

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

(21.03.2019)

**Inhalt:**

Stellungnahme der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH

## **Beantwortung des Fragenkatalogs zur Anhörung im Sozialausschuss am 27. März 2019**

*Zu 1.:*

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

Die Bedienung der Bevölkerung mit Schienenpersonennahverkehr obliegt dem Land, der sonstige öffentliche Personennahverkehr ist Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis (Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1, 3 ÖPNVG M-V). Die Aufgabenträger entscheiden über Art und Umfang der Verkehrsleistungen, sie verantworten die Organisation der Verkehrsträger und tragen die Finanzverantwortung (§ 4 Abs. 1, 2 u. § 8 Abs. 1 ÖPNVG M-V).

In der überwiegenden Anzahl der Landkreise und kreisfreien Städte in Mecklenburg-Vorpommern hat in den Jahren 2015 bis 2017 eine Direktvergabe an eigene kommunale Unternehmen für einen Zeitraum von 10 Jahren stattgefunden. Den Unternehmen sind durch öffentliche Dienstleistungsaufträge gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen hinsichtlich Fahrplanangebot und Tarifen auferlegt worden. Die Aufgabenträger finanzieren im Gegenzug die Verkehrsleistungen, soweit – wie typisch für dünn besiedelte ländliche Räume – die Einnahmen der Verkehrsunternehmen zur Kostendeckung nicht ausreichen.

Die Frage „Was müssen die Verkehrsgesellschaften tun, um einen regelmäßigen öffentlichen Personennahverkehr für Jugendliche zu gewährleisten?“ zielt insoweit teilweise in die falsche Richtung. Richtig ist, dass die Verkehrsgesellschaften ihre Verkehre effizient ausgestalten und erbringen müssen, um die hohen Erwartungen ihrer Kunden zu erfüllen und den Mitteleinsatz seitens der Aufgabenträger zu rechtfertigen. Dies gilt aber nur in dem Rahmen, den der jeweilige Aufgabenträger hinsichtlich Fahrplanangebot und Tarif gesetzt hat.

Entscheidend für die Belange der Jugendlichen ist aber viel mehr, dass die jeweiligen Aufgabenträger die politischen Weichen für eine flächendeckende und bezahlbare Personenbeförderung stellen, die Verkehrsgesellschaften entsprechend verpflichten und die Kosten der Leistungserbringung tragen. Hierfür sind politischer Wille und entsprechende Mehrheiten erforderlich.

Im Landkreis Ludwigslust-Parchim sind durch den Kreistag weitreichende Beschlüsse gefasst worden, die die Verhältnisse Jugendlicher deutlich verbessert haben bzw. verbessern werden. So

wurde mit der Einführung des [VLP-Rufbus-Systems](#) dafür Sorge getragen, dass jedes Dorf an 365 Tagen an das übergeordnete Verkehrsnetz bzw. an den nächsten zentralen Ort angebunden ist (ca. 500 TEUR/a). Der Landkreis bezuschusst die Kosten der Schülerbeförderung auch bei Besuch einer örtlich nicht zuständigen Schule mit maximal 750 Euro pro Jahr (ca. 470 TEUR/a). Mit dem SchülerFreizeitTicket können Schüler für 10 Euro im Monat an Schultagen ab 14:00 Uhr und an anderen Tagen ganztägig die Busse der VLP für beliebig viele und weite Fahrten nutzen (Kosten nicht ermittelbar). Mit der kostenlosen Schülerbeförderung auch für Schüler, deren Wohnort weniger als 2 km (Grundschule) bzw. 4 km von der Schule entfernt ist, verbessern sich die Bedingungen ab dem Schuljahr 2019/2020 nochmals (ca. 400 TEUR/a).

*Zu 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?*

Innovation statt Resignation – unter diesem Motto setzte die VLP seit 2016 schrittweise ein innovatives Verkehrskonzept für den Landkreis Ludwigslust-Parchim um. Neben den Bahnlinien, Regional- und Stadtbuslinien mit Taktverkehren und dem Schülerlinienverkehr führte die VLP ein ergänzendes Rufbus-System zur Erschließung der Fläche ein.

Gestartet im Dezember 2016 als Pilotprojekt zwischen Parchim und Plau am See, fährt der [VLP-Rufbus](#) seit August 2018 flächendeckend im Landkreis Ludwigslust-Parchim und im Amt Neuhaus des Landkreises Lüneburg auf ca. 5.000 km<sup>2</sup> Fläche und mit über 2.000 Haltestellen. Er verbindet die Dörfer mit den Zentren und dem übergeordneten Verkehrsnetz. Jede Dorf-Haltestelle ist erreichbar - 365 Tage im Jahr. Der Rufbus ergänzt die konventionellen Linienverkehre der VLP, deren Fokus auf der Schülerbeförderung liegt. Mit dem Rufbus können Pendler ihre Arbeitsplätze, Patienten ihren Arzt, Touristen ihr Ausflugsziel und Schüler Musikschule und Sportverein auch zu den Zeiten erreichen, an denen keine Schülerbeförderung stattfindet.

Für jede Rufbuszone gibt es einen Fahrplan (Richtungsbandbetrieb, Einstieg an der Haltestelle, Ausstieg an der Haustür), der Verkehr ist als Linienverkehr nach § 42 PBefG für einen Zeitraum von 10 Jahren genehmigt. Ca. 75 % der Fahrten werden durch örtliche Taxiunternehmen als Subunternehmer der VLP erbracht. Das Fahrplanangebot der VLP hat sich seit der Rufbus-Einführung auf heute 28 Mio. Fahrplankilometer im Jahr mehr als verdreifacht. Zum Einsatz kommen die Fahrzeuge aber nur auf den Strecken, für die tatsächlich Beförderungsaufträge vorliegen. Die Fahrzeuggröße bestimmt sich nach der Anzahl der Fahrgäste. Das ermöglicht eine weit effizientere Bedienung der Kundenwünsche als im Linienverkehr und schont die Straßen und die Umwelt.

Seit dem Systemstart haben sich die Fahrgastzahlen auf heute mehr als 4.000 pro Monat beständig erhöht, Tendenz weiter steigend. Für die Zukunft haben sich Landkreis und VLP noch viel vorgenommen. Zielstellung ist, jede Zugankunft an den Bahnhöfen abzusichern und mit einem Rufbus zu verknüpfen. Zurzeit wird dieser Service als Pilotprojekt am Bahnhof Hagenow-

Land angeboten und bindet die Fläche zwischen Wittenburg, Lübtheen, Picher und Pampow 24 Stunden rund um die Uhr mit 21 An- und Abfahrten an die übergeordneten Verkehre an.

*Zu 4.:*

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

Heute gibt es keinen integrierten öffentlichen Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern. Verbesserungsbedürftig sind insbesondere Verkehrsangebot und Verknüpfung der Verkehrsträger, teilweise bestehen erhebliche Bedienungslücken.

Es existieren keine einheitlichen Standards für die Verkehrsleistungen. Man hat den Eindruck, dass sich der Landesgesetzgeber aus Angst vor den sich aus dem Konnexitätsprinzip ergebenden Verpflichtungen bewusst zurücknimmt und keine eigenen Vorstellungen zum straßengebundenen ÖPNV entwickelt. Der eigene gesetzliche Anspruch, dass der öffentliche Verkehr zu einer vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden soll, wird so aber nicht erfüllt (§ 2 Abs. 2 ÖPNVG M-V). Ohne Auto geht in weiten Teilen des Landes nichts. Dies geht zu Lasten aller potentiellen Fahrgäste, insbesondere aber zu Lasten der Jugendlichen im ländlichen Raum.

Es bestehen große Unterschiede im Auftritt der Verkehrsunternehmen, insbesondere auch bei der Gestaltung von Liniennetzkarten, Fahrplänen, Kommunikationsmitteln und Tarifbestimmungen. Es fehlt an einer gemeinsamen Digitalisierungsstrategie, die eine wesentliche Aufgabe der landeseigenen VMV sein muss, heute aber nur unzureichend wahrgenommen wird.

Außer dem VVW für die Hansestadt und den Landkreis Rostock bestehen im Land keine unternehmens- und gebietskörperschaftsübergreifenden Verkehrsverbände. Besonders traurig: Ein Gutachter ist für Westmecklenburg seitens des Energieministeriums, der Landkreise und der Landeshauptstadt zunächst mit der Klärung der Frage beauftragt, ob es ein Potential für einen Tarifverbund Westmecklenburg gibt. Was soll das? Selbstredend bedarf es eines Tarifverbundes für Westmecklenburg. Selbstredend bedarf es guter Übergangstarife in die angrenzenden Tarifverbände wie VVW, HVV, VBB und NAH.SH. Eine gute tarifliche Verflechtung ist unbedingte Voraussetzung für eine gute verkehrliche Verflechtung.

*Zu 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 strukturierten Linienplan ersetzen?*

Soweit heute flexible Bedienformen angeboten werden, sind diese teilweise nicht über die landesweite Fahrplanauskunft beauskunftet. Das heißt, dass diese Verkehrsangebote nicht

gefunden werden, selbst wenn es sie gibt. Gleiches gilt für Haltestellenaushänge, auf denen für flexible Bedienformen keine Abfahrtszeiten angegeben sind. Hier gilt es dringend nachzusteuern, Barrieren abzubauen und die notwendigen Datengrundlagen zu schaffen. Gute Beispiele sind neben dem [VLP-Rufbus](#) (seit 2016) auch das Verkehrsangebot der [PVGS](#) im Altmarkkreis Salzwedel (seit 2009) oder das [BAXI](#) im Landkreis Tirschenreuth (seit 2014).

Entsprechend ausgestaltete Rufbus-Systeme sind sehr gut geeignet, konventionellen Linienverkehr zu ersetzen. Sie sind das Mittel der Wahl, ein ganztägiges Verkehrsangebot an 365 Tagen im Jahr zu verwirklichen, ohne dass teure und leere große Busse übers Land fahren. Mit Rufbussen lassen sich Daseinsvorsorge, Wirtschaftlichkeit und Effizienz in bester Weise miteinander verknüpfen. Gute Bahn- und Busverkehre auf Hauptachsen sowie gut verknüpfte Rufbusse und alternative Bedienformen wie integrierte On-Demand-Verkehre, Bürger- und Vereinsbusse und Carsharing können in Summe tatsächlich eine vollwertige Alternative zum privaten Pkw bieten und den ländlichen Raum lebenswert machen.

Den Nachteil der notwendigen Bestellung eines Rufbusses gleicht das ungleich höhere Fahrplanangebot bei Weitem aus. Aus den Erfahrungen der VLP lässt sich berichten, dass die Kunden mit der Umstellung auf den Rufbus mit 8 bis 21 Fahrtenpaaren am Tag trotz der Notwendigkeit der Bestellung gegenüber vorherigen „verlässlichen“ Linienverkehren, die in Ferien nicht selten nur 2 oder 4 Fahrtenpaare in der Woche vorsahen, sehr zufrieden sind.

*Zu 6.:*

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

Zurzeit erfolgt die Annahme von Rufbus-Bestellungen seitens VLP ausschließlich telefonisch. Besteht nunmehr mit der flächendeckenden Einführung des Rufbus-Systems erstmals eine tatsächliche Alternative zum privaten Pkw, so gilt es das System modern zu kommunizieren und weiter bekannt zu machen und noch vorhandene Barrieren abzubauen. VLP setzt dabei konsequent auf die Digitalisierung. Umgesetzt werden soll ein digitaler Workflow über Echtzeit-Information, Buchung, Bezahlung (E-Payment, best pricing), Nachweis der Fahrberechtigung (E-Ticketing) und Anschlussicherung. Entsprechende Förderanträge sind gestellt oder befinden sich in der Bearbeitung.

Dem Fahrgast soll ein direkter Blick in die Leitstelle ermöglicht werden. Echtzeit-Informationen sollen im Internet, für Mobiltelefone und auf dynamischen Haltestellenanzeigern zur Verfügung gestellt werden. Bei gegebenem Anlass sollen manuelle und automatische textuelle oder akustische Informationen an die Fahrgäste versendet werden, damit diese informiert sind und ihre Wartezeit so als deutlich kürzer empfinden. Der Fahrgast soll auf der ganzen Reisekette mit einer Tür-zu-Tür Navigation unterstützt werden, bei versäumten Anschlüssen Alternativrouten vorgeschlagen bekommen, Erinnerungsmeldungen vor Aus- und Umstiegen erhalten und mittels textbasierter oder grafischer Haltestellensuche mit „NearMe“-Funktion leicht Orientierung finden.

Die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) nutzt zurzeit das EFA-Auskunftssystem der Firma Mentz GmbH, München als zentrales Auskunftssystem für alle öffentlichen Verkehre im Land einschließlich abgehender Linien. VLP gibt elektronische Fahrplandaten an die VMV und hat die VMV-Fahrplanauskunft verlinkt. VLP selbst betreibt keine eigene Fahrplanauskunft, sondern setzt konsequent auf das verkehrsträger- und unternehmensübergreifende System der Landesgesellschaft.

VMV und VLP sind übereingekommen, die landesweite Fahrplanauskunft um einen Online-Buchungsbutton zu erweitern, der auf das Dispo-System der VLP für die Rufbusse zeigt. Im Ergebnis soll erreicht werden, dass die Kunden gleich aus der landesweiten Fahrplanauskunft heraus den ggf. angebotenen VLP-Rufbus über einen Buchungsbutton ordern können. Diese technische Neuerung soll noch im Jahr 2019 verwirklicht werden.

Durch das steigende Rufbus-Aufkommen, die künftige Auslagerung der Anrufe an externe Call-Center und die künftige Online-Buchung macht sich eine digitale Verarbeitung der Daten erforderlich. Dies betrifft die Kundendatenverwaltung und die Annahme von Bestellungen in einem „Online-Shop“ wie auch die Verarbeitung der Daten zwecks Disposition und Abrechnung von Fahrten gegenüber den Leistungserbringern.

Entsprechende Systeme zur Disposition von Rufbussen sind bereits am Markt erprobt, z.B. von PPS/EDV, Braunschweig (ILSE-Bus in Vorpommern) oder Eckardt Software Management ESM GmbH, Hannover (AnSaT). Außerdem treten aktuell Betreiber von Mobilitätsplattformen auf den Markt, welche sich das Marktfeld der On-Demand-Verkehre erschließen wollen, z.B. moovel, door2door und andere. Potentielle Kunden dieser Anbieter sind auch die kommunalen Unternehmen. Hier gilt es, eine zukunftsorientierte Entscheidung zu einer künftigen Partnerschaft zu schließen und Flickenteppiche im Land zu vermeiden.

Neue On-Demand-Services wie Car-Sharing, Ride-Sharing und Ride-Selling zeichnen sich insbesondere dadurch aus, dass die Nutzer ihre Fahrtwünsche mit den Mobilitätsangeboten digital in Echtzeit „matchen“ und so eine Flexibilität der Beförderung erreichen können, die einer privaten Pkw-Nutzung nahekommt. Außerdem soll die Nutzung dieser Mobilitätsangebote für den Kunden wirtschaftlicher sein, als Eigentum und Betrieb eines eigenen Pkw. Im ländlichen Raum stoßen diese neuen Verkehrsformen jedoch an wirtschaftliche Grenzen, weil eine Fahrgastbündelung zur Kostenreduzierung bei kurzen Voranmeldezeiten nur selten erreichbar ist.

Etablierte Verkehrsunternehmen haben darum gerade im ländlichen Raum Chancen, wenn sie sich als Mobilitätsdienstleister positionieren, die Digitalisierung selbst oder partnerschaftlich weiter vorantreiben und aktiv an der Integration aller Verkehrsträger auf der Basis eigener Linienverkehre arbeiten.

WLAN im Bus, Steckdosen und USB-Ports sind Serviceangebote, die über die Daseinsvorsorge zur Personenbeförderung hinausgehen. Hier gilt es, Geschäftsmodelle zu finden, die beispielsweise durch eine Werbefinanzierung Service und Wirtschaftlichkeit miteinander verbinden, ohne die Aufgabenträger finanziell zu überfordern.

Zu 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?*

Notwendiges Rückgrat eines attraktiven öffentlichen Verkehrs ist ein echter Integraler Taktfahrplan mit Knotenbahnhöfen für die Schienenverkehre und die landesbedeutsamen Busverkehre. Hieran sollte seitens des Landes als Aufgabenträger für den SPNV aktiv und unter Einbeziehung der Aufgabenträger für den straßengebundenen Verkehr gearbeitet werden. Der landesbedeutsame Busverkehr braucht Qualitätsstandards, wie sie beispielsweise mit dem PlusBus-Konzept in anderen Bundesländern bereits festgeschrieben und erfolgreich umgesetzt sind.

Die Fläche ist an die übergeordneten Verkehre 365 Tage im Jahr und ganztägig mit flexiblen Bedienformen anzubinden. Diese sind konsequent digital verfügbar zu machen und bereits in die Online-Fahrplanauskunft zu integrieren. Qualitätsmerkmal einer echten Integration ist, dass von einem beliebigen Ort in Deutschland zu einem beliebigen Ort in Mecklenburg-Vorpommern ein Routenvorschlag erstellt wird und dabei auch Rufbus-Angebote berücksichtigt und online buchbar gemacht werden. Es nützt kein noch so umfassendes Rufbus-System, wenn es sich in einer übergeordneten Datendrehscheibe nicht wiederfindet und die Barrieren zur Nutzung zu hoch sind.

Notwendig sind auch regionale Tarifverbünde oder ein landesweit geltender Tarif wie z.B. der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) sowie eine konsequente Umsetzung von E-Payment und E-Ticketing. Notwendig sind auch gute Übergangstarife in benachbarte Verkehrsverbünde. Für junge Leute sollten landesweit geltende SchülerFreizeitTickets und für Auszubildende und Studenten Semestertickets angeboten werden.

Hagenow, den 20. März 2019

Stefan Lösel, VLP