

KURZPROTOKOLL

der 39. öffentlichen Sitzung der Enquete-Kommission
„Jung sein in Mecklenburg-Vorpommern“
am Freitag, dem 9. Mai 2025, 11:00 Uhr
in Schwerin, Schloss, Demmler-Saal

Vorsitz: Abg. Christian Winter

TAGESORDNUNG

1. Kurzbericht zur 4. Jugendkonferenz
2. Beratung und Beschlussfassung zum Antrag des Kommissionsvorsitzenden
**Beschlussvorlage zur Beauftragung eines Gutachtens zum vierten Themencluster
„Kinder- und Jugendgerechte Infrastruktur“ in MV**

hierzu: KDrs. 8/175
3. Beratung und Beschlussfassung zum Antrag des Kommissionsvorsitzenden
**Besuch der Enquete-Kommission „Jugendbeteiligung“ des Hessischen Landtags
und Durchführung einer gemeinsamen Diskussionsveranstaltung in Schwerin am
10.07.2025**

hierzu: KDrs. 8/176
4. Öffentliche Anhörung zum Thema **„Mobilität und Erreichbarkeit: Verkehrsinfrastruktur
für junge Menschen“**

hierzu: KDrs. 8/132
5. Bericht aus dem Sekretariat
6. Allgemeine Kommissionsangelegenheiten

Christian Winter

Vorsitzender

Sachverständigenliste für die öffentliche Anhörung am 9. Mai 2025

- **Prof. Dr. Udo Onnen-Weber**, Institutsleiter Kompetenzzentrum ländliche Mobilität Wismar
- **Katharina Lange**, Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG) Technische Universität Berlin
- **Franziska Probst**, Projektkoordinatorin KinderStärken e. V., Institut an der Hochschule Magdeburg-Stendal
- **Melanie Schade**, Projektgruppenleiterin, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung Bonn
- **Daniel Bischof**, Geschäftsführer Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
- **Stefan Lösel**, Geschäftsführer Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH
- **Antje Styskal**, Bürgermeisterin im Bioenergiedorf Bollewick
- **Roland Peters**, Bürgermeister Gemeinde Sülstorf
- **Horst Krumpen**, Vorsitzender Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.
- **Felix Wizowsky**, Vorsitzender Landesschülerrat M-V

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

8. Wahlperiode

Enquete-Kommission

„Jung sein in Mecklenburg-Vorpommern“

Anwesenheitsliste

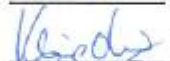
39. öffentliche Sitzung am 9. Mai 2025, 11:00 Uhr,
im Schloss Schwerin, Demmler-Saal

Vorsitzender: Abg. Christian Winter Stellv. Vorsitzende: Abg. Hannes Damm

1. Mitglieder der Enquete-Kommission

Ordentliche Mitglieder		Stellvertretende Mitglieder	
Name	Unterschrift	Name	Unterschrift

Von der Fraktion der SPD benannte Mitglieder

Julitz, Nadine (MdL)		Falk, Marcel (MdL)	
Klingohr, Christine (MdL)		Kaschitz, Dagmar (MdL)	
Pfeifer, Mandy (MdL)		Mucha, Ralf (MdL)	
Schieffler, Michel-Friedrich (MdL)		Saemann, Nils (MdL)	
Dr. Schröder, Anna-Konstanze (MdL)		Prof. Dr. Northoff, Robert (MdL)	
Winter, Christian (MdL)		Dr. Ulbricht, Christian	
Heinrich, Dörte		Kaiser, Antje	
Dr. Bösefeldt, Ina	digital	Beykirch, Johannes	digital
Szesny, Bastian	digital	Walm, Malik	digital
Kant, Katja		Hanisch, Uwe	
Rakel, Miriam			
Joop, Emma			

Von der Fraktion der AfD benannte Mitglieder

de Jesus Fernandes, Thomas (MdL)	<u></u>	Kramer, Nikolaus (MdL)	_____
Federau, Petra (MdL)	<u></u>	Stein, Thore (MdL)	_____
Tschich, Alexander	<u>digital</u>		_____
Boris von Jutzeska-Trzebiatowski	<u></u>		_____

Von der Fraktion der CDU benannte Mitglieder

Hoffmeister, Katy (MdL)	<u></u>	von Altwörden, Ann Christin (MdL)	_____
Roinhardt, Marc (MdL)	_____	Berg, Christiane (MdL)	_____
Hadrath, Theo	<u>digital</u>	Ehlers, Sebastian (MdL)	_____
Kuster, Max	_____	Peters, Daniel (MdL)	_____
.....	_____	Nowatzki, Mattias	_____
.....	_____	Scheyko, Katharina	_____

Von der Fraktion DIE LINKE benannte Mitglieder

Albrecht, Christian (MdL)	_____	Pulz-Debler, Steffi (MdL)	_____
Hashimi, Sayed Mohammad	<u></u>	Dirk Bruhn (MdL)	_____
Jahn, Anna	<u>digital</u>	Daniel Seiffert (MdL)	_____
		Michael Noetzel (MdL)	_____
		Elke-Annette Schmidt (MdL)	_____
		Henning Foerster (MdL)	_____
		Jeannine Rösler (MdL)	_____
		Torsten Koplin (MdL)	_____
			_____
			_____

Von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN benannte Mitglieder

Shopley, Anne (MdL)



Wegner, Jutta (MdL)

.....

Damm, Hannes (MdL)

.....

Dehrich, Constanze (MdL)

.....

Dr. Terpe, Harald (MdL)

Von der Fraktion FDP benannte Mitglieder

Wulff, David (MdL)



van Basi, Sandy (MdL)

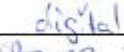
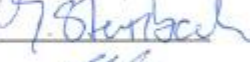
.....

.....

2. Ständige Gäste der Enquete-Kommission mit beratender Stimme

Zugehörigkeit	Name	Unterschrift
Sozialministerium	Brandt, Dietrich	
Sozialministerium	Griep, Yvonne	

3. Fraktionsreferenten und -mitarbeitende

Zugehörigkeit	Name, Vorname	Dienststellung/ Funktion	Unterschrift
SPD-Fraktion	Petschulat, Frauke	Referentin	
SPD-Fraktion	Röhr, Eric	Assistent	
AfD-Fraktion	Seidelt, Sarah	Referentin	
AfD-Fraktion	Kusche, Maria	Referentin	
AfD-Fraktion	Lehnhardt, Lion	Praktikant	
CDU-Fraktion	Witting, Pascal	Referent	
Fraktion DIE LINKE	Kalisch, Meggy	Referentin	
Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Steinbach, Marc	Referent	
Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Wolf, Matthias	Assistent	
FDP-Fraktion	Zimmer, Andreas	Referent	
FDP-Fraktion	Eising, Patrick	LV Junge Liberale	
FDP-Fraktion	Heidtmann, Max	Praktikant	
FDP-Fraktion	Möller, Thies	Gast	
			
			

4. Ministerien, Behörden und sonstige Teilnehmer

[illegible]

5. Anzuhörende und sonstige Vortragende

Einrichtung bzw. Institution (bitte Druckschrift)	Name, Vorname (bitte Druckschrift)	Unterschrift
KinderStärken e. V.	Ollendorf, Benjamin	
BBSR Bonn	Schade, Melanie	
Technische Universität Berlin	Lange, Katharina	
Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH	Lösel, Stefan	
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Mecklenburg- Vorpommern e. V.	Kruppen, Horst	
KOMOB	Prof. Onnen-Weber, Udo	
Landesschülerrat M-V	Wizowsky, Felix	
Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	Bischof, Daniel	
Bürgermeisterin im Bioenergiedorf Bollewick	Styskal, Antje	
Bürgermeister Gemeinde Sülstorf	Peters, Roland	
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

AUSSERHALB DER TAGESORDNUNG

Vors. **Christian Winter** eröffnet die 39. öffentliche Sitzung der Enquete-Kommission „Jung sein in MV“ und begrüßt die Abgeordnete Anne Shepley und informiert, dass sie durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN als neue Obfrau benannt worden sei. Sie löse den Abgeordneten Hannes Damm ab. In der kommenden Woche werde im Rahmen der Landtagssitzung die Neuwahl des stellvertretenden Kommissionsvorsitzes erfolgen, die bisher vom Abgeordneten Hannes Damm wahrgenommen worden sei.

PUNKT 1 DER TAGESORDNUNG

Kurzbericht zur 4. Jugendkonferenz

Vors. Christian Winter informiert, dass die vierte Jugendkonferenz vom 04.04.2025 bis 06.04.2025 in Dreilützow durchgeführt worden sei. Die Jugendkonferenzen hätten sich zu einem wesentlichen Bestandteil des Beteiligungsprozesses entwickelt.

Die Teilnehmerin Stella Renée Kaesler werde über den Verlauf und die Ergebnisse dieser Konferenz berichten.

Stella Renée Kaesler: „Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Gäste. Mein Name ist Stella Renée Kaesler und ich spreche heute für über 40 Jugendliche, die vom 4. bis 6. April 2025 an der vierten Jugendkonferenz #mitmischenMV teilnahmen – eine Konferenz, die so vieles auf den Punkt bringt, was hier im Landtag zu oft nur oberflächlich behandelt wird: die Anliegen der Jugend in Mecklenburg-Vorpommern.

Und wir jungen Menschen haben es satt. Satt, dass über uns geredet wird, aber nie mit uns. Satt, dass wir Jugendlichen Wochenende für Wochenende unsere Zeit investieren, Vorschläge erarbeiten und am Ende passiert nichts.

Die Jugendkonferenz war drei Tage voller Engagement, Kreativität und Ernsthaftigkeit. Und doch bleibt die bittere Wahrheit: Unsere Probleme sind Ihnen längst bekannt. Und trotzdem ändern Sie nichts.

In Dreilützow gab es vier Workshops, viermal die bittere Erkenntnis: Die Lebensrealität junger Menschen wird übersehen, kleingeredet oder schlichtweg ignoriert.

Im Workshop „Wohnen und Raumplanung – Lohnenswertes Wohnen“ lernten die Jugendlichen von einem Jugendhilfeplaner wie Stadtplanung theoretisch aussehen sollte. Die Praxis? Marode Sportstätten, kaputte Schulgebäude, unzureichende Beteiligung.

Wir erleben täglich, dass unsere Lebensräume nicht gestaltet, sondern vernachlässigt werden.

Unsere Forderungen sind klar: barrierefreie, sanierte Gebäude, echte Beteiligungsmöglichkeiten, konsumfreie Aufenthaltsorte, sichere Straßen und bezahlbarer Wohnraum.

Und nein: Lippenbekenntnisse reichen nicht. Es braucht konkrete Investitionen – jetzt, nicht irgendwann. Also Schluss mit faulen Ausreden! Unsere Schulen sind keine Wahlkampf-Kulissen, sondern der Ort, an dem unsere Zukunft beginnt.

Im Workshop „Mobilität – Langfristig – Nicht langsam und langwierig“ wurde diskutiert, was viele schon lange wissen: Mobilität in diesem Land ist ein schlechter Witz, besonders auf dem Land. Mit Impro-Theater haben Jugendliche die absurde Realität dargestellt: Busse, die nie kommen. Straßen, die lebensgefährlich sind. Wir fordern ein funktionierendes ÖPNV-System, abgestimmte Bus- und Bahnverbindungen, ein landesweites Rufbussystem und sichere Radwege. Außerdem: Taxigutscheine für sichere Heimwege und endlich Übungsplätze für Fahranfänger, um die Führerscheinkosten zu senken. Statt immer neuer Pilotprojekte und symbolischer Teststrecken fordern wir endlich echte Ergebnisse. Denn Ihr langsames Weiterwursteln kostet uns Chancen, Perspektiven und manchmal sogar unsere Sicherheit.

Im Workshop „Ländliche Räume – Gemeinsam statt einsam“ wurde erneut deutlich: Der ländliche Raum blutet aus, während hier politische Sonntagsreden geschwungen werden. Die Jugendlichen schilderten eindrücklich, wie Treffpunkte fehlen, wie Orte von extremen Gruppen dominiert werden, wie Sicherheitsbedenken den Alltag bestimmen. Wir fordern konsumfreie Begegnungsorte mit Wärme, Toiletten und Schutz – Orte, die Gemeinschaft ermöglichen. Und ja, Sie haben völlig recht: Gemeinschaft lässt sich nicht verordnen – sie braucht Strukturen, Unterstützung und Räume, die mehr sind als Bushaltestellen im Nirgendwo. Und ja - wir erwarten, dass Sie aufhören, ländliche Räume als romantisches Dekor zu behandeln, während die Jugend systematisch ausgeblutet wird.

Im Workshop „Diversity – Angsträume und Zukunftsträume“ zeigten Jugendliche, was sie tagtäglich erleben: Angst statt Freiheit. Dunkle Straßen, kaputte Beleuchtung, fehlende barrierefreie Infrastruktur. Wir diskutierten – begleitet von Übungen zur Sinneseinschränkung – was Diversität im öffentlichen Raum wirklich bedeuten muss: Orte, an denen alle willkommen sind, unabhängig von Herkunft, Behinderung oder sozialem Status. Und wir fordern: mehr Licht, bessere Wege, öffentliche Toiletten, echte Unterstützung statt Verdrängung marginalisierter Gruppen. Räume dürfen nicht nur für eine privilegierte Mehrheit gestaltet werden – sondern für alle.

Diese Workshops waren keine Wohlfühl-Runden. Sie waren ein Spiegel für den Zustand dieses Landes – ein Spiegel, in den Sie endlich ehrlich blicken müssen. Wir Jugendlichen haben Ideen geliefert. Wir haben Visionen formuliert. Wir haben klar benannt, wo die Missstände liegen. Und was bekommen wir von Ihnen zurück? Allzu oft nichts als warme Worte und den Verweis auf bürokratische Hürden oder angebliche Haushaltszwänge. Und wissen Sie, was das Schlimmste ist? Sie tun überrascht, wenn wir laut werden. Sie loben unseren Einsatz und ignorieren unsere Forderungen. Sie laden uns ein, nur damit wir

später in Sitzungsprotokollen verschwinden. Ich sage ihnen klipp und klar: Ihre Untätigkeit ist keine Nachlässigkeit. Ihre Untätigkeit ist eine Entscheidung. Ihre Entscheidung gegen uns. Gegen unsere Zukunft. Und damit übernehmen Sie Verantwortung - nicht irgendwann, sondern heute. Für jede kaputte Schule, für jeden Angstraum, für jede verpasste Busverbindung, für jedes Talent, das dieses Land verlässt, weil es hier keine Perspektiven mehr sieht.

Ich sage Ihnen: Wer in Sonntagsreden von ‚Zukunftsfähigkeit‘ spricht, aber nicht bereit ist, in die Lebensqualität junger Menschen zu investieren, handelt nicht zukunftsfähig – er handelt verantwortungslos. Es reicht nicht, jährlich ein neues Jugendförderprogramm aufzulegen, dessen Mittel in komplizierten Antragsverfahren versickern. Es reicht nicht, neue Beteiligungsportale online zu stellen, wenn die Ergebnisse danach in Schubladen verschwinden. Wir fordern keine Sonderbehandlung. Wir fordern kein Dankeschön. Wir fordern kein Schulterklopfen. Wir fordern ein Recht auf Teilhabe, Sicherheit, Mobilität und Respekt. Rechte, die uns längst zustehen – Rechte, die uns aber zu oft verwehrt bleiben. Wenn Sie heute wieder nur zuhören und dann zur Tagesordnung übergehen und nicht anfangen, die Forderungen ernst zu nehmen, wenn sie nicht anfangen, Infrastruktur für alle zu schaffen, wenn Sie nicht endlich zuhören und handeln, dann verspielen Sie nichts weniger als die Zukunft dieses Landes. Sie sind dann mitschuldig an einer Politik, die junge Menschen verliert. Nicht, weil wir uns abwenden, sondern weil Sie uns weggestoßen haben.

Also handeln Sie endlich. Oder hören Sie auf, sich Zukunftspolitik auf die Fahne zu schreiben. Denn eines können Sie sich sicher sein: Wir lassen uns nicht zum Schweigen bringen. Nicht heute, nicht morgen, nie. Denn die Zeit der Absichtserklärungen ist vorbei. Es ist Zeit für echte Veränderung. Nicht morgen, nicht irgendwann, Jetzt. Vielen Dank.“

PUNKT 2 DER TAGESORDNUNG

Beratung und Beschlussfassung zum Antrag des Kommissionsvorsitzenden

Beschlussvorlage zur Beauftragung eines Gutachtens zum vierten Themencluster „Kinder- und Jugendgerechte Infrastruktur“ in MV

hierzu: KDrs. 8/175

Vors. Christian Winter begründet den Antrag damit, dass wie bei den zuvor behandelten Themenclustern, auch zu Themencluster vier ein inhaltliches Gutachten erstellt werden solle.

Aufgrund des umfassenden Erkenntnisinteresses sei es erklärtes Ziel gewesen, einen Gutachter zu finden, der die sozialwissenschaftliche Bestandsaufnahme mit einer ökonomischen Analyse verknüpfen könne. Frau Professorin Dr. Karin Böllert von der Universität Münster habe sich bereit erklärt, in Kooperation mit dem Deutschen Jugendinstitut (DJI) ein entsprechendes Gutachten zu erstellen. Das Angebot des DJI sei auf Kommissionsinformation 8/71 zur Verfügung gestellt worden. Die Vorschläge der Fraktionen seien berücksichtigt worden, jedoch sei keine Angebotsabgabe erfolgt. Die höheren Kosten seien durch das DJI auf Nachfrage nachvollziehbar begründet worden. Die Ausgaben seien zudem durch den Haushalt, der erst im kommenden Jahr verabschiedet werde, gegenseitig deckungsfähig.

Frau Professorin Spieß, die im Rahmen der Gutachtenvergabe ebenfalls angefragt worden sei, habe als Ökonomin die Bereitschaft signalisiert, für das geplante Expertengespräch im Dezember 2025 zur Verfügung zu stehen.

Abg. Thomas de Jesus Fernandes „Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich hätte das auch gerne protokolliert. Wir werden dagegen stimmen. Wir sind damit nicht einverstanden, über 100.000 Euro an das DJI zu zahlen. Wir kennen die Gutachten, die bereits erstellt wurden. Da sind richtige Analysen drin. Allerdings was die Ursachenbenennung angeht, wird dort aus unserer Sicht tatsächlich mit ideologischer Brille gearbeitet. Das ist kein Gutachten, das zu guten Lösungen führen kann. Und dann haben wir, wie gesagt, diesen extremen Kostenaufwuchs, sodass wir uns gegen dieses Gutachten entscheiden werden.“
(Wortprotokoll)

Vors. Christian Winter erteilt dem Abg. Thomas de Jesus Fernandes für einen ergänzenden Hinweis erneut das Wort.

Abg. Thomas de Jesus Fernandes: „Das Ganze bitte protokolliert und uneingeordnet von Ihnen, Herr Vorsitzender.“ (Wortprotokoll)

Vors. Christian Winter fragt beim Abg. Thomas de Jesus Fernandes nach, ob dieser ein Wortprotokoll wünsche und bemerkt, dass er dies für diesen Tagesordnungspunkt so herausgehört habe. Zusätzlich bemerkt **Vors. Christian Winter**, dass bereits in der Obleute-Runde darüber informiert worden sei, dass es beim DJI wiederholt Nachbesserungswünsche gegeben habe. Man arbeite bei diesem Auftrag mit einer anderen Fachabteilung des DJI zusammen.

Die **Kommission** beschließt in namentlicher Abstimmung, den Antrag des Kommissionsvorsitzenden auf Kommissionsdrucksache 8/175 bei 17 Zustimmungen, 4 Ablehnungen und 0 Enthaltungen mehrheitlich anzunehmen.

PUNKT 3 DER TAGESORDNUNG

Beratung und Beschlussfassung zum Antrag des Kommissionsvorsitzenden

Besuch der Enquete-Kommission „Jugendbeteiligung“ des Hessischen Landtags und Durchführung einer gemeinsamen Diskussionsveranstaltung in Schwerin am 10.07.2025

hierzu: KDrs. 8/176

Vors. Christian Winter informiert, dass sich im Hessischen Landtag eine Enquetekommission mit einer ähnlichen Ausrichtung konstituiert habe. Daher seien Überlegungen angestellt worden, einen Erfahrungsaustausch zu ermöglichen, der möglicherweise auch Synergieeffekte erzeuge.

Die **Kommission** beschließt in namentlicher Abstimmung, den Antrag des Kommissionsvorsitzenden auf Kommissionsdrucksache 8/176 bei 20 Zustimmungen, 0 Ablehnungen und 0 Enthaltungen einstimmig anzunehmen.

PUNKT 4 DER TAGESORDNUNG

Öffentliche Anhörung zum Thema „**Mobilität und Erreichbarkeit: Verkehrsinfrastruktur für junge Menschen**“

hierzu: KDrs. 8/132

Vors. Christian Winter begrüßt die anwesenden oder zugeschalteten Anzuhörenden. Herr Professor Onnen-Weber sowie Herr Lösel hätten kurzfristig abgesagt. Schriftlich zugegangene Stellungnahmen werde man den Kommissionsmitgliedern im Nachgang der Sitzung zur Verfügung stellen.

Vors. Christian Winter übergibt das Wort zunächst an Frau Katharina Lange für ihr Eingangsstatement.

Katharina Lange bemerkt, dass sie auf die Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen, speziell in ländlichen Räumen, eingehen werde. Sie stelle in diesem Zusammenhang die aktuelle wissenschaftliche Perspektive der Mobilitäts- und Raumforschung vor.

Die Problemlage bestehe darin, dass die Mobilität von Kindern und Jugendlichen im ländlichen Raum häufig sehr unzureichend sei.

Mobilität bedeute für Kinder und Jugendliche den Zugang zu Bildung, zu sozialen Kontakten sowie Freizeitmöglichkeiten. Sie stehe somit für gesellschaftliche Teilhabe und Selbstständigkeit. Daher sei sie essenziell und wichtig für die Entwicklung junger Menschen.

Die Möglichkeiten zur Fortbewegung seien für Kinder und Jugendliche deutlich schwieriger als für erwachsene Menschen. In der Regel würden junge Menschen unter 18 Jahren nicht über einen Führerschein verfügen. Ihre finanziellen Ressourcen seien zumeist geringer. Ein vorhandener Führerschein ermögliche keine Mobilität, wenn man nicht über einen PKW verfüge.

Kinder und Jugendliche seien daher auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen. Alternativ würden sie sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen.

Im ländlichen Raum bestehe die Besonderheit, dass die zu bewältigenden Distanzen besonders groß, dass ÖPNV-Netz sehr dünn und die Taktfrequenzen sehr niedrig seien. Letztendlich seien viele Kinder und Jugendliche daher bei der Mobilität auf ihre Eltern oder

andere Erwachsene angewiesen.

Im ländlichen Raum gebe es für junge Menschen daher nur sehr eingeschränkte Mobilitätsoptionen. Dies führe zu einer sehr geringen Selbstständigkeit. Die Fähigkeit, sich selbstständig fortzubewegen, müsse jedoch erlernt werden. Kinder und Jugendliche in ländlichen Räumen hätten diese Möglichkeit nicht, da es an entsprechenden Optionen zur eigenständigen Fortbewegung fehle.

Es gebe eine Vielzahl gängiger Lösungsansätze, die als sinnvoll erachtet werden. Zum einen sei dies die Förderung flexibler Mobilitätsangebote. Dieser Ansatz werde in Mecklenburg-Vorpommern mit der Etablierung von landesweiten Bedarfsverkehren, in Form von Kleinbussen des ÖPNV oder selbstorganisierten Bürgerbussen bereits verfolgt. Wichtig sei die Förderung multimodaler Angebote, beispielsweise einer Kombination aus ÖPNV und Fahrrad, sodass man insbesondere im ländlichen Raum nicht nur auf ein Verkehrsmittel angewiesen, sondern diese flexibel kombinieren könne.

Eine weitere Chance liege in der Förderung gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote. Hierbei gehe es beispielsweise um die Koordinierung von Fahrgemeinschaften vor Ort oder Mitfahrbänke durch lokale Initiativen mittels lokaler Apps.

Ein gänzlich anderer Ansatz sei die Stärkung der Nahversorgung vor Ort. Hierbei gehe es darum, Bildungseinrichtungen sowie Freizeit- und Versorgungsangebote aufrecht zu erhalten. So könne man Wege vermeiden. Kinder und Jugendliche hätten die Möglichkeit, sich vor Ort alleine und selbstständig fortzubewegen.

Die eine Musterlösung gebe es nicht. Es sei immer notwendig, die konkreten räumlichen, sozialen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen vor Ort zu betrachten.

Mittlerweile gebe es einige gute Datenbanken, wie die Plattform Mobilikon vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), mit vielen Beispielprojekten zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum.

Mit Blick auf die Handlungsempfehlungen seien zwei Handlungsfelder zu nennen. Einerseits sei es sehr wichtig, dass auch im ländlichen Raum eine grundlegende Infrastruktur vorhanden ist. Hierzu zähle ein flächendeckendes Mobilfunk- und Breitbandnetz. Dies sei wichtig, da viele Lösungsansätze auf der Verwendung von Apps und digitalen Plattformen, mit denen Mobilität angeboten und organisiert werde, basieren. Daneben sei der Ausbau von sicheren Fuß- und Radwegen wichtig.

Neben dem Ausbau der Infrastruktur gelte es, die kommunale Ebene zu stärken, die letztlich für die Umsetzung konkreter Maßnahmen zuständig sei. Hierfür sei kompetentes

Personal vor Ort in den Kommunen wichtig. Dieses müsse sich auch trauen, andere Wege zu gehen und neue Lösungen zu erproben. Das Personal müsse befähigt werden, vor Ort tatsächlich etwas auszurichten. Für diese Erprobung neuer Ansätze müsse man den Kommunen einen gewissen Handlungsspielraum einräumen. Für den Austausch von guten Lösungen und guten Erfahrungen müsse eine Vernetzung der Kommunen etabliert werden, um einen Wissenstransfer zu ermöglichen. Häufig sei dies bereits zu beobachten. Nach ihren Informationen aus der Bundesebene gebe es zwar viele Förderprogramme, die jedoch oft nicht abgerufen würden. Oft fehle es in den Kommunen an entsprechendem Personal, dass sich zutraue, sich mit den bürokratischen Förderprogrammen zu befassen und entsprechende Mittel abzurufen. Zudem müsse sichergestellt werden, dass die finanziellen Mittel dann auch tatsächlich ankommen. Sie könne sich der Vorrednerin nur anschließen. Es reiche nicht aus, für eine Zielgruppe zu planen. Man müsse vielmehr gemeinsam mit der Zielgruppe planen. Wolle man speziell die Situation von Kindern und Jugendlichen verbessern, sei es sehr wichtig, sie in Planungsprozesse einzubinden und zu beteiligen.

Benjamin Ollendorf informiert, dass Kinderstärken e. V. im Bereich von Kinderrechts- sowie Regionalentwicklungsprojekten im Norden Sachsen-Anhalts, insbesondere im Landkreis Stendal, aktiv sei.

Der Landkreis Stendal sei mit Blick auf die strukturellen Daten mit ähnlichen Herausforderungen wie auch Regionen in Mecklenburg-Vorpommern konfrontiert. Bei der demographischen Entwicklung tausche man im Ranking beispielsweise regelmäßig mit der Uckermark die Plätze.

Seit dem Jahr 2018 führe man im Rahmen eines Mobilitätsprojektes in der Einheitsgemeinde Tangerhütte im Landkreis Stendal Beteiligungsprozesse durch. An einem dieser Formate seien über 100 Kinder und Jugendliche aus der Gemeinde beteiligt gewesen. Insgesamt würden hier 9.000 Einwohnerinnen und Einwohnern in 30 Ortsteilen wohnen. Die Gemeinde sei sehr zerklüftet und sehr dünn besiedelt. Das größte Problem der jungen Menschen sei die Mobilität. Es sei ihnen beispielsweise nicht möglich gewesen, die Musikschule zu erreichen oder Mitschüler:innen zu besuchen. Mobilität sei das zentrale Thema der jungen Menschen auf einer Jugendkonferenz gewesen.

Man habe daher gemeinsam mit der Kommune und einem sehr engagierten Bürgermeister bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung die Fördermaßnahme „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ eingeworben.

Im Rahmen dieses Projektes habe man einen Beteiligungsprozess initiiert. Ziel sei es gewesen, aus der Gesellschaft heraus Ideen zu sammeln, wie sich die Situation vor Ort ändern ließe. Es seien Workshops und Befragungen durchgeführt worden. Trotz der Corona-Pandemie habe man viele Menschen, von Jung bis Alt, erreicht. Man habe ein Mobilitätsnetzwerk aufgebaut und zunächst mögliche Ansätze geprüft. Es sei sehr schnell deutlich geworden, dass die Mobilitätsbedarfe von Kindern und Jugendlichen andere sind, als die von Erwachsenen. Betrachte man Mobilitätslösungen, seien die entsprechenden Bedarfe bei Kindern und Jugendlichen am höchsten. Viele Mobilitätslösungen seien jedoch gar nicht für sie gemacht. Entweder habe man sie als Zielgruppe vergessen oder nicht mitgedacht.

Es gebe Spezifika von Kindern und Jugendlichen, die man bei der Planung berücksichtigen müsse, da entsprechende Lösungen ansonsten nicht funktionieren würden. Hierfür müssten diese Spezifika jedoch zunächst erst einmal bekannt sein. Bei vielen Mobilitätsangeboten, wie Mitfahrzentralen, würden Personen unter 16 Jahren, die noch nicht mobil seien, gar nicht als Zielgruppe verstanden. Es fehle daher auch an einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit, die diesen Personenkreis anspreche. Auch in Hinblick auf die Zugänglichkeit dieser Angebote müsse man bei Kindern und Jugendlichen einige Aspekte beachten. So seien Personen unter 16 Jahren nicht geschäftsfähig. Bestimmte Buchungen könnten von ihnen nicht vorgenommen werden. Daher sei auch hier oft der Umweg über die Eltern notwendig. Auch dies werde oft nicht mitgedacht. Kindern und Jugendlichen fehle es in diesem Bereich an Kompetenzen, wie dem Erwerb einer Fahrkarte oder der selbstständigen Nutzung des ÖPNV. Sie würden den Bus oft lediglich nutzen, um die Schule zu erreichen. Diese Kompetenzen müsse man vermitteln. Im Rahmen des Projektes habe man gemeinsam mit der Jugend- und Schulsozialarbeit geschult, wie man einen vor Ort vorhandenen Rufbus nutzen könne, um eine Fahrt zu organisieren. So sei zunächst die Zugänglichkeit zu bereits bestehenden Angeboten geschaffen worden.

Ein weiterer, insbesondere für die Eltern, wichtiger Aspekt, sei der Schutz der Kinder. Eltern würden ihre Kinder nur ungern bei fremden Personen mitfahren lassen. Für sie sei es notwendig zu wissen, wer fahre, ob die Person zuverlässig ist, wie man sie erreiche, wohin die Fahrt gehe und wann die Ankunft dort geplant ist. Ohne diese Informationen würden Eltern ihre Kinder in den meisten Fällen keine Mitfahrzentrale oder ähnliche Angebote nutzen lassen.

Dieser Problematik habe man sich gestellt. Viele Menschen in der Region hätten sich bereit erklärt, die Kinder und Jugendlichen zu fahren. Man habe Mobilitätspatinnen und Mobilitätspaten ausgebildet. Der Aufbau von Vertrauen sei hierbei ein zentraler Aspekt gewesen. Es seien Fahrsicherheitstrainings durchgeführt worden. Um sexuellem Missbrauch vorzubeugen, seien Führungszeugnisse eingeholt worden. Zudem sei ein Beschwerdemanagement eingerichtet worden.

Als die Spritpreise aufgrund des Ukraine Konfliktes stark angestiegen seien, habe man über Spenden innerhalb kürzester Zeit 1.200 Euro für das Projekt generieren können. Dabei hätten sich auch Unternehmen beteiligt. Durch die Spenden sei es möglich gewesen, entsprechende Fahrkosten der Beteiligten zu erstatten. Im Jahr 2023 seien bei 70 Fahrten insgesamt 5.000 Kilometer zurückgelegt worden. Daneben seien auch Eintrittsgelder in Höhe von 162,00 Euro erstattet worden. Man hätte sich dafür entschieden, auch diese Kosten zu erstatten, solange der Spendenfond dies zulasse. So sei es möglich gewesen, Personen beispielsweise den Eintritt im Zoo zu erstatten, wenn sie fremde Kinder dorthin mitgenommen hätten.

Man habe ein IT-Unternehmen in Tangerhütte gewinnen können, dass unentgeltlich eine App entworfen habe. In dieser Anwendung seien die dargestellten Bedürfnisse der Eltern, aber auch der Kinder und Jugendlichen berücksichtigt und abgebildet worden.

Die Eltern seien zudem im digitalen Rathaus Tangerhütte angemeldet. Dies sei eine sehr gute Lösung. So sei es möglich, Termine zu buchen oder anderweitige Sachverhalte anzumelden. Hierfür könne der persönliche Account genutzt werden, sodass keine zusätzliche App erforderlich sei. Die soeben erwähnte App sei hier integriert worden und könne ebenfalls mit dem Account genutzt werden. Dies sei sehr niedrigschwellig. Eine Bezahl-App sei nicht erforderlich. Es sei sowohl Eltern, als auch Kindern möglich, entsprechende Fahrten zu buchen oder auch einzustellen. Alle notwendigen und bereits genannten sicherheitsrelevanten Informationen würden den Eltern per Mail zugehen. Die Eltern hätten diese Lösung begrüßt und Vertrauen in Hinblick auf die Mitnahme ihrer Kinder entwickelt.

Personen die als Paten fungieren wollen, hätten die Möglichkeit, sich über die entsprechende App anzumelden. Sie würden dann automatisch einen Antrag für ein erweitertes Führungszeugnis erhalten. Zudem könne man sich über gewünschte Fahrten informieren, diese zusagen und Fahrkosten abrechnen.

Den Paten würden ebenfalls die notwendigen Kontaktdaten zur Verfügung gestellt, um Eltern gegebenenfalls über Verzögerungen bei der Ankunft zu informieren.

Die App sei im Handling etwas schwierig, jedoch werde sie den dargestellten Bedarfen relativ gut gerecht.

Das dargestellte Projekt ersetze natürlich keine Infrastrukturen wie den ÖPNV. Es sei jedoch eine Idee, um ins Handeln zu kommen. Sei vor Ort eine gute Jugendarbeit, eine gute Freiwilligenagentur oder allgemein eine gute Gesellschaft vorhanden, ließen sich entsprechende Projekte, beispielsweise auch über WhatsApp Gruppen, entwickeln und aufbauen.

Melanie Schade informiert, dass die bereits erwähnte Plattform Mobilikon durch die Projektgruppe Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung entwickelt worden sei. Es diene als Nachschlagewerk. Der Name setze sich aus den Begriffen Mobilität und Lexikon zusammen. Inhaltlich gehe es darum, Mobilitätsmaßnahmen zu sammeln, die zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen beitragen. Mittlerweile umfasse das Nachschlagewerk 100 dieser Projekte. Mobilikon sei in erster Linie für Kommunen gedacht, die eine Umsetzung entsprechender Projekte anstreben. Daher würden die Maßnahmen sowie notwendige finanzielle, planerische und rechtliche Instrumente vorgestellt, die für eine erfolgreiche Umsetzung notwendig seien. Darüber hinaus stelle man Umsetzungshilfen vor. Dabei gehe es beispielsweise um die Bewerbung entsprechender Projekte, Bürgerbeteiligungsformate oder Erreichbarkeitsanalysen. Ein sehr wichtiger Aspekt sei, dass man konkrete Maßnahmen sowie bei der Umsetzung ggf. entstandene Herausforderungen vorstelle. So sei es anderen Kommunen möglich, hieraus zu lernen und ähnliche Fehler zu vermeiden. Die Herausforderungen der Mobilität in ländlichen Räumen seien durch die disperse Siedlungsstruktur, eine geringe Bevölkerungsdichte sowie weite Distanzen gekennzeichnet. Dies führe oft dazu, dass es keinen flächendeckenden ÖPNV gebe. Dies sei zu teuer und wirtschaftlich nicht abbildbar. Insofern sei es wichtig, auf dem Land auch für Kinder und Jugendliche bedarfsorientierte Angebote zu schaffen.

Der ÖPNV müsse betrachtet und bestehende Lücken identifizieren werden. Anschließend sei zu definieren, welche dieser Lücken man schließe. Kinder und Jugendliche seien mit Blick auf die Mobilität oft von ihren Eltern und deren Mobilitätsverhalten abhängig. Für die Förderung einer selbstbestimmten Mobilität von Kindern und Jugendlichen seien daher sichere Fuß- und Radwege sowie der ÖPNV sehr wichtig.

Auf der Plattform Mobilikon seien verschiedene Maßnahmen, wie beispielsweise Schulwege-Pläne, abgebildet. Im Rahmen der Planung von Schulwegen sei es wichtig, Gefahrenstellen zu identifizieren.

Ein weiteres Beispiel sei die Mobilitätsbildung in Kitas und Grundschulen. Hier gehe es im Gegensatz zum Verkehrssicherheitstraining darum, den Kindern ihre Rolle im Verkehr und bei der Mobilität zu vermitteln und sie entsprechend zu sensibilisieren. Das schulische Mobilitätsmanagement, dass oft auf kommunaler Ebene umgesetzt werde, befasse sich mit der Frage, wie man die Mobilität bezogen auf die Schulwege verbessern könne. Auf Mobilikon gebe es konkrete und gute Beispiele für Bedarfsverkehre für Jugendliche und junge Erwachsene.

In einem Projekt zum bedarfsorientierten Schulbusverkehr seien die Kinder mit Chipkarten ausgestattet worden, die beim Einstieg eingelesen wurden. Anhand der Daten konnte nachvollzogen, woher die Kinder stammen und an welchen Haltestellen kein Bedarf bestehe. So sei es möglich gewesen, die Fahrstrecken zu optimieren und Fahrkilometer einzusparen.

In einigen Regionen gebe es Jugendtaxis, die es Kindern und Jugendlichen zu einem reduzierten Beitrag auch abends ermöglichen, Veranstaltungsorte sicher zu erreichen. Gleiches gelte für den Heimweg.

Einige Firmen würden für ihre Auszubildenden Shuttles zur Verfügung stellen, mit denen diese ihre Ausbildungsstätten oder berufsbildenden Schulen erreichen können. Es sei auch ein Beispiel aus Finnland aufgeführt. Hier würden sich Eltern, insbesondere in ländlichen Räumen, zusammenschließen, um so gemeinsam nach Schulschluss den abwechselnden Transport ihrer Kinder zu Fußballvereinen oder anderen Vereinsaktivitäten zu gewährleisten.

Ein weiterer Bereich, mit dem man sich auseinandersetze sei die Digitalisierung. Kinder und Jugendliche würden digital aufwachsen. Daher seien im Rahmen von Forschungsprojekten Apps für Jugendliche im Bereich der Mobilität entwickelt worden. Die frühe Partizipation und Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Rahmen von Planungsprozessen sei sehr wichtig. Wollte man ein bedarfsorientiertes Angebot schaffen, dass die Zielgruppe erreiche, müsse man diese einbinden.

Daniel Bischof bemerkt, dass er sich im Zuge der Einladung die grundsätzliche Frage gestellt habe, was „Jung sein in MV“ bezogen auf die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern eigentlich bedeute und wer für diese jung sei.

Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern fungiere im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs als Aufgabenträger für das Land. Zudem sei man auch mit den Themen Rufbus und Regiobus befasst. Als jung betrachte die Verkehrsgesellschaft alle Personen unter 27. Die Bedürfnisse der unter 27-Jährigen seien nicht homogen. Man sei hier mit Mobilitätseinsteigern im Kindergartenalter, Schülern sowie Studenten und ihren natürlich sehr unterschiedlichen Bedürfnissen konfrontiert.

Generalisiere man diese Bedürfnisse, würden sie sich kaum von denen der anderen Altersgruppen in der Bevölkerung unterscheiden. Im Wesentlichen gehe es um Fahrten zur Schule sowie Freizeitverkehre in unterschiedlicher zeitlicher Ausprägung.

Bezogen auf das heutige, sehr engagierte Eingangsstatement müsse man mit Blick auf die Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern konstatieren, dass sich diese bis vor einigen Jahren tatsächlich sehr schwierig gestaltet habe. Bei vielen Dingen sei man nicht gut gewesen.

In den Jahren 2020 und 2021 habe man daher in Mecklenburg-Vorpommern, unter großer Beteiligung, einen Prozess zur Zukunft des ÖPNV im Land aufgesetzt. Dabei sei der Erkenntnisstand der Forschung mit der Fragestellung betrachtet worden, wie dieser in die Praxis umgesetzt werden könne. Eine weitere Zielstellung sei gewesen, entsprechende Maßnahmen nicht nur innerhalb von Forschungsprojekten oder kurzfristigen Förderprogrammen umzusetzen. Im Kern sei es um die Frage gegangen, wie ein Mobilitätsangebot für die gesamte Bevölkerung geschaffen werden könne, dass seinen Nutzen entfalte. Im Ergebnis habe man sich auf drei Stufen verständigt.

Die Grundmobilität in Mecklenburg-Vorpommern solle in den ländlichen Räumen institutionell und verstetigt durch den Rufbus abgebildet werden. Darauf aufsetzen würden Regiobuslinien, die aufgrund eines fehlenden Schienenpersonennahverkehrs bestehende Lücken schließen. Der Schienenpersonennahverkehr sei das Premiumprodukt des ÖPNV, der schnelle überörtliche Verbindungen garantiere.

Betrachte man das Jahr 2023 und den Beginn der Mobilitätsoffensive, müsse man beim Netz der zum damaligen Zeitpunkt bedienten schnellen Schienenpersonennahverkehr-Linien, insbesondere im östlichen Landesteil, große weiße Flecken konstatieren. Hier habe es an Angeboten gemangelt.

Ziel sei die Etablierung eines etwas dichteren Netzes durch den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in Kombination mit Regiobuslinien. Regiobuslinien seien im Normalfall kreisübergreifende Verbindungen, die durch die Aufgabenträger, hier der Landkreis, geschaffen werden. Das Land unterstütze darüber hinaus in der Regel landesbedeutsame Linien, um so ein dichtes Netz an schnellen Verbindungen vorhalten

zu können.

Der Rufbus solle als Instrument unterhalb dieses Netzes fungieren und so die Grundmobilität im Land gewährleisten.

Einige Rufbuslinien, wie die Linie Schwerin – Sternberg, die mittlerweile bis Güstrow verlängert worden ist, seien bereits in Betrieb. Die Linie Röbel – Neubrandenburg bestehe seit einem Jahr. Im vergangenen Jahr sei zudem die Linie Sanitz – Marlow – Tribsees etabliert worden. Auf der Insel Rügen werde die Linie Sassnitz - Kleinzicker sehr gut angenommen. Gemeinsam mit den Landkreisen versuche man das Netz Stück für Stück auszubauen, um das geplante Zielnetz aufzubauen und so bestehende Lücken zu schließen. In der Region Malchin, Dargun, Tribsees bestehe aktuell noch eine Lücke. Hier gebe es Handlungs- und Gesprächsbedarf mit den Landkreisen Mecklenburgische Seenplatte sowie Rostock.

Er sei davon ausgegangen, dass der Rufbus MV bekannt sei. Dem Eingangsstatement habe er jedoch entnommen, dass man dieses Angebot offenbar deutlich stärker gegenüber der Bevölkerung kommunizieren müsse.

Das Land unterstütze die Landkreise über eine Förderrichtlinie bei der Etablierung von Rufbuslinien. Dabei würden jedoch gewisse Qualitätsstandards eingefordert. Es werde eine flächendeckende Versorgung mit dem Rufbus sowie von Montag bis Samstag ein entsprechendes Angebot in der Zeit von 05:00 bis 22:00 Uhr eingefordert. Am Sonntag müsse ein etwas eingeschränkteres Angebot vorgehalten werden

Man habe sich mit den Landkreisen darauf verständigt, in einem ersten Schritt die Flächenabdeckung und anschließend die Angebotsstandards umzusetzen. Auf diesem Weg befinde man sich derzeit.

Mit Stand 1. Mai 2025 betrage die Flächenabdeckung in den Landkreisen Ludwigslust-Parchim, Nordwestmecklenburg, Rostock und Mecklenburgische Seenplatte 100 Prozent. Im Landkreis Vorpommern-Greifswald seien es 55 Prozent. Dies liege an einer speziellen Angebotsstruktur der dortigen Verkehrsunternehmen. Der Landkreis sei jedoch sehr engagiert, bestehende Lücken zu schließen. In Vorpommern-Rügen sei man mit Blick auf die Flächenabdeckung praktisch bei null gestartet. Zum 1. Mai 2025 liege die Abdeckung in der Fläche bei 70 Prozent.

Wichtig sei es, das System zu institutionalisieren. Bürgerschaftliches Engagement in Form von Bürgerbussen oder ähnlichen Modellen würden nur punktuell und auch nur solange funktionieren, wie tatsächlich entsprechendes Engagement vor Ort vorhanden sei.

Um den Raum tatsächlich erschließen zu können, sei ein institutionelles Angebot, das über

die Verkehrsunternehmen organisiert werde, notwendig. Man sei der Auffassung, dass der Rufbus geeignet sei, die Grundmobilität im Land zu sichern.

Die Landesregierung subventioniere das Deutschlandticket für Senioren und Auszubildende.

Das Land bezuschusse jedes erworbene Azubi-Ticket mit 20 Euro, sodass der Preis aktuell 38 Euro betrage. Seit Verkaufsstart im Jahr 2021 hätten sich die Zahlen kontinuierlich entwickelt. Mittlerweile habe sich mit 12.000 verkauften Tickets pro Monat ein Sättigungsgrad eingestellt. Anspruchsberechtigt seien grundsätzlich circa 33.000 bis 34.000 Personen. Bei einer Marktdurchdringung von über 30 Prozent in einem sehr stark ländlich geprägten Raum könne man in Hinblick auf das Deutschlandticket von einem Erfolg sprechen.

Wenn es um Mobilität und den ÖPNV gehe, sei es aus seiner Sicht wichtig, verschiedene Verkehrsträger nicht untereinander auszuspielen. Der motorisierte Individualverkehr habe wie der ÖPNV seine Berechtigung. Der ÖPNV werde das Auto im ländlichen Raum nie ersetzen können. Es gehe darum, dass sich beide Systeme gegenseitig ergänzen. Nicht alle Bürger:innen dieses Landes seien in der Wahl des Verkehrsmittels flexibel und frei. Nicht alle Menschen würden über einen Führerschein verfügen oder auf ein Auto zurückgreifen können. Dies betreffe alle Generationen, jedoch natürlich insbesondere junge Menschen.

Um auch dieser Generation eine Wahlfreiheit und Teilhabe zu ermöglichen, müsse es ein Angebot geben. Dies sei in vielen Bereichen des Landes in der Vergangenheit nicht der Fall gewesen.

Man etabliere daher aktuell ein Grundangebot und darauf aufbauend vernetzte Angebote, um so echte Wahlfreiheit und Teilhabe zu ermöglichen.

Entsprechende Angebot müssten leicht zugänglich, hier gehe es insbesondere um die Buchung, und preislich attraktiv gestaltet sein. Man müsse die unterschiedlichen Bedürfnisse der jeweiligen Altersgruppen berücksichtigen. Die Landkreise seien insbesondere im Bereich des Schülerverkehrs sehr bemüht, die Preise attraktiv zu gestalten.

Für entsprechende Vorhaben benötige man einen langen Atem und eine Verbindlichkeit. Dies betreffe auch die Finanzierung. Entsprechende Marktstrukturen müssten zunächst wachsen. Man könne nach einem Jahr noch nicht mit einem durchschlagenden Erfolg rechnen, sondern benötige mindestens zwei Jahre.

Antje Styskal informiert, dass sie ehrenamtliches Vorstandsmitglied des Nachbarschaftsfahrdienstes Elde-Quellgebiet (ELLI) sei und dieses Projekt vorstellen werde. Es sei insbesondere aufgrund mangelnder Angebote in der Region Röbel entstanden. Es gebe neben dem Schulbus, der morgens und mittags verkehre, lediglich eine Busverbindung in Richtung Wittstock.

Zunächst sei es bei den Überlegungen darum gegangen, wie man Mobilität für die ältere Bevölkerung ermögliche, sodass diese weiterhin in ihren Heimatdörfern leben könne.

Im Jahr 2015 sei das Projekt mit Unterstützung des Kompetenzzentrums Ländliche Mobilität (KOMOB) gestartet. Institutsleiter Prof. Onnen-Weber habe die Idee sowohl inhaltlich, als auch finanziell unterstützt, sodass die ersten Fahrzeuge in Betrieb genommen werden konnten.

Im Jahr 2019 hätte das Amt Röbel die Aufgabe übernommen. Man nutze ausschließlich Elektrofahrzeuge. Sie seien von Windradfirmen in der Region gesponsert.

Man arbeite ehrenamtlich. Momentan gebe es zehn Fahrer und vier Vorstandsmitglieder. Es handele sich dem Grunde nach um ein Rufbus-System, bei dem Personen einen Fahrtwunsch mitteilen können. ELLI befördere sie dann im Amtsgebiet von Tür zu Tür. Mittlerweile habe sich das Einzugsgebiet um drei Gemeinden aus dem Nachbaramt Malchow erweitert. Zwischenzeitlich habe der Landkreis finanziell etwas unterstützt. Grundsätzlich finanziere sich ELLI jedoch über Sponsorengelder. Daneben würden einige Menschen bei Fahrten etwas Geld zahlen.

Das Angebot werde seit seiner Einführung immer stärker nachgefragt. Dies belege auch die Statistik. Bei Projektbeginn habe man 20 Fahrten pro Woche abgewickelt. Mittlerweile seien es fast 60. Es könne ein kontinuierlicher Anstieg verzeichnet werden. Sehr erfreulich sei zudem, dass man auch die jüngere Generation erreiche. ELLI befördere Kindergartenkinder zum Schwimmunterricht in die Therme Röbel oder transportiere und begleite Schulklassen bei unterschiedlichen Aktivitäten.

So stelle sich bei Kindern und Jugendlichen auch ein gewisser Lerneffekt in Bezug auf den Öffentlichen Nahverkehr und das Gemeinsame-unterwegs-sein ein.

Das Projekt sei mit dem Panter Preis ausgezeichnet worden, was auch finanziell geholfen habe.

Die Fahrzeuge würden über eine PV-Anlage, die mit Hilfe von Sponsoren installiert worden sei, geladen. Studenten würden sich für das Projekt interessieren, wie das dort alles so funktioniert.

Man versuche, das Projekt zu bewerben, da man auf Kapazitätsgrenzen stoße. Die

Menschen seien ehrenamtlich engagiert. Man mute den Fahrern einiges zu. Mittlerweile seien diese den gesamten Vormittag, wenn nicht fast den ganzen Tag unterwegs. Die Belastung sei mittlerweile fast höher als bei Berufskraftfahrern. Hier müsse man achtgeben. Insofern wünsche sie sich, dass das Projekt stärker beworben werde.

Es mangle an Kommunikation. Bei der Etablierung in der Region sei nicht mit ihr gesprochen worden. Dies habe sie sehr kritisch kommentiert. Aus ihrer Sicht sei es notwendig, bestehende Systeme miteinander zu verknüpfen. Die Mitarbeitenden würden sich in der Region sehr gut auskennen und die einzelnen Strecken kennen. Mit Blick auf die Reichweiten von E-Fahrzeugen sei dies beispielsweise sehr wichtig. Zudem seien auch soziale Strukturen gewachsen. Oft gehe es eben nicht nur um eine Fahrt von A nach B. Die Fahrten hätten oft auch einen sozialen Aspekt. Man rede beispielsweise miteinander. Für alleinlebende Menschen sei dies sehr wichtig.

ELLI sei von Haustür zu Haustür unterwegs. In ihrem Ortsteil sei die nächste Bushaltestelle 500 Meter entfernt und mit einem Rollator über Kopfsteinpflaster nur schwer erreichbar. Vor 8:00 Uhr und nach 18:00 Uhr gebe es keine Verbindungen in der Region. Am Wochenende sowie an Feiertagen gebe es überhaupt keine Angebote.

Man habe daher bereits Auszubildende vor 8:00 Uhr nach Röbel transportiert. Das Angebot stehe auch am Wochenende und in den Abendstunden für Familienfeiern, Vereine oder die Freiwillige Feuerwehr zur Verfügung.

Die Statistik des Jahres 2024 sei sehr erfreulich. Das Angebot sei aus der Region kaum wegzudenken. Zudem sei perspektivisch kein adäquater Ersatz erkennbar.

Es sei sehr wichtig, dass ehrenamtliche Engagement, auch von staatlicher Seite, stärker zu schätzen. Hier sei mehr Dankbarkeit angebracht. Die Einwohner würden das Angebot benötigen und man sei sehr gerne für sie unterwegs.

Roland Peters informiert, dass er seit 2019 ehrenamtlicher Bürgermeister der Gemeinde Sülstorf mit den dazugehörigen Ortsteilen Sülstorf, Sülte und Boldela sei. Die Kinder- und Jugendarbeit sei sehr wichtig. Man mache dies, da Kinder und Jugendliche die Zukunft seien. Ein Spruch besage: „Für die Erziehung eines Kindes braucht man ein ganzes Dorf.“ Nur so könne man ihnen vielfältige Meinungen und Ansichten vermitteln.

Seit fünf Jahren werde ein Gemeindekindergarten betrieben. Seit dieser zum damaligen Zeitpunkt aus der Fremdverwaltung wieder in die eigene Verwaltung übernommen worden sei, blühe er auf. Zuvor seien lediglich 15 bis 20 Kinder betreut worden.

Aktuell seien es 35 bis 36 Kinder, womit man sich an der Kapazitätsgrenze befinde. Daher

werde nun ein neuer Kindergarten errichtet. Die Bagger würden seit 14 Tagen rollen. Dies sei aufgrund der Bürokratie sowie mit Blick auf die finanziellen Mittel und Probleme bei der Planung ein langer Kampf gewesen.

Neben dem Kindergarten verfüge auch jeder Ortsteil über einen Spielplatz. Jährlich werde auf den Spielplätzen ein neues Spielgerät installiert. Die Auswahl überlasse man den Kindern und Jugendlichen, wobei die Eltern die kleineren Kinder unterstützen. Auch hier stehe man regelmäßig vor der Problematik, die notwendigen finanziellen Mittel aufzubringen. Es gebe natürlich Fördermittel, jedoch sei der Prozess sehr aufwendig. Zudem seien Termine zu beachten. Reiche man den Antrag zu spät ein, verschiebe sich die Förderung um ein Jahr. Im Haushalt müsse man entsprechende Mittel für den Fördermittelantrag bereits ein Jahr zuvor einplanen, da ansonsten keine Antragstellung möglich sei. Für einen ehrenamtlich tätigen Bürgermeister sei dies durchaus herausfordernd.

Bestimmte Sachverhalte könne man in das Amt auslagern. Hier komme es bisweilen jedoch aufgrund der Bürokratie zu Problemen. Zudem sei das Amt Ludwigslust-Land ausgelastet. Es sei zu begrüßen, dass sich im Amt ein Generationswechsel vollziehe. Dies führe jedoch auch dazu, dass junge Mitarbeiterinnen für ein Jahr oder länger ausfallen, da sie im Mutterschutz sind. Im Ergebnis führe dies dazu, dass einige Anträge nicht bearbeitet werden. Ihm werde daher zum Teil signalisiert, dass er nicht zu viele Projekte initiieren solle.

Im Rahmen der Jugendarbeit werde ein Jugendclub betrieben. Er habe in den vergangenen sechs Jahren festgestellt, dass der Erfolg einer entsprechenden Einrichtung sehr stark von den Mitarbeiterinnen, nämlich den engagierten Bürgerinnen und Bürgern abhängen, die diesen Jugendclub leiten. Seit circa einem halben Jahr würden sich hier zwei Mitbürgerinnen ehrenamtlich engagieren. Diesen Bürgerinnen gehe es nicht ums Geld. Sie würden dies nach eigenem Bekunden für die Kinder und insbesondere für die Jugendlichen machen. Eine Dame sei Kindergärtnerin im Ruhestand und kenne die Jugendlichen daher bereits seit vielen Jahren. Während früher zwei bis drei Kinder und Jugendliche den Jugendclub besucht hätten, seien es aktuell bis zu 18. Dies sei eine sehr erfreuliche und positive Entwicklung. Es gebe vielfältige Angebote. Oft gehe es aber einfach nur darum, für die Kinder und Jugendlichen da zu sein und als Ansprechpartner zu fungieren. Erwachsene und insbesondere die eigenen Eltern seien beispielsweise in der Pubertät nicht immer die richtigen Ansprechpartner für Jugendliche.

Die Mobilität sei eine große Herausforderung. Die Dörfer würden jeweils drei Kilometer

voneinander entfernt liegen. Radwege gebe es nicht. Die Hauptstraße zwischen Sülte und Sülstorf sei im Jahr 1962 gebaut worden. Im vergangenen Jahr habe er deren Sanierung beantragt. Vom Landkreis höre er dann, dass es noch viel schlimmere Straßen gebe. Mit dem Auto könne man hier lediglich 50 fahren. Mit dem Fahrrad könne man die Straße eigentlich nicht nutzen. Die Straße müsse dringend saniert werden. Man warte auf einen fahrradbegleitenden Fahrradweg. Die Fertigstellung des drei Kilometer langen Fahrradweges von Hasenhäge nach Sülte sei für Dezember 2023 geplant gewesen. Bisher habe man noch keinen Bagger gesehen. Grund für die Verzögerungen seien nach Aussage der Kreisverwaltung nicht etwa fehlende finanzielle Mittel, sondern drei Bäume. Dies könne er nicht nachvollziehen. Ein Fahrradweg sei ökologisch. Er habe angeboten, die drei Bäume durch neun selbstfinanzierte Bäume zu ersetzen. Dies sei nicht möglich. Auch zwischen Sülte und Sülstorf sei die Straße auf knapp 4 Kilometer in einem sehr schlechten Zustand. Hier sei es ebenfalls wichtig, einen fahrradbegleitenden Fahrradweg zu installieren. Er habe sich daher über anderthalb Jahre mit der Deutschen Bahn auseinandergesetzt, um ein 300 Meter langes Grundstück, das man für den Fahrradweg benötige, von dieser überschrieben zu bekommen. Dies sei ihm gelungen. Da es sich jedoch um eine Kreisstraße handele, möchte der Kreis nicht, dass die Gemeinde den Fahrradweg baue. Wenn der Kreis baue, spare man natürlich Geld, was schön sei. Er habe daher nun alle Unterlagen übergeben.

Nun sei geplant, neben sieben bereits bestehenden Solarparks, einen weiteren zu errichten. Er habe dargestellt, dass er an der Erstellung des B-Plans erst mitwirken werde, wenn der Fahrradweg errichtet worden sei. Während der Errichtung des Solarparks müsse dann die Straße saniert werden.

Er könne sich dem Eingangsstatement anschließen. Als ehrenamtlicher Bürgermeister nehme er oft an Versammlungen teil und wende sich an Behörden. Oft höre er dann, das Anliegen umgesetzt werden, jedoch passiere dann wie beim angesprochenen Fahrradweg nichts. Dies lasse ihn zuweilen verzweifeln. Er sei Optimist, jedoch komme man oft an äußeren Umständen nicht vorbei.

Die Busverbindungen würden sich auf Schulbusniveau befinden. Dies bringe Kindern und Jugendlichen kaum etwas. Der Rufbus sei zwar eine gute Möglichkeit, jedoch fehle es hier insbesondere für Kinder und Jugendlichen an Spontanität, da sie nicht kurzfristig und spontan ins Nachbardorf gelangen können. Hierfür sei ein beleuchteter Fahrradweg essenziell. Dieser müsse gebaut werden.

Zudem benötige man mehr finanzielle Mittel, um die Teilnahme von Kindern und

Jugendlichen an Reisen finanzieren zu können. Es gebe Familien, die nicht über entsprechende finanzielle Ressourcen verfügen würden, um entsprechende Reisen, die durch die Verwaltung angeboten werden, für ihre Kinder zu finanzieren.

Horst Krumpen bemerkt, dass der Rufbus auch für Kinder und Jugendliche ein hervorragendes System sei. Es handele sich um ein gutes Angebot, auch wenn er nicht immer in dem Moment fahre, in dem man ihn benötige. Jedoch müsse er ein wenig Wasser in den Wein gießen. Betrachte man den Landkreis Nordwestmecklenburg müsse zunächst festgestellt werden, dass dieser im Vergleich zu den anderen Landkreisen sehr klein sei. Das Rufbus-System umfasse 13 Millionen mögliche Fahrplankilometer. Der Zuschuss des Landes belaufe sich auf 1,5 Millionen.

Die Idee eines kostenlosen Schüler:innentickets sei eine sehr gute. Die Mehrkosten eines Deutschlandtickets für diejenigen, die derzeit nicht berechtigt sind, würden sich im Landkreis Nordwestmecklenburg auf 5 Millionen Euro belaufen. Man verfolge den Ansatz, Lösungen für das ganze Land zu schaffen. Was dies hochgerechnet auf das ganze Land für den Landeshaushalt bedeute, könne man sich ausrechnen. Aus seiner Sicht müsse es um die Frage gehen, womit man sich beschäftige, wenn es um junge Menschen im Land gehe. Wo wolle man die Richtschnur ansetzen.

Eltern würden sich am Morgen mit der Frage auseinandersetzen, wie ihr Kind in die Schule gelange. Dies sei auch eine Frage der Sicherheit. Solange Eltern oder auch Politiker, die selber Kinder haben, sich gegen einen eigenständigen Schulweg des Kindes, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder anderweitig entscheiden, hätten die politisch Verantwortlichen ihre Arbeit noch nicht erledigt.

Es gebe auch in Mecklenburg-Vorpommern Schulweg-Pläne. Beschäftige man sich mit diesen Plänen, werde deutlich, dass diese über viele Jahre von engagierten Schulleiter:innen erstellt worden sind. Diese Pläne seien nicht verpflichtend, was jedoch wünschenswert sei. Die Schulen würden mit der erteilten Schulfreigabe argumentieren. Dies bedeute, dass jedes Kind aus einer anderen Ecke kommen könne. Es gebe keine klaren Wegedefinitionen. Aus diesem Grund seien Schulen dann nicht mehr bereit, Schulweg-Pläne zu erarbeiten. Jedoch hätten diese mehrere Effekte. Zum einen würde sich die Schule mit der Frage auseinandersetzen, wie die Kinder diese überhaupt erreichen. Dies sei insbesondere bei Grundschulen eine große Problematik. In diesem Zusammenhang würden die Wohnquartiere der Kinder, die Wege, die Ampeln und vorhandene Fußgängerüberwege betrachtet. Es gehe auch um die Betrachtung der

Verkehrssituation und mögliche Sichteinschränkungen für kleine Kinder durch nicht rechtzeitig vorgenommenen Grünschnitt. Dies seien Problemlagen, mit denen man sich allgemein im Alltag kaum auseinandersetze. Beschäftige sich die Schule aber mit diesen Fragen, würden dies auch die Eltern sowie Kinder und Jugendlichen tun. Zum anderen würden bei der Erstellung sicherer Schulweg-Pläne alle genannten Akteure gemeinsam agieren müssen. Die Erstellung sicherer Schulweg-Pläne sei kein Hexenwerk. Sie müsse als ständige Aufgabe für Schulen als auch Kommunen verpflichtend definiert werden.

Natürlich stelle sich im Rahmen dieser Diskussion die Frage, wer die Erstellung und regelmäßige Überarbeitung kontrolliere. Die Grundschulen würden von den Kommunen betrieben. Sie hätten auch die Aufsicht über Bauangelegenheiten und andere Dinge. Insofern könne man die Kommunen hier durchaus in die Pflicht nehmen, um gemeinsam mit Schulleitern, Eltern und Schüler:innen im Rahmen einer geeigneten Organisationsform sichere Schulweg-Pläne zu erarbeiten.

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen komme viel zu kurz. Die neue Kommunalverfassung sehe Möglichkeiten der Beteiligung und Einflussnahme vor. Vorsichtig ausgedrückt, würden diese in den jeweiligen Gremien der Kommunen jedoch unterschiedlich definiert. Hier gebe es Luft nach oben.

Bezugnehmend auf den bereits angesprochenen Radwegebau müsse festgestellt werden, dass nicht zu wenig Geld im System sei. Es gebe ausreichende finanzielle Mittel. Er sage es ganz deutlich, es fehle an Personal, das in den jeweiligen Kommunen in der Lage sei, Planungen zu erarbeiten und diese in die Umsetzung zu bringen. Ein Förderprogramm Stadt und Land in Höhe von 35 Millionen Euro nütze wenig, wenn in den Kommunen keine Radwegepläne vorhanden seien. In den Kommunen seien nie Ressourcen für die Erarbeitung entsprechender Radwegepläne vorhanden gewesen. Im gesamten Amtsbereich gebe es zwei Mitarbeitende im Bauamt, die für fünf Dörfer sowie den Straßenbau und Baugenehmigung zuständig seien. Man müsse diese Probleme lösen und die personelle Ausstattung der Kreise betrachten. Der Landkreis Nordwestmecklenburg beschäftige einen Mitarbeiter, der für den Radverkehr zuständig ist. Der Anteil der Radwege an den dortigen 385 Kilometern Kreisstraße betrage weniger als zehn Prozent. Er plädiere nicht dafür, an jeder Kreisstraße einen Radweg zu bauen. Jedoch müsse man sich mit dem Hauptkriterium für den Bau von Radwegen auseinandersetzen. Dies sei die Anzahl der Autos auf der Straße. In Ventschow setze sich eine Bürgerinitiative seit 25 Jahren für den Bau eines Radweges auf der L102 ein. Nach letzten Zählungen seien auf dieser Straße 1.400 Autos unterwegs. Die Straße verfüge nicht über die ausreichende

Breite für eine Landesstraße, es gebe keinen Mittelstreifen sowie viel Ernteverkehr. Bei einem sechsjährigen Kind entstehe kein Sicherheitsgefühl, wenn es morgens mit dem Fahrrad diese Straße auf dem Weg zur Schule befahre, dabei von hinten ein Erntefahrzeug fahre und ihm von vorne ein anderes Fahrzeug entgegenkomme. Dieses Kind werde vermutlich nicht wieder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Daher müsse die Sicherheit im Straßenverkehr als Hauptkriterium herangezogen werden.

Einige Fragen, wie die, inwiefern die Fokussierung auf nachhaltige Mobilitätskonzepte wie Radwege, die Bedürfnisse der Jugend einschränke, hätten etwas befremdlich auf ihn gewirkt. Er habe die Frage nicht verstanden. Er wisse nicht, wo man sich im Land überhaupt auf Radwege fokussiere. Er wisse auch nicht, ob durch einen Radweg ein Problem entstehen könne. Beim Autostraßenbau werde diese Frage überhaupt nicht gestellt. Wenn man die Stadt Schwerin mit dem PKW verlasse, werde man kaum erkennen, wann man die städtische Straße verlasse und eine Kreis-, Landes- oder Bundesstraße befahre. Ein Radfahrer könne sehr genau erkennen, wo er eine Straßenbaulastträgergrenze erreiche.

Die Zahl verletzter Kinder im Straßenverkehr sowie die ansteigende Quote verletzter Radfahrer:innen im Land stehe in engem Zusammenhang mit fehlender Infrastruktur.

Jede Investition sei daher eine Investition in die Sicherheit. Es gehe hierbei auch nicht um die Frage, ob man nicht mehr bereit sei, etwas für das Auto zu tun. Man dürfe die Verkehre nicht gegeneinander ausspielen.

Felix Wizowsky stellt fest, dass Mecklenburg-Vorpommern ein Land mit großen Entfernungen sei. Viele junge Menschen würden in kleinen Orten wohnen. Einige von ihnen könnten die Schule zu Fuß erreichen, viele würden jedoch den ÖPNV für den Schulweg nutzen. Die Hin- und Rückfahrt gelinge größtenteils unproblematisch.

Nach Schulschluss seien jedoch insbesondere in ländlichen Regionen, Freizeitaktivitäten außerhalb des eigenen Wohnortes nahezu unerreichbar. Existiere ein ÖPNV Angebot sei dieses nicht kostenlos. Die Kosten seien oft höher als man denke. Eine einfache Fahrt aus seinem Wohnort würde ihn ohne Deutschlandticket 11 Euro kosten. Die Fahrzeit betrage dabei eine Stunde und zehn Minuten. Aufgrund dieser Kosten würden sich viele Jugendliche fragen, ob sie den Bus nutzen oder lieber zu Hause bleiben. Für einige stelle sich diese Frage aufgrund fehlender finanzieller Mittel erst gar nicht. Oft sei es also eine Geldfrage, ob man an Sportveranstaltungen teilnehmen, sich ehrenamtlich engagieren oder mit Freunden treffen könne. Für viele stelle das Deutschlandticket daher eine

Entlastung dar. Auch für ihn wäre es ansonsten nicht möglich, sich zu engagieren.

Es gebe jedoch viele Jugendliche, die sich kein Deutschlandticket für 58 Euro leisten können. Für Senioren und Azubis gebe es landesweit ein vergünstigtes Deutschlandticket. Für Schüler jedoch nicht. Dies sende das Signal an die Schüler, dass sie nicht gesehen oder übersehen werden. Man müsse sich daher auch nicht wundern, wenn Jugendliche nach der Schulzeit ihrer Heimat den Rücken zukehren und abwandern.

Der Schülerverkehr werde von Kreis zu Kreis individuell und unabhängig voneinander geregelt. Zudem würden unterschiedliche Regelungen in den Kreisen immer wieder verschiedene Personengruppen ausschließen.

In der Mecklenburgischen Seenplatte werde allen Schülern, unter der Voraussetzung, dass sie auf dem Weg zur Schule eine Station mit dem Bus fahren müssen, ein kostenloses Ticket zur Verfügung gestellt. Ein Vorstandsmitglied erfülle diese Voraussetzung nicht. Natürlich könne dieses Ticket auch für den Freizeitbereich genutzt werden. Sie müsse sich daher ein Deutschlandticket für 58 Euro kaufen. Viele Tickets würden zudem an der Kreisgrenze enden. Mit seiner Vorpommern-Rügen-Karte könne er von Tribsees nicht nach Sanitz oder weiter nach Rostock fahren, da der Kreis und somit die Gültigkeit des Tickets vor Sanitz ende.

Jeder Kreis koche sein eigenes Süppchen. Eigentlich wolle man doch aber eine Verbundenheit zwischen den Jugendlichen erzeugen. Hierfür sei ein einheitliches und kostenloses Ticket für Schülerinnen und Schüler notwendig. In Hamburg gebe es dieses bereits.

Es gebe im Land sehr viele Kinder, die an der Armutsgrenze leben. Ihnen würde dieses Ticket neue Perspektiven eröffnen. Ein Ticket allein sei jedoch noch keine Lösung, da es nicht viel bringe, wenn der Bus nicht fahre. Dies sei sehr häufig der Fall. Fahre ein Bus, müsse man häufig umsteigen. Umsteigezeiten seien jedoch nicht aufeinander abgestimmt. Dadurch verlängere sich die Fahrzeit oft erheblich. Gestern habe er seine Reise von Tribsees nach Schwerin um 05:05 Uhr begonnen und sei um 09:00 Uhr in Schwerin gewesen. Dabei sei diese ÖPNV-Verbindung aus seiner Sicht noch eine der privilegierteren. Mit dem Auto benötige man für diese Strecke circa 90 Minuten. Mit Blick auf diese Diskrepanz wünsche er sich oft, über ein eigenes Fahrzeug zu verfügen. Jedoch sei dies in der Anschaffung sehr teuer und daher für Jugendliche kaum finanzierbar. Auch der Führerschein sei sehr teuer. Hierfür müsse ein Jugendlicher heutzutage eine Niere verkaufen.

Wer sich keinen Führerschein leisten könne, der müsse auf den ÖPNV zurückgreifen. Wer

sich kein Deutschlandticket leisten könne, müsse weniger fahren. Wer sich selbst diese Fahrten nicht leisten könne, müsse zu Hause bleiben.

Mobilität sei die Grundvoraussetzung für ein Mindestmaß an freier Entfaltung. Sie bliebe jedoch vielen verwehrt. Er fordere daher ein landesweit gültiges und kostenloses Schülerticket, möglichst das Deutschlandticket, für Mecklenburg-Vorpommern. Der ÖPNV müsse ausgebaut werden. Das Rufbussystem müsse für Jugendliche intuitiver gestaltet werden.

Zudem müsse darüber nachgedacht werden, wie man den Erwerb des Führerscheins für Jugendliche finanziell günstiger gestalten könne.

Im besten Fall werde der ÖPNV jedoch so gut ausgebaut, dass Jugendliche gar nicht auf das Auto zurückgreifen müssen.

Vors. Christian Winter bedankt sich bei den Vortragenden und gibt den Kommissionsmitgliedern die Gelegenheit, Rückfragen zu stellen.

Abg. Anne Shepley geht auf die dargestellten digitalen Anwendungen und Apps ein. Natürlich gebe es nicht in allen Regionen Menschen, die einfach eine App entwickeln und zur Verfügung stellen können. Jedoch gebe es in vielen Regionen sehr engagierte Bürgerinnen und Bürger, die etwas bewegen wollen.

Gebe es Apps oder digitale Anwendungen, die man weiterentwickeln und über das gesamte Bundesgebiet ausrollen könne.

Herr Wizowsky habe dargestellt, dass ein Rufbus, den man telefonisch vorbestellen müsse, nicht in die Zeit und zur Generation passe. Viele Angebote würden zudem gar nicht bis zu den Menschen durchdringen.

Melanie Schade bemerkt, dass es hierzu leider keine entsprechende Übersicht gebe. Die Problematik, dass es je nach Region viele unterschiedliche Apps gebe, sei jedoch bekannt. Insbesondere die Entwicklung binde natürlich erhebliche Ressourcen.

Daniel Bischof informiert, dass der Rufbus mittlerweile in den meisten Landkreisen telefonisch als auch digital gebucht werden könne. Auch über die App „MV FÄHRT GUT“ könne man zumindest in einigen Landkreisen bereits den Rufbus buchen. Teilweise laufe die Umsetzung noch etwas zäh.

Alle Landkreise würden jedoch an der digitalen Buchungsoption arbeiten. Insofern sei

zumindest absehbar, dass zukünftig die zentrale Buchung eines Rufbusses über die „MV FÄHRT GUT“-App für jeden Landkreis möglich ist.

Antje Styskal bemerkt, dass sich bei der Probe-App gezeigt habe, dass man nicht in allen Regionen über ein ausgebautes Handynetzt zurückgreifen könne.

Im Ehrenamtsbereich komme zudem die Frage der Entgegennahme und Koordinierung von Buchungsanfragen hinzu. Im Zweifel müsse dies dann der Fahrer selbst, vielleicht noch während der Fahrt, übernehmen. Dies sei neben den technischen Problemen, vor denen man auch heute noch stehe, eine große Herausforderung.

Abg. Dr. Anna-Konstanze Schröder fragt bei Herrn Ollendorf nach, ob das Projekt nach Auslaufen aufgrund der aufgebauten und vorhandenen Infrastruktur weitergeführt worden sei.

Herrn Bischof bitte sie unter Bezug auf seine Aussage, flächendeckend, um Informationen zum Stand des Aufbaus einer Verbindung von Rostock über Sanitz, Dargun, Demmin nach Jarmen. Was sei in Bezug auf diese bestehende Lücke bisher geschehen.

Benjamin Ollendorf berichtet, dass zwölf Ehrenamtliche weiterhin Fahrten durchführen würden und das Projekt fortführen. Man werbe weiterhin Gelder ein und habe sich bereit erklärt, die Abrechnung zu übernehmen.

Die App werde kaum noch genutzt. Hier hätten sich andere Kanäle, wie beispielsweise WhatsApp, für die Kontaktaufnahme etabliert.

Daniel Bischof geht auf die Frage nach einer Strecke von Rostock in Richtung Dargun und Jarmen ein. Aufgabenträger und somit zuständig seien die jeweiligen Landkreise. Das Land unterstütze. Man befände sich mit allen Landkreisen in Gesprächen. Die nachgefragte Verbindung sei tatsächlich in der Zielkarte verzeichnet. Jedoch sei die Finanzierung natürlich auch für die Landkreise ein Thema. Man gehe Schritt für Schritt voran. Bei kreisübergreifenden Verbindungen, wie in diesem konkreten Fall, sei zudem eine Abstimmung der Kreise untereinander zwingend notwendig. Im konkreten Fall betreffe die Linienführung beispielsweise drei Landkreise. Dies sei auch genehmigungsrechtlich herausfordernd. Man gehe aber Schritt für Schritt voran.

Abg. Christian Winter bittet Herrn Bischof um eine Aussage zum Umsetzungsstand der

Regio- und Taktbuslinien. Die ersten Linien seien Anfang 2024 ans Netz gegangen. Zudem bitte er Herrn Bischof um eine kurze Darstellung und Einführung in das System Rufbus. Man habe heute bereits gehört, dass dies in jedem Landkreis durch die lokalen Verkehrsgesellschaften in unterschiedlicher Form umgesetzt werde. Vielleicht könne er kurz darstellen, wie das Rufbussystem für die Nutzer:innen ablaufe.

Daniel Bischof informiert, dass man im Landkreis Rostock im Juni die nächsten Regio-Linien in Betrieb nehme. Insgesamt seien es dann nach seinem Kenntnisstand acht Linien. Im Raum Vorpommern sei man noch nicht ganz so weit. Hier würden auch Themen der Linienkonzessionen im Raum Vorpommern-Greifswald eine Rolle spielen. Hier befinde man sich jedoch in guten Gesprächen. Dies werde ein Schwerpunkt der weiteren Tätigkeit sein.

Bei der Etablierung eines flächendeckenden Rufbus-Systems gebe es zwei Möglichkeiten. Dies könne einerseits von oben verordnet werden. Damit werde jedoch relativ großer Widerstand auf kommunaler Ebene hervorgerufen.

Die zweite Möglichkeit bestehe darin, den Kommunen zu ermöglichen, bereits etablierte Strukturen unter Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen weiterhin zu nutzen. Man habe sich für letztere Variante entschieden und habe gewisse Mindestanforderungen, so zum Beispiel in Bezug auf die Flächendeckung, definiert. In Bereichen, in denen kein ÖPNV-Grundangebot, keine Taktlinie oder SPNV verkehre, werde erwartet, dass an jeder Haltestelle im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr mindestens zweistündlich ein Angebot über den Rufbus aufrechterhalten werde. Eine weitere Anforderung sei, dass der entsprechende Rufbus mit einem maximalen Vorlauf von einer Stunde gebucht werden könne. Dies seien die Zielvorgaben des Landes.

In der Umsetzung seien die Landkreise unterschiedlich weit vorangeschritten. Im Landkreis Nordwestmecklenburg seien bereits alle Anforderungen umgesetzt. Der Landkreis Ludwigslust-Parchim sowie andere Landkreise auch hätten mittlerweile die Flächendeckung sichergestellt. Bei den Bedienzeiten sei dies noch nicht der Fall. Teilweise würden die Bedienzeiten nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 08:00 bis 18:00 Uhr abgedeckt. Die weitere Aufgabe bestehe nun darin, dass auch die Bedienzeiten durch die Landkreise eingehalten werden. Gleiches gelte für die Buchbarkeit mit einem Vorlauf von einer Stunde.

Es gebe zwei unterschiedliche Ansätze zur Umsetzung des Rufbusses. Einerseits handele

es sich dabei um ein fahrplanbasiertes System. Dies komme insbesondere in den Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg zur Anwendung. Bei diesem System bestehe ein klassischer Linienverkehr, dem ein Fahrplan zugrunde liege. Die Fahrt werde entsprechend des Fahrplans durchgeführt, sofern sie abgerufen wird. Entsprechend des zugrundeliegenden Fahrplans seien dies theoretisch rund 13 Millionen Fahrplankilometer. In der Praxis würden jedoch maximal 10 Prozent dieses Volumens abgerufen.

Im östlichen Landesteil gebe es hingegen eher fahrplanfreie Systeme wie den ILSE- Bus. Hier werde der konkrete Fahrtwunsch mit Angabe der Uhrzeit, der Haltestelle sowie dem Fahrtziel mittels App oder telefonisch gebucht. Ein Hintergrundsystem prüfe anschließend, ob die angefragte Fahrt in angemessener Zeit über eine reguläre ÖPNV-Verbindung bedient werden könne oder ein Rufbus eingesetzt werden müsse. Dies sei vergleichbar mit einem Taxiverkehr, der an Haltestellen gebunden ist. Diese zwei Systeme hätten sich etabliert. Hintergrund dessen sei auch, dass man bestrebt gewesen sei, bestehende Strukturen nicht zu zerstören.

Abg. Christian Winter wendet sich an Herrn Peters, da er auch die Herausforderungen des Individualverkehrs benannt habe. Er kenne die von Herrn Peters beschriebene Straße zwischen Sülte und Sülstorf und ihren Zustand sehr gut. In den Dörfern spiele der Durchfahrtsverkehr und somit die Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsregulierung, auch mit Blick auf Kinder und Jugendliche, oft eine große Rolle. Gelegentlich würden Schwerpunktkontrollen, die zum Teil auch angekündigt seien, durchgeführt. Wie gehe man jedoch grundsätzlich mit der Problematik der Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen um. Könne er hier geeignete Maßnahmen empfehlen.

Roland Peters führt aus, dass man eine Radartafel, wie man sie aus vielen Ortschaften kenne, installiert habe. In der Analyse habe man festgestellt, dass bei der Annahme, 59 km/h seien zulässig, noch immer 30 Prozent der Verkehrsteilnehmer zu schnell fahren würden. Reduziere man den zulässigen Geschwindigkeitsbereich auf 50 km/h, liege der Wert der Überschreitungen bei 50 Prozent. Die entsprechenden Daten stelle man dem Ordnungsamt zur Verfügung, welches sie an die Kreisverwaltung weiterleite. Dies habe zu einem gewissen Zeitpunkt dazu geführt, dass man in die Verkehrsraumüberwachung des Landkreises aufgenommen worden sei.

So sei es möglich, einen Radarwagen zur offiziellen Messung und Überwachung der

Geschwindigkeiten anzuordern. Dies sei notwendig. Es gebe enge Straßen, Gegenverkehr und einen hohen Anteil landwirtschaftlicher Verkehre.

Vor dem Kindergarten sei eine 30iger Zone ausgewiesen. Hier postiere sich der Radarwagen mittlerweile bereits ohne Aufforderung. Nach Aussage der vor Ort agierenden Mitarbeitenden sei dies ein „sehr gutes Jagdgebiet“.

Zunächst hätten ihn die Eltern, die ihre eigenen Kinder in den dortigen Kindergarten bringen, angesprochen und gefragt, ob eine Geschwindigkeitsmessung tatsächlich angemessen und notwendig sei. Leider seien es oft die Eltern selbst, die die Geschwindigkeit nach Abgabe des Kindes selbst überschreiten würden. Die Statistik der Radartafel könne von den Bürgern eingesehen werden.

Im Übrigen sei der Durchschnittswert der Geschwindigkeitsüberschreitungen in Boldela ähnlich hoch, obwohl dort in der überwiegenden Mehrzahl einheimische Bürger mit dem PKW unterwegs seien.

Abg. Mandy Pfeifer bemerkt eingehend, dass das Rufbus-System ein junges Projekt sei. Im Jahr 2023 sei es initiiert und im Jahr 2024 umgesetzt worden. Nun müsse es wachsen und reifen.

Auf einer Jugendkonferenz sei sie von zwei jungen Mädchen auf die Strecke in der Region Schwaan angesprochen worden. Sie hätten berichtet, dass sie vier Kilometer voneinander entfernt wohnen würden. Jedoch könne aufgrund der Verkehrsnetzgrenze lediglich eine von ihnen den Rufbus nutzen. Die jungen Menschen würden dies nicht verstehen. Zudem sei es auch schwer vermittelbar.

Sie bitte Herrn Bischof daher um Darstellung möglicher Handlungsoptionen für die beiden jungen Mädchen. Wie könne ihnen geholfen werden.

Womöglich könne diese Thematik auch an anderer Stelle thematisiert werden, um Abhilfe zu schaffen.

Frau Styskal und Herrn Ollendorf bitte sie um Darstellung, wie sie mit förmlichen Voraussetzungen wie Versicherungen, Personenbeförderungsscheinen usw. umgegangen seien. Spiele dies eine Rolle und wie habe man es gelöst.

Daniel Bischof bemerkt, dass er zu dem konkreten Einzelfall nichts sagen könne. Um ein entsprechendes System zu bedienen, sei es notwendig, Stützpunkte und Zonen zu etablieren. Die Zonen würden dann aus den Stützpunkten heraus bedient.

So entstünden natürlich Randbereiche und Übergänge. Er könne sich vorstellen, dass es

im geschilderten Fall einen Übergang zwischen zwei Rufbus-Zonen gebe.

Es gehe um vernetzte Mobilität. Ziel des Rufbus-Systems sei es, die Anbindung an den übergeordneten Verkehr zu ermöglichen. Dabei könne es natürlich vorkommen, dass eine Route nicht immer effektiv ist, da Umwegfahrten notwendig sind.

Im geschilderten Fall sei das Verkehrsunternehmen rebus Regionalbus Rostock zuständig. Er empfehle eine direkte Kontaktaufnahme mit der dortigen Verkehrsplanung. Es handele sich um ein junges und noch lernendes System. Daher könne er sich vorstellen, dass auf zusätzliche Bedarfe auch entsprechend reagiert werde.

Antje Styskal informiert, dass maximal sechs Personen transportiert würden. Ein Personenbeförderungsschein sei daher nicht notwendig.

Benjamin Ollendorf berichtet, dass ebenfalls kein Personenbeförderungsschein erforderlich sei. Das Projekt sei zudem bei weitem nicht so umfangreich wie das hier dargestellte Rufbus-System. Man achte natürlich darauf, die Ehrenamtlichen nicht zu überlasten. Man schließe mit ihnen einen Partnerschaftsvertrag. Sie seien dann ehrenamtlich gemeldet und somit unfall- und haftpflichtversichert.

Abg. Anne Shepley geht auf die aus ihrer Sicht notwendige Verzahnung verschiedener Mobilitätsarten, unter anderem auch des Radverkehrs, ein. Welche Überlegungen gebe es um diese Verzahnung der Mobilität noch besser als bisher zu gestalten, sodass die verschiedenen Arten ineinandergreifen können. Was müsse die politische Ebene hierfür tun.

Herrn Wizowsky bitte sie um eine Einschätzung, welche Rolle der Radverkehr bei jungen Menschen spiele. Würde er wohlmöglich eine größere Rolle spielen, wenn es andere Angebote gebe.

Horst Krumpen berichtet, dass die Situation der Vernetzung der Verkehre von Region zu Region sehr unterschiedlich sei. In einigen Regionen seien mittlerweile, insbesondere an größeren Bahnhöfen, Abstellanlagen errichtet worden. Bei kleineren Bahnhöfen sei dies jedoch nicht der Fall. Die vorhandenen Abstellanlagen seien zumeist in einem Zustand, der es erlaube, auch ein wertvolleres E-Bike abzustellen. Die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen gestalte sich schwierig, sei aber möglich.

Die Mitnahme von Fahrrädern im restlichen ÖPNV-Bereich sei jedoch fast gänzlich

unmöglich. Es gebe zwar Ausnahmen, jedoch sei die Mitnahme eines Fahrrads im Bus und somit eine Vernetzung dieser beiden Mobilitätsformen kaum vorhanden. Zudem komme im ländlichen Raum die Problematik hinzu, dass es hier an Bushaltestellen kaum eine Möglichkeit gebe, sein Fahrrad sicher abzustellen. Selbst wenn man bereit sei, eine größere Wegstrecke mit dem Fahrrad bis zur Bushaltestelle zurückzulegen, stehe man vor der Frage, wohin mit dem Fahrrad.

Häufig entstehe der Eindruck, dass Planungen parallel oder aneinander vorbeilaufen. Es würden Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut, sodass eingeschränkte Personen einen Unterflurbus problemlos mit dem Rollstuhl befahren können. Die Plattform sei vom Verkehrsträger entsprechend ausgebaut worden. Leider fehle es jedoch an der Zuwegung. Für deren Ausbau sei wiederum die Kommune zuständig. Von diesem Phänomen könne man sich im Landkreis Nordwestmecklenburg gerne ein eigenes Bild machen.

Daniel Bischof ergänzt, dass die Vernetzung von Rad und ÖPNV auch immer eine Frage des lokalen Engagements sei. Es gebe entsprechende Fördermöglichkeiten. Jedoch hänge es oft vom lokalen Engagement ab, ob diese in Anspruch genommen würden. Das Thema der Ausstattung der kommunalen Ebene in Bezug auf Planungskapazitäten sei bereits ausführlich dargelegt worden.

Felix Wizowsky bemerkt, dass Fahrradfahren insbesondere bei den jüngeren Kindern ein wichtiger Aspekt sei. Fahrradwege seien hierfür natürlich sehr förderlich. Kinder würden anstelle des Busses auch gerne das Fahrrad nutzen, um Freunde zu besuchen. So würden sie sowohl auf dem Hin- als auch Rückweg flexibel sein. Auf der Strecke zwischen Tribsees und Grimmen existiere fast durchgängig ein Fahrradweg. Schaue man jedoch in Richtung Bad Sülze sehe die Situation etwas anders aus. Hier ende der Fahrradweg nach drei Kilometern. Dann müsse man eine alte Straße aus DDR-Zeiten nutzen. Hier gehe entweder das Fahrrad oder man selbst kaputt.

Junge Menschen würden sicher häufiger das Fahrrad nutzen, wenn die Infrastruktur vorhanden sei. Momentan würde man sich jedoch oft unsicher fühlen oder die Straßen seien kaputt. Daher seien Fahrradwege, insbesondere auf Schulwegen, ausgesprochen wichtig.

Boris von Jutrzenka-Trzebiatowski wendet sich an Frau Schade. Er bemerkt, dass das

Auto, neben dem Fahrrad, den größten Anteil am Individualverkehr habe. Es gebe Konzepte wie Carsharing oder das Dorf-Auto. In anderen Ländern wie Schweden gebe es 30 km/h-Fahrzeuge. Inwiefern habe man sich mit diesen Konzepten bisher auseinandergesetzt. Auf der Plattform Mobilikon sei hierzu nichts aufgeführt. Spiele der Aspekt des Individualverkehrs bei der Planung, insbesondere im ländlichen Raum, eine Rolle.

Melanie Schade bestätigt, dass die dargestellten Mobilitätskonzepte bisher nicht auf der Plattform abgebildet seien. Zu langsam fahrenden Autos habe sie jedoch bereits ein Interview mit Jugendlichen geführt, die entsprechende Fahrzeuge genutzt hätten. Dies sei für Jugendliche natürlich eine Option. Viele Beispiele habe man nicht gefunden. Hierzu könne man jedoch erneut recherchieren.

Boris von Jutrzenka-Trzebiatowski bemerkt, dass der ÖPNV teuer und Radwege schwierig in der Planung und Umsetzung seien. Betrachte man das erwähnte Konzept der 30 km/h-Autos für eine mögliche Option in einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern und könne man dies bei der Planung berücksichtigen. In Schweden sei so unter Jugendlichen eine regelrechte Subkultur entstanden. Sie würden sich untereinander vernetzen und beispielsweise auch große Autotreffen organisieren.

Antje Styskal bemerkt, dass man im Rahmen der Etablierung des Bürgerbusses entsprechende Überlegungen angestellt habe. Man verfüge mittlerweile über ein kleines E-Fahrzeug. Dies werde jedoch kaum genutzt.

Ein Problem sei, dass Bollewick mit seinen fünf Ortsteilen sehr dezentral gegliedert sei. Normalerweise müsse man daher in jedem Ortsteil ein entsprechendes Fahrzeug vorhalten. Man könne auch darüber nachdenken, dass sich Nachbarn zusammenschließen und gemeinsam Autos nutzen, die ansonsten oft ungenutzt blieben. So könne ein Pool gebildet werden. Dies sei auch mit Blick auf den Umweltschutz ein guter Ansatz. Für Jugendliche setze dies jedoch den Erwerb des Führerscheins voraus.

Horst Krumpen gibt zu bedenken, dass es die 30km/h-Klasse in der Form nicht in Deutschland gebe. Es gebe E-Bikes, die bis zu 25km/h führerschein- und kennzeichenfrei seien. Bei Pedelecs bis 45km/h sei ein Kennzeichen verpflichtend. Zudem dürfe der Radweg mit diesen Modellen nicht genutzt werden. Im ländlichen Raum

müsse man daher mit Pedelecs im Zweifel eine Bundesstraße mit den bekannten Gefahren nutzen. Er plädiere dafür, ein Modellprojekt zur Nutzung von Radwegen mit Pedelecs zu initiieren. Der Landkreis Ludwigslust- Parchim habe dies jedoch bisher abgelehnt.

Darüber hinaus gebe es sowohl elektrisch, als auch mit Verbrennermotor angetriebene Fahrzeuge bis 45km/h. Hier werde jedoch ein bestimmtes Alter sowie der Führerschein vorausgesetzt. Die Fahrzeuge seien eher langsam und hätten somit Auswirkungen auf den normalen motorisierten Individualverkehr. Zudem seien die Fahrzeuge nicht günstig. Insofern sei er sich nicht ganz sicher, ob die Anschaffung eines solchen Fahrzeuges wirtschaftlich sinnvoll sei, wenn man zwei Jahre später einen herkömmlichen PKW fahren könne.

Alternativen seien gegebenenfalls Podbikes oder Velomobile. Mit diesen dürfe der Radweg genutzt werden. Sie seien elektrisch angetrieben und würden bis zu 25km/h erreichen. Zum Teil seien sie für zwei Personen ausgelegt. Mit ihnen könne man einkaufen und den Alltag organisieren. Ihre Konstruktion verleihe eine gewisse Stabilität. Dies sei durchaus eine Alternative für junge, aber auch ältere Menschen.

Benjamin Ollendorf informiert, dass man einen Fördermittelantrag gestellt habe. Auch wenn man einen partizipativen Prozess geplant habe, sei es notwendig, im Vorfeld Schwerpunkte zu formulieren. Mit der reinen Aussage, man wolle miteinander reden, erhalte man keine Zusage. Es sei unter anderem ein Carsharing-Modell in Form eines Fahr-mit-Mobils für Tangerhütte vorgesehen gewesen, dass von Ehrenamtlichen beispielsweise für Discofahrten oder ähnliches genutzt werden könne. Die Überlegung sei gewesen, dass Ehrenamtliche solche Fahrten möglicherweise nur ungern mit dem eigenen Auto durchführen wollen. Hier gebe es in Bezug auf das Benehmen der Jugendlichen ja durchaus Vorurteile.

Dieser Antrag sei jedoch verworfen worden. Problematisch sei insbesondere der Standort des Fahrzeuges gewesen. Wenn man dieses erst aus einem anderen Ortsteil abholen müsse, könne man auch gleich den eigenen PKW nutzen.

Es gebe vor Ort unter den Jugendlichen eine große Simson-Szene. Die Simson fahre maximal 50 bis 60km/h. Die Geschwindigkeit stelle daher aus seiner Sicht eher kein Problem dar. Der Aspekt der Sicherheit müsse bedacht werden.

Insofern könne er sich vorstellen, dass niedrigschwellige und sichere Möglichkeiten, wie

die eben genannten, durchaus eine Alternative darstellen können, da auch das Führen einer Simson den Führerschein voraussetze. Dieser koste sehr viel Geld.

PUNKT 5 DER TAGESORDNUNG

Bericht aus dem Sekretariat

Vors. Christian Winter berichtet, dass vom 4. bis 6. April 2025 die vierte Jugendkonferenz durchgeführt worden sei. Diese sei im Anschluss vom Sekretariat ausgewertet worden. Am 24. und 25. April 2025 sei das Sekretariat auf der Haneschau sowie am 24. April 2025 auf der Boize.Job, einer Berufsberatungsmesse in Boizenburg/ Elbe, vertreten gewesen. Mit den entsprechenden Formaten habe man dem Kommissionsauftrag Rechnung getragen und junge Menschen im Rahmen des Beteiligungsprozesses #mitmischenMV unmittelbar beteiligt. Der Beteiligungsprozess sei durchaus zielführend gewesen. Dies zeige sich nach ersten Erkenntnissen auch beim Ranking der Forderungen für die Themencluster eins und zwei. Es seien Rückmeldungen in relevantem Umfang generiert worden.

Im Mai sei die Teilnahme am KiJuPaRaBe in Salem sowie beim Tag der Zukunft in Neustrelitz geplant.

Im April sei zudem eine Online-Umfrage zu den Vertiefungsthemen online gestellt worden. Die Schulen sowie das Beteiligungsnetzwerk seien mit einem fünften Plakatmotiv nebst Anschreiben auf die neue Umfrage hingewiesen worden.

Das Sekretariat plane die Teilnahme an weiteren Veranstaltungen, bis der Beteiligungsprozess #mitmischenMV und somit auch die aufsuchende Arbeit des Sekretariats Ende September beendet werde.

Im Anschluss erfolge die Zusammenfassung der Ergebnisse in Form eines Kinder- und Jugendgutachtens. Zu diesem Zweck werde vom 21. bis 23. November 2025 eine fünfte Jugendkonferenz in Rostock durchgeführt. Die Abgeordneten lade er bereits jetzt herzlich ein, daran teilzunehmen.

Die wissenschaftliche Begleitung IRIS e. V. führe aktuell die Bewertung und Auswertung der Beteiligung im Themencluster vier aus. Im Austausch mit dem Sekretariat werde zudem die Gesamtevaluierung des Beteiligungsprozesses vorbereitet.

PUNKT 6 DER TAGESORDNUNG

Allgemeine Kommissionsangelegenheiten

Vors. Christian Winter informiert, dass es in der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Wechsel gegeben habe.

Die FDP-Fraktion werde sich am kommenden Sonntag auflösen. Er werde die Obleute über den weiteren Werdegang informieren.

Der Darstellungsteil zum Themencluster zwei sei durch das Sekretariat fertiggestellt und zur Verfügung gestellt worden. Hierzu seien nun verschiedene Beteiligungsschleifen vorgesehen.

Ende der Sitzung: 13:20 Uhr



Alexander Fieber



Christian Winter
Vorsitzender

Anlage 1 zu TOP 4

Katharina Lange, Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG) Technische Universität
Berlin

Herausforderungen und Lösungsansätze zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen in ländlichen Räumen

Stellungsnahme für die Enquete-Kommission „Jung sein in MV“ – Sitzung 39

Dipl.-Ing. Katharina Lange lange@ztg.tu-berlin.de

Problemlage: Unzureichende Mobilität für Kinder und Jugendliche im ländlichen Raum

Mobilität von Kindern und Jugendlichen:

- Mobilität = Zugang zu Bildung, sozialen Kontakten und Freizeit → Teilhabe und Selbstständigkeit, wichtig für Entwicklung
- Eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten → kein Führerschein, wenig finanzielle Ressourcen, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß, Eltern

Besonderheiten im ländlichen Raum:

- Große Distanzen, dünnes ÖPNV-Netz, hohe Abhängigkeit von Eltern → eingeschränkte Mobilitätsoptionen, geringe Selbstständigkeit

Lösungsansätze

Förderung flexibler Mobilitätsangebote:

- Bedarfsverkehre (Kleinbusse im ÖPNV, Bürgerbusse)
- Multimodalen Angeboten (z. B. Fahrrad u. ÖPNV Kombi)

Förderung gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote

- Koordination von Fahrgemeinschaften (lokale Initiativen, lokale Apps, Mitfahrbänke)

Stärkung der Nahversorgung

- Aufrechterhalten von Bildungseinrichtungen, Freizeit- und Versorgungsangeboten

Umsetzung

- Geeignete Lösung abhängig von räumlichen, sozialen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen
- Datenbank für Beispielprojekte und Maßnahmen <https://www.mobilikon.de/>



Handlungsempfehlungen

Infrastrukturausbau

- Flächendeckendes Mobilfunk- und Breitbandnetz
- Ausbau sicherer und beleuchteter Fuß- und Radwege

Stärkung der kommunalen Ebene

- Befähigung relevanter Akteure vor Ort
- Sicherstellung von Handlungsspielraum zur Erprobung neuer Ansätze
- Förderung von Vernetzung und Wissenstransfer zu erfolgreichen Ansätzen
- Sicherstellung und Entbürokratisierung finanzieller Förderung
- Partizipation von Kindern und Jugendlichen an Planungsprozessen

Vielen Dank!

Dipl.-Ing. Katharina Lange
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Technische Universität Berlin
Zentrum Technik und Gesellschaft
Forschungsbereich Mobilität und Raum
lange@ztg.tu-berlin.de

Anlage 2 zu TOP 4

Daniel Bischof, Geschäftsführer Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH

38. Sitzung der Enquete-Kommission „Jung sein in M-V“

Daniel Bischof - Geschäftsführer

Grundfragen

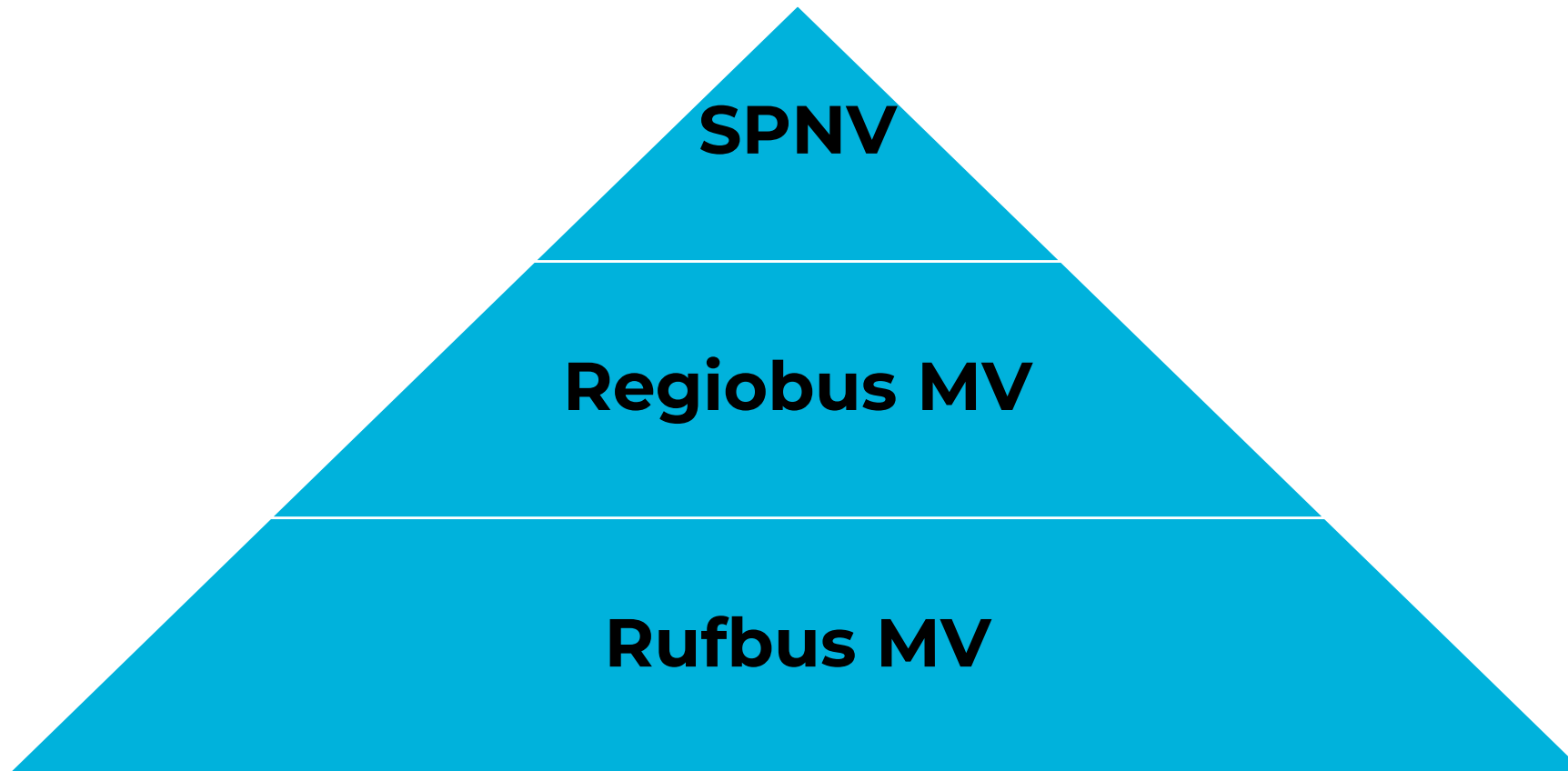


1. Wer ist eigentlich jung in M-V?
2. Ist jung sein in den Bedürfnissen homogen?
3. Was sind die Bedürfnisse?

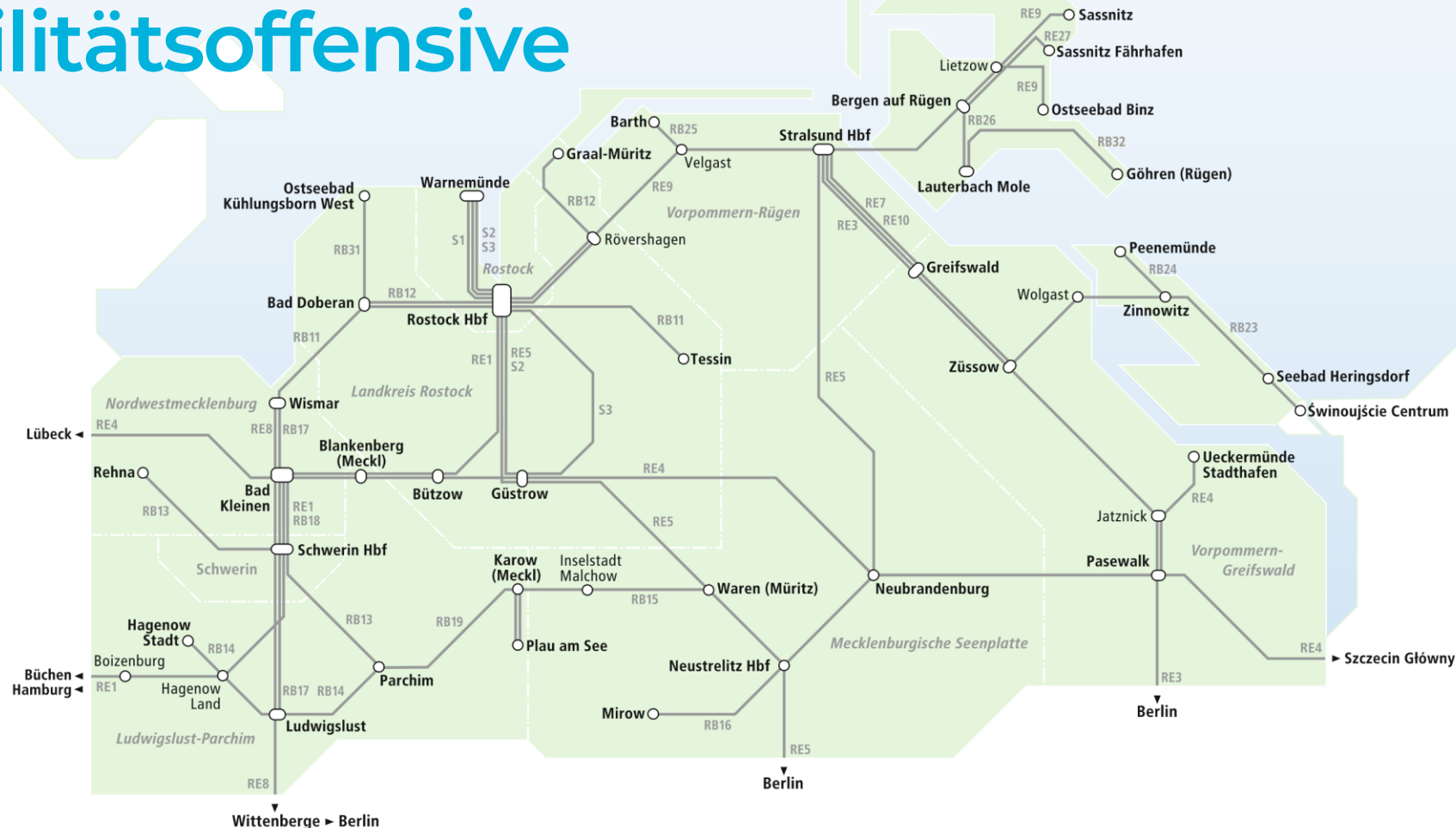
Die Mobilitätsoffensive MV – flächendeckende Mobilität, das ganze Jahr



Flächenerschließung: aufeinander aufbauend, verknüpft, mit definierter Qualität und mehr Angebot



Die Ausgangslage vor der Mobilitätsoffensive



SPNV-Netz 2023

Mögliches Zielnetz der Mobilitätsoffensive



Regiobus MV



09.05.2025

Regiobus MV (Planstand: 01.05.2025)



Regiobuslinien



Regiobuslinien 2026+*



*unter Vorbehalt

© GeoBasis-DE/M-V 2023
www.laiv-mv.de

Kommt wie gerufen. >



Mit dem Rufbus MV einfach ans Ziel kommen:
Am besten **online** bei Ihrem Verkehrsunternehmen
buchen oder telefonisch unter **0385 555 73340***

Alle Infos: www.vmv-mbh.de

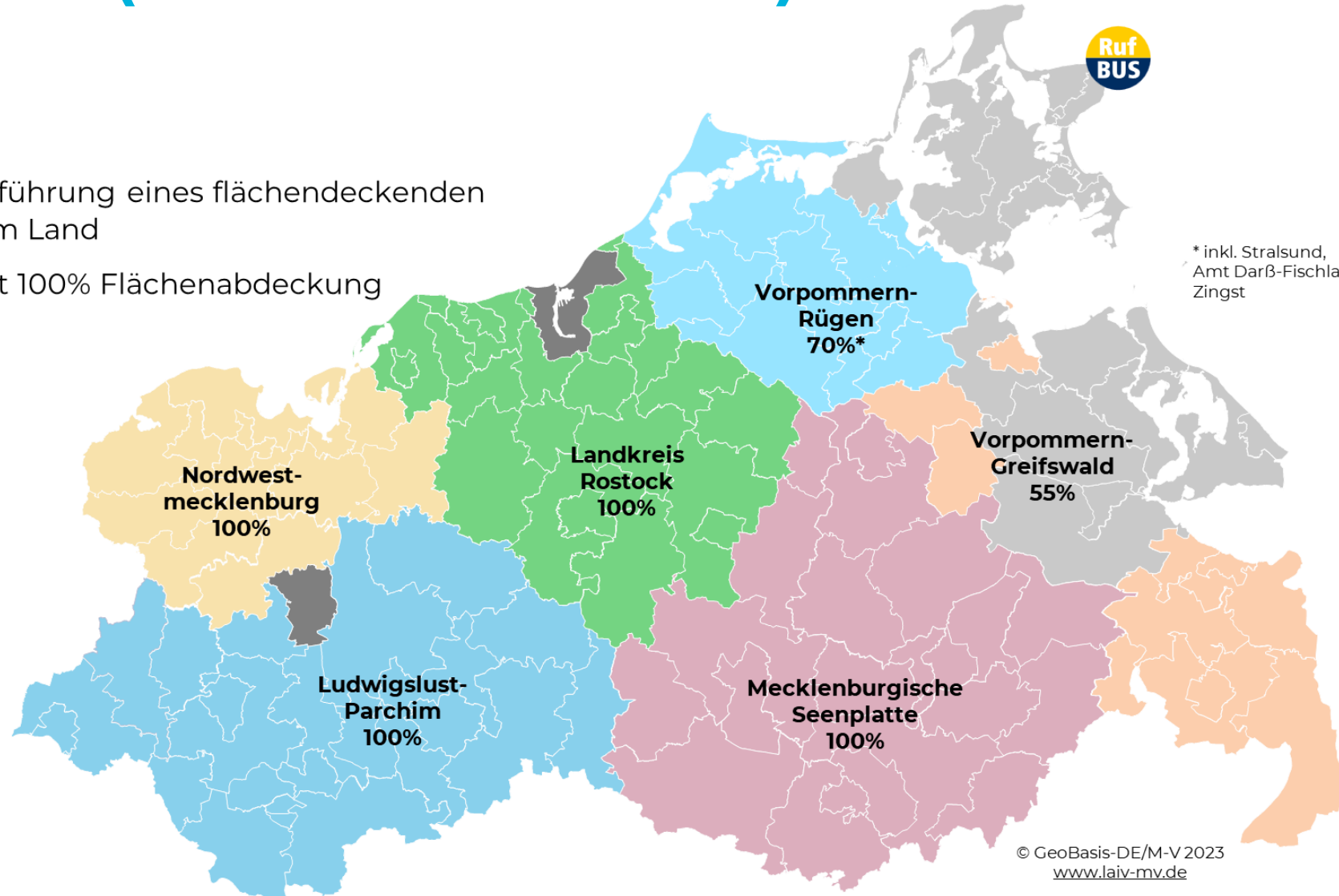


*zum Ortstarif

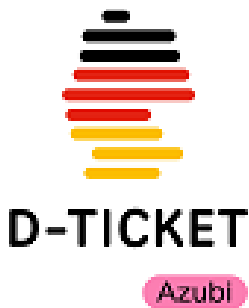
Rufbus MV (Stand: 01.05.2025)

Stufenweise Einführung eines flächendeckenden
Rufbussystem im Land

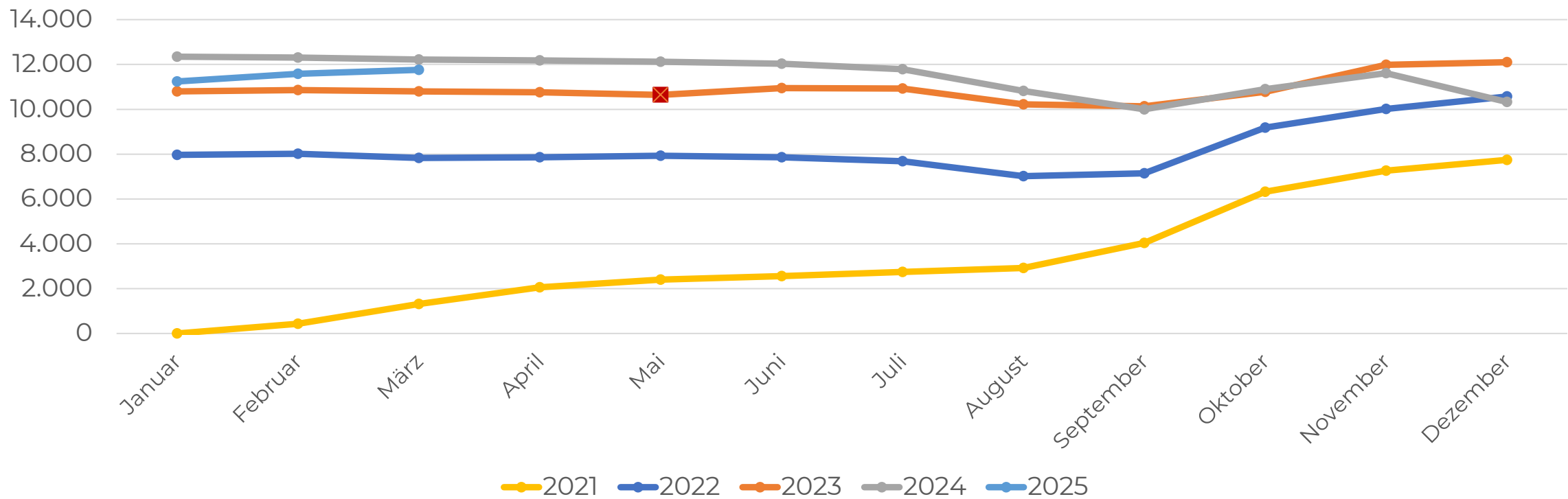
4 Landkreise mit 100% Flächenabdeckung



D-Ticket für Azubis in MV



Verkaufszahlen AzubiTicket / D-Ticket Azubi



1. Jeder Verkehrsträger hat seine Berechtigung, Stärken und Schwächen.
2. Nicht alle Bürgerinnen und Bürger sind in der Wahl des Verkehrsmittels wahlfrei – das trifft gerade auf die junge Generation zu.
3. Um den ÖPNV nutzen zu können muss es ein Angebot geben.
4. Das Angebot muss dicht, schnell und vernetzt sein, um Teilhabe und Wahlfreiheit zu ermöglichen.
5. Das Angebot muss leicht zugänglich und preislich attraktiv sein.
6. Änderungen in den Marktstrukturen müssen wachsen und brauchen einen langen Atem und Verbindlichkeit.

mv fährt gut.

Anlage 3 zu TOP 4

Antje Styskal, Bürgermeisterin im Bioenergiedorf Bollewick



ELLI



Nachbarschaftsfahrdienst

Elde-Quellgebiet e.V.

ANTJE STYSKAL MAI 2025

Ausgangssituation:

-  Angebote des ÖPNV nicht bedarfsgerecht
 -  Unattraktive Angebote (nur Schulbus)
 -  Zunahme der älteren Generation im ländlichen Raum
 -  Menschen müssen ihre gewohnte Umgebung verlassen
 -  Eltern müssen ihr Kinder zu Aktivitäten fahren
-

2015 entstand das Projekt **ELLI**
mit Unterstützung von KOMOB



Heute:

- * 2019 Übergabe des Projektes ELLI ans Amt Röbel
- * 2 E-Fahrzeuge Nissan (7 Plätze) und 1 ID BUZZ (5 Plätze)
- * gesponsert von Windradfirmen
- * 10 Ehrenamtliche Fahrer*innen
- * 4 Ehrenamtliche Vorstandsmitglieder
- * 10 Gemeinden Amt Röbel beteiligen sich mit 600€/ Jahr
- * 3 Gemeinden Amt Malchow seit Mitte 2023
- * 4800 Euro vom Landkreis (2022 und 2023)

Heute:

- * September 2022 ca. 20 Fahrten pro Woche / 100 im Monat
- * Kontinuierlicher Anstieg seit 2023 auf ca. 60 Fahrten / Woche
- * Seit August 2022 regelmässige Schulfahrten
- * Kitas zum Schwimmen bringen
- * Einnahmen aus den Fahrten ca. 800-950 €/Monat
- * Spenden
- * Jährliche Grundausgaben ca. 12000 Euro (Strom, Raten, Unterhalt, Versicherung, Ehrenamtszuschüsse für die Fahrer*innen)

Panter Preis der TAZ 2021 + 5000 €

Anfragen von Studierenden

Medieninteresse Nordkurier und NDR



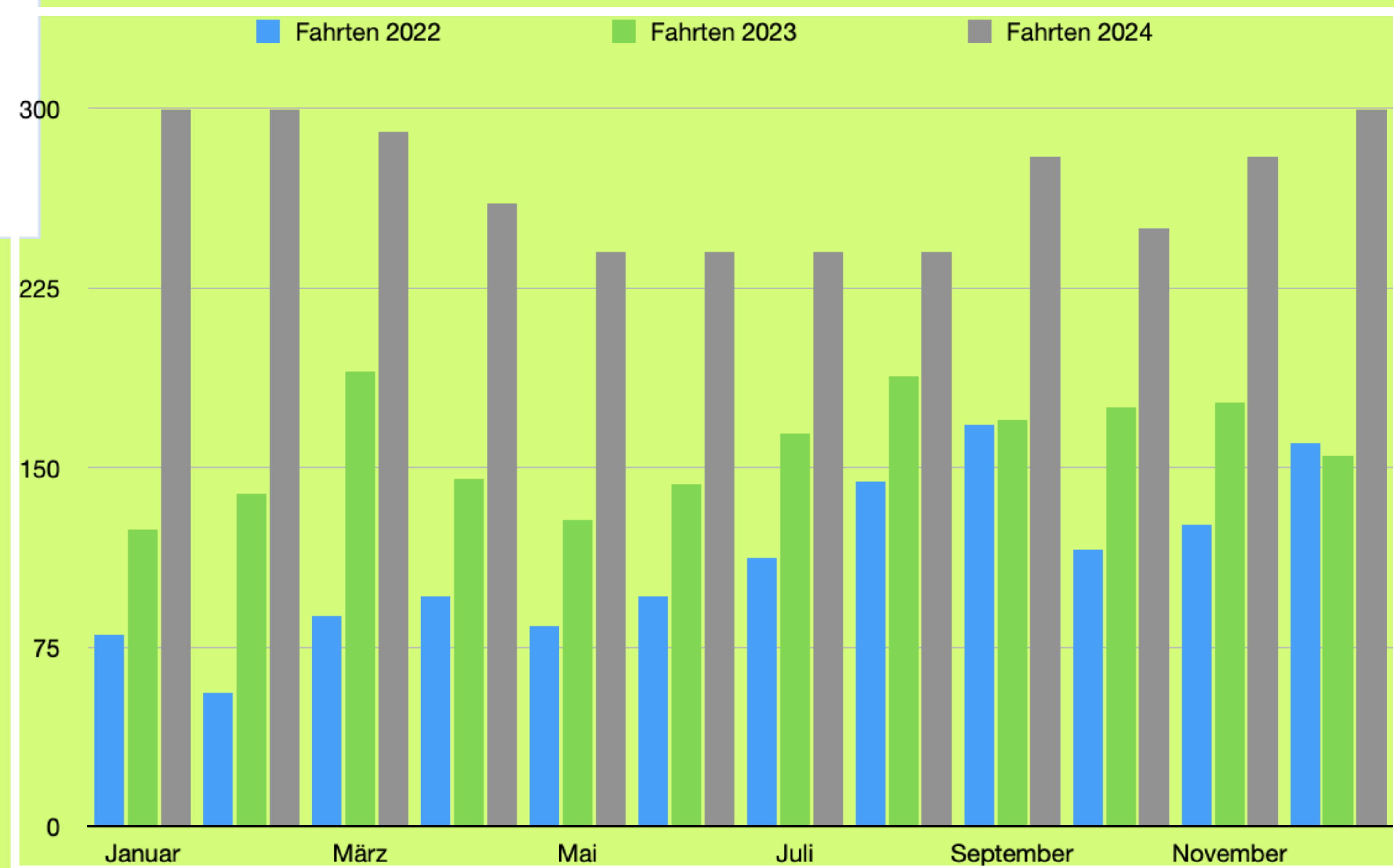
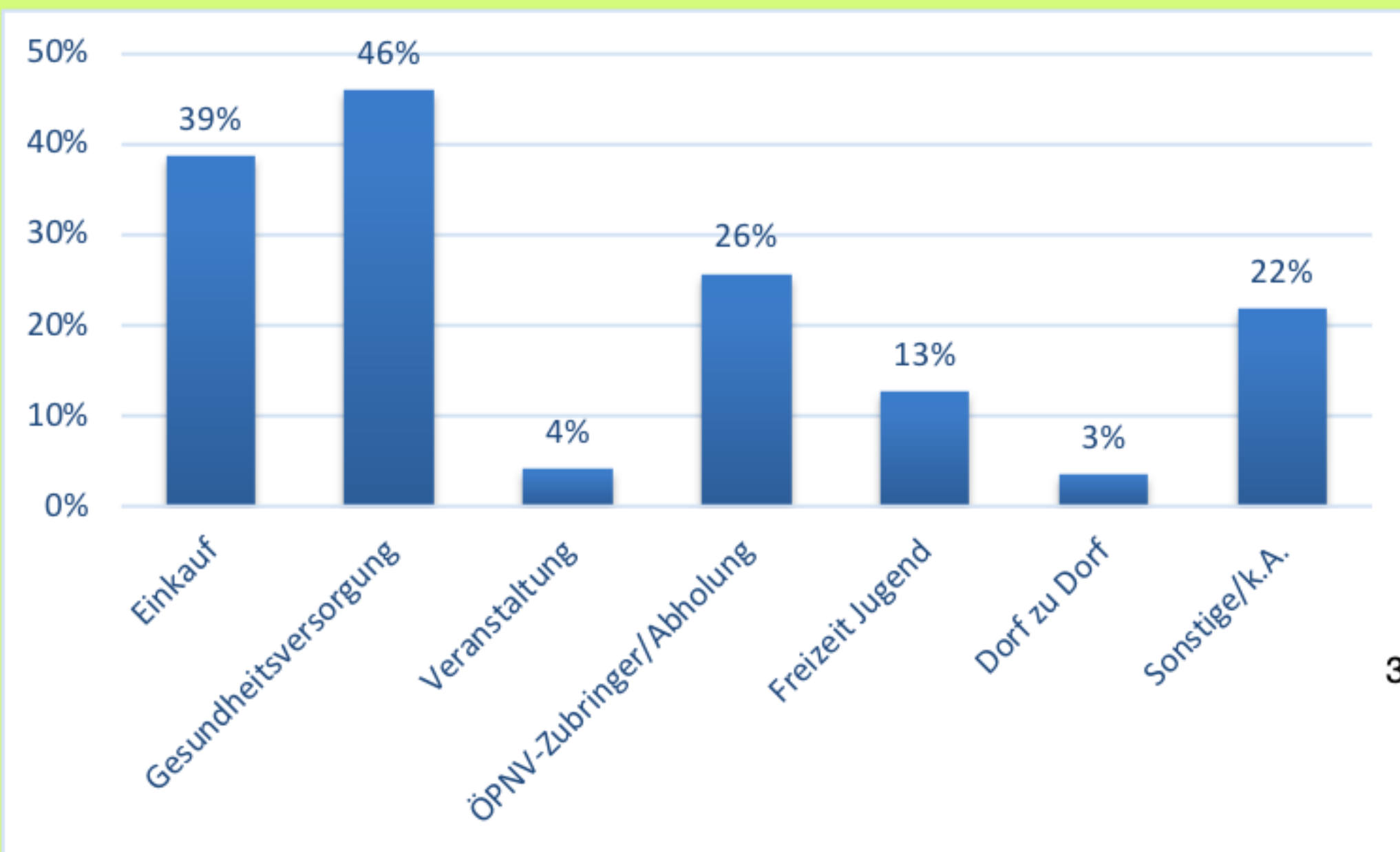
Entwicklung

- * Solarladestation in Bollewick
 - * Student der Hochschule Neubrandenburg schrieb Masterarbeit über ELLI
 - * Gespräch mit Verkehrsministerium
 - * Entwicklung von Rufbussystemen durch das Land
 - * Mai 2024 Einsatz vom Rufbus „ILSE“ durch den MVVG
-

Warum weiter mit ELLI?

- ☑ Von Haustür zu Haustür
- ☑ Fahrten vor 8 Uhr und nach 18 Uhr, auch mal am Wochenende und Feiertagen
- ☑ Man kennt sich
- ☑ Kita Kinder lernen mit uns Bus fahren: Fahrten zum Schwimmunterricht und in die Bibliothek
- ~~☑ Engagement im Ehrenamt~~







<https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/nordmagazin/Alternde-Bevoelkerung-Daseinsvorsorge-im-laendlichen-Raum,nordmagazin117968.html>

Daseinsvorsorge im ländlichen Raum <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/nordmagazin/Alternde-Bevoelkerung-Daseinsvorsorge-im-laendlichen-Raum,nordmagazin117968.html>

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

