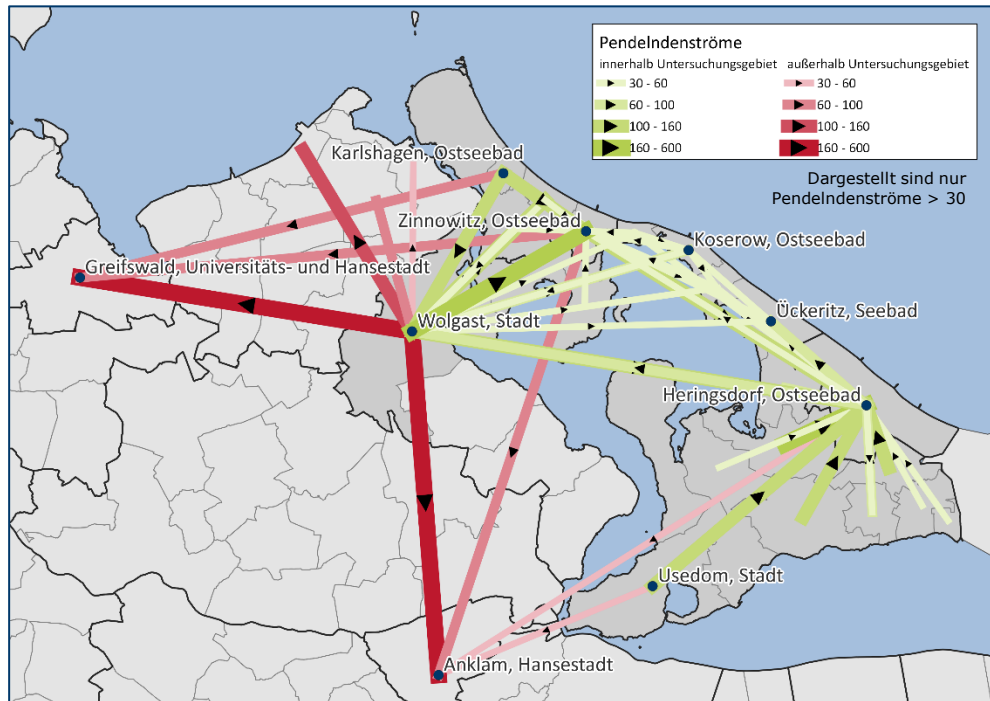
→ Annahme der **Entwicklungen auf Landkreisebene für die Bevölkerungsprognosen im Untersuchungsgebiet:**

- Bevölkerung nimmt in den nächsten Jahren stetig ab
- Anzahl der unter 15-Jährigen soll zunächst zunehmen, bis sie ab 2021 im Vergleich zur Gesamtbevölkerung noch stärker zurückgehen soll; Aktuelle Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre zeigt jedoch, dass der Rückgang hier schon vor 2021 eingesetzt hat

Entwicklung PendelIndenzahlen

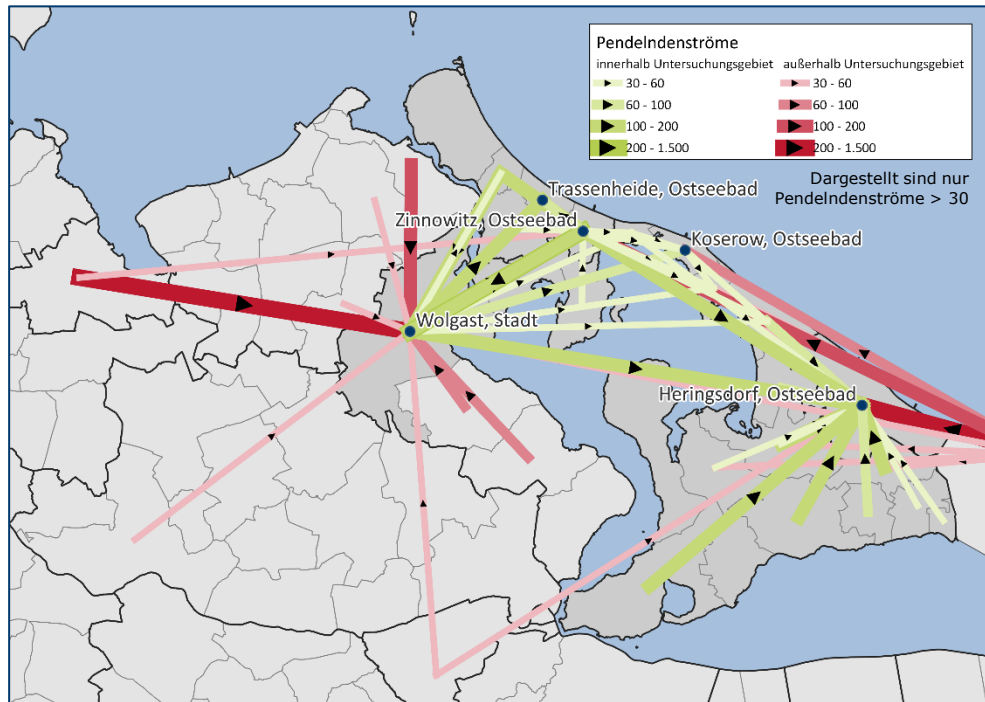
Auspendelnde	Arbeitsort	2019	2020	2021	2022
	Hansestadt Greifswald	892	897	924	899
	Übriger Landkreise Vorpommern-Greifswald	819	810	880	886
	außerhalb	2.001	1.971	2.003	2.058
Einpendelnde	Wohnort	2019	2020	2021	2022
	Hansestadt Greifswald	308	332	327	286
	Übriger Landkreise Vorpommern-Greifswald	1.022	964	990	983
	Polen	1.508	1.538	1.659	1.984
	außerhalb	947	959	1.035	1.042
		2019	2020	2021	2022
Binnenpendelnde		4.904	4.800	4.682	4.823

Bundesagentur für Arbeit 2019, 2020, 2021, 2023



- Rund **die Hälfte** der sozialversicherungs-pflichtig Beschäftigten **pendelt innerhalb des Untersuchungsgebiets**
 - Arbeitsplatzschwerpunkte stellen hier die Kaiserbäder sowie Wolgast dar
 - Starke Verflechtungen sind hier von den Gemeinden in Usedom Süd in das Ostseebad Heringsdorf, aus den Ostseebädern Karlshagen und Heringsdorf nach Wolgast sowie von Wolgast in das Ostseebad Zinnowitz
 - Allgemein **Verflechtungen zwischen den einzelnen Seebädern**
- Vor allem aus Wolgast hinaus gibt es **starke auspendelnde Ströme** in die Hanse- und Universitätsstadt **Greifswald**, in die Hansestadt **Anklam** sowie nach **Lubmin**

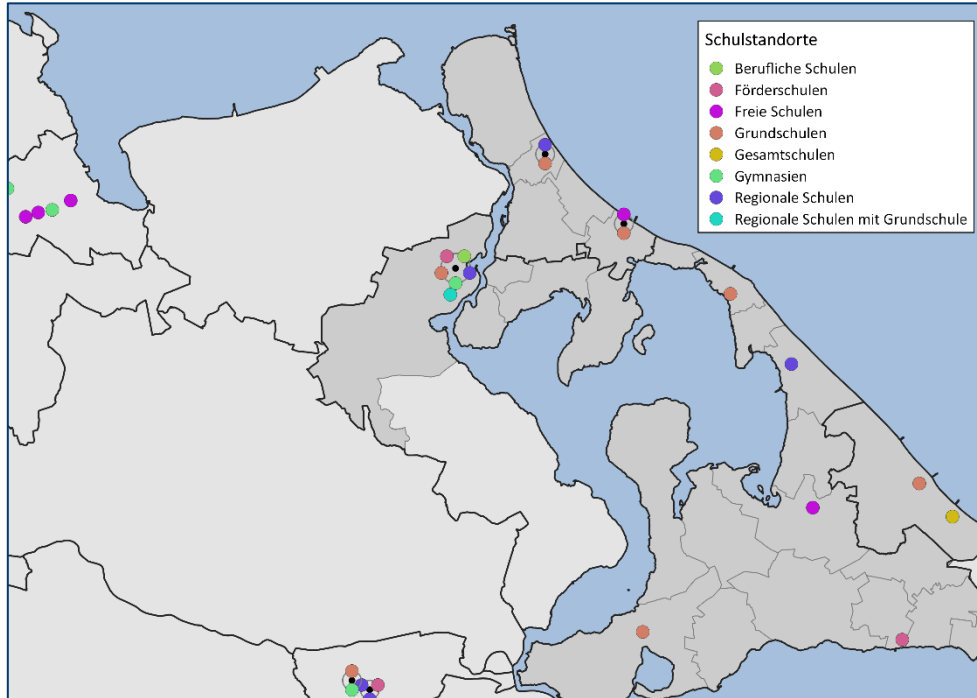
Bundesagentur für Arbeit 2023, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2023



- Rund **die Hälfte** der sozialversicherungs-pflichtig Beschäftigten **pendelt innerhalb des Untersuchungsgebiets**
 - Arbeitsplatzschwerpunkte stellen hier die Kaiserbäder sowie Wolgast dar
- Große Anzahl Einpendelnde in das Untersuchungsgebiet kommt aus Polen
 - Arbeitsplatzschwerpunkte stellen hier vor allem die touristischen Seebäder dar
 - Rund 1.500 Einpendelnde aus Polen arbeiten allein in den Kaiserbädern der Gemeinde Heringsdorf
- Einpendelnde aus den anderen Teilen des Landkreises Vorpommern-Greifswald arbeiten vor allem in Wolgast
- Anzahl Einpendelnde aus Polen und auch aus übrigen Gemeinden des Landkreises in das Untersuchungsgebiet nahmen in den letzten Jahren zu

Bundesagentur für Arbeit 2023, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2023

Schulstandorte mit Schulverkehrsverflechtungen ins Untersuchungsgebiet



- Insgesamt 6 Grundschulen und eine freie Grundschule auf der Insel, eine in der Stadt Wolgast sowie eine Regionale Schule mit Grundschule, vereinzelt besuchen Schülerinnen und Schüler Grundschulen in Anklam
- Weiterführende Schulen auf der Insel durch Regionale Schulen, eine Gesamtschule sowie eine freie Schule
- Gymnasien in Wolgast und Anklam, vereinzelt besuchen Schülerinnen und Schüler Gymnasien in Greifswald
- Schulverflechtungen nach Greifswald vor allem durch Freie Schulen

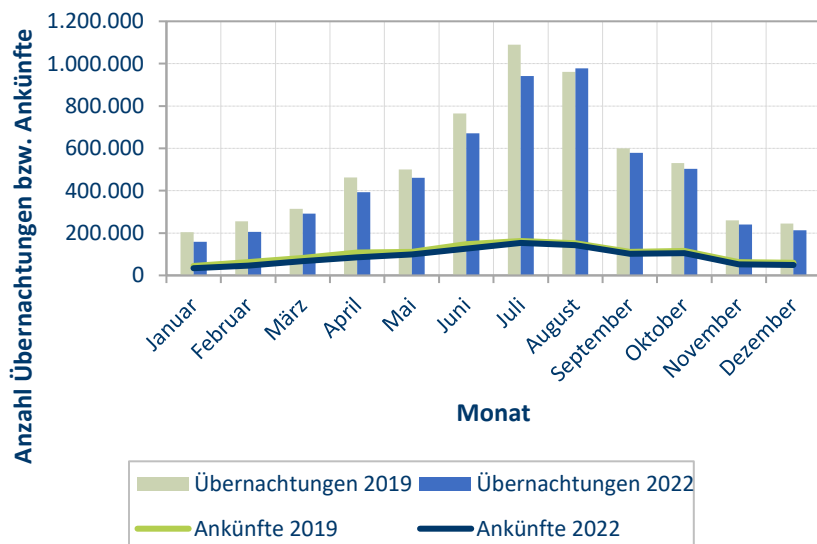
Landkreis Vorpommern-Greifswald 2023, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2023

Übernachtungszahlen 2022 für die prädikatisierten Seebäder

Seebad / Gemeinde	Ankünfte	Veränderung zum Vorjahr [%]	Übernachtungen	Veränderung zum Vorjahr [%]	Ø Aufenthaltsdauer [Tage]
Karlshagen	80.217	15,24	513.525	8,08	6,4
Trassenheide	109.126	33,53	583.364	18,76	5,3
Zinnowitz	239.252	30,97	1.169.200	19,90	4,9
Zempin	48.581	15,32	291.598	6,44	6,0
Koserow	101.544	25,59	576.394	14,25	5,7
Loddin	61.844	15,55	482.307	4,21	7,8
Ückeritz	68.378	19,03	403.930	8,20	5,9
Kaiserbäder	670.741	35,65	3.782.019	22,42	5,6
Gesamt	1.379.683	29,86	7.802.337	17,41	5,7

Kurtaxstatistiken der Seebäder 2021, 2022

Entwicklung Übernachtungszahlen auf der Insel Usedom



- Die Anzahl an Übernachtungen auf der Insel Usedom lag im Jahr 2022 nur noch etwas unter den Übernachtungszahlen im Jahr 2019.
- Im August 2022 konnten sogar mehr Übernachtungen als im August 2019 verzeichnet werden.
- Die Anzahl an Gästeankünften je Monat lag im Jahr 2019 mit Ausnahme im Juli über denen im Jahr 2022 → **Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in 2022 länger als 2019**
- Für die zukünftige **Entwicklung der Tourismusaufkommens auf der Insel Usedom** wurde sich im Zuge des Raumentwicklungskonzepts auf die **Empfehlung einer jährlichen Entwicklung von Gästeankünften um 1 %** geeinigt.

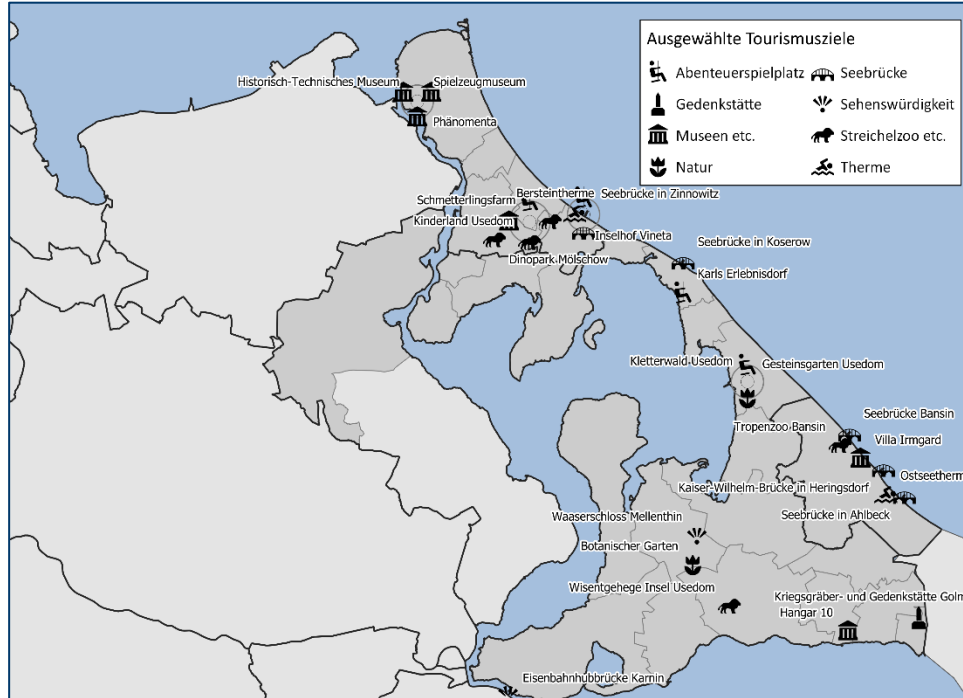
Tagesgäste 2022 für die prädikatisierten Seebäder

Seebad	Anzahl Tagesgäste	Veränderung zum Vorjahr [%]
Karlshagen	19.997	+ 5,38
Trassenheide	11.243	- 42,81
Zinnowitz	16.533	+ 1,62
Zempin	4.520	- 20,84
Koserow	22.882	+ 18,86
Loddin	4.252	- 27,33
Ückeritz	19.653	+ 225,38
Kaiserbäder	115.416	+ 32,41
Gesamt	214.496	+ 19,88

- Ergebnisse der Studie „Wirtschaftsfaktor Tourismus für Usedom 2018“ der dwif-Consulting GmbH zeigt, dass rund 10 % der Tagesgäste eine Kurkarte erwerben
- Somit kann von einem Tagesgastvolumen von rund 2 Mio. in den Seebädern in 2022 ausgegangen werden

Kurtaxstatistiken der Seebäder 2022

Ausgewählte Touristische Ziele im Untersuchungsgebiet

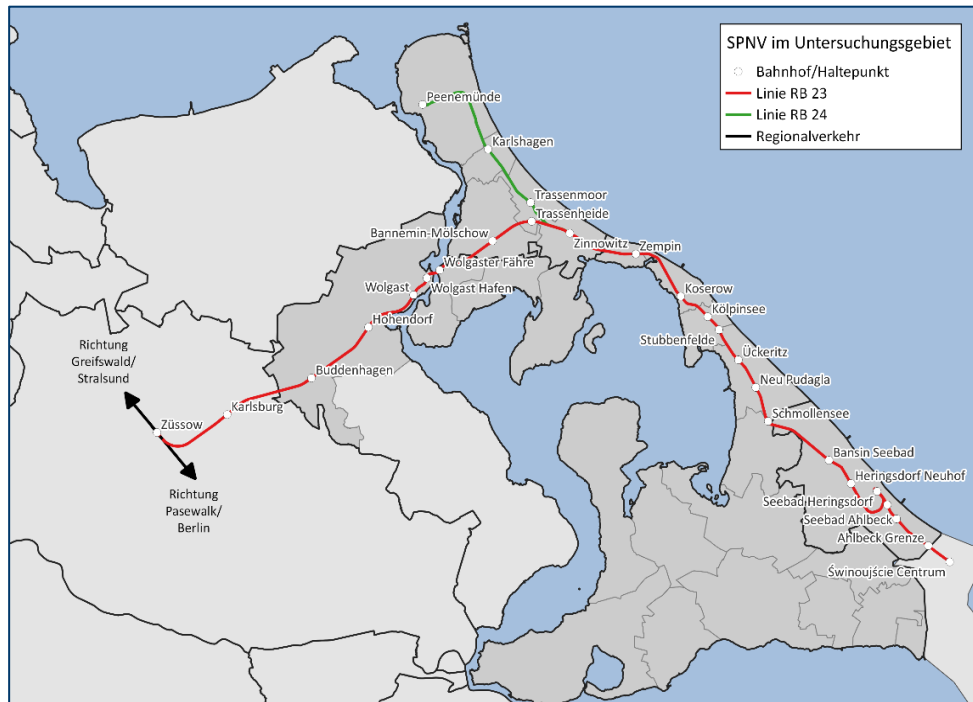


- Touristischer Schwerpunkt auf **Ostseeküste mit den Seebädern und Badestränden**
- Häufung von Ausflugszielen, insbesondere **für Familien zwischen Mölchow über Trassenheide bis Bansin**
- Kulturelle oder naturbezogene Ausflugsziele verteilt im **Achterland**
- Häufung von **Denkmälern und Museen im Peenemünder Hafen**

Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2023

- Gemessen an der Bevölkerungsprognose, wird **die absolute Verkehrsnachfrage der einheimischen Bevölkerung** in den nächsten Jahren, auch im Schulverkehr, **leicht zurückgehen**.
- Verflechtungen im Schulverkehr:
 - In der Primarstufe überwiegend innerhalb des Untersuchungsgebiets
 - Auf der Insel wohnhafte Schülerinnen und Schüler, die ein Gymnasium oder weiterführende Freie Schulen besuchen, gehen in Wolgast, Anklam oder auch vereinzelt in Greifswald zur Schule.
 - Insgesamt bestehen zumindest auf der Insel Usedom auf Grund der vorherrschenden Distanzen zwischen einzelnen Schulstandorten oftmals Beförderungsbedarfe.
- Der Übernachtungstourismus erreicht wieder Vorpandemie-Niveau; für die Zukunft ist ein moderates Wachstum angestrebt.
- Die Betrachtung von Bevölkerungsverteilung, Pendlendenverflechtungen, Schulstandorten sowie die Verteilung touristischer Ziele zeigt, dass...
 - ...Binnenpendelnde oftmals zu den touristischen Seebädern pendeln, aber **zwischen den einzelnen Seebädern eher geringere Pendelndenverflechtungen** vorherrschen.
 - ... aufgrund der starken Konzentration von Übernachtungsgästen in den Seebädern, sowie der Verteilung von touristischen Zielen, **zwischen Trassenheide und den Kaiserbädern die größten Verkehrsbewegungen im Tourismusbereich erwartet werden**.
 - ... sich räumlich betrachtet **vor allem an dem nördlichen Inselzugang sowie der Inselmitte überlagern könnten**.

SPNV- & ÖPNV-Angebot



- Der SPNV im Untersuchungsgebiet wird durch die **DB Regio** betrieben
- RB23 Verbindung mit dem Festland (Züssow – Wolgast – Zinnowitz – Świnoujście) im **Halbstundentakt**
- RB24 Schienenanbindung des äußersten Inselnordens im **Stundentakt**

DB Regio AG 2023a, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2023

RB 23: Świnoujście → Züssow

Betriebszeiten & Taktung in den Sommermonaten:

Świnoujście → Heringsdorf:	05:18-09:18 Uhr	60 Min
	09:18-18:18 Uhr	30 Min
	18:18-23:18 Uhr	60 Min
Heringsdorf → Zinnowitz:	04:33-08:33 Uhr	60 Min
	08:33-18:33 Uhr	30 Min
	18:33-22:33 Uhr	60 Min
Zinnowitz → Wolgast:	05:11-09:11 Uhr	60 Min
	09:11-19:11 Uhr	30 Min [1]
	19:11-23:11 Uhr	60 Min
Wolgast → Züssow:	04:30-22:30 Uhr	60 Min

RB 24: Zinnowitz → Peenemünde

Betriebszeiten & Taktung in den Sommermonaten:

04:34 Uhr & 05:13 Uhr	Jeweils eine Abfahrt; <u>nur</u> Mo.-Fr. 60 Min
06:13-21:13 Uhr	

RB 23: Züssow → Świnoujście

Betriebszeiten & Taktung in den Sommermonaten:

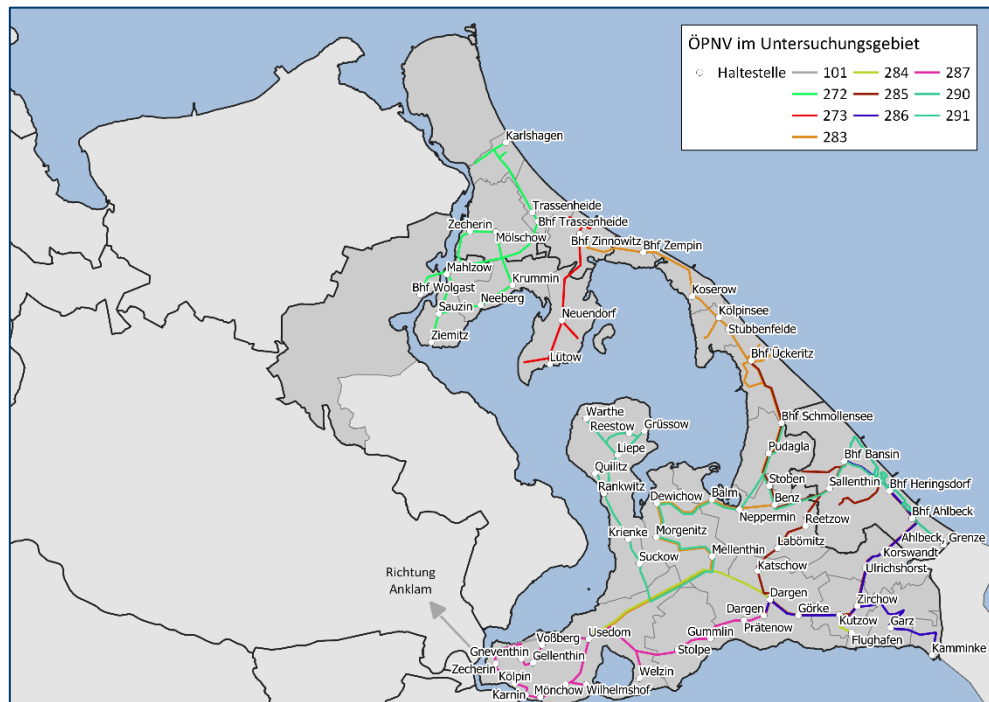
Züssow → Wolgast:	05:08-23:08 Uhr	60 Min [2]
Wolgast → Zinnowitz:	04:30-08:30 Uhr	60 Min
	08:30-18:30 Uhr	30 Min [3]
	18:30-23:30 Uhr	60 Min [2]
Zinnowitz → Heringsdorf:	04:49-08:49 Uhr	60 Min
	08:49-18:49 Uhr	30 Min
	18:49-23:49 Uhr	60 Min [2]
Heringsdorf → Świnoujście:	04:30-09:30 Uhr	60 Min
	09:30-18:30 Uhr	30 Min
	18:30-22:30 Uhr	60 Min [2]

RB 24: Peenemünde → Zinnowitz

Betriebszeiten & Taktung in den Sommermonaten:

04:53 Uhr & 05:32 Uhr	Jeweils eine Abfahrt; <u>nur</u> Mo.-Fr. 60 Min
06:13-21:13 Uhr	

Bei den Betriebszeiten werden jeweils die Abfahrtszeiten des ersten Halts des Abschnitts angegeben
[1] Abfahrten um 12:50 Uhr und 17:44 Uhr enden in Trassenheide; [2] Letzte Abfahrt sonntags abweichend; [3] Fahrten zwischen 12:31 Uhr und 13:30 Uhr sowie 17:30 Uhr und 18:30 Uhr starten erst in Trassenheide
DB Regio AG 2023



*Buslinien in der Stadt Wolgast (sowohl betrieben durch die UBB als auch durch andere Verkehrsunternehmen) sind nicht dargestellt, da eine Integration dieser in die digitale GästeCard nicht vorgesehen ist

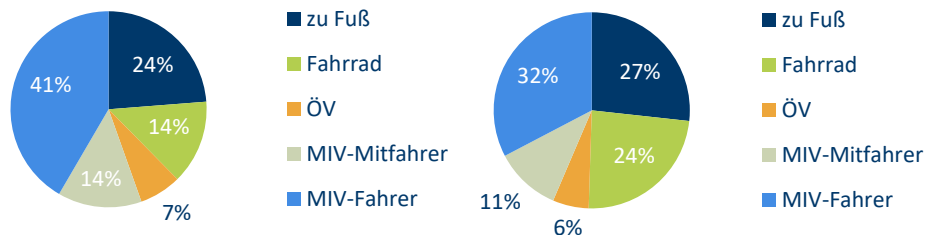
PTV Transport Consult GmbH 2021, Usedomer Bäderbahn 2023, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende 2023

- Der sonstige ÖPNV im Untersuchungsgebiet wird durch die **Usedomer Bäderbahn (UBB)** betrieben
- Ein Umstieg in den SPNV wird über den gesamten Streckenverlauf des SPNV verteilt sowie in Wolgast ermöglicht.
- Untergliederung in drei Teilnetze
 - Usedom Nord; überwiegend 2-h Grundtakt; nur Mo.- Fr.; Schulverkehr und Tageskernzeit (10-17 Uhr)
 - Usedom Süd; überwiegend 2-h Grundtakt; nur Mo.-Fr.; Schulverkehr und Tageskernzeit (10-17 Uhr; Linie 273 (in der Saison), 283 und 284 verkehren auch am Wochenende; 283 verkehrt in der Sommersaison auch in den Abendstunden
 - Kaiserbäderlinie (Linie 290 und 291); 1-h Grundtakt, in der Sommersaison 30-min; Bedienung in der Sommersaison von 8-23 Uhr)
- Keine direkte Busverbindung zwischen Inselnorden und Inselmitte → Umstieg auf SPNV notwendig
- Kleinräumige Erschließung der touristischen Ziele in den Kaiserbädern durch Kaiserbäderlinie
- Touristische Vermarktung einiger Buslinien als Insel-Entdeckertour

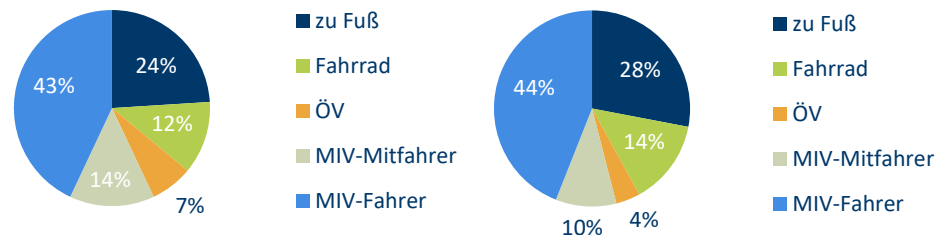
- In der Sommersaison gilt im SPNV- & ÖPNV-Angebot auf der Insel Usedom, dass...
 - ... die RB 23 **zwischen Wolgast und Świnoujście im Halbstundentakt** verkehrt. Diese Verbindung stellt die **Erschließung der Inselseebäder mit dem Festland sowie untereinander** dar.
 - ... der ÖPNV in den Kaiserbädern durch die **Kaiserbäderlinie eine kleinräumige Erschließung im Halbstundentakt sowie bis in den Abend** hinein ermöglicht.
 - ... der **ÖPNV nur auf ausgewählten Linien auch am Wochenende betrieben wird**. Allgemein gilt hier vor allem **ein Zweistundentakt zwischen 10 und 17 Uhr**.
- Der **ÖPNV** stellt auf der Insel durch **seine Verbindungen die Beförderung im Schulverkehr** sicher.
- Das **Achterland** ist **ausschließlich durch den ÖPNV** erschlossen
- Die Festlandverbindung nach Wolgast ist ohne Umstieg nur über die RB 23 möglich. Die direkte ÖPNV-Verbindung nach Anklam (Linie 101) ist nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes.

Mobilitätsverhalten

Modal Split Mecklenburg Vorpommern 2017 Modal Split Region Vorpommern 2017



Modal Split Ländlicher Raum 2017 Modal Split Ländlicher Gestaltungsraum 2017

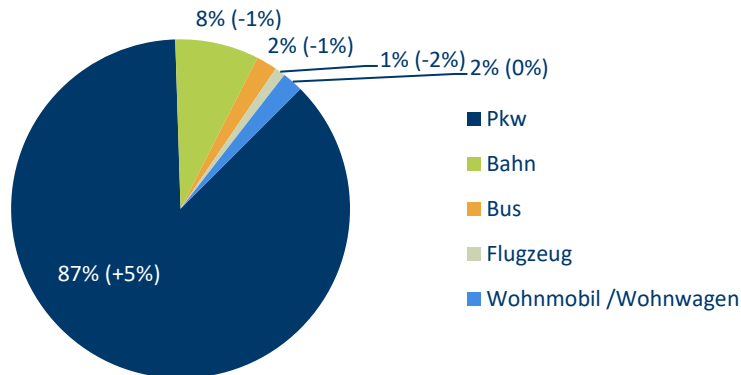


- Der Modal Split der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Vorpommern (zu der in der Erhebung MiD auch das Untersuchungsgebiet gehört) zeigt einen deutlich geringeren MIV-Anteil (insgesamt 43 %) zum Modal Split MV (insgesamt 55 %)*
- In der Differenzierung nach Raumkategorien, galten im Untersuchungsgebiet die folgenden Modal Splits:
 - Große Teile des Untersuchungsgebiets werden dem ländlichen Raum zugeordnet; hier ist der Modal Split fast deckungsgleich mit dem von MV
 - Die Gemeinden Usedom (Stadt), Rankwitz und Stolpe werden dem ländlichen Gestaltungsraum zugeordnet; Hier fällt der Anteil an Wegen die mit dem ÖV zurückgelegt werden mit 4 % geringer aus, dafür werden mehr Wege zu Fuß zurückgelegt

* Die Ergebnisse für die Region Vorpommern können aufgrund geringer Rückläufe Unsicherheiten aufweisen

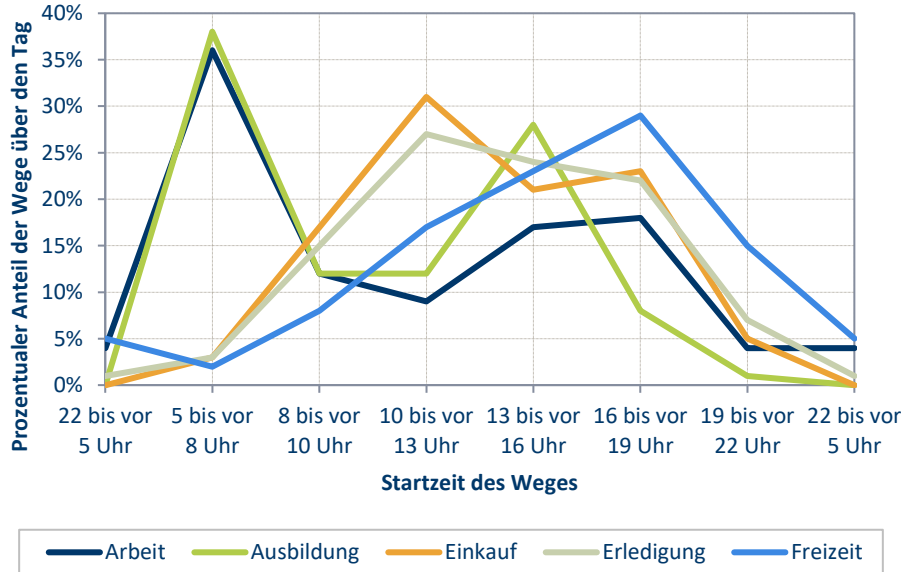
Infas. DLR, IVT und infas360 2018a

Modal Split An-/Abreiseverkehr bei Reisen ab einer
Übernachtung Ø 2020 -2021 (prozentuale Veränderung zum
Ø 2018-2019)



- Der Modal Split für den An- und Abreiseverkehr von Übernachtungsgästen auf der Insel Usedom in den pandemiegeprägten Jahren 2020 und 2021 weicht im einstelligen prozentualen Bereich von der Verkehrsmittelwahl vor Pandemiebeginn ab.
 - Der mit Abstand größte Anteil an Übernachtungsgästen reist mit dem Pkw an (87 %); vor der Pandemie waren es in den Jahren 2018 und 2019 im Schnitt 82 %. Hinzu kommen rund 2 % Übernachtungsgäste, die mit dem Wohnmobil bzw. Wohnwagen anreisen
 - Der höhere Anteil an Pkw begründet sich an der verteilten Abnahme aller weiteren Verkehrsmittel. Neben Bahn, Bus und Flugzeug ging zudem der Anteil an Übernachtungsgästen, die mit sonstigen Verkehrsmitteln anreisen um 1 % zurück
 - Rund 8 % reisen mit der Bahn und rund 2 % mit dem Bus an.
 - Rund 1 % reist mit dem Flugzeug an bzw. ab. In der vorangegangenen Vergleichsperiode waren es 3 %.

Tagesganglinien in Deutschland nach Wegezwecken 2017



- Die deutschlandweite Tagesganglinien zeigen, dass...
 - ... es im Berufs- und Ausbildungsverkehr eine morgendliche sowie ein nachmittägliche Verkehrsspitze gibt.
 - ... die nachmittägliche Spitze im Ausbildungsverkehr zwischen 13 Uhr und 16 Uhr liegt.
 - ... das Aufkommen im nachmittäglichen Berufsverkehr sich zwischen 13 Uhr und 19 Uhr verteilt.
 - ... das Aufkommen im Freizeitverkehr über den Tag immer weiter zu nimmt und sein höchstes Aufkommen zwischen 16 Uhr und 19 Uhr erreicht.
 - ... das Aufkommen im Einkaufs- und Erledigungsverkehr über den Vormittag ansteigt und nach 19 Uhr wieder stark abnimmt.

- Der **Anteil der Wege, den die Bewohnerinnen und Bewohner** des Untersuchungsgebiets mit dem **öffentlichen Verkehr** zurück legen, liegt voraussichtlich im **einstelligen Prozentbereich**.
 - Eine Zunahme touristischen Verkehrsaufkommens im ÖPNV durch die GästeCard könnte vermutlich nur einen kleineren Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner betreffen.
 - Allerdings ist durch die Integration des ÖV in die GästeCard auch mit einem möglichen Anstieg hier zurechnen. Außerdem sollte im Sinne der Mobilitätswende sowie der vorherrschenden MIV-Belastungen im Untersuchungsgebiet ein Anstieg des Umweltverbundes am Model Split angestrebt werden.
- Rund **10 % der Übernachtungsgäste reisen mit dem ÖV** an. Dementsprechend wird sich dieser Anteil an Übernachtungsgästen überwiegend mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Urlaub fortbewegen.
- Gemessen an den Tagesganglinien sollte es in der **morgendlichen Hauptverkehrszeit zu keinen umfassenden Überschneidungen des Berufs- und Ausbildungsverkehrs mit dem Freizeitverkehr** (touristisch und lokal) kommen. Vor allem aber durch die langgedehnte **Nachmittagsspitze im Berufsverkehr kann es durchaus Überschneidungen im Verkehrsaufkommen** dieser drei Verkehre kommen.

Aktuelle Auslastungen im SPNV

UBB: Schienenersatzverkehr sorgt für Ärger bei Pendlern und Urlaubern.

Seit Mitte Mai wird die Usedomer Bäderbahn morgens und abends durch Busse ersetzt. Hinzu kommen Verspätungen und überfüllte Bahnen oder Busse.

Norddeutscher Rundfunk, 09.06.2023

Betriebseinschränkung bei der UBB

Personalausfall: Züge zwischen Swinemünde und Zinnowitz fahren früh und abends nicht

Vom 2. bis 7. Mai, kommt es auf der Strecke der Usedomer Bäderbahn zwischen Zinnowitz und Swinemünde zu Betriebseinschränkungen. Früh morgen und am Abend werden die Züge nicht fahren. Es gibt einen Schienenersatzverkehr.

Ostsee Zeitung, 29.04.2023

Hoher Krankenstand

Usedomer Bäderbahn muss zeitweise Betrieb einstellen,

Nordkurier, 13.05.2022

Zugausfälle auf Usedom wegen Corona: Einschränkungen halten weiter an.

Ostsee Zeitung, 04.04.2022

Vor allem dieses und vorheriges Jahr kommt es, überwiegend durch Personalausfällen, zu Zugausfällen auf den Linien der RB23 und RB24.

- Einsatz von Schienenersatzverkehr (SEV), überwiegend für Fahrten vor 05:30 Uhr und nach 17.30 Uhr
- Verspätungen, Verlust von Fahrgastkomfort und überfüllte Busse des SEV als Konsequenzen

Die folgenden Auswertungen basieren auf der einzigen verfügbaren Datengrundlage zu Fahrgastzahlen, Auslastungen o.ä.. Diese beinhaltet folgendes:

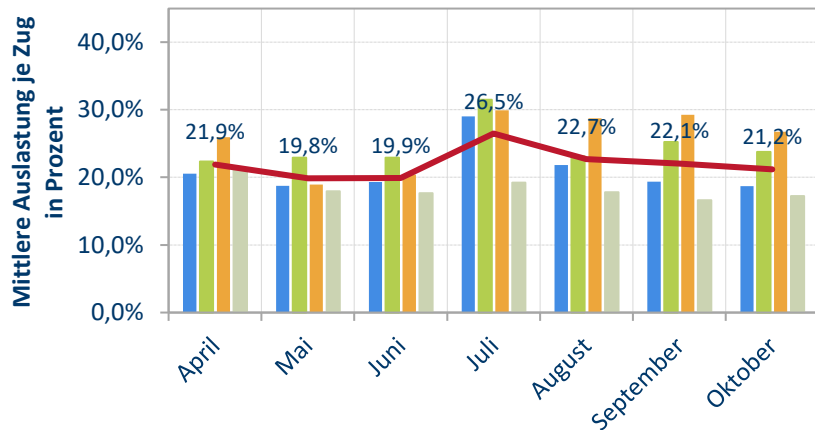
- Mittlere Auslastung je Zug nach Monat und Wochentagschicht für die Jahre 2019 und 2022 für die Linie RB23
- Maximale Auslastung je Zug nach Monat und Wochentagschicht für die Jahre 2019 und 2022 für die Linie RB23
- Maximale Auslastung je Zug und Abschnitt nach Monat und Wochentagschicht für die Jahre 2019 und 2022 für die Linie RB23

Valide Aussagen zu verfügbaren Kapazitäten bei einer Integration des ÖPNV in die GästeCard lassen sich hiermit nicht treffen. Vor allem ist die Aussagekraft u.a. durch die folgenden Punkte zusätzlich beeinflusst:

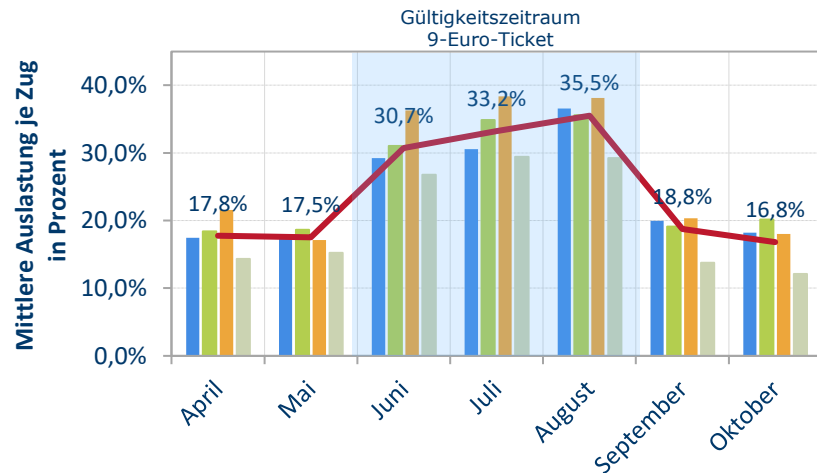
- Es liegen keine Informationen zu abweichenden Anzahl an Fahrten vor, Zugausfälle o.ä. könnten die einzelnen Auslastungsspitzen beeinflussen
- Die fehlende Unterteilung in Richtung sowie die fehlende Zuordnung zu Abschnitten lassen keine tiefergehenden Schlüsse zu
- Aggregation der Daten scheint teilweise fehlerhaft, da vereinzelt Auslastungen von 0,00 % ausgewiesen sind

Mittlere Auslastung je Zug – RB23

In den Sommermonaten 2019 und 2022



Monat 2019



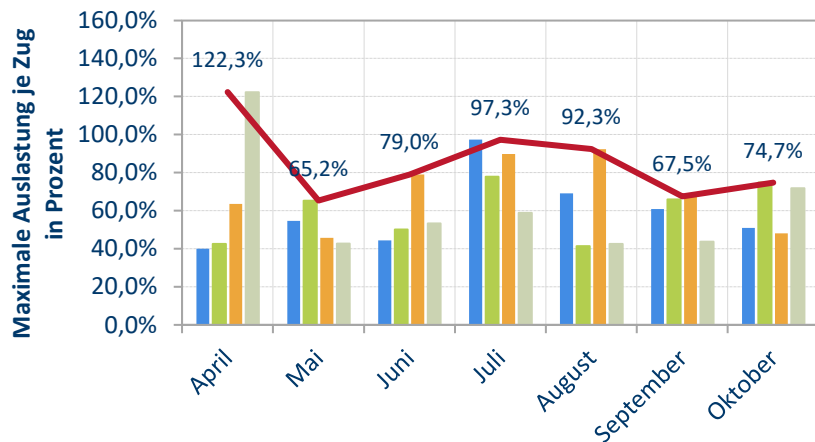
Monat 2022

Mo-Do Freitag Samstag Sonntag Gesamt

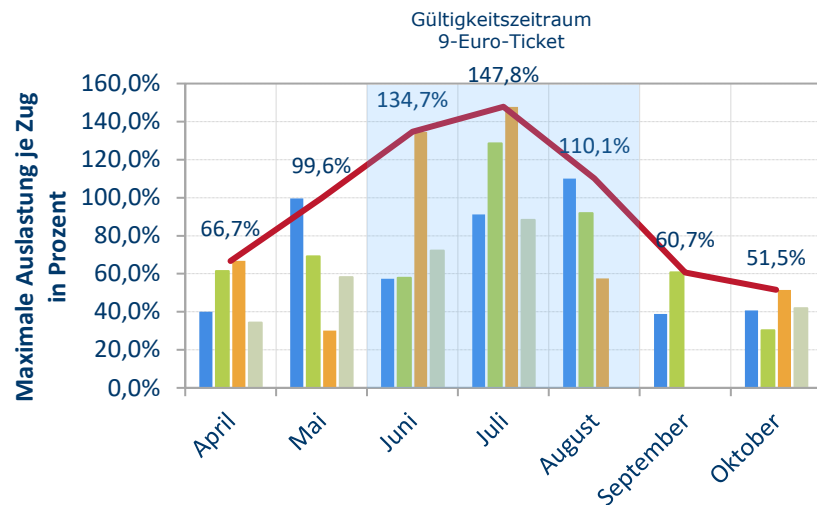
Mo-Do Freitag Samstag Sonntag Gesamt

Maximale Auslastung je Zug – RB23

In den Sommermonaten 2019 und 2022



Monat 2019



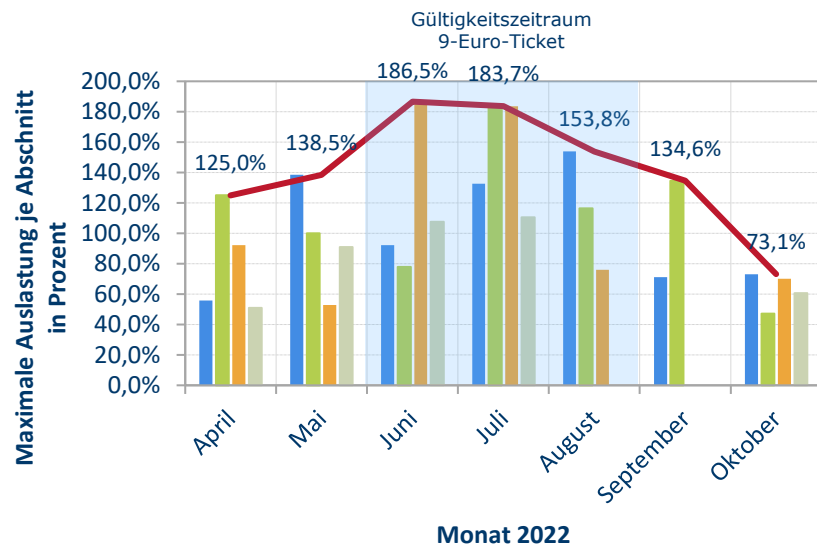
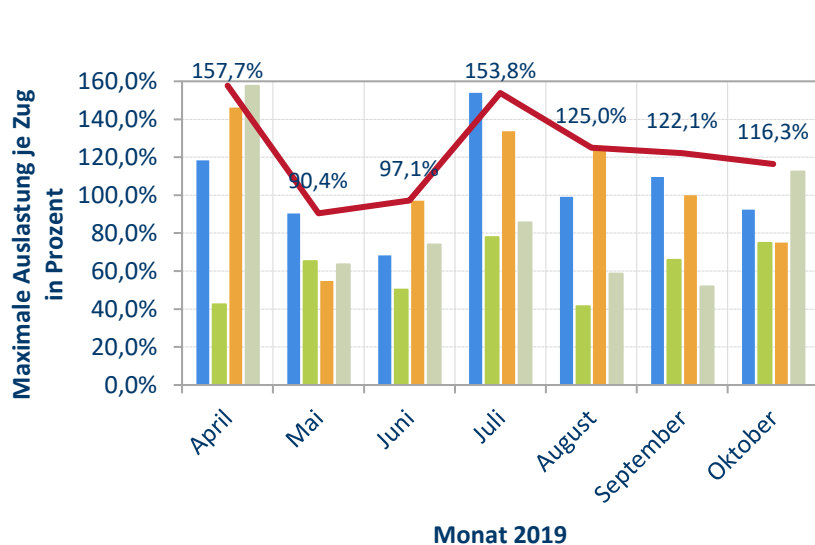
Monat 2022

Mo-Do Freitag Samstag Sonntag Gesamt

Mo-Do Freitag Samstag Sonntag Gesamt

Maximale Auslastung je Zug – RB23

In den Sommermonaten 2019 und 2022



Mo-Do Freitag Samstag Sonntag Gesamt

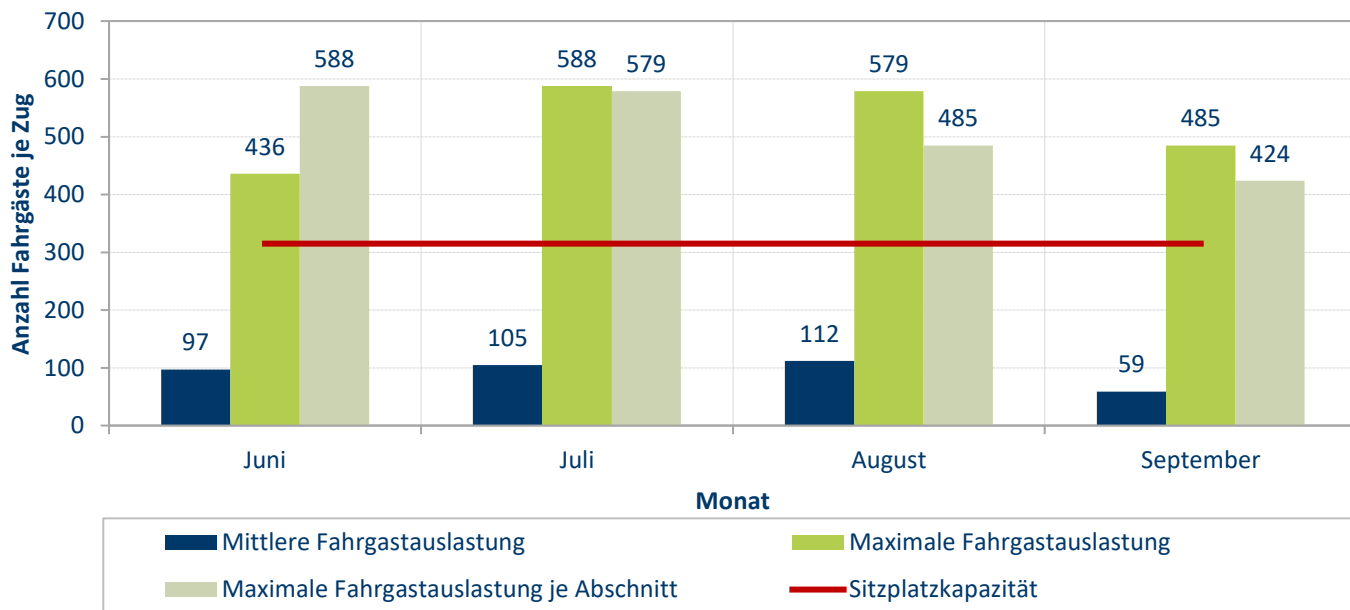
Mo-Do Freitag Samstag Sonntag Gesamt

Vorgehen:



Annahmen: Züge immer in Dreifachtraktion → Sitzplatzkapazität je Umlauf: 315 Sitze
Verzerrungen der relativen Kapazitäten durch Zugausfälle, kürzere Traktionen etc. werden nicht berücksichtigt.

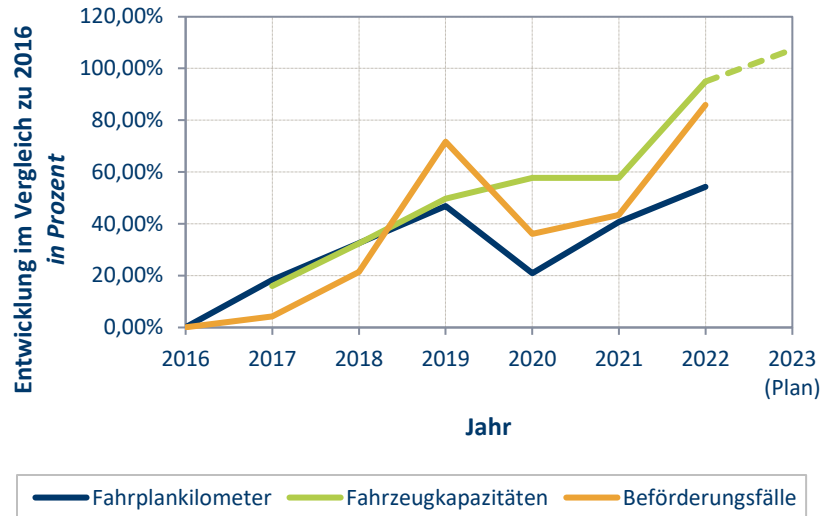
Absolute Auslastung im SPNV (RB 23) - Schätzung



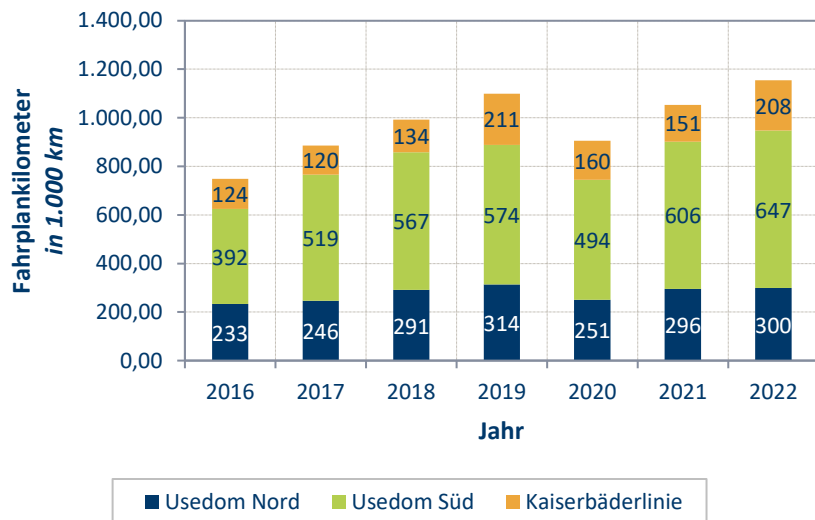
Annahmen: Für jede Fahrt stehen 315 Sitzplätze zur Verfügung (Dreifachtraktion VT 646).

Entwicklungen im ÖPNV

Entwicklung Fahrplankilometer, Fahrzeugkapazitäten & Beförderungsfälle seit 2016

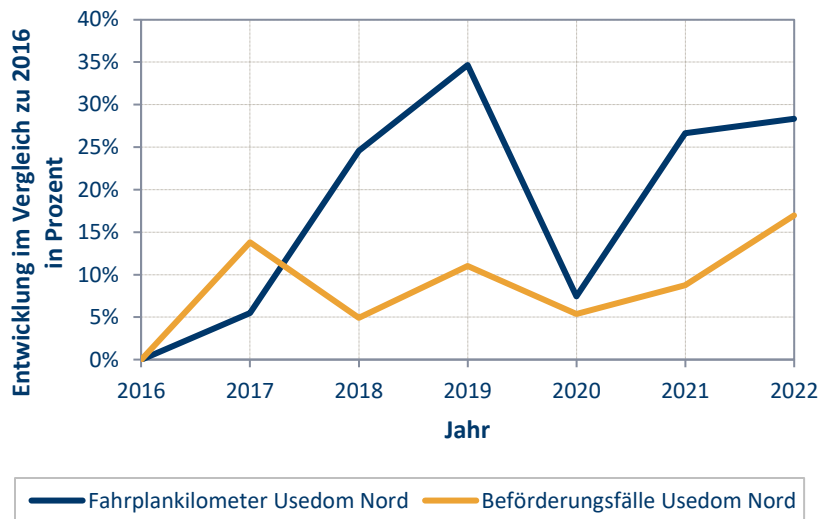


- Die Entwicklung der Fahrplankilometer, der verfügbaren Fahrzeugkapazitäten und der Beförderungsfälle seit 2016 machen deutlich, dass...
 - ...Angebot, Fahrgastzahlen sowie Fahrzeugkapazitäten proportional zueinander seit 2016 (unter Berücksichtigung von pandemiebedingten Einbrüchen) steigen.
 - ... die prozentuale Entwicklung der Beförderungsfälle seit 2019 über der Entwicklung der Fahrplankilometer liegt.



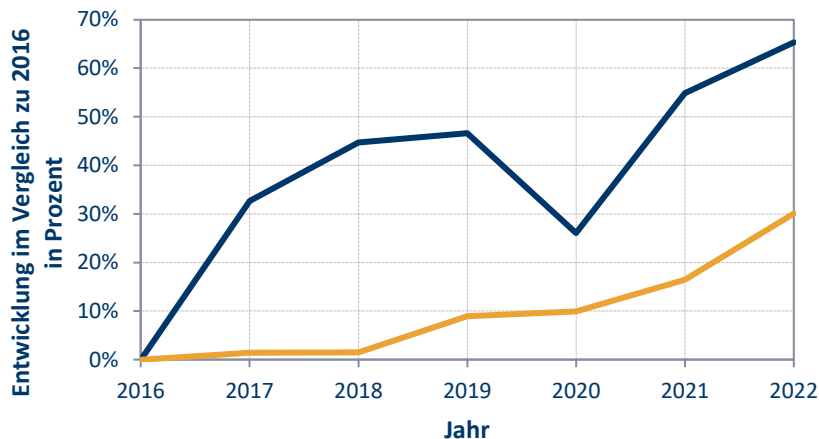
- Konstante Zunahme der Fahrplankilometer im sonstigen ÖPNV auf der Insel Usedom (mit Ausnahme des Pandemiebedingten Einbruchs 2020)
- Im Jahr 2022 lagen die Fahrplankilometer bereits wieder über dem Niveau im Jahr 2019
- Überproportionaler Anstieg vor allem auf der Kaiserbäderlinie und dem Teilnetz Usedom Süd
 - Anpassungen nach Einführung der KaiserBäderCard 2019 auf der Kaiserbäderlinie
 - Ausweitung im Teilnetz Usedom Süd vor allem 2017 und 2022 zu verzeichnen

Entwicklung Fahrplankilometer & Beförderungsfälle seit 2016 – Usedom Nord



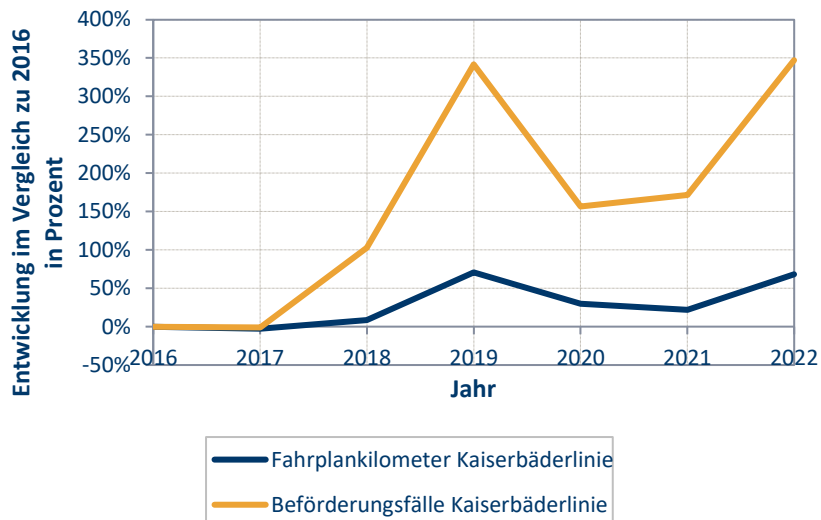
- Entwicklung der Fahrplankilometer im Teilnetz Usedom Nord ab 2018 über der prozentualen Entwicklung der Beförderungsfälle
- Rund 85 % des Verkehrsaufkommens im Regionalbusverkehr durch Schülerinnen und Schüler. Aber auch vermehrte Zunahme an touristischer Nutzung des Busses.

Entwicklung Fahrplankilometer & Beförderungsfälle seit 2016 – Usedom Süd

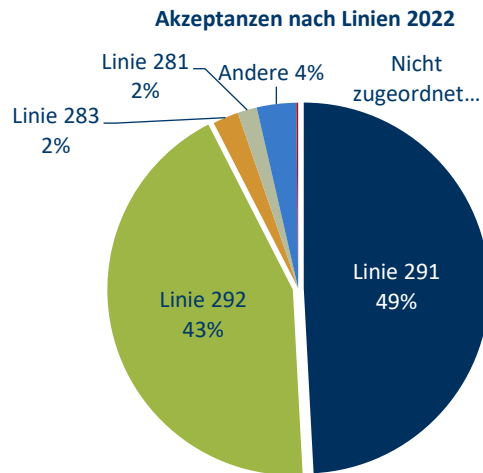
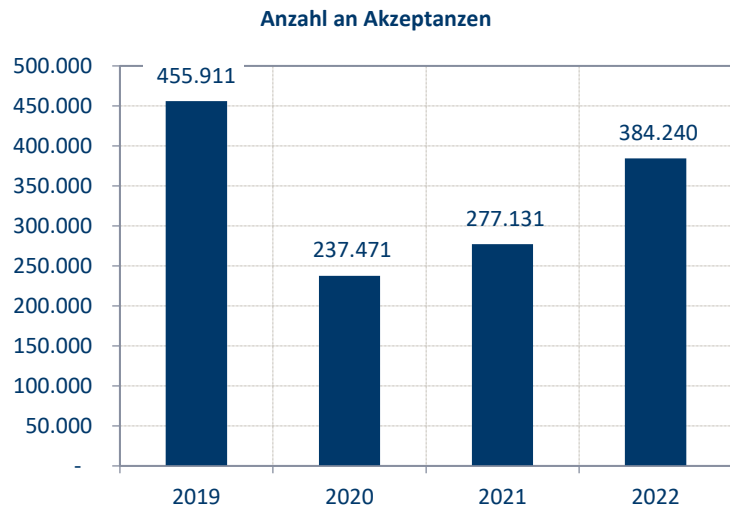


- Entwicklung der Fahrplankilometer im Teilnetz Usedom Nord ab 2018 über der prozentualen Entwicklung der Beförderungsfälle
- Beförderungsfälle entwickelten sich auch im Coronajahr 2020
- Rund 85 % des Verkehrsaufkommens im Regionalbusverkehr durch Schülerinnen und Schüler. Aber auch vermehrte Zunahme an touristischer Nutzung des Busses, vor allem im Inselsüden.

Entwicklung Fahrplankilometer & Beförderungsfälle seit 2016 - Kaiserbäderlinie



- Die Entwicklung der Beförderungsfälle auf der Kaiserbäderlinie liegt ab 2018 über der Entwicklung der Fahrplankilometer.
- Deutlicher Entwicklungsanstieg 2019. Die Sommersaison 2019 war die erste Saison in der die KaiserBäderCard umfänglich galt.



- Anzahl an Fahrten im ÖPNV, die mit der KaiserbäderCard getätigt wurden, sind noch nicht wieder auf dem Niveau von vor Corona (2019).
- Überwiegender Teil der Fahrten finden auf der Kaiserbäderlinie (Linien 291 und 292) statt.

Eigenbetrieb Kaiserbäder Insel Usedom 2023

- Insgesamt entwickeln sich die Fahrplankilometer, die Beförderungsfälle sowie die Fahrzeugkapazitäten im ÖPNV auf der Insel Usedom seit 2016 proportional.
- Die Einführung **der KaiserbäderCard zeigt einen deutlichen Anstieg der Beförderungsfälle** schon zur Einführung des Angebots. Die Nutzung konzentriert sich hier vor allem auf die Kaiserbäderlinie.
- Allerdings ist eine direkte Übertragung der Erkenntnisse auf alle Seebäder oder sogar zukünftig auf das gesamte Untersuchungsgebiets auf Grund der Unvergleichbarkeit des ÖPNV-Angebotes nicht möglich
 - Das restliche ÖPNV-Angebot weist eine deutlich geringere Taktung sowie kürzere Bedienzeiträume auf.
 - Mögliche Erkenntnisse zur steigenden Nachfrage sind auf Grund der Taktung, Bedienzeitraum und Erschließung evtl. auf die Nachfrage im SPNV zu übertragen

3. Fahrgastmehraufkommen

Anzahl Übernachtungen Kaiserbäder 2022

*Anzahl Fahrten im ÖPNV mit
KaiserbäderCard 2022*

≈ 10

Moderates Szenario: Fahrgastmehraufkommen durch Integration des ÖPNV in die GästeCard gemäß den Erfahrungen aus der KaiserbäderCard 2022
→ + 1 Fahrt je 10 Übernachtungen

Progressives Szenario: Fahrgastmehraufkommen durch Integration des ÖPNV in die GästeCard über den Erfahrungen aus der KaiserbäderCard 2022; Angebotsverbesserung durch Integration des SPNV in das Angebot, inkl. Direktverbindung zwischen südlichen und nördlichen Teil der Insel sowie dichtere Taktung sowie allgemein höherer Akzeptanz schienengebundener öffentlicher Verkehrsmittel
→ + 50 % → + 1 Fahrt je 5 Übernachtungen

Berechnung Absolutes Fahrgastmehraufkommen

$$\text{Anzahl Übernachtungen in den prädikatisierten Seebädern für Monat } x = \text{Anteil am Übernachtungsaufkommen 2022 [\%]} \times \text{Übernachtungsaufkommen in den prädikatisierten Seebädern}$$

$$\text{Fahrgastmehraufkommen für Monat } x = \text{Anzahl Übernachtungen in den prädikatisierten Seebädern für Monat } x \times \text{Benchmark Faktor für moderates (1/10) bzw. progressives Szenario (1/5)}$$

$$\text{Fahrgastmehraufkommen/Tag für Monat } x = \frac{\text{Fahrgastmehraufkommen für Monat } x}{\text{Anzahl Tage Monat } x}$$

Annahmen: Die durch die Integration des Gästetickets in den ÖPNV generierten Fahrten (Anzahl Fahrten/Übernachtung) werden Intermodal getätigt, heißt jede Fahrt, die durch die Integration des Gästetickets in den ÖPNV mehr generiert wird stellt sowohl eine Mehrfahrt im SPNV (RB 23) als auch im ÖPNV dar.

Das Fahrgastmehraufkommen verteilt sich gleichmäßig auf alle Tage des Monats.

Die Anzahl an Übernachtungen ist ähnlich zum Jahr 2022.

Erwartetes Fahrgastmehraufkommen Juni bis September

	Juni	Juli	August	September
Anzahl Übernachtungen in den prädikatisierten Seebädern*	164.435	230.433	239.346	141.673
Moderates Szenario				
Fahrgastmehraufkommen	16.444	23.043	23.935	14.167
Fahrgastmehraufkommen/Tag	548	743	772	472
Progressives Szenario				
Fahrgastmehraufkommen	32.887	46.087	47.869	28.335
Fahrgastmehraufkommen/Tag	1.096	1.487	1.544	944

* Geschätzte Anzahl

4. Zukünftige Kapazitätsauslastungen im SPNV

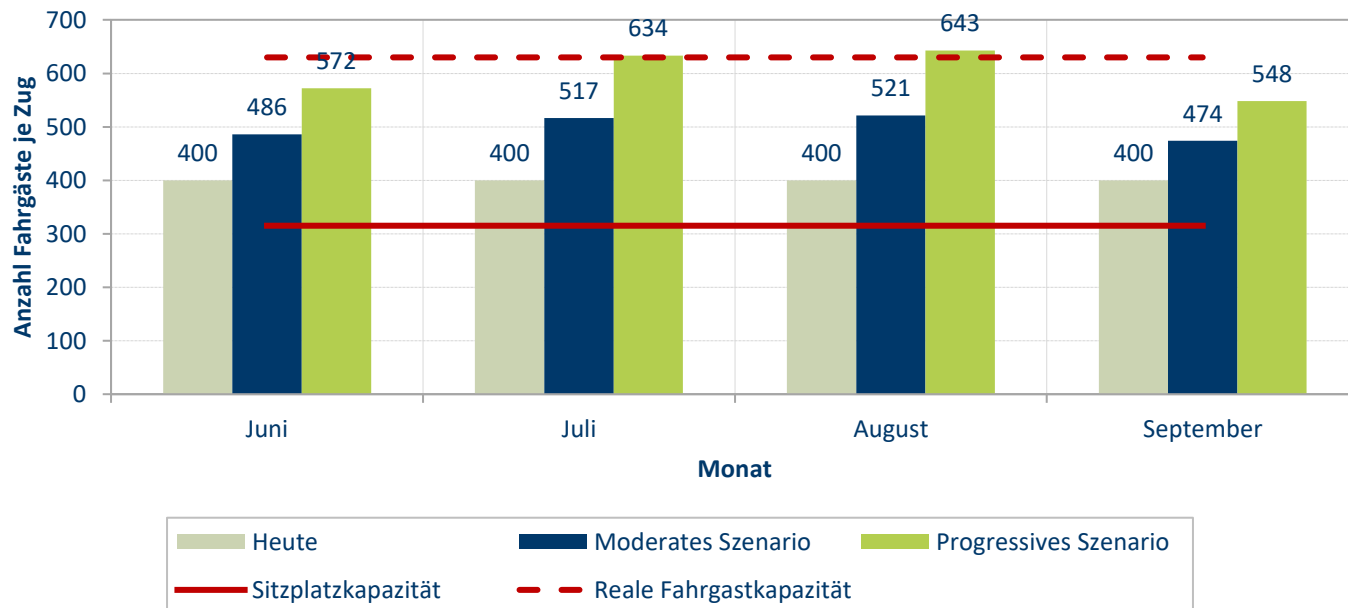
Berechnungen absolute Fahrzeugauslastungen

<i>Fahrgastaufkommen NEU 9-18 Uhr für Monat x</i>	=	<i>Geschätztes Fahrgastaufkommen 9-18 Uhr (Geschätztes Fahrgastaufkommen Tag x 0,8) + Fahrgastmehraufkommen/Tag für Monat x</i>	
<i>Mittlere Auslastung NEU Monat x</i>	=	<i>Mittlere absolute Auslastung Monat x</i>	+ <i>$\frac{\text{Fahrgastmehraufkommen/Tag}}{\text{Anzahl Fahrten 9-18 Uhr}}$</i>
<i>Maximale Auslastung NEU Monat x</i>	=	<i>Maximale absolute Auslastung je Linienabschnitt Monat x</i>	+ <i>$\frac{\text{Fahrgastmehraufkommen/Tag}}{\text{Anzahl Fahrten 9-18 Uhr}}$</i>

Annahmen: Absolutes Fahrgastaufkommen an Spitzentagen basiert auf Erfahrungswerten.

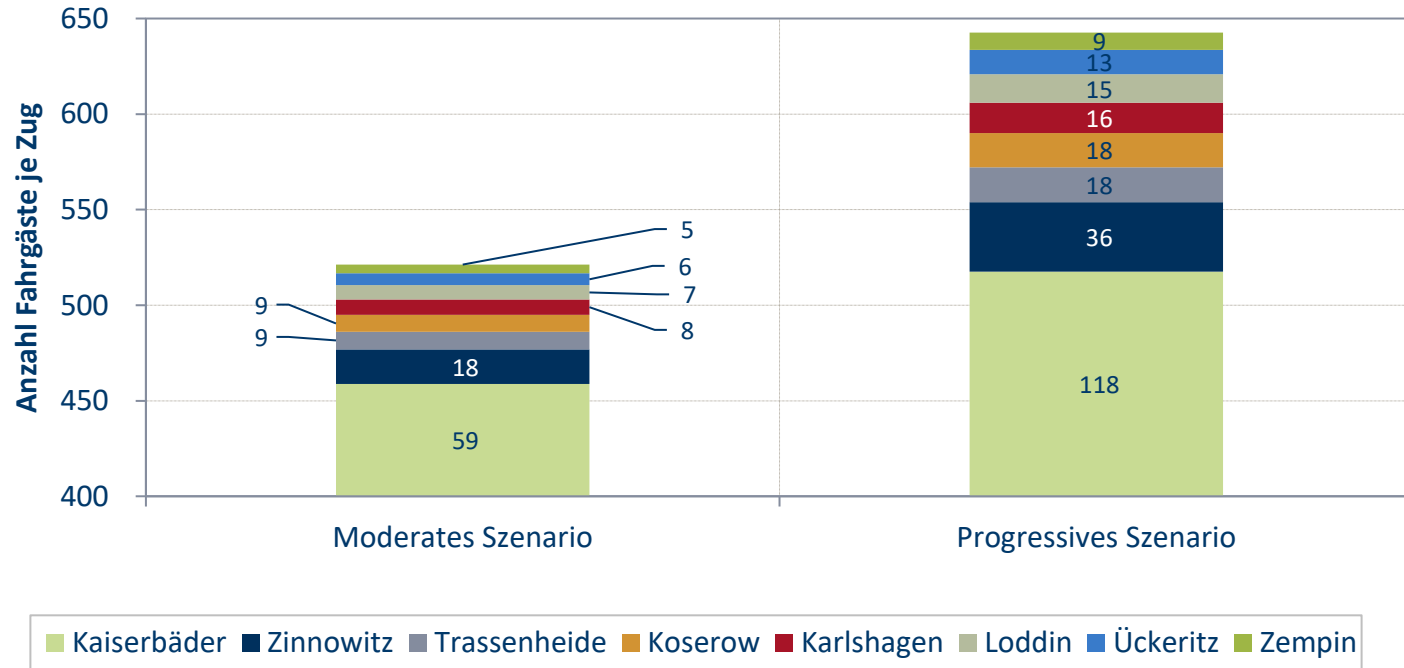
Annahme, dass 80 % dieses Aufkommens in die Zeit von touristischen Verkehren zwischen 9 und 18 Uhr fallen und das gesamte Fahrgastmehraufkommen in diesen Zeitraum fällt.

Die Fahrgäste verteilen sich gleichmäßig auf alle Fahrten in beide Richtungen zwischen 9 und 18 Uhr.

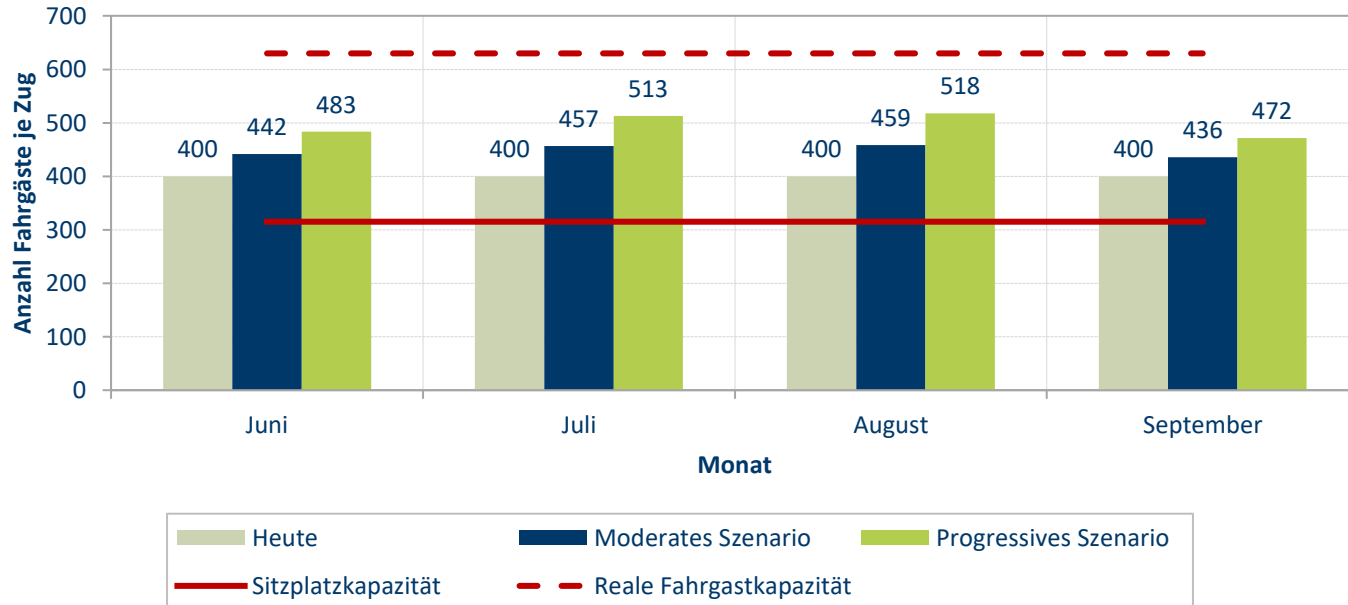


Anmerkungen: Mit der weiterführenden Annahme, dass dieselbe Anzahl an Stehplätzen zur Verfügung stehen, kann von einer realen Kapazität von rund 315 Sitzplätzen + 315 Stehplätzen = 630 Fahrgastplätze ausgegangen werden.

Fahrzeugauslastung im SPNV (RB23) – Fahrgastmehraufkommen anteilig je Seebad im August

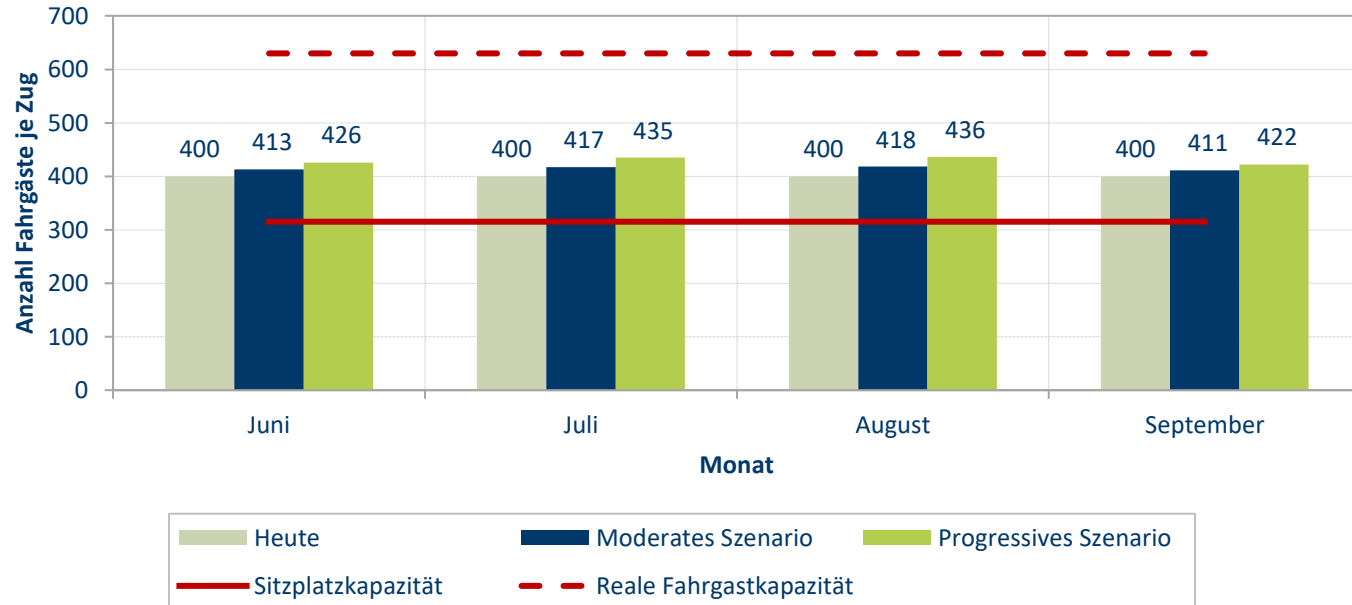


Fahrzeugauslastung im SPNV (RB23) – Integration des ÖPNV in die GästeCard nur in den Kaiserbädern



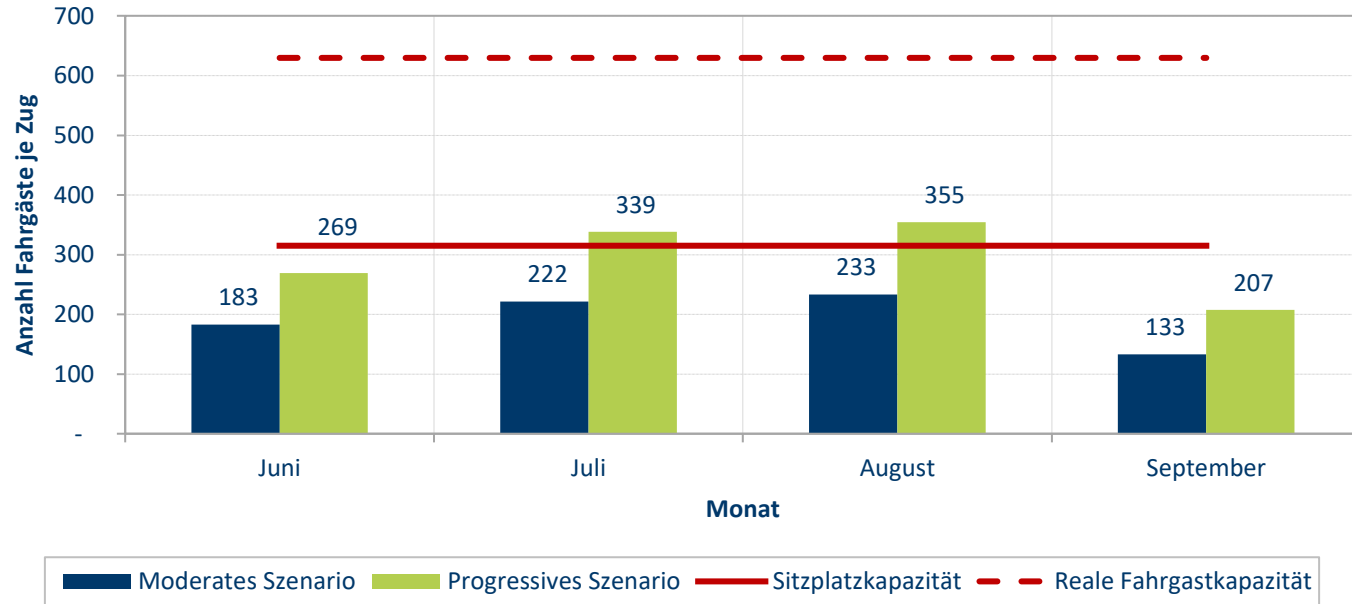
Anmerkungen: Mit der weiterführenden Annahme, dass dieselbe Anzahl an Stehplätzen zur Verfügung stehen, kann von einer realen Kapazität von rund 315 Sitzplätzen + 315 Stehplätzen = 630 Fahrgastplätze ausgegangen werden.

Fahrzeugauslastung im SPNV (RB23) – Integration des ÖPNV in die GästeCard nur in Zinnowitz



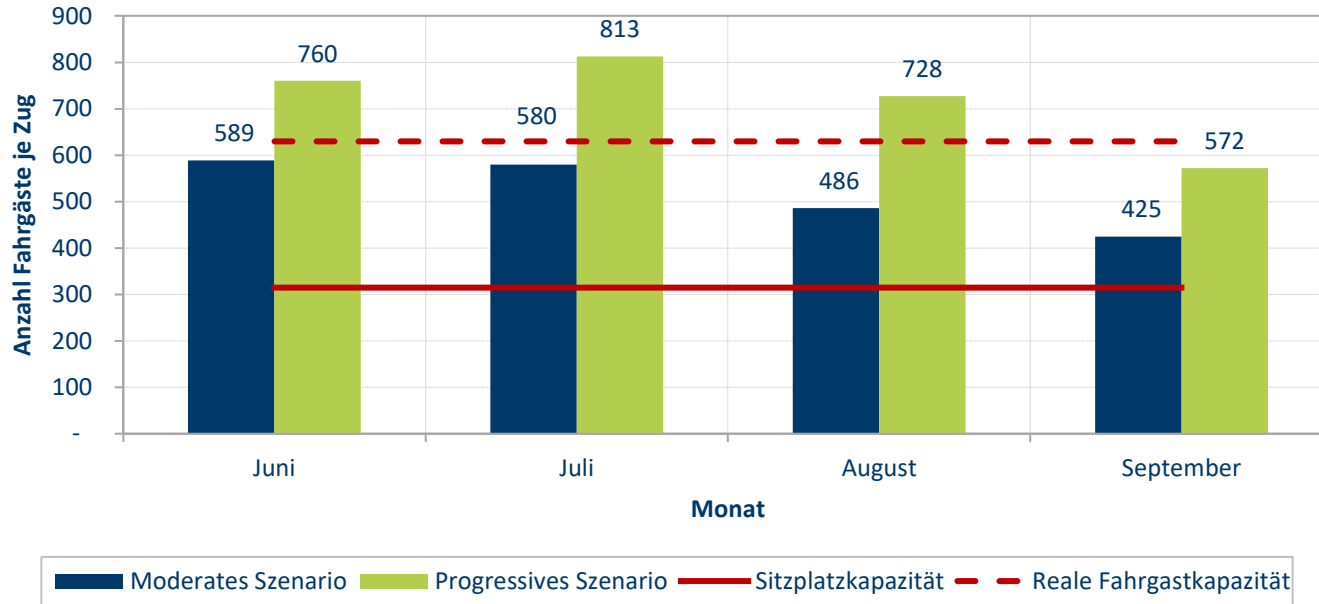
Anmerkungen: Mit der weiterführenden Annahme, dass dieselbe Anzahl an Stehplätzen zur Verfügung stehen, kann von einer realen Kapazität von rund 315 Sitzplätzen + 315 Stehplätzen = 630 Fahrgastplätze ausgegangen werden.

Fahrzeugauslastung im SPNV (RB23) – Mittlere Fahrzeugauslastung



Anmerkungen: Mit der weiterführenden Annahme, dass dieselbe Anzahl an Stehplätzen zur Verfügung stehen, kann von einer realen Kapazität von rund 315 Sitzplätzen + 315 Stehplätzen = 630 Fahrgastplätze ausgegangen werden.

Fahrzeugauslastung im SPNV (RB23) – Maximale Fahrzeugauslastung



Anmerkungen: Mit der weiterführenden Annahme, dass dieselbe Anzahl an Stehplätzen zur Verfügung stehen, kann von einer realen Kapazität von rund $315 \text{ Sitzplätzen} + 315 \text{ Stehplätzen} = 630 \text{ Fahrgastplätze}$ ausgegangen werden.

5. Bewertung

Stärken & Schwächen des Angebots

Stärken	Schwächen
Halbstundentakt in der Sommersaison auf den verkehrsrelevanten Linien RB23 und Kaiserbäderlinie	Häufige Zugausfälle, teils über längere Zeiträume, oftmals verursacht durch Personalmangel und daraus resultierende Kapazitätsengpässe in den verkehrenden Zügen bzw. im Schienenersatzverkehr
Durchgehende SPNV-Verbindung vom Festland über die Seebäder bis nach Świnoujście	Allgemeine Kapazitätsengpässe im SPNV und möglicherweise auf der Kaiserbäderlinie.
Kleinräumige Erschließung in einem touristisch stark nachgefragten Bereich durch die Kaiserbäderlinie	Abseits der Bevölkerungsschwerpunkte und den touristischen Schwerpunkten, die überwiegend im Bereich der Seebäder liegen, erfüllt der ÖPNV lediglich die Grunderschließung- und bedienung. Der ÖPNV gewährleistet hier oftmals den Schulverkehr und einige wenige Fahrten in einem Zweistundentakt unter der Woche. Einige Orte sind in den Tagesrandzeiten und an den Wochenenden gar nicht an den ÖPNV erschlossen.
Stetige Entwicklung der Fahrplankilometer im ÖPNV	Infrastrukturseitige Hemmnisse zur Angebotsausweitung im SPNV.
Starke Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Kaiserbäderlinie, aber vermehrt auch auf weiteren ÖPNV Linien, wie z.B. im Achterland, seit der Einführung der KaiserBäderCard (und ÜckeritzCard)	
Touristische Vermarktung des ÖPNV-Angebots	
Vielzahl an Umsteigepunkten zwischen SPNV und ÖPNV	

6. Maßnahmenvorschläge

Fahrtenhäufigkeit

Fahrzeugkapazitäten

Infrastruktur

Personal

Kommunikation

Evaluation &
Controlling

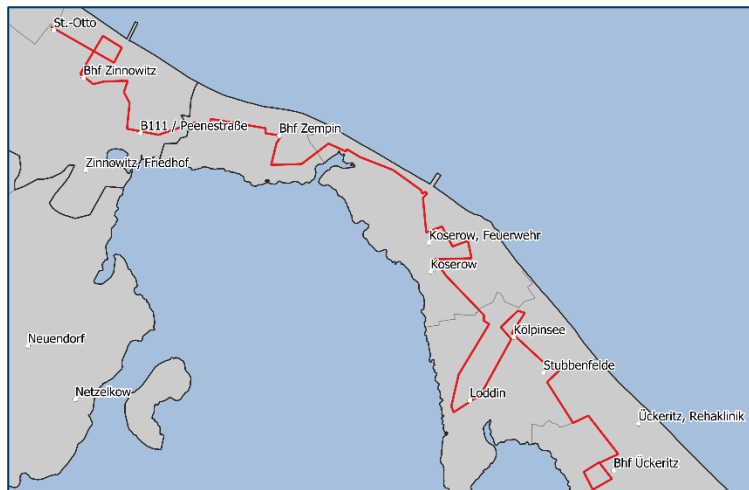
Die vorgestellten Maßnahmen wurden anhand der vorhandenen Datengrundlage sowie den daraus ermöglichten Schlüssen abgeleitet. Eine Prüfung auf Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit etc. der Maßnahmen wurde zum aktuellen Zeitpunkt nicht durchgeführt.

- Um die bestehenden und zu erwartenden Kapazitätsengpässen zu mindern könnten verschiedene, teils kurzfristige, teils langfristige Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen ergriffen werden. Hierzu zählen u.a.:
 - Eine Anpassung der Taktung und evtl. des Bedienzeitraums im ÖPNV.
 - Eine Anpassung der Taktung im SPNV. Hierfür wären infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung von Kreuzungsstellen entlang der Strecke notwendig.
 - Der Einsatz größerer Gefäße im ÖPNV nach saisonaler Notwendigkeit.
 - Der Einsatz von Langzügen im SPNV. Hierzu wären ggf. infrastrukturelle Maßnahmen an den Ein- und Ausstiegsstellen notwendig (insb. Verlängerung der Bahnsteigkanten).
 - Entlastung durch die Mitnutzung der Schiffsausflugsfahrten entlang der Usedomer Küste
- Darüber hinaus könnte eine allgemeine Angebotsausweitung und eine Flexibilisierung des Angebots, insbesondere auf den Regionalbuslinien des ÖPNV, zur Attraktivitäts- und Akzeptanzsteigerung des ÖV auf der Insel und damit auch zum Modal Shift hin zum Umweltverbund sowohl bei den Bewohnerinnen und Bewohnern als auch den Besucherinnen und Besuchern beitragen

- (1) Prüfung einer Taktverdichtung auf 20-Minuten zwischen Świnoujście und Zinnowitz; *hierfür ist zunächst eine Sicherstellung der Personalverfügbarkeit notwendig.*
- (2) Prüfung einer Taktverdichtung auf dem weiteren Linienverlauf inkl. hierfür notwendiger infrastruktureller Baumaßnahmen; *hierfür ist zunächst eine Sicherstellung der Personalverfügbarkeit notwendig.*
- (3) Prüfung der Nutzung von Dreifachtraktionen auf allen Umläufen der RB23 mit den Triebwägen VT646.
- (4) Prüfung der Nutzung von Dreifachtraktionen auf den Umläufen mit den Triebwägen VT642.
- (5) Prüfung des Einsatzes von verschiedenen Konzepten zur Schaffung eines On-Demand-Angebotes oder vergleichbaren flexiblen Bedienformen (z.B. Shuttle-Service zwischen den touristischen Zielen).
- (6) Prüfung des Einsatzes von größeren Gefäßen im ÖPNV auf stark nachgefragten Linien, insbesondere der Linien 291 und 292 (Kaiserbäderlinie).
- (7) Prüfung einer Taktverdichtung auf der Linie 283 (Bernsteintour) und der Linie 273 (Gnitztour) zur Stärkung des Ortverkehrs in Ückeritz und Zinnowitz.
- (8) Prüfung einer neuen Verbindungsrelation, inkl. möglicher straßenbaulicher Maßnahmen, zum Lückenschluss im ÖPNV zwischen Zinnowitz und Trassenheide.

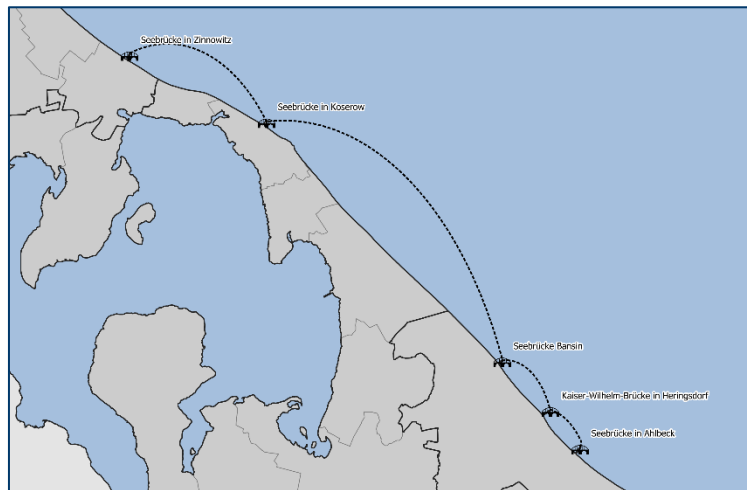
Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen - Prüfaufträge

- (9) Prüfung einer neuen Verbindungsrelation zwischen Ückeritz, Kölpinsee, Koserow, Zempin und Zinnowitz mit kleinräumiger Erschließung innerhalb der Orte zur Sicherstellung einer Orterserschließung sowie Entlastung auf der Linie RB23.



Beispielhafte Darstellung, Prüfung des tatsächlichen Linienverlaufes noch ausstehend.

- (10) Prüfung des Einsatzes von Schiffverbindungen bzw. Nutzung der Fahrgastschiffahrt mit der GästeCard in der Hauptsaison zwischen den Seebrücken Ahlbeck-Heringsdorf-Bansin(-Koserow-Zinnowitz) zur Entlastung der Landverbindungen mit dem ÖPNV und SPNV.



Die vorgestellten Maßnahmen wurden anhand der vorhandenen Datengrundlage sowie den daraus ermöglichten Schlüssen abgeleitet. Eine Prüfung auf Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit etc. der Maßnahmen wurde zum aktuellen Zeitpunkt nicht durchgeführt.

- Um die zukünftige Einführung von Angeboten, wie auch die Integration des ÖV in die GästeCards erfolgreich zu gestalten, ist die Etablierung eines starken Austausches zwischen ortsansässigen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, politischen Entscheidern und weiteren relevanten Stakeholder essenziell.
- Um zukünftig fundierte Aussagen über die Fahrgastnachfrage und Auslastungen treffen zu können, aber auch um die Einführung einzelner Angebote und die Schaffung von Anreizen direkt evaluieren zu können, bietet sich die Generierung bzw. Bereitstellung fundamentaler Datengrundlagen (automatische Fahrgastzählung) durch die ortsansässigen Verkehrsunternehmen an.
- Um Ausfälle im SPNV oder auch ÖPNV angemessen kompensieren zu können, kann ein umfassender Krisennotfallplan bei der Sicherstellung einer Grundbedienung helfen.
- Bei zukünftigen Fahrplanausfällen sollte der Aufgabenträger eine Prüfung der rechtlichen Zulässigkeit sowie der Vergabemodalitäten in Erwägung ziehen.

7. Zusammenfassung & Fazit

- Auf Grundlage der vorhandenen Daten können nur bedingte Prognosen zur Entwicklung der Fahrgastnachfrage durchgeführt werden.
- Die Kapazitäten, insb. im SPNV auf der Insel Usedom scheinen oftmals ausgelastet zu sein. Verstärkt wird dies durch die Häufung von personalbedingten Zugausfällen.
- Auf der anderen Seite zeigen die Erfahrungen aus der KaiserBäderCad und der ÜckeritzCard, dass zusammen mit einer touristischen Vermarktung die Akzeptanz der Besucherinnen und Besucher auf der Insel Usedom dem ÖV gegenüber steigen kann.
- In den Bereichen, in denen der ÖV auf der Insel aktuell am ausgelasteten scheint überschneiden sich räumlich die Verkehrsbewegungen von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besucherinnen und Besuchern.
- Das erwartete Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner zeigt, dass es jedoch zu keinen umfassenden Überschneidungen dieser Verkehre kommt und dass durch den geringen Anteil an Wegen mit dem ÖV auch nur Teile der Bewohnerinnen und Bewohner durch die Integration betroffen sind.

- Auf Grund der fehlenden fundierten Einschätzungen zur Nachfrageentwicklung können mögliche Auswirkungen auf Kapazitäten und Komfort durch die Integration der GästeCard nur bedingt beurteilt werden.
- Es wird deutlich, dass die vorhandenen und erwarteten Kapazitätsengpässe einer möglichen Erhöhung der Fahrgastnachfrage (sowohl bei den Bewohnerinnen und Bewohnern als auch bei Besucherinnen und Besuchern) durch den monetären Anreiz der UsedomCard im Widerspruch zueinander stehen.
- Auch ohne eine Integration des ÖV in die UsedomCard besteht akuter Handlungsbedarf, um der aktuellen Nachfrage gerecht zu werden. Darüber hinaus zeigen die identifizierten Schwächen des bestehenden Angebots, dass Potentiale zur Mobilitätswende durch Angebotsausweitungen genutzt werden könnten.
- Demnach sollten Maßnahmen ergriffen werden, um aktuelle Probleme zu beheben und weitere Anreize zur Erhöhung der Fahrgastnachfrage schaffen zu können, um die Mobilitätswende aktiv zu gestalten.
- Eine Integration des ÖV in die Kurtaxenabgaben stellt ein Anreiz dar, Menschen vom MIV zum ÖV zu bewegen. Wichtig ist hierbei, ein adäquates Angebot sicherzustellen.
- Zudem können etwaige Gewinne für den Ausbau des Angebotes, der Qualitätssicherung und Krisenresilienz bereitgestellt werden.

Literaturverzeichnis

Bundesagentur für Arbeit (2019): Beschäftigungsstatistik Pendler. Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Aus- und Einpendler 2019. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (2020): Beschäftigungsstatistik Pendler. Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Aus- und Einpendler 2020. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (2021): Beschäftigungsstatistik Pendler. Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Aus- und Einpendler 2021. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (2023): Beschäftigungsstatistik Pendler. Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Aus- und Einpendler 2022. 13.01.2023, Nürnberg.

DB Regio AG (2023a): Fahrplan 2023. 11.12.2022 – 09.12.2023 RB23 Züssow – Wolgast – Zinnowitz – Seebad Heringsdorf - Świnoujście und RB24 Peenemünde – Zinnowitz.

Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) und Institut für Management und Tourismus (IMT) (o.J.): GfK DestinationMonitor Deutschland für Mecklenburg-Vorpommern. Auswertungsbericht „Usedom“. Berichtsperiode: Ø Jahre 2020-2021.

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018a): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin.

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018b): Mobilität in Tabellen (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin.

Landkreis Vorpommern-Greifswald (2023): Schulverzeichnis. Greifswald. URL: <https://www.kreis-vg.de/leben/bildung-kultur/schulverzeichnis>, abgerufen am 15.06.2023.

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (2019): 5. Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommern bis 2040 – Regionalisierung für die Landkreise, kreisfreien Städte sowie die Mittelbereiche der Zentralen Orte. Schwerin.

PTV Transport Consult GmbH & BTE Tourismus- und Regionalberatung & Partnerschaftsgesellschaft mbH (2021): Raumentwicklungskonzept "Verkehr, Tourismus und Leben in der Region Insel Usedom. Schlussbericht. Greifswald.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2018): Statistische Berichte. Bevölkerungstand. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2 – Gemeindeergebnisse 2017. Schwerin.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2019): Statistische Berichte. Bevölkerungstand. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2 – Gemeindeergebnisse 2018. Schwerin.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2020): Statistische Berichte. Bevölkerungstand. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2 – Gemeindeergebnisse 2019. Schwerin.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2021): Statistische Berichte. Bevölkerungstand. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2 – Gemeindeergebnisse 2020. Schwerin.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2022): Statistische Berichte. Bevölkerungstand. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern. Teil 2 – Gemeindeergebnisse 2021. Schwerin.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2022): Statistische Berichte. Bevölkerungstand. Bevölkerungsstand der Kreise, Ämter und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2023): Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern Dezember 2022, Jahr 2022. Schwerin.

Usedomer Bäderbahn (2023): Fahrplan Regionalbuslinie. Seebad Heringsdorf.

Elias Olshausen, Chiara Stix, Philip Guszahn
IGES Institut

www.iges.com

Usedom Tourismus GmbH
Geschäftsführer
Herrn Michael Steuer
Hauptstr. 42
17459 Ostseebad Koserow

Schwerin, **01.09.** 2023

Kapazitätserhöhung Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Ihr Schreiben vom 09.08.2023

Sehr geehrter Herr Steuer,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 09.08.2023, in dem Sie sich über den aktuellen Stand der Planungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger für den SPNV zur Erhöhung der Kapazitäten im Bestandsnetz der Insel Usedom erkundigen.

Bereits für das Jahr 2022 hatte die Deutsche Bahn (DB) Regio AG im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern drei gebrauchte Diesellokomotiven vom Typ VT 642 für den Verkehrsvertrag Usedom beschaffen können. Aufgrund der starken Nachfrage im SPNV-Netz Usedom hatte sich das Land im Frühjahr 2023 entschieden, die Anschaffung weiterer Fahrzeuge durch die DB Regio AG prüfen zu lassen, um weitere Mehrkapazitäten schnellstmöglich bereitstellen zu können.

Die DB Regio AG konnte weitere Fahrzeuge desselben Typs zum Einsatz ab Frühjahr 2024 anbieten, deren Anschaffung ich im Rahmen des laufenden Verkehrsvertrages zugestimmt habe. In Summe werden dann somit sechs zusätzliche Fahrzeuge des Typs VT 642, ergänzend zu den originär im Verkehrsvertrag gebundenen 22 Diesellokomotiven des Typs GTW (VT 646), auf Usedom im Einsatz sein. Durch die zusätzlichen Fahrzeuge lassen sich alle Zugfahrten in der Sommersaison in der Hauptverkehrszeit per Dreifachtraktion VT 646 bzw. in Doppeltraktion VT 642 realisieren. Dies bedeutet einen jährlichen Kapazitätswachstum von 10 %. Alle sechs gebrauchten Fahrzeuge des Typs VT 642 werden im Winter 2023/24 modernisiert (u.a. Polster, Außenlackierung).

Allgemeine Datenschutzinformationen:

Der Kontakt mit dem Ministerium ist mit einer Speicherung und Verarbeitung der von Ihnen ggf. mitgeteilten persönlichen Daten verbunden (Rechtsgrundlage: Art 6 (1) e DSGVO i.V.m. § 4 DSG-MV).

Weitere Informationen zu Ihren Datenschutzrechten finden Sie unter www.regierung-mv.de/datenschutz/.

Das Land hat mit der Bereitstellung der drei zusätzlichen Fahrzeuge im Jahr 2022 Vorsorge für die im Kontext Gästekarte mit Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erwarteten Nachfragezuwächse getroffen. Die Finanzierung dieser drei zusätzlichen Fahrzeuge und der Ausgleich der Einnahmeverluste der DB Regio AG sollte über Finanzierungsanteile aus der Gästekarte erfolgen. Angesichts bislang nicht flächendeckend entsprechend ausgestalteter Kursatzungen steht die Gästekarte als Finanzierungsquelle nicht zur Verfügung, weshalb das Land hier in diesem Jahr in Vorleistung gegangen ist (mit ca. 900.000 Euro).

Mit der Bereitstellung von Mehrkapazitäten ab 2024 durch die Anschaffung weiterer drei Fahrzeuge VT 642 wird das Land Mecklenburg-Vorpommern zusätzlich der gestiegenen Nachfrage durch das Deutschland-Ticket Rechnung tragen. Die Kosten für diese zusätzlichen drei Fahrzeuge belaufen sich auf ca. 1,9 Mio. Euro jährlich und liegen unter anderem aufgrund gestiegener Kosten beim Infrastrukturbetreiber (Usedomer Bäderbahn - UBB) sowie Kostenerhöhungen bezüglich Energie und Personal beim Verkehrsvertragshalter DB Regio AG deutlich höher als bei den zum Jahr 2022 beschafften drei Fahrzeugen.

Weitere Fahrzeuge für noch mehr Kapazitäts- bzw. Angebotsausweitungen waren am Markt bisher nicht zu bekommen. Insofern kann nach heutigem Kenntnisstand keine belastbare Zusage dahingehend abgegeben werden, dass zeitnah darüber hinaus weitere Kapazitätsausweitungen auf der Regionalbahn (RB) 23 realisiert werden könnten.

Die avisierten Kapazitätsausweitungen für 2024 sind indes nur realisierbar, wenn sowohl das vertraglich gebundene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die DB Regio AG, als auch der Infrastrukturbetreiber, die UBB, ihre Leistungen vollständig erbringen können.

Angesichts der aktuell schlechten Verfügbarkeit des für das Netz Usedom vorhandenen Fahrzeugparkes vom Typ GTW (VT 646), was ein vermindertes Kapazitätsangebot mit sich bringt, liegt der Fokus derzeit insbesondere auf einer Verbesserung dieser Situation. Derzeit kann die DB Regio AG circa ein Drittel der GTW nicht in betriebsbereitem Zustand vorhalten. Eine Verbesserung der Verfügbarkeit auf branchenübliche Benchmarks würde die aktuelle Kapazitätsknappheit für die anstehende Herbstsaison voraussichtlich spürbar mindern.

Darüber hinaus bin ich mit dem Infrastrukturbetreiber und dessen Konzernmutter, DB AG, im Austausch, um das Problem der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur zu lösen. Aufgrund fehlenden Personals kann die UBB nach eigener Aussage aktuell nicht alle Schichten mit Fahrdienstleitern besetzen, so dass im Früh- und Abendverkehr abschnittsweise Schienenersatzverkehr angeboten werden muss.

Beide Zustände sind nicht hinnehmbar und dürfen sich selbstverständlich nicht verfestigen. Die DB AG und die UBB sind aufgefordert worden, ein tragfähiges Lösungskonzept zur allgemeinen Verbesserungen der Infrastrukturverfügbarkeit und zur schnellstmöglichen Rückkehr zur vollständigen Durchführung des bestellten Fahrplanangebots vorzulegen. Die VMV Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern GmbH eruiert parallel zudem die Probleme bezüglich der Verfügbarkeit der Fahrzeuge vom Typ GTW bei der DB Regio AG.

Soweit aus hiesiger Sicht die aktuelle Lageeinschätzung. Darüber hinaus habe ich die Stabsstelle Tourismus meines Hauses gebeten, mit Ihnen weiterhin im engen Austausch zu bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Meyer'.

Reinhard Meyer

Ergebnisprotokoll Austauschgespräch ÖPNV Einbindung Usedom GästeCard

Datum: 03. August 2023
Beginn: 14:00 Uhr
Ende: 15:20 Uhr
Format: Zoom-Videokonferenz

Teilnehmer: Kerstin Teske, Leitende Verwaltungsbeamtin, Amt Usedom-Nord
Radek Ciepluch, Bereichsleiter Teilbetrieb Bus, UBB – Usedomer Bäderbahn
Carsten Banach, Erlösmanagement und Fahrgastkommunikation, DB Regio AG
Michael Steuer, Geschäftsführer, Usedom Tourismus GmbH
Anne Sturzwage, Projektleitung Modellregion, Usedom Tourismus GmbH

Begrüßung und Einleitung

Herr Steuer begrüßt die Teilnehmer zur Austauschrunde und fasst kurz die Hintergründe zum heutigen Termin zusammen. Im Rahmen der seinerzeitigen politischen Diskussion haben die Gemeinden im Inselnorden ihren Beschluss zur ÖPNV-Integration an bestimmte Forderungen geknüpft. Im Rahmen der vergangenen Gemeindevertretersitzung vom 20.07.2023 haben die Karlshagener ihre Forderung nochmals per Beschluss manifestiert.

Im Detail waren dies:

- Karlshagen: Spätverbindung (fest eingeplante Zuglinie) nach Karlshagen/Peenemünde
- Karlshagen: Busverbindung von Peenemünde über Zinnowitz zu ggf. Umsteigemöglichkeiten zum Achterland und Richtung Ahlbeck
- Zinnowitz: Optimierung/Erweiterung des busseitigen Ortsverkehrs

Hierzu gab es bereits erste Rückmeldungen seitens der Verkehrsträger. Abschließend sind diese Punkte jedoch nicht geklärt. Dies ist aber zwingend erforderlich, soll doch die erneute politische Diskussion und Beschlussfassung zur Integration des ÖPNV in die Kurkarte in den Gemeindevertretungen im Sep/Okt getroffen werden.

Zu den einzelnen Punkten:

1.) Karlshagen: Spätverbindung (fest eingeplante Zuglinie) nach Karlshagen/Peenemünde

Die geforderte ganzjährige Spätverbindung mit dem Zug zwischen Zinnowitz über Karlshagen nach Peenemünde kurzfristig einzurichten, wird als nicht umsetzbar eingeschätzt. Diese wird nur realisiert, wenn das Land MV als Besteller der Verkehrsleistung diese auch beim Vertragspartner DB Regio bestellt und finanziert, so Herr Banach. Dafür ist der faktische Bedarf nachzuweisen.

UBB (Bus) bietet jedoch an, eine bedarfsgerechte Busverbindung in den Sommermonaten (nicht ganzjährig) anzubieten. Diese kann vergleichsweise kurzfristig eingerichtet werden, so dass damit zumindest ein Angebot existiert und Nutzerzahlen gesammelt werden können.

Dies ist im Rahmen des angebotenen Preises umsetzbar. Voraussetzung ist jedoch, dass die Gemeinde Karlshagen, die Einführung des ticketfreien ÖPNV für Gäste beschließt.

2.) Busverbindung von Peenemünde über Zinnowitz zu ggf. Umsteigemöglichkeiten zum Achterland und Richtung Ahlbeck

Herr Ciepluch macht deutlich, dass eine Busanbindung aus dem Inselnorden ins Achterland und nach Heringsdorf wenig zielführend ist. Der Bus würde - parallel zur Bahn - auf der B111 im Stau stehen. Dies kann zu massiven Verspätungen führen, die letztlich Frustration bei den Gästen schafft. Auch die Umsteigemöglichkeiten könnten nicht sicher und zuverlässig bedient werden. Wesentlich verlässlicher ist daher die Fahrt auf der Schiene (am Stau vorbei) mit einer Pünktlichkeit im Jahresdurchschnitt von rd. 90%. Ein Umstieg an der Haltestelle Schmollensee in den Bus wäre daher die bessere Alternative. Die besten Umsteigemöglichkeiten gibt es jedoch am Bahnhof Heringsdorf, wo die Busse (Achterland-Tour, Haff-Tour oder Usedom Stadt) abfahren. Diese sind aufeinander abgestimmt und treffen sich auch in Usedom Stadt, um dort zwischen den Touren wechseln zu können

3.) Optimierung/Erweiterung des busseitigen Ortsverkehrs in Zinnowitz

Auch dieser Forderung kann die UBB mit einem Angebot zur Umsetzung im Rahmen des bekannten Preises entsprechen. Herr Ciepluch stimmt dem zu und verweist darauf, dass die Linienführung dafür bereit ist. Eine Befahrung der geplanten Strecke wurde durchgeführt. Die Genehmigung für einige Haltestellen müssten noch eingeholt werden. Eine Umsetzung zur Sommersaison (ab 01.04.) ist realistisch. Voraussetzung ist jedoch, dass die Gemeinde Zinnowitz die Einführung des ticketfreien ÖPNV für Gäste beschließt.

Nächste Schritte:

Herr Steuer berichtet, dass Ende August/Anfang September den Gemeindevertretungen für eine erneute politische Diskussion und gemeindeindividuelle Beschlussfassung seitens der UTG folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt werden:

- Verkehrsgutachten zu ÖPNV-Kapazitäten und zur erwartenden Nachfrageentwicklung
- Final abgestimmter Kooperationsvertrag mit den Verkehrsträgern UBB und DB Regio
- schriftliche/verbindliche Erklärung zur Kapazitätserweiterung ab Sommerfahrplan 2024 seitens des Wirtschaftsministeriums MV
- Beschlussvorlagen zur ÖPNV-Integration
- Ergebnisprotokoll Austauschgespräch vom 03.08.2023

Sonstiges:

Herr Steuer berichtet, dass DB Regio am 26.06. schriftlich mitgeteilt hat, dass das ÖPNV-Angebot für Einwohner (54,30€/Jahr) mit der Absicht zur Einführung des ÖPNV für Gäste verbunden ist. Umgekehrt gilt dies jedoch nicht. Die Einführung des ÖPNV für Gäste kann unabhängig von der Einführung für Einwohner beschlossen werden.

Auch machte DB Regio deutlich, dass der angebotene Preis für Gäste (1,20€) nur für eine Einführung zum 01.11.23 oder spätestens zum 01.01.24 zur Verfügung steht. Für das Jahr 2024 ist dieser Preis fix. Eine Preisanpassung ab dem Jahr 2025 behalten sich die Verkehrsunternehmen vor.

Herr Steuer macht deutlich, dass der Ansatz als „offenes System“ konzipiert ist und Gemeinden individuell dem System hinzustoßen können. Bei innovativen Projekten im Verbund sei es oft so, dass es einige Pioniere gibt, die von Anfang an dabei sind während andere zunächst an der „Seitenlinie“ verbleiben bevor sie ggfs. später hinzustoßen. Dem muss auch dieses Projekt

Rechnung tragen. Dies unterstreicht Herr Banach und bestätigt, dass auch Gemeinden noch zum 01.04.2024 zum System hinzustoßen können. Es sei jedoch wichtig, nun anzufangen.

Die Beteiligten diskutieren auch über die immer wieder aufkommende Frage zu den Nutzungszeiten. Herr Ciepluch macht deutlich, dass die Regelung zur Nutzung ab 09:00 Uhr aus der Aufgabe der UBB für die Schülerbeförderung stammt (Zuständigkeit: Landkreis). Eine Abweichung davon ist schwierig und nicht empfehlenswert (Trennung zwischen allgemeiner Daseinsfürsorge und touristischem Geschäftsbetrieb). Sollten in Ausnahmefällen jedoch auch Gäste den Bus vor 09:00 Uhr nutzen wollen, so würde sich die UBB ihnen gegenüber kulant zeigen. Herr Banach könnte sich vorstellen, dass die 09:00 Uhr-Regelung in der Bahn perspektivisch aufgehoben wird. Dies könne jedoch nicht kurzfristig zugesichert werden.

Abschließend erläutert Herr Ciepluch zum 49,-€ Ticket, dass die Einnahmenverteilung bzw. Ausgleichzahlung an die Verkehrsunternehmen nach PLZ-Herkunft der Käufer erfolgt. Das heißt, dass Verkehrsunternehmen in Ballungszentren diese maßgeblich erhalten. Verkehrsunternehmen in Tourismusregionen jedoch finanziell weitgehend unberücksichtigt bleiben, die Nutzung/Beförderung jedoch sicherstellen müssen.



Protokoll: Michael Steuer,
Ostseebad Koserow, den 08. August 2023