

Ausschussdrucksache zu „Jung sein in M-V“
„Mobilität im ländlichen Raum“

(05.03.2019)

Inhalt:

Stellungnahme Prof. Udo Onnen-Weber

Prof. Udo Onnen-Weber
Ostseestr. 35
23968 Hohenkirchen – Beckerwitz
udo@onnen-weber.de
+49 171 4865011
www.komob.de

Beantwortung des Fragenkatalogs zur öffentlichen Anhörung des Sozialausschusses am 27.3.19

Frage 1) Was müssen die Verkehrsgesellschaften tun, um einen regelmäßigen öffentlichen Personennahverkehr für Jugendliche zu gewährleisten? Mit welchen Kosten ist dabei zu rechnen?

Ich bin davon überzeugt, dass die Verkehrsgesellschaften, so wie sie heute in der Abhängigkeit vom Landkreis, vom PBefG und der ÖPNV Finanzierung aufgestellt sind, keine geeigneten Lösungen anbieten können, die in der peripheren Fläche einen bedarfsorientierten ÖPNV für Jugendliche schaffen. Das geht nur in einem Paradigmenwechsel beim ÖPNV.

Die Verkehrsgesellschaften der Landkreise sind systematisch nicht unternehmerisch sondern subventioniert betrieben. Das heißt, dass unternehmerisches Risiko nur im Rahmen der Zuwendungsbereitschaft der Landkreise eingegangen wird – und die ist bekanntlich gering. Ein überzeugendes ÖPNV Angebot für Jugendliche ist aber nur möglich, wenn

- Die Jugendlichen bedingungslose Mitgestaltungsrechte haben, das heißt der Mobilitätsbedarf von ihnen definiert wird
- Die Umsetzung der Angebote iterativ erfolgt (man probiert aus, nimmt sich Zeit zum Evaluieren, Nachjustieren und zum Stärken der Beziehungen zwischen Nutzer und Angebot und gibt nicht gleich auf, wenn es innerhalb eines Jahres noch nicht so klappt, wie man möchte)
- Ein ganz wesentliches Augenmerk auf Nutzerakquise und Angebotsmarketing gesetzt wird
- Immer wieder an der Kostenschraube gedreht wird: brauchen wir wirklich dieses Fahrzeug, ist der teure Fahrer nötig, kann auch eine Mietwagenstruktur dasselbe Ergebnis bringen
- Die Sicht nicht nur auf Standardlösungen sondern gleichwertig auf individuelle Einzelfalllösungen konzentriert wird.
- Und vor allem auch frei von Einlassungen der Kommunalpolitik sind

Das sind alles Unternehmensaspekte, die für Verkehrsgesellschaften ungeübt sind und erst erlernt werden müssen (Das betrifft nicht unbedingt die Personen sondern das System: Wir haben mit Herrn Grahn MVVG und Herrn Lösel, VGLUP schon Erfahrungen gemacht, die zeigen, dass guter Wille da ist!). Da wir für Mobilität stark disruptive Zeiten erwarten (Digitalisierung, Autonome Shuttles, neue Geschäftsmodelle, neue Player etc) werden die Geschäftsmodelle der regionalen Verkehrsunternehmen, die den ländlichen Raum bedienen (die VUs aus den Metropolen haben sich schon längst neu aufgestellt), immer mehr in Frage gestellt und müssen sowieso unter die Lupe genommen werden.

Ein solches Herangehen an Mobilitätsangebote muss nicht gravierend teurer sein (siehe ELLI). Umsonst ist es allerdings auch nicht. Aber es braucht: Innovationskraft, Geduld und eine Landesregierung und Landkreise, die das unterstützen.

Frage 2) Wie stehen sie zu einem Landesschulbeförderungsgesetz, in dem der Transport kostenfrei ist, bei der Schulwahl der Elternwille zählt und die Kosten der Kommunen dann vom Land übernommen werden?

In einer emanzipierten demokratischen Gesellschaft muss es selbstverständlich sein, dass eine freie Schulwahl auch ohne Diskriminierung gewährleistet sein muss. Wenn die Politik fordert, dass Bildung gratis sein muss, dann muss sie das auch bezahlen wollen. Es gibt ja in Deutschland die Diskussion, ob ÖPNV umsonst sein sollte. Ich meine, zumindest für Kinder, Schüler/innen und Azubis muss es das zwingend werden.

Frage 3) Wenn Sie an ländlichen Raum denken - was brauchen junge Menschen, um eigenständig mobil sein zu können? Kennen Sie innovative Verkehrskonzepte in M-V bzw. auf M-V übertragbare innovative Verkehrskonzepte?

Kinder und Jugendliche benötigen für Wege ab 7 km (dies kann mit dem Fahrrad in 30 Min gemacht werden) sowohl zu ihren Freundinnen/Freunden als auch zu den Angeboten des nächsten Grund- oder Mittelzentrums ein Freizeit-Mobilitätssystem, das räumlich und zeitlich nach Bedarf (on demand) transportiert und das von Schulschluss bis spät am Abend Mobilität sicherstellt. Azubis benötigen zusätzlich morgens sehr früh und zum Feierabend ein Transportsystem, das sie zur Arbeitsstelle bzw. zur Berufsschule bringt, ohne dass sie größere Zeitverzögerungen haben. Es kann nicht angehen, dass der Bus um 7:00 Uhr ankommt, sie aber erst um 8:00 Uhr Arbeitsbeginn haben. Und Schüler haben immer mehr Ganztagschule, da nutzt der Bus zurück, der um 13:30 Uhr fährt, gar nichts.

Ich habe bewusst immer Mobilitätssystem und nicht ÖPNV geschrieben. Der bestehende ÖPNV ist ein Relikt aus dem 20. Jh. Wir müssen auch und gerade im ländlichen Raum innovativer denken, so wie es in den urbanen Zentren die Sharing und Hailing Systeme vormachen. Es gibt in MV das von uns angestoßene Mobilitätssystem ELLI im Amt Röbel, das viele Anstöße für ein Zukunftssystem zu geben in der Lage ist:

- Es kann bedingungslos on demand fahren, weil die Fahrer in den Dörfern wohnen und keine Anreisezeit haben
- Es ist demokratisch, weil es auf Gemeinschaftliches Engagement setzt (Ehrenamtliche Fahrer und ehrenamtliches Mobilitätsmanagement)
- Es ist bedarfsgerecht, weil es von „unten“, also den Bürgerinnen und Bürgern konzipiert und gemanagt wird.
- Und es ist modern, weil es nicht auf Perfektion und Finalität setzt, sondern iterativ und experimentell ist
- Es trifft allerdings auch auf ein Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das vieles erst mit vielen Tricks ermöglicht

In absehbarer Zeit wird auch die – extra für den ländlichen Raum von IAV GmbH (VW) entwickelte - SocialMedia Software „BusNOW“ auf den Markt kommen. Diese ermöglicht einen Raum für Passengerbundling, also das Gruppieren von on demand Fahrtwünschen. Kinder und Jugendliche verabreden sich über die App zu gemeinsamen Fahrten, die App ruft

einen on demand Bus, der die Fahrgäste dann einen nach dem/der anderen abholt und am Ziel absetzt. ELLI als Evaluationspartner wird das im Sommer einsetzen.

Frage 4) Wie bewerten Sie die ÖPNV-Infrastruktur in M-V für die Einwohner, für Besucher sowie insbesondere für junge Menschen? Bitte berücksichtigen Sie dabei sowohl Busse als auch Schienenverkehr.

Wenn man bedenkt, dass der heutige ÖPNV des ländlichen Raums ein Relikt der 50er Jahre des 20. Jh ist, ist der Busverkehr zwischen den Ankerstädten in M-V akzeptabel: Die Magistralen sind im Wesentlichen versorgt, haben fast überall einen 2 Stunden Takt. Die Fläche ist in M-V jedoch absolut unversorgt (nicht etwa unterversorgt). Und da liegt das große Problem für die Jugendlichen.

Der Fernverkehr mit SPNV ist (ich fahre viel mit dem Zug!) ausreichend (auch ein 2 Stunden Takt). Natürlich haben wir wenig ICE oder IC Strecken, warum auch: geringe Fahrgastzahlen sichern keine ausreichenden Umsätze. Die Liste der Zugverbindungen in MV ist jedoch überraschend groß und vielfältig:

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Eisenbahnlinien_in_Mecklenburg-Vorpommern

Es ist das grundsätzliche Problem der Flächenländer: Will man Infrastruktur dahinsetzen, wo Menschen sind, wo Wirtschaftskraft sich entwickeln läßt oder setzt man viel Geld ein, um überall „Gleichwertigkeit“ durch funktionierende Infrastruktur herzustellen? Im ersten Fall hat man Infrastrukturentleerte Flächen, im zweiten Fall überall nur Kompromisse und Versorgungslücken.

Ein Schritt ins 21. Jh. beim ÖPNV ist natürlich nicht einfach: das unsägliche PBefG müsste weg, der ÖPNV müsste bottom up aufgestellt werden, er müsste (wie übrigens viele Daseinsvorsorgesektoren) viel mehr auf bürgerschaftliches Engagement setzen, es müssten erst einmal Investitionen in Digitalisierung des Verkehrs (und nicht nur WLAN im Bus als Verständnis von höchstem Innovationsgrad) getan werden (realtime tracking und Routing, der gesamte Busverkehr muss Appbasiert werden, ganz andere Bezahlssysteme, Flatrates und ganz andere Fahrzeuge müssen eingesetzt werden. Und dann müssten Ideen wie UBER, MOIA, Rideselling, Ridesharing usw. flächendeckend eingeführt und unterhalten werden. Das ist eine große Chance, weil damit nicht der Staat sondern die Wirtschaft das obige Problem löst, es ist aber auch eine große Herausforderung, die auch das Geschäftsmodell der Busbetriebe massiv berührt. Aber es wäre doch auch eine Riesenchance für M-V, hier mal Ideen zu generieren und den Startschuss zu geben.

Frage 5) Welche Kriterien muss ein Rufbussystem erfüllen, um in M-V ein bedarfsgerechter Baustein für Mobilität zu sein? Kann der Ausbau des Rufbussystems einen verlässlich strukturieren Linienplan ersetzen?

Bisher ist beim Rufbus weitgehend die Buslinie und der Bustakt beibehalten worden und es wird nur der Bus nicht gefahren, wenn keiner angerufen hat (es gibt Ausnahmen). Rufbus macht aber nur Sinn, wenn er on demand (zeitlich und räumlich) fährt. Ein Bus, der für eine Strecke, die mit dem Auto in 15 Minuten gefahren wird, 45 Minuten braucht muss erst gar nicht starten. Ich weiß, dass das mit dem bestehenden ÖPNV System nicht zu machen ist, weil der Bus von seinem Standplatz zum Kunden viel zu lange bräuchte. Aber letztlich ist ein räumlich und zeitlich flexibler Rufbus (der auch Passengerbundling honoriert: z.B. ab 3 Personen nur 50% des Rufbuszuschlags, ab 5 Personen kein Zuschlag usw) die einzige

Chance für die Fläche. Insgesamt ist für ein Flächenland wie M-V eine Systemtrennung von magistralisiertem Verkehr, der in hohem Takt schnell und ohne Seitenabstecher von Zentrum zu Zentrum fährt und einem on demand fahrenden Flächenverkehr, der die Haltestellen versorgt, sinnvoll

Frage 6: Wie schätzen Sie die Effekte eines digitalisierten ÖPNV ein (aktueller Onlinefahrplan mit Echtzeitabfahrtszeiten, digitale Fahrkarten, WLAN in Bussen, Steckdosen, USB-Ports)?

WLAN und USB Port in Bussen ist kein digitalisierter ÖPNV sondern heutzutage selbstverständlicher Service. Digitalisierung heute heißt: Ich habe eine App, die mir die gesamte intermodale Fahrkette errechnet, anzeigt, die Fahrzeuge bestellt und die Kosten von meinem Konto abbucht. Und wenn sich was ändert (Verspätung etc), dann wird mir das in Realzeit auf dem Display angezeigt und eine Alternative angeboten. Ist doch eigentlich selbstverständlich, oder? Unser Institut erarbeitet zB. gerade eine Lösung für den Anschluss von ELLI an den Taktverkehr der MVVG: wenn ein Bus von Wittstock Richtung Röbel fährt, und in Wredenhagen 5 Personen aussteigen wollen, zwei davon weiter nach Kieve und 3 weiter nach Grabow, dann sorgt die Software dafür, dass automatisch zwei ELLI Autos mit den richtigen Zielen an der Haltestelle stehen.

Frage 7) Wie sieht Ihrer Meinung nach ein ganzheitliches, attraktives, nachhaltiges, sicheres und umweltverträgliches Verkehrskonzept für M-V aus und was braucht es für seine Umsetzung?

Ein Verkehrskonzept für M-V muss den Schritt ins 21.Jh. tun. Wir stehen 10 Jahre vor der Etablierung des autonomen Fahrens. Dann werden die öffentlichen Mobilitätskosten gravierend sinken, weil die extrem hohen Kosten für die Fahrer entfallen. Und spätestens dann benötigen wir ein ganz anderes ÖPNV System. Wir können heute damit anfangen, Ideen dazu zu generieren. Wir können heute die ersten Weichen stellen. Wir können heute die Digitalisierung konsequent einleiten. Wir können heute dafür sorgen, dass in den Dörfern bürgerschaftliches Engagement entsteht und honoriert wird, damit wir mehr bottom up (also Bedarfsorientierung) in die Angebote einarbeiten können. Wir können heute damit anfangen, dass die Verkehrsunternehmen ihre Zukunft sondieren und neue Businesspläne aufstellen (Sonst kommen SIXT, UBER, MOIA und wie sie alle heißen und überrollen unsere Unternehmen). All das kann das Land mehr oder weniger eigenständig tun. Ich schlage diesen Weg vor.

Frage 8) Wie bewerten Sie die „Zweite Änderung der Richtlinie zur Gewährung von Zuschüssen des Landes Mecklenburg-Vorpommern für Schülerinnen und Schüler beruflicher Schulen zu den Kosten der Unterbringung sowie zu Fahrtkosten bei notwendiger auswärtiger Unterkunft“ (Oktober 2018)? Ist die Landesförderung ausreichend, um Auszubildende bei ihren hohen Mobilitätskosten genügend zu unterstützen?

Drei Fragen dazu:

- Warum haben Schülerinnen und Schüler keinen Rechtsanspruch auf diese Leistungen?
- Warum bekommen Azubis mit einem Lohn über 500 € keine Zuwendungen?

- Warum werden nicht alle Kosten übernommen?

Wir haben bei der Jahrestagung 2018 des „Forum ländliche Entwicklung und Demografie“ mit Azubis über ihre Mobilitätssituation diskutiert. Es ist erschreckend und bewundernswert, wieviel Kraft und Geld viele von Ihnen aufbringen, um ihre Ausbildung bewältigen zu können. Einige sprachen von 300 €/Monat und mehr für Mobilität, um zur Ausbildungsstelle und der Berufsschule zu kommen. Alle wiesen darauf hin, dass der Anteil der Azubis, die mit Überlastungsbeschwerden ihre Ausbildung ab- oder unterbrechen gravierend zugenommen hat. Und diejenigen, die etwas weiter von der nächsten Stadt entfernt wohnen, sprachen auch von sozialer Isolierung, weil sie abends nicht mehr zu den Kumpels in die Stadt kommen.

Unter diesem Aspekt ist die „Zweite Änderung“ kleinlich und peinlich.

Frage 9) Wie beurteilen Sie die Mobilitätsangebote in Mecklenburg-Vorpommern für junge Menschen?

Es gibt ein einziges spezifisches Mobilitätsangebot für Jugendliche: das fifty-fifty Taxi (<https://on.nordost.aok.de/regio/fifty-fifty-taxi/das-fifty-fifty-taxi-in-mecklenburg-vorpommern/>). Das ist eigentlich ein super Angebot für Jugendliche im ländlichen Raum. Es greift zwar nur am Wochenende abends, es zeigt aber, wo der Weg hingehen kann. Aber irgendwas fehlt noch, weil meist nicht alle Gutscheine abgerufen werden.

Ansonsten ist dringender Handlungsbedarf für Mobilitätsangebote für Kinder und Jugendliche. Und für Frauen und ältere Menschen. Und für Alte und mobilitätsbehinderte Menschen. Und für die Umwelt und das Klima.

Mir ist klar, dass meine Antworten auf die Fragen teilweise radikal und provokativ sind. Mir ist klar, dass sich meine Wünsche nicht 1:1 umsetzen lassen, dass sie teilweise auch auf Widerstand treffen. Ich würde mir aber wünschen, dass sich unser Land irgendwie auf einen solchen Weg machen würde. Die Jugendlichen würden es dadurch honorieren, dass sie weniger abwandern und unsere Zukunft mitgestalten.

Udo Onnen-Weber, 3.März 2019