

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern

1. Werkstattgespräch am 19. Oktober 2012 in Neubrandenburg: (Öffentliche) Mobilität im ländlichen Raum

Zusammenfassung der Ergebnisse¹

I. Grundsätzliches

1. Es gibt nicht *den* ländlichen Raum, sondern nur ganz unterschiedliche ländliche Räume. Jedes regionale Mobilitätskonzept muss ein „Maßanzug“ sein, der auf die konkreten Umstände und Besonderheiten vor Ort zugeschnitten wird. Erforderlich sind mehr Gestaltungsspielräume der kommunalen Akteure, Öffnung und Differenzierung von althergebrachten Standards und die Bereitschaft zu unkonventionellen Lösungen.
2. Für den ÖPNV im ländlichen Raum gibt es keine standardisierten Lösungen. Richtiger Ansatz wird vielfach das Ausprobieren von Modellen sein („trial and error“), verbunden mit einem kontinuierlichen landesweiten Austausch der Akteure über die im Land und in vergleichbaren Regionen gemachten Erfahrungen.
3. Für die öffentliche Mobilität im ländlichen Raum ist „Integration“ das Zauberwort.
4. Im ländlichen Raum sind ständig Fahrzeuge unterwegs, die andere Personen mitnehmen könnten (z.B. soziale Dienste, Paketdienste). Auch die Öffnung des privaten PKW für andere Menschen („Vergemeinschaftung“ des Privatautos) ist anzustreben. Diese bislang „unkoordinierte Mobilität“ könnte Aufgaben des traditionellen ÖPNV übernehmen, soweit er nicht mehr finanzierbar oder schon gar nicht mehr existent ist.

¹ Es war nicht Ziel des Werkstattgesprächs, in einem formalisierten Abstimmungsprozess ein Thesepapier zu entwickeln. Es ist deshalb möglich, dass nicht jedes einzelne der hier nachträglich formulierten Diskussionsergebnisse die uneingeschränkte Zustimmung aller Teilnehmenden findet. Die (wenigen) ausdrücklich umstrittenen Punkte sind aber als solche gekennzeichnet.

5. Eine zentrale Rolle bei der zukünftigen Organisation des ÖPNV im ländlichen Raum werden Anlaufstellen für die Bevölkerung spielen, die Angebote und Bedarfe sammeln und miteinander vernetzen. Gefordert sind dabei nicht in erster Linie aufwändige und perfektionierte EDV-Systeme, sondern praxisorientierte Lösungen mit einfachen Mitteln. Zusätzlich zu (anbieterneutralen) Mobilitätszentralen auf regionaler Ebene sind „Kümmerer“ vor Ort notwendig, die für die persönliche Ansprache der älteren Bevölkerung ohne Smartphone zur Verfügung stehen und die Bündelung von Fahrten organisieren. Eine langfristige Kontinuität solcher Kümmerer ist sicherzustellen. Erforderlich ist ein landesweites Konzept, das diese verschiedenen Angebote miteinander vernetzt und aufeinander abstimmt.

6. ÖPNV im ländlichen Raum muss nicht unbedingt täglich, aber regelmäßig angeboten werden. Denn viele Menschen können ihre Fahrten zum Einkaufen oder zum Arzt zeitlich flexibel einrichten. Dies ermöglicht es, die verschiedenen Sektoren im Umland zentraler Orte der Reihe nach an unterschiedlichen Wochentagen zu bedienen, um so den Einsatz von Personal und Fahrzeugen zu optimieren.

7. Differenzierte ÖPNV-Standards im ländlichen Raum sollten offen diskutiert werden. In den vom demographischen Wandel besonders stark betroffenen Regionen wird sich nur noch eine Mindestversorgung aufrechterhalten lassen. Die knappen finanziellen Mittel sollten auf solche Bereiche konzentriert werden, wo gemeinsam mit einem ausgeprägten örtlichen Engagement besondere Effekte zu erzielen sind (bessere Auslastung, zusätzliche kommunale Beiträge, Bündelung von finanziellen Ressourcen) und wo Entwicklung vor allem in den Bereichen lokale Strukturen, lokale (Tourismus-)Wirtschaft und bürgerschaftliches Engagement stattfindet .

8. Begrüßt wurde die Idee, mit raumordnerischen Instrumenten Räume zu definieren, in denen die Gefahr besteht, dass sie insbesondere aufgrund ihrer zukünftigen demographischen Entwicklung keine vernünftige Balance zwischen Tragfähigkeit, Erreichbarkeit und Kosten für Infrastrukturen mehr erreichen können. Die Stabilisierung und Sicherung dieser Räume bedarf neuer, innovativer und unkonventioneller Lösungen, z. B. indem Standards und Normen flexibilisiert und umgebaut werden. Mobilität - egal wie organisiert - spielt in diesen „Kreativräumen“ eine hervorgehobene

Rolle, da sie die Klammer zur Erreichbarkeit der Daseinsvorsorgeeinrichtungen bildet.

9. Land und Landkreise müssen sich beim ÖPNV entscheiden, was sie honorieren wollen: Ein geringes Angebot zu einem möglichst geringen Preis oder den Erfolg, für den der Output, nicht der Input der vorrangige Bewertungsmaßstab ist.

10. Die Kundenfreundlichkeit des ÖPNV muss sich erheblich verbessern (z.B. einheitliche Standards für Mobilitätsinformationen in Mecklenburg-Vorpommern, koordiniert durch das Land). Die Informationsangebote müssen sich an die smartphoneaffinen Jugendlichen ebenso richten wie an die ältere Generation, also mehrere Informationskanäle bedienen. Maßstab für die Verständlichkeit der Informationen muss der Erstnutzer sein.

11. An die Stelle eines Neben- oder gar Gegeneinander der verschiedenen Angebote (Bahn, Bus, flexible Bedienformen, Taxi) muss ein integriertes Gesamtkonzept treten. Hier sind die Landkreise als Aufgabenträger gefragt.

II. Mobilitätsverhalten

12. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik darf sich nicht von einer immer noch ausgeprägten Autofixiertheit der Gesellschaft leiten lassen, sondern muss sich auf zukünftige Entwicklungen ausrichten. Zur Neige gehende Erdölvorkommen, weiter steigende Mobilitätskosten und die zurückgehende Kaufkraft im Land (z.B. Zweitwagen nicht mehr finanzierbar) werden die Bedeutung des ÖPNV im Vergleich zum Auto eher steigen lassen.

13. In der jungen Generation ist eine „Entzauberung“ des Autos festzustellen. Diese veränderte Mobilitätseinstellung ist vor allem in den Städten zu beobachten, deutet sich aber auch in den ländlichen Räumen an.

III. Akteure

14. Das Land sollte alle Finanzierungsquellen und Förderprogramme für den ÖPNV bündeln, damit die Aufgabenträger möglichst integrierte Verkehrsdienstleistungen anbieten können (vgl. Brandenburg).

15. Die getrennte Aufgabenträgerschaft für Bahn (Land) und Bus (Landkreise) und die damit verbundenen Interessenunterschiede können insbesondere bei den lokalen Verkehren integrierte, eng aufeinander abgestimmte Mobilitätsangebote erschweren und die Gefahr von unwirtschaftlichen Parallelverkehren erhöhen.

16. Empfohlen wird ein integriertes Netz aus zügigen Verbindungen mit Bahn und Bussen auf den Hauptachsen ohne Stichfahrten (insbesondere für Pendler) sowie flexiblen Zubringern aus der Fläche (vgl. Sachsen-Anhalt).

17. Bei der öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum ist eine stärkere Rolle der kommunalen Ebene erforderlich; denn notwendig sind an die örtlichen Verhältnisse angepasste Lösungen. Zentrales Steuerungsinstrument sind dabei die Nahverkehrspläne der Landkreise.

18. Die Verkehrsunternehmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs müssen sich vom Anbieter einzelner Fahrtleistungen zu umfassenden Mobilitätsdienstleistern entwickeln, die die unterschiedlichen Formen öffentlicher Mobilität (Bahn, Linienbus, Anrufsammeltaxi, Taxi, private Mitnahmemöglichkeiten usw.) zu einem Angebot aus einer Hand bündeln.

19. Umstritten war unter den Teilnehmenden, welche Rolle der schienengebundene Verkehr im ländlichen Raum spielen soll. Die eine Gruppe vertrat die Ansicht, dass der Bus für dasselbe Geld erheblich mehr Leistung bieten könne als die Bahn. Der Bus könne durch mehr Haltestellen und flexible Routen zusätzliche Fahrgäste gewinnen. Die Unterschiede bei den Kosten von Bahn und von Bus würden sich angesichts zurückgehender Einwohner- und Nutzerzahlen verstärken. Dies sei angesichts des knappen Geldes für den gesamten ÖPNV nicht zu verantworten. Die andere Gruppe verwies auf nachweisbare Raumstruktureffekte der Bahn, die sich erst lang-

fristig einstellen, und auf einen „Schienenbonus“ bei den Fahrgästen (z.B. bessere Verständlichkeit). Außerdem müsse berücksichtigt werden, dass die Bahn durch ihre höheren Infrastrukturkosten im Nachteil sei. Im Tourismus- und Wirtschaftsverkehr lasse sich die Bahn gegen den demographischen Trend entwickeln. Einigkeit bestand darin, dass vor einer Instrumentendiskussion um Bahn oder Bus die Ziele bestimmt werden müssen, die wiederum mit den finanziellen Möglichkeiten abzugleichen sind. Gewarnt wurde vor der Vorstellung, es gebe allgemeingültige „harte“ Kriterien (insbesondere Fahrgastzahlen), mit deren Hilfe entschieden werden kann, ob eine Strecke von Bahn oder vom Bus bedient werden soll; denn hier spielt die örtliche Situation eine große Rolle und viele weiche Faktoren sind kaum monetarisierbar.

20. Unterschiedliche Einschätzungen gab es zu der Frage, ob sich in den ländlichen Räumen des Landes über Einzelfälle hinaus kontinuierliche ehrenamtliche Strukturen aktivieren lassen, die Mobilitätsleistungen wie Bürgerbusse übernehmen oder koordinieren. Bürgerbusse in Gemeinden unter 500 Einwohnern sind wahrscheinlich unrealistisch.

Teilnehmende:

Katrin Appel, Bildungsministerium Mecklenburg-Vorpommern

Margit Blanck, Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte

Hermann Brinkmann, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V

Wieland Brohm, Planungsbüro für Verkehr PBV Berlin

Torsten Grahn, Geschäftsführer Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Strelitz mbH

Tino Hahn, Geschäftsführer RegioInfra Gesellschaft mbH

Christoph v. Kaufmann, Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte

Doris Koß, Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Jörg Lettau, Geschäftsführer Weiße Flotte Stralsund

Dipl.-Ing. Gerhard Löcker, TU Braunschweig/Bergische Universität Wuppertal, Vorsitzender des VDV AK „Differenzierte Bedienung im ÖPNV“

Prof. Udo Onnen-Weber, Hochschule Wismar

Christoph Schaaffkamp, KCW

Elke Annette Schmidt, IMPULS M-V

Prof. Dr. Carsten Sommer, Universität Kassel

André Tonne, Geschäftsführer Bustouristik Tonne GmbH, Feldberger Seenlandschaft

Dr. Reinhard Wulfhorst, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V

Dirk Zabel, Geschäftsführer Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH, Torgelow