

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

(22.03.2019)

Inhalt:

Stellungnahme des VCD-Nordost e. V.

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

Mobilität in MV: Noch fehlt der politische Wille für eine Verkehrswende!

Im integrierten Landesverkehrsplan 2018 der Landesregierung ist für Mecklenburg-Vorpommern ein Modal-Split-Wert für die Bahn- und Busnutzung von nur 7 Prozent ausgewiesen, während in den ländlich geprägten Landesteilen Vorpommerns und der Mecklenburgische Seenplatte dieser nur bei 5 bzw. 4 Prozent liegt. Damit liegt das Flächenland MV deutlich hinter den ÖV-Anteilen in den Flächenländern Ostdeutschlands, die immerhin bei 10 Prozent liegen. Während für die klassischen Schülerverkehre als Pflichtaufgabe der Landkreise größtenteils ein akzeptables Angebot existiert, bestehen für die anderen Fahrtzwecke von jungen Menschen gerade im Freizeitverkehr und bei den Mobilitätswünschen von Auszubildenden, Studenten und jungen Erwerbstätigen erhebliche Defizite. In aller Regel garantiert nur der eigene PKW oder eine Mitfahrt die notwendigen Aktivitäten zwischen Ausbildung, Beruf, Einkauf und Freizeit. Strategien oder Pläne diese einseitige „Autofixierung“ im ländlichen Raum aufgrund der bekannten umwelt-, verkehrs- und sozialpolitischen Herausforderungen zu verändern, sind weder auf Landes- noch auf Landkreisebene in MV zu erkennen.

Die für den ÖPNV zuständigen Landkreise haben in der Vergangenheit die Ausgaben für ihre zumeist in kommunalem Besitz befindlichen Verkehrsunternehmen gedeckelt oder sogar gesenkt. Nicht selten waren rückläufige Bevölkerungszahlen und negative Bevölkerungsprognosen die Begründung für diese restriktive Verkehrspolitik im Rahmen einer gewünschten Haushaltskonsolidierung. Von dieser Vorgehensweise ist auch die aktuelle Landesverkehrsplanung geprägt, die angesichts negativen Prognosen die Mittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in MV einfriert und gleichzeitig eine Summe von rd. 200 Mio. Euro angespart hat, da künftig geringere Bundeszuweisungen zu erwarten sind. Dass eine innovative Verkehrspolitik auf Landes- und Kommunalebene auch eine gestalterische Aufgabe hat, um diesem Negativtrend entgegenzusteuern, wird nur selten erkannt. Das Thema der Mobilität spielt nicht nur bei der Erschließung neuer Wirtschaftsstandorte eine entscheidende Rolle. Es zeigt sich auch, dass die Attraktivität von Siedlungsgebieten fernab der Oberzentren eine funktionierende Infrastruktur voraussetzt. Hierzu gehört auch ein attraktiver ÖPNV, der nicht nur auf schulpflichtige Jugendliche sowie auf ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ausgerichtet werden sollte. Inwieweit mit klassischen öffentlichen Mobilitätsangeboten und einer Ergänzung durch alternative Bedienungsformen einem Trend von Abwanderungen und zu einseitiger Fixierung auf den PKW-Verkehr entgegengewirkt werden kann, ist in MV nicht erforscht. Es fehlen hier Pilotprojekte und dementsprechend auch übertragbare Erfahrungen.

Richtungsweisend könnten für ein neuen Ansatz die Nahverkehrspläne der Landkreise sein, die Bedienungsstandards und ggf. alternative Bedienungsformen (z.B. Rufbus, Bürgerbus, Ridesharing) festschreiben. Leider fehlen vielfach verkehrspolitische Zielvorgaben, um durch das bestellte ÖPNV-Angebot Mobilitätsverhalten gerade in ländlich strukturierten Regionen zugunsten von Bus und Bahn nachhaltig zu verändern. Vielfach findet hier noch nicht einmal eine Fahrplanabstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr von den kommunalen Verkehrsunternehmen statt. Ein verbessertes Busangebot wird nicht offensiv vermarktet. Es fehlt vielfach ein Marketingansatz, mit dem insbesondere eine Neukundengewinnung durch Verkehrsunternehmen und den zuständigen Aufgabenträgern realisiert werden kann. Ein Beispiel dafür ist auch das fehlende Dachmarketing durch das Land Mecklenburg-Vorpommern für den Schienenpersonennahverkehr und das Bahnland MV, da die Fahrgastzahlen auf der Schiene seit Jahren größtenteils stagnieren. Hier könnte gezielt die Mobilität junger Menschen in MV sowie die Angebote für Touristen in MV in der Vordergrund gestellt werden.

Da nicht selten das Argument leerer Gemeindekassen und defizitärer Kreishaushalte vorgebracht wird, ist ein Umsteuern nur möglich, wenn ein neues Denken und eine veränderte Prioritätensetzung bei der Umsetzung verkehrspolitischer Ziele erfolgt. Als Beispiel können hier Ausgaben in einigen Kommunen für aufwendige Parkhäuser und -plätze genannt werden, die meist in touristisch geprägten Regionen auch mit kommunalen Mitteln errichtet wurden. Gleichzeitig finanzieren einige finanzstarken Gemeinden separate touristische Angebote im Gelegenheitsverkehr (Bäderbahnen). Die Mobilitätswünsche von Einheimischen und Beschäftigten werden in diesen MV-Tourismusregionen kaum berücksichtigt, obwohl hier geschätzt Millionenbeträge für die Bestellung eines verbesserten Bus- und Bahnangebotes in den ländlich geprägten Räumen zur Verfügung stehen.