

Integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern

2. Werkstattgespräch am 3. Juni 2013

Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern

Ergebnisprotokoll

Der Erörterung lagen folgende Vorträge zu Grunde:

Dr. Rainer Kosmider, Leiter Verkehrsabteilung Energieministerium M-V:
Herausforderungen für den ÖPNV und Perspektiven für eine Neuordnung

Rechtsanwalt Doktor Hubertus Baumeister, BBG und Partner:
Rechtliche Rahmenbedingungen für eine Reform der Finanzierung des ÖPNV
in Mecklenburg-Vorpommern

Evelin Schulze, stv. Referatsleiterin ÖPNV und Eisenbahn im Ministerium für
Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg:
Modell Brandenburg: Rechtsrahmen und Erfahrungen mit der
Finanzmittelkonzentration bei den Aufgabenträgern

Ergebnisse der Erörterung

1. Der demographische Wandel in Mecklenburg-Vorpommern und die zurückgehenden Mittel erfordern eine Neustrukturierung des ÖPNV-Angebotes, um eine angemessene, bezahlbare, barrierefreie öffentliche Mobilität im ländlichen Raum zu gewährleisten. Das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum kann nicht jedem individuellen Beförderungsbedürfnis Rechnung tragen. Es wird regional angepasste Lösungen vor Ort geben müssen. Das klassische Angebot des Linienverkehrs wird verstärkt auf Hauptstrecken zu konzentrieren sein, ergänzt um Zubringerdienste und flexible Bedienformen, u.a. auch unter Einbeziehung des Taxis in der Fläche. Insbesondere sollte versucht werden, Verkehre außerhalb des ÖPNV in das öffentliche Mobilitätsangebot einzubinden, zum Beispiel durch Einbeziehung von Krankentransporten und anderer, auch privater, Mitnahmemöglichkeiten in ohnehin verkehrenden Fahrzeugen. Die Schulanfangszeiten müssen auf den Schülerverkehr ausgerichtet werden.

2. Grundlage einer guten Nutzbarkeit des ÖPNV ist insbesondere bei starker Einbindung von flexiblen Bedienformen ein praxistaugliches, einfach und verständlich nutzbares Informationssystem über alle verfügbaren Angebote. Einzurichtende Mobilitätszentralen dürfen nicht nur über moderne IT-Kommunikation erreichbar sein, sondern müssen auch den Bedürfnissen wenig technisch affiner Menschen entsprechen. Hierzu gehört insbesondere telefonische Erreichbarkeit. Informationen für den Nutzer und in den Fahrzeugen über Anschlussverbindungen mit „Echtzeitanzeige“ sind wichtig.

3. Abgestimmte Modellprojekte zur künftigen Ausgestaltung des öffentlichen Mobilitätsangebots, zur Erprobung flexibler Bedienformen und von Mobilitäts- und Dispositionszentralen können, soweit erforderlich und im Rahmen der verfügbaren Mittel, durch das Energieministerium gefördert werden. Ob Mobilitätszentrale(n) regional angebunden werden (Vorteil: Ortsnähe) oder landesweit betrieben (Vorteile Einheitlichkeit, Effizienz) werden sollten, ist noch zu klären.

3. Landeseinheitliche Standards für Informationssysteme sind anzustreben, ohne dass dies notwendigerweise in Landeszuständigkeit vorgehalten werden muss. Ein einheitliches Erscheinungsbild für schriftliche Informationen zu Fahrplänen und Tarifen in Mecklenburg-Vorpommern erscheint wünschenswert.

4. Ein funktionierender ÖPNV erfordert gut abgestimmte Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten. Insbesondere sollten die Busanschlüsse an die Fahrzeiten der Bahn angepasst sein. Dies ist derzeit aufgrund der vorrangigen Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV auf die Schülerbeförderung teilweise schwierig. Die Abstimmung der Fahrplanangebote setzt eine rechtzeitige Information vor Fertigstellung der Fahrpläne voraus. Eine bessere Kommunikation, insbesondere mit der Bahn, bei der Umsetzung von Einzelvorhaben ist erforderlich. Der Umstieg zwischen den Verkehrsträgern setzt Angebote zum Abstellen von Fahrrädern und PKW an den Haltestellen voraus.

5. Es sollte die Möglichkeit bestehen, die Aufgabenträgerschaft zwischen sonstigem ÖPNV und SPNV zu modifizieren. Während im Wesentlichen lokal bedeutsame Bahnverbindungen auch derzeit schon in die Aufgabenträgerschaft der Landkreise übernommen werden können, sollte umgekehrt zukünftig die Möglichkeit bestehen, Landkreisgrenzen übergreifende Busverbindungen in der Zuständigkeit des Landes anzubieten, im Gesetz verankert werden. Dabei folgt die Finanzierung der Aufgabenträgerschaft.

6. Die Finanzierung des sonstigen ÖPNV aus verschiedenen Quellen wie FAG-Zuweisungen, verschiedenen Zuwendungen des Landes (insbesondere Busförderung und Investitionsförderung), Ausgleichsverordnung sollte zu Gunsten einer Finanzmittelkonzentration bei den Aufgabenträgern verändert werden. Eine Konzentration der Finanzmittel beim Aufgabenträger, verteilt unter den Aufgabenträgern nach einem Verteilungsschlüssel, der Komponenten wie Fläche, Bevölkerung und Leistung berücksichtigen könnte, ist anzustreben. Neben der damit verbundenen Verwaltungsvereinfachung gegenüber dem derzeitigen Zuwendungsrecht würde dies den Aufgabenträgern vor allem größeren Gestaltungsspielraum für den ÖPNV ermöglichen. Sie sollte mit Anreizen für eine Verbesserung des ÖPNV verbunden sein. Die Zweckbindung der Mittel für den ÖPNV muss dabei festgeschrieben sein. Die Pauschalisierung und Konzentration der Landesmittel kann das insgesamt zur Verfügung stehende Finanzmittelvolumen für den ÖPNV nicht verändern. Ausgaben für den ÖPNV sollen unter Beachtung der Vorgaben des Tarifvertrages erfolgen; soweit im Einzelfall kein Tarifvertrag bestehen sollte ist der gesetzliche Mindestlohn zu beachten.