

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

(22.03.2019)

**Inhalt:**

Stellungnahme des Landessenorenbeirates Mecklenburg-Vorpommern e. V.



# Landesseniorenbeirat Mecklenburg-Vorpommern e.V.



**LSB M-V**

Landesseniorenbeirat M-V e.V., Perleberger Straße 22, 19063 Schwerin, ☎: 0385/ 5557970, Fax: 0385/5558961

Landtag Mecklenburg-Vorpommern  
Ausschuss für Soziales, Integration  
und Gleichstellung  
Vorsitzender Herr Torsten Koplín  
Lennèstrasse 1  
19053 Schwerin

## **Stellungnahme zur Anhörungsreihe „Jung sein in M-V“ am 27. März 2019 - Mobilität im ländlichen Raum -**

Schwerin, 21.03.2019

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Koplín,

zu obigem Thema haben wir unsere Stellungnahme gemäß Fragenkatalog formuliert.  
Ich nehme an der Anhörung zu diesem Thema teil.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Rosenheinrich

Anlage: Fragenkatalog

Landesseniorenbeirat  
Mecklenburg-Vorpommern e. V.  
Perleberger Straße 22  
19063 Schwerin

Tel.: 0385/555 79 70  
Fax: 0385/555 89 61  
E-Mail: [lsb@landesseniorenbeirat-mv.de](mailto:lsb@landesseniorenbeirat-mv.de)  
[www.landesseniorenbeirat-mv.de](http://www.landesseniorenbeirat-mv.de)

Bankverbindung  
VR-Bank e. G.  
IBAN: DE61 1409 1464 0000 0037 78  
BIC: GENODEF1SN1

## **Stellungnahme des Landesseniorenbeirats M-V e. V. zur öffentlichen Anhörung des Sozialausschusses am 27. März 2019**

Thema:     Mobilität im ländlichen Raum  
          im Rahmen der Reihe „Jung sein in Mecklenburg-  
          Vorpommern“

„Mobilität“ in ihren unterschiedlichsten Ausprägungen und flexible Erreichbarkeit sind wesentliche Voraussetzungen für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Wie oft, wie weit, wie schnell? Das sind die Kernfragen zur Mobilität aus Sicht des sich Bewegenden. Die Gewährleistung von Mobilität ist mit anderen Aspekten der Daseinsvorsorge eng verwoben. Mobil zu sein ist jedoch nicht immer nur Bedürfnis. Der Wegfall von Einrichtungen der Grundversorgung lässt den Menschen im ländlichen Raum oft keine Wahl.

Für Menschen in der Großstadt ist Mobilität eine Selbstverständlichkeit. Sie können für den Weg zur Ausbildung, zur Arbeit oder für ihre Freizeitaktivitäten oft auf ein dichtes Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zugreifen. Für junge Menschen auf dem Lande stellt sich die Situation komplett anders dar. Der öffentliche Nahverkehr orientiert sich in vielen ländlichen Regionen hauptsächlich an dem teilweise noch rentablen Schülerverkehr. In den Randzeiten und am Wochenende wird für die dort lebenden Jugendlichen die Aufrechterhaltung oder die Neubildung sozialer Netzwerke immer schwieriger. Falls sie ihre Freunde von Angesicht zu Angesicht oder z. B. im Sportverein treffen wollen, muss das „Mama-Taxi“ in Aktion treten. Gleichzeitig führt die schwierige Mobilität in ländlichen Regionen oftmals zu einer Verringerung der Teilhabechancen von jungen Menschen an beruflicher Bildung. Mobilität ist ein Schlüsselfaktor bei der Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Mobilität ist jedoch kein Selbstzweck. Ein gutes Mobilitätsangebot ist besonders für Zielgruppen, wie ältere Menschen, Jugendliche und Familien, die über kein eigenes oder (Zweit-)Auto verfügen, eine zentrale Voraussetzung, um Versorgungseinrichtungen erreichen und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Ein gutes Mobilitätsangebot ist ebenso ein wichtiger Standortfaktor, wenn es z. B. darum geht, dass Jugendliche, ohne auf das „Eltern-Taxi“ zurückgreifen zu müssen, ihre Ausbildungsbetriebe und Berufsschulen mit vertretbarem Aufwand erreichen können. In diesem Punkt lassen sich in vielen ländlichen Regionen wachsende Schwierigkeiten beobachten. Die spezifische Situation von Auszubildenden und deren Ausbildungsstandorten werden bei der Mobilitäts- und Berufsschulstandortplanung noch viel zu wenig berücksichtigt.

Der Schülerverkehr macht im ländlichen Raum einen Großteil des Nahverkehrs aus. Sinkende Schülerinnen- und Schülerzahlen werden die ÖPNV-Nachfrage deutlich senken. Andererseits sind durch Schließung und Konzentration von Schulen längere Entfernungen zu überwinden, was die Fahrkosten erhöht. Daher sollten Konzepte zur Weiterentwicklung von Schulen und Schülerverkehr eng aufeinander abgestimmt werden. Der Schülerverkehr sollte kostenlos sein und es sollte ein ermäßigtes Ticket für Auszubildende geben. Die Kosten dafür müsste das Land tragen.

Im Moment haben wir die Situation, dass es veränderte Bedarfe gibt, an die aber die gesetzlichen Rahmenbedingungen noch nicht angepasst sind. Nehmen wir den Schülerverkehr: Er bildet in weiten Teilen das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs, auch für die allgemeine Bevölkerung. Dies birgt natürlich eine ganze Reihe von Schwierigkeiten, angefangen bei den Fahrtrouten. Die Busse fahren nicht kundenorientiert kurze Wege, sondern funktionsorientiert verschlungene Wege, um alle Schüler zu erreichen. Dasselbe gilt für die Fahrzeiten, denn die Busse verkehren natürlich zu Schulbeginn und zu Schulschluss. Und in den Ferienzeiten wird das Angebot drastisch reduziert. Das sind Rahmenbedingungen, die den öffentlichen Nahverkehr für die Bewohner ländlicher Regionen

extrem unattraktiv machen.

Man weiß zwar, dass die Verkehrsteilnehmer, die keine Schüler sind, andere Bedürfnisse haben, kann denen aber aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen kein vernünftiges Angebot machen. Sinnvoll und auch machbar wäre es, die Rahmenbedingungen für die Zulassung von Verkehren zu verbessern.

Den für den ÖPNV zuständigen Akteuren kann nicht vorgehalten werden, dass sie die Probleme nicht erkennen und nicht versuchen würden, Lösungen zu finden. Ganz im Gegenteil sind vielerorts Anstrengungen unternommen worden, den ÖPNV effizienter und flexibler zu gestalten. Angepasst an die jeweiligen Bedingungen vor Ort, wurden Anruf-Sammel-Taxis, Anruf-Linienbusse, flexible Rufbusse und Ähnliches als flexible Bedienformen und damit als Ergänzung bzw. teilweiser Ersatz des klassischen Linienverkehrs eingeführt.

Die Möglichkeiten, den ÖPNV effizienter zu organisieren, sind aufgrund rechtlicher Vorgaben, aber vor allem aufgrund der aus der geringen Bevölkerungsdichte resultierenden geringen Nachfrage begrenzt.

Was die ländlichen Regionen benötigen, ist ein Mobilitätsmanagement, um das vorhandene Mobilitätsangebot durch neue Angebote zu ergänzen, alle Komponenten intelligent miteinander zu verknüpfen und dieses Gesamtkonzept in der Bevölkerung bekannt zu machen.

Neue Mobilitätsangebote müssen, in enger Kooperation mit den betroffenen Nutzern (vor allem den Kindern, Jugendlichen und Senioren) geschaffen und intelligent miteinander verknüpft werden. Ebenfalls von großer Bedeutung ist eine professionelle zielgruppenorientierte Bekanntmachung der Mobilitätsangebote.

Obwohl die Zukunft ganzer, vor allem ländlicher Regionen, daran hängt, ist zurzeit die Überzeugung der lokalen und regionalen Entscheidungsträger für neue Mobilitätskonzepte bzw. ein umfassendes Mobilitätsmanagement für die unterschiedlichen Zielgruppen ein eher mühseliges Unterfangen. Oftmals fehlt noch das Problembewusstsein. Bürgermeister und kommunale Abgeordnete legen eben ihre Wege überwiegend mit dem Auto zurück und kennen das Gefühl, den Bus um zwei Minuten verpasst zu haben, nur aus der eigenen Jugend bzw. aus Erzählungen. Hier hilft nur hartnäckige Interessenvertretung, denn der jetzige ÖPNV wird die Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum künftig nicht lösen können. Es sollten kombinierte Angebote im ÖPNV stärker ausgebaut werden, zum Beispiel die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr. Dazu gehören neben ausreichend breiten Radwegen auch verbesserte Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern (z. B. durch Fahrrad-Anhänger an Bussen und genügend Fahrradstellplätzen in Zügen oder eine Fahrradmonatskarte), öffentliche Fahrradverleihsysteme und abschließbare und witterungsgeschützte Stellplätze für Fahrräder.

Bezogen auf Mobilität im ländlichen Raum heißt das: Wir brauchen nicht mehr vom Gleichen, um die Gleichwertigkeit zu erreichen, sondern kluge und sinnvolle und vor allem individuelle Lösungen. Das kann bedeuten, statt einem Bus nicht drei Busse fahren zu lassen, sondern vielleicht drei Taxis. Hierfür muss es ermöglicht werden, dass sich die Kommunen je nach ihrem Bedarf für unterschiedliche Lösungen entscheiden. Für die Umsetzung müssen ihnen dann die entsprechenden Mittel zur Verfügung stehen.

Ein regionales öffentliches Verkehrsnetz ist für Nutzer nur dann attraktiv, wenn die Reiseketten durchgängig und alle Teilräume verlässlich erreichbar sind. Da nicht jedem Fahrgast eine durchgehende Tür-zu-Tür-Verbindung angeboten werden kann, muss die Durchgängigkeit der Wegeketten durch optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel geschaffen werden. Wenn man mindestens einmal, oft auch zweimal oder mehr umsteigen muss, ist das nicht besonders attraktiv, vor allem nicht bei Kälte und Regen.

Die Digitalisierung hat einen großen Einfluss auf die Mobilität der Menschen. Obwohl Verkehrsverhalten stark habitualisiert ist, plant eine stetig wachsende Gruppe von Menschen per Smartphone oder Web-App ihre täglichen Wege abhängig von Ziel, Wetter, Verkehrslage und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln. Es sind vor allem die neuen IT-Applikationen, die die flexible und einfache Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote und deren Kombination möglich machen. Immer mehr Menschen haben die Fahrplanauskunft mit ihrem Smartphone in der Hosentasche.

Ziel dieses Prozesses der Digitalisierung in der Mobilität kann es sein, eine höhere Flexibilität für die Fahrgäste zu ermöglichen und durch die Nutzerdaten auch eine bessere Steuerung der Kapazität eng an der Nachfrage zu gewährleisten, beispielsweise durch bestimmte Tarifmodelle. Es ermöglicht zudem eine bessere Auslastung von vorhandenen Verkehrsangeboten, ohne pauschal zusätzliche Infrastruktur schaffen zu müssen.

Eine App könnte auf Mobiltelefonen oder Tablets über Fahrstrecken und Fahrpläne informieren. Man kann so Tickets buchen und direkt bezahlen. Je nach Art der Anwendung hilft sie dabei, den optimalen Fahrweg des Busses zu bestimmen und so möglichst viele Menschen möglichst schnell von A nach B zu bringen. Gerade bei flexiblen, nachfrageorientierten Angeboten, die sich von festen Linienwegen lösen, ist eine App Rückgrat der effizienten Organisation von Information, Buchung und Bezahlung. Ein nicht zu unterschätzender Nebeneffekt des Einsatzes neuester Technologie ist, dass das Busfahren attraktiver für junge Menschen wird. Sie ist für Menschen aus der Region und für Besucher gleichermaßen gut nutzbar.

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald wurde in der Region Amt Peenetal/Loitz der vollflexible Rufbus ILSE eingeführt. Bei diesem Rufbus handelt es sich um ein fahrplanunabhängiges Fahrtangebot mit Haltestellenbedienung, das werktags 8-18 Uhr verkehrt. Fahrgäste können als Start- und Zielpunkt alle Haltestellen im Amt sowie in der Nachbarstadt Demmin angeben. Innerhalb des Stadtgebiets von Demmin sind allerdings keine Fahrten möglich. Der Rufbus kann für alle Fahrten genutzt werden und dient als Zubringer zum Schienen- und Linienbusverkehr. Die Buchung muss bis spätestens 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit per Telefon, Smartphone oder Internet erfolgen. Es gelten die Fahrpreise der Tarifgemeinschaft Vorpommern-Greifswald. In der ADAC-Zeitschrift „motorwelt“ 03/2019 wurde im Rahmen einer ADAC Studie „Mobil auf dem Land“ als Alternative zum Auto der ILSE-Bus in Mecklenburg-Vorpommern vorgestellt. Im Landkreis Ludwigslust-Parchim hat sich nach einer erfolgreichen Erprobung das Rufbussystem etabliert. Beide positive Beispiele sollten im Land konsequent ausgewertet und auf seine Tauglichkeit für Angebote im gesamten Land geprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt werden. Nach wie vor sind Verkehrsverbünde zu wenig entwickelt. Dies trifft oft auf Unverständnis der Bürger, wenn sie in anderen Bundesländern die Vorteile funktionierender Verkehrsverbünde erleben durften.

Eine ganzheitliche Nahverkehrsinfrastruktur trägt dazu bei, dass Menschen in der Region bleiben oder gar dorthin kommen und sie als attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort wahrnehmen. Gefragt sind nachhaltige, flexible und bedarfsgerechte Angebote, die je nach den örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich sein können.

Mobilitätsplanung muss mit der Infrastrukturplanung Sektor übergreifend Hand in Hand gehen und in einem iterativen Prozess nach den besten Lösungen suchen. Versorgungszentren und Kooperationsräume bieten in diesem Prozess wichtige Bezugspunkte. Mehr als bisher und in besonderer Weise muss in Zukunft das Augenmerk auf die sogenannte „Flächenerschließung“, auf die Ferienzeiten, auf die Abendstunden und auf die Wochenenden gelegt werden. Erst ein Mobilitätsangebot, das auf diese Anforderungen Antworten gibt, kann die

Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auf dem „flachen Land“ ausreichend erfüllen. Ob Linienverkehre, Rufbusse, Bürgerbusse, private Mitfahrangebote oder Carsharing, in klassischer Weise oder App-/IT-unterstützt, an erfolgreich erprobten und eingeführten Angebotsformen besteht kein Mangel. Deren Ergebnisse und die gewonnenen Erfahrungen müssen nun aber auch verallgemeinert und landesweit umgesetzt werden.

## Fragenkatalog

zur öffentlichen Anhörung des Sozialausschusses am 27. März 2019 im Rahmen der Reihe „Jung sein in Mecklenburg-Vorpommern“ Mobilität im ländlichen Raum

(Stand: 28. Februar 2019)

### Grundsatz, Rahmenbedingungen

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

Verkehrsgesellschaften müssen ausgehend von den Bedürfnissen der Jugendlichen an Teilhabe den Einsatz geeigneter Bedienformen organisieren. Bisherigen gute Beispiele von Bedienformen im Land fahren zwischen 08:00 bis 18:00 Uhr. Damit sind die Zeiten für Freizeitaktivitäten für Schule, Sport, Kultur und Jugendveranstaltungen stark eingeschränkt. Zu diesen Zeiten müssen besondere Angebote für Jugendliche, wie bei verbilligten Taxifahren (mit AOK) zur Disko auch auf andere Freizeitaktivitäten ausgedehnt werden.

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

Der Transport der Kinder zu den Schuleinrichtungen muss für alle kostenfrei sein und ist ein Gebot der Chancengleichheit. Dies trifft auch bei einer angemessenen Schulwahl als Elternwille zu. Die dafür entstehenden Kosten sind vom Land zu tragen.

*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?*

Bisherige Lösungen, wie ILSE-Bus fahren nur von 08:00 bis 18:00 Uhr. Sowohl junge als auch ältere Menschen brauchen aber auch Angebote nach 18:00 Uhr, um schulische, sportliche, kultureller oder andere Abendveranstaltungen besuchen zu können. Eigenständige Mobilität sichert eigentlich nur das Mitternachtstaxi zur Heimfahrt von der Disko, mitfinanziert von der AOK.

*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.*

Die ÖPNV- Infrastruktur in M-V ist für viele Bürger und Besucher (Touristen) sehr unbefriedigend und als landesweites Angebot fast nicht mehr vorhanden. Viele Bürger waren gezwungen, die Wege zur Arbeit oder zum Einkauf mit einem eigenen Pkw zu realisieren. Die Preisentwicklung des ÖPNV und SPNV als auch die Erreichbarkeit der unterschiedlichsten Orte zwangen zum Umstieg auf den privaten Pkw. Das hat zur weiteren Ausdünnung gefahrener Linien und Abbau der vorgehaltenen Beförderungsmittel geführt. Inzwischen sind die Bürger, besonders in den ländlichen Regionen gealtert. Sie fahren nicht mehr jede Strecke mit dem eigenen Auto. Nachbarschaftshilfe wird genutzt, soweit es

möglich ist. Dies trifft auch auf Jugendliche zu. Es wird beklagt, dass ein landesweites Verkehrskonzept fehlt und meist an den Kreisgrenzen endet. Es gehört zur Daseinsfürsorge, dass die Bürger ihre ureigensten Bedürfnisse mit dem vorgehaltenen ÖPNV erledigen können. Kultur oder Bildung zu konsumieren, ist für viele Bewohner ländlicher Bereiche nicht möglich.

Touristen würde im Urlaub gerne ihr Auto vor Ort stehen lassen und den ÖPNV nutzen, um das Land kennenzulernen. Dazu wäre es für die Touristen von Vorteil, wenn sie mit dem ÖPNV stressfrei reisen könnten. In anderen Bundesländern gibt es dazu gute Konzepte und Verbundlösungen.

*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?*

Ein Rufbussystem kann ein bedarfsgerechter Baustein für Mobilität sein, wenn das System auf den Bedarf vor Ort abgestimmt ist und den Bürgern auch bekannt ist. Das heißt, auch sie müssen in den Prozess in der vorbereitenden Phase einbezogen werden. Einen Linienplan werden sie nicht ersetzen aber vervollständigen und Zubringerleistungen realisieren..

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

Die Effekte eines digitalen ÖPNV sind sicher eine gute und sichere Unterstützung, um die angebotenen Fahr- und Dienstleistungsangebote effektiv zu nutzen. Ziel dieses Prozesses der Digitalisierung in der Mobilität muss sein, eine höhere Flexibilität für die Fahrgäste zu ermöglichen und durch die Nutzerdaten auch eine bessere Steuerung der Kapazität eng an der Nachfrage zu gewährleisten. Eine App könnte auf Mobiltelefonen oder Tablets über Fahrstrecken und Fahrpläne informieren. Man kann so Tickets buchen und direkt bezahlen. Je nach Art der Anwendung hilft sie dabei, den optimalen Fahrweg des Busses zu bestimmen und so möglichst viele Menschen möglichst schnell von A nach B zu bringen. Gerade bei flexiblen, nachfrageorientierten Angeboten, die sich von festen Linienwegen lösen, ist eine App Rückgrat der effizienten Organisation von Information, Buchung und Bezahlung. Für die ältere Bewohner, die mit der erforderlichen Technik nicht ausgestattet und vertraut sind und auch nicht über die erforderlichen Kenntnisse verfügen, wäre eine zielgerichtete Medienbildung am Bedarf orientiert eine wichtige Voraussetzung. Dazu fehlt aber noch der flächendeckende Breitbandausbau.

*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 solches Verkehrskonzept darf an Kreisgrenzen nicht Halt machen. SNPV und ÖPNV müssten die wichtigsten Zentren des Landes miteinander verbinden und die Fläche durch Linienverkehr bzw. Zubringer an dies Linien anschließen. In ein solches Verkehrskonzept müssen die Angebote aller Verkehrsgesellschaften bis hin zu ehrenamtlichen Angeboten (Bürgerbus) eingeordnet werden. Verkehrsverbünde und ein einheitliches Tarifsystem sind zwingend notwendig und zeitgemäß.

*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?*

Jedwede Zuschüsse, die eine berufliche Ausbildung in M-V attraktiver machen, sind zu begrüßen. Dies könnte dazu führen, dass Jugendliche ihre Ausbildung bevorzugt in M-V machen und unserem Land erhalten bleiben.

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

Die Verkehrsbetriebe Vorpommern-Greifswald haben ein Modell entwickelt, den ILSE Bus, der von 8.00 bis 18.00 Uhr im Einsatz ist. Der ILSE Bus verhilft nicht nur jungen Leuten zur mehr Mobilität, sondern allen Bürgern im ländlichen Raum. Nach 18:00 Uhr fährt dieser Bus aber nicht mehr. Auch in anderen Regionen gibt es in dieser Zeit nur begrenzte Angebote. Damit ist die Erreichbarkeit von Kultur- und Sportveranstaltungen, Bildung nach Feierabend oder der persönliche Kontakt mit Freunden nicht gewährleistet.

Der Einsatz von Fahrrädern ist wetterabhängig und scheitert auch an fehlenden Fahrradwegen. Deshalb ist oftmals das Auto der Eltern oder älterer Geschwister der letzte Ausweg, um Teilhabe zu ermöglichen.