

Kommissionsdrucksache

(17.06.2015)

Entwurf des Vorsitzenden Jörg Heydorn

Handlungsempfehlungen der Enquete-Kommission
zu „Mobilität im Alter“

A.1 Handlungsempfehlungen

Das Themenfeld „Mobilität im Alter“ nimmt im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern eine Schlüsselrolle für die Daseinsvorsorge und die soziale Teilhabe ein. Gleichzeitig wird es aufgrund der Bevölkerungsentwicklung in manchen Bereichen des Landes immer schwieriger ein wirtschaftliches Angebot für den ÖPNV aufrecht zu erhalten. Das Liniennetz und die Angebote wurden infolge der Nachfragerückgänge sukzessive reduziert. Bereits jetzt ist eine adäquate ÖPNV-Versorgung älterer Menschen in peripheren und dörflichen Bereichen Mecklenburg-Vorpommerns teilweise nicht mehr gegeben.

Die finanziellen Handlungsspielräume des Landes werden absehbar enger. Mecklenburg-Vorpommern muss bis 2020 auf eigenen Füßen stehen. Zugleich werden die Mittel aus der EU und vom Bund kontinuierlich geringer. Angesichts der Situation der öffentlichen Haushalte in unserem Bundesland müssen Investitionen nachhaltig und mit klarer Prioritätensetzung erfolgen.

Aufgrund der Rahmenbedingungen ist eine intelligente und effiziente Mobilitätspolitik gefordert, die neben der Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs vor allem flexible und alternative Bedienformen bei der Flächenerschließung des ländlichen Raumes in den Mittelpunkt der Angebote stellt. Gut aufeinander abgestimmte Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten bilden die Basis. Eine solche Politik muss vom Land, den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und der Zivilgesellschaft gemeinsam getragen werden. Die Ausgangslage bietet für unser Land die Chance, modellhafte Antworten auf die Herausforderungen des demografischen Wandels zu finden und umzusetzen. Diese können einerseits eine positive Entwicklung ländlicher Räume innerhalb unseres Bundeslandes initiieren und andererseits Vorbildcharakter für andere Regionen haben.

Um Mobilität für alle und insbesondere für Ältere sicherzustellen, muss das ÖPNV-System angepasst werden. Barrieren und bestimmte Aspekte der Gestaltung des Straßenraums behindern die Mobilität älterer Menschen, die von ersten gesundheitlichen Einschränkungen betroffen sind. Ziel muss es daher sein, so umfassend wie möglich eine flächendeckende Barrierefreiheit zu gewährleisten. Besonders bei der Flächenerschließung sind noch Potenziale zu heben, etwa durch Sicherstellung der Nahversorgung, Fahrradmobilität und innovative Technologien.

Die Enquete-Kommission hat sich daher auf folgende Maßnahmenbündel verständigt¹:

1. Reform des ÖPNV: Netzstruktur, Finanzierung und Mobilitätsmanagement
2. Verbesserung der Mobilitätsinfrastruktur: Barriereabbau, seniorengerechte Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit
3. Förderung alternativer Formen der Flächenerschließung: Radmobilität, innovative Technologien und Vermeidung erzwungener Mobilität

Die Enquete-Kommission hat sich entschlossen, einige Aspekte, die mit dem Themenfeld „Mobilität im Alter“ verbunden sind, in anderen Themenbereichen abzuhandeln. Dazu gehören im Themenfeld „Daseinsvorsorge und Infrastruktur“ der Ausbau der Telekommunikationsinfrastruktur sowie die Konsolidierung des Straßennetzes dort, wo Bundes-, Landes- und Kreisstraßen parallel verlaufen oder sehr wenig befahrene Strecken

¹ Die vorliegenden Handlungsempfehlungen basieren auf den Empfehlungen der Grundlagenexpertise des Deutschen Instituts für Urbanistik gGmbH (Difu) und plan:mobil, Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung (2015): Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Berlin (= Kommissionsdrucksache 6/36), S. 170 - 194

instand gesetzt werden müssen. Aspekte der Weiterbildung, wie z.B. zur Medienkompetenz, werden im Themenfeld „Bildung und Arbeit im Alter“ vertieft.

A.1.1 Reform des ÖPNV: Netzstruktur, Finanzierung und Mobilitätsmanagement

Die mit dem demografischen Wandel einhergehenden Entwicklungen erfordern eine Reform des gesamten schienen- und straßengebundenen Systems des ÖPNV. Damit muss auch eine Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) verbunden sein. Ein wesentlicher Treiber ist der Rückgang des Schülerverkehrs, der die wichtigste Grundlage und damit auch eine finanzielle Basis des derzeitigen Angebots ist. Eine Anpassung des Bedienungsangebotes ist demzufolge unausweichlich. Gleichzeitig zeigt die Situationsanalyse in Mecklenburg-Vorpommern, dass auch zukünftig – neben anderen Nutzergruppen – insbesondere ältere Menschen auf ein ÖPNV-Angebot angewiesen sein werden. Dabei macht der ÖPNV immer ein Angebot für verschiedene Nutzergruppen, deren unterschiedliche Ansprüche bei der Angebotsgestaltung berücksichtigt werden müssen. Die Empfehlungen gehen von folgenden Grundsätzen aus:

- Der ÖPNV ist und bleibt eine der wichtigsten Aufgaben der Daseinsvorsorge.
- Die geringe Siedlungsdichte und Siedlungsstruktur sowie die weiter sinkende Bevölkerungszahl bei gleichzeitigem Anspruch der Sicherstellung der Mobilität für alle Nutzergruppen erfordern teilweise unkonventionelle Lösungen.
- Vor dem Hintergrund zurückgehender öffentlicher Mittel sind Mobilitätskonzepte erforderlich, die sich durch niedrige finanzielle Aufwendungen und hohe Anpassungsfähigkeit auszeichnen.
- Die für den ÖPNV verfügbaren Mittel sind auf ein nachhaltiges, effizientes und integriertes System zu konzentrieren.
- Parallelbedienungen durch unterschiedliche Verkehrsträger des ÖPNV sind grundsätzlich abzubauen und in der künftigen Planung zu vermeiden.
- Die Belange mobilitätseingeschränkter und älterer Menschen müssen stärker als bisher in der Planung berücksichtigt werden.
- Demografiefeste Mobilitätskonzepte erfordern weitergehende Formen der Abstimmung, Kommunikation und Wissensvermittlung als bisher, sowohl im Hinblick auf die verschiedenen Akteure auf der Anbieterseite als auch zwischen Land, Landkreisen, kreisfreien Städten, Kommunen und potenziellen Nutzern.
- Die Finanzierung sollte die Handlungsmöglichkeiten der ÖPNV-Aufgabenträger erweitern und stärken, sowie maßgeschneiderte Lösungen auf der gemeindlichen Ebene ermöglichen – dabei sind ggf. die Konnexitätsregelungen zu beachten.

Hauptliniennetz: Verbundstrukturen und integraler Taktfahrplan

Ein zukunftsfester ÖPNV ist effizient, weitgehend barrierefrei, pünktlich, zuverlässig, schnell und sicher. Ein zukunftsweisendes Verkehrsnetz ist mindestens dreigliedrig und besteht aus einem Bus und Bahn umfassenden, landesweiten Hauptliniennetz und regionalen Nebenliniennetzen sowie einer umfassenden Flächenerschließung. Ziel ist, gegenüber dem heutigen Angebot eine bessere Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Die Fahrzeuge im ÖPNV müssen grundsätzlich entsprechend ihrer Stärken eingesetzt werden. Das bedeutet, dass große Fahrzeuge (Züge, Standardbusse) überwiegend auf den Hauptachsen (Oberzentren, Mittelzentren, Grundzentren und weitere Orte bei entsprechendem Nachfragepotenzial) eingesetzt werden, während der Einsatz von Kleinbussen im Nebenliniennetz und der Flächenerschließung zu einer Einsparung an materiellen und

finanziellen Ressourcen führt. Das Hauptnetz von Bus und Bahn ist dabei als ein integriertes System zu entwickeln, in dem die Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt und durch kurze Umsteigewege miteinander verknüpft sind. Verkehrsverbundstrukturen und eine integrierte Nahverkehrsplanung sind wichtige Ansätze auf dem Weg einer Neustrukturierung des ÖPNV.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Das Land Mecklenburg-Vorpommern muss gemeinsam mit den Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV ein effizientes, Bus und Bahn umfassendes, landesbedeutsames Netz im ÖPNV-Plan definieren. Gewährleistet werden soll eine möglichst weitreichende und dichte Flächenschließung unter besonderer Berücksichtigung der Anbindung der Mittelzentren, der Grundzentren und jener Orte, die als Knotenpunkte im ÖPNV-Netz dienen oder ein entsprechendes Verkehrsaufkommen (z.B. aufgrund touristischer Attraktivität) erwarten lassen. Ein solches verlässliches ÖPNV-Landesnetz übernimmt eine Rückgratfunktion.
- Wesentlicher Bestandteil des Hauptliniennetzes ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Ein weiterer Abbau im Bereich des SPNV muss mindestens bis zur Umsetzung der hier empfohlenen Reform des ÖPNV vermieden werden, um flexibel auf zukünftige Bedarfe reagieren zu können.
- Im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Landesnetzes müssen Parallelbedienungen von Bus und Bahn abgebaut werden, damit z.B. die Züge auch stärker für den Schülerverkehr genutzt werden können.
- Das ÖPNV-Landesnetz muss bestimmte Qualitätskriterien erfüllen: Kern des Konzeptes ist ein landesweiter, auf den schienengebundenen Fernverkehr abgestimmter, perspektivisch länderübergreifender, integraler Taktfahrplan (ITF). Er beinhaltet einen schnellen Regionalverkehr - mindestens im 2-Stunden-Takt auf den Hauptachsen - und einen Taktverkehr auch zu Tagesrandzeiten, in den Ferien sowie an den Wochenenden. Eine möglichst weitgehende Umsetzung der Barrierefreiheit ist ein weiteres Qualitätskriterium für das Hauptnetz.
- Über Echtzeitfahrpläne sind die Umsteigeoptionen kundenorientiert aufeinander abzustimmen. Dies ist durch die Verkehrsunternehmen in der Taktung zu berücksichtigen und durch angemessene Umsteigezeiten zu gewährleisten.
- Eine Abstimmung der Nahverkehrspläne angrenzender Regionen innerhalb des Landes ist notwendig. Die Koordination über die Landesgrenzen Mecklenburg-Vorpommerns hinweg verbessert die Anbindung an die Metropolregionen Berlin, Hamburg, Stettin und weitere Oberzentren deutlich.
- Um die Koordinationsaufgaben zu erfüllen, die aus dem Umbau des Nahverkehrs entstehen, ist die Bildung von kreisübergreifenden Verkehrsverbänden erforderlich. Wichtig ist im Kontext des angestrebten Landesnetzes sowie der Ausweitung regionaler Verkehrsverbände eine Klärung der künftigen Aufgabenträgerschaft, die auch die formelle und inhaltliche Bestellung der Leistungen des ÖPNV (§ 3 ÖPNVG M-V) beinhalten muss.
- Die Einführung eines einfachen, transparenten und landeseinheitlichen Tarifsystems für Bus und Bahn und alternative Bedienformen für das ganze Land und die Ausweitung des Geltungsbereiches von Regionaltickets sind zu ermöglichen.

Nebenliniennetz: Flächenerschließung durch alternative Bedienformen und Gemeinschaftsverkehre

In der Netzhierarchie unterhalb des Hauptnetzes angesiedelt sind das bedarfsorientierte Nebenliniennetz, welches derzeit primär an den Belangen des Schülerverkehrs ausgerichtet ist, sowie die Flächenerschließung durch Gemeinschaftsverkehre. Diese müssen neben Belangen des Schülerverkehrs auch lokale und regionale Nachfragen der anderen Nutzergruppen hinreichend berücksichtigen, da der Schülerverkehr nur etwa für die Hälfte der Tage des Jahres angeboten wird. Es gilt, für alle, die über keinen Pkw verfügen, ihn nicht nutzen wollen oder nicht mehr nutzen können, Mobilität zu ermöglichen. In der Kombination von Nebenliniennetz und Flächenerschließung müssen sehr unterschiedliche, an die lokalen Bedürfnisse angepasste, Lösungen ermöglicht werden (Rufbusse, Anrufsammeltaxis, Eventbusse, Shuttlebusse, Kombiangebote). Es gilt, sie aufeinander abzustimmen, damit die Sicherstellung der Transportkette gewährleistet wird.

Die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV sind für sehr große Gebiete zuständig, was zu einer gewissen Entfernung von den lokalen Herausforderungen auf Ebene der Gemeinde führen kann. Vor diesem Hintergrund kommt den Akteuren vor Ort eine zunehmend wichtige Rolle in der Koordination und Initiierung der Weiterentwicklung der Flächenerschließung zu. Wesentlich dafür werden das Engagement und die Kreativität bei den jeweils zuständigen Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV sowie bei den Gemeinden sein, um von unten eigene Lösungen entwickeln zu können. Denn öffentlicher Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern wird zukünftig insbesondere in der Fläche in großen Teilen aus Gemeinschaftsverkehren bestehen, die aus öffentlichen, privatwirtschaftlichen oder bürgerschaftlichen Ressourcen generiert werden. Sie sind als Einzelbausteine eines Gesamtbildes zu begreifen, wofür das Land den Rahmen bereitstellen muss.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Bei der Nebennetzgestaltung ist von den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen darauf zu achten, dass an potenziellen Umsteigepunkten die optimale Verknüpfung mit dem Hauptnetz und der Flächenerschließung sichergestellt ist, so dass unter anderem ein garantierter Anschluss, kurze Wartezeiten sowie eine optimierte Haltestelleninfrastruktur gegeben sind.
- Die Angebote des Nebenliniennetzes müssen möglichst umsteigefreie Verbindungen in das Gemeindezentrum oder einen Gemeindehauptort ermöglichen und dort mit den Hauptachsen verknüpft werden, die weiterführende Verbindungen gewährleisten. Dabei muss die Hin- und Rückfahrt zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge, wie z.B. Arztpraxen, an einem Tag gewährleistet sein.
- Das Land muss die organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen schaffen, in die sich die Gemeinschaftsverkehre einbetten lassen.
- Die Etablierung von Gemeinschaftsverkehren und innovativen Bedienformen muss mit mindestens 1,5 Millionen Euro pro Jahr aus Landesmitteln gefördert werden. Förderfähig sollten Beratungsangebote, Potenzialanalysen, Investitions- und Betriebskosten sowie Aufwandsentschädigungen für bürgerschaftlich Engagierte sein.
- Um das Nebenliniennetz auch für andere Nutzer attraktiv zu gestalten, ist die Planung der Schulstandorte in Hinblick auf den Schülerverkehr mit der Raum- und Verkehrsplanung zu harmonisieren. Eine Überplanung des ÖPNV entsprechend den Grundsätzen eines integralen Taktfahrplans wird weitere Abstimmungen zwischen Schulanfangs- und -endzeiten und den ÖPNV-Bedienungen erforderlich machen.

Aufgrund seiner schulpolitischen Verantwortung muss das Land auf eine entsprechende Anpassung hinwirken.

- Perspektivisch muss eine Diskussion darüber geführt werden, in welcher Form die Schülerbeförderung verkehrstechnisch und finanziell mit den ÖPNV-Erfordernissen effizienter verschränkt werden kann, um Synergien zu nutzen.
- Flexible, alternative und selbstorganisierte Bedienkonzepte sind bereits heute konzessionsrechtlich (§ 3 Absatz 4 ÖPNVG M-V; Personenbeförderungsgesetz - PBefG) durch den Aufgabenträger, ggf. auch mit variabler Linienführung, möglich und müssen zukünftig breitere Anwendung finden. Dies ist mit einer entsprechenden landesweiten Kampagne zu unterstützen.
- Es ist eine umfassende, rechtliche Verankerung aller flexiblen und alternativen Bedienformen auch in der Bundesgesetzgebung anzustrengen, u.a. über eine Bundesratsinitiative zur Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes. So sind beispielsweise Parallelverkehre von ohnehin verkehrenden Fahrzeugen, so z.B. Krankenfahrten und Gütertransporte, zugunsten neuer Kooperationsformen zur Mitnahme von Fahrgästen aufzulösen.
- Hinsichtlich neuer Kooperationsmodelle ist die Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren aus dem Gesundheitsbereich notwendig, u. a. mit den gesetzlichen und privaten Krankenkassen. Hierzu bedarf es einer landesweiten Abstimmung und Koordination aller Akteure im Bereich der Gesundheitsversorgung unter Federführung der Landesregierung, bei der auch die Mitwirkung an der Finanzierung der Mobilitätsangebote festzuschreiben ist. Die Disposition der Fahrten ist durch eine Mobilitätszentrale zu gewährleisten.
- Mit der Einführung der Raumkategorie „Ländliche Gestaltungsräume“ wird ein Rahmen geschaffen, der entsprechend der hier aufgeführten Handlungsempfehlungen neue Möglichkeiten im Bereich der Mobilität eröffnen kann. So können hier Vorschriften zunächst modellhaft abgebaut werden, die innovative Mobilitätskonzepte hemmen, die insbesondere für periphere ländliche Räume geeignet scheinen.
- Kurse für den (altersbedingten) Umstieg vom Auto auf den ÖPNV sollten in Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, Verkehrswacht und Bildungsträgern angeboten werden.
- Angebote, die sich durch Regelmäßigkeit zumindest an einzelnen Wochentagen und ein gewisses Maß an Vertrautheit, insbesondere aufgrund bekannten Fahrpersonals, auszeichnen, kommen den Belangen älterer Menschen am meisten entgegen und sind deshalb bevorzugt zu bestellen.
- Kommunen soll durch eine rechtssichere und bundeseinheitliche Regelung die Möglichkeit gegeben werden, reservierte bzw. privilegierte Car-Sharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einzurichten, analog zu Taxi-Stellplätzen. Eine entsprechende Bundesinitiative ist durch die Landesregierung zu unterstützen.

Mobilitätsmanagement: Landeskompetenzzentrum und Mobilitätszentralen

Um Aufgabenträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen den Einstieg in ein integriertes und intelligent vernetztes öffentliches Mobilitätsangebot mit neuen Bedienformen und alternativen Mobilitätsansätzen zu erleichtern, bedarf es unter anderem verkehrsoptimierender Koordinations-, Organisations-, Kommunikations- und Dispositionsaktivitäten. Dabei muss in einem viel stärkeren Umfang auf neue Lösungen gesetzt werden, wobei gute Erfahrungen für den ÖPNV in ländlichen Räumen stärker zu nutzen sind. Mecklenburg-Vorpommern benötigt einen Wissenstransfer, für den das Land die Verantwortung übernehmen sollte. In einem Landeskompetenzzentrum muss das Wissen zu alternativen Mobilitätsformen abgerufen werden können. Mobilitätszentralen disponieren die verschiedenen Verkehrsmittel und fügen

sie zu einem integrierten System zusammen. Dabei müssen Parallelbedienungen vermieden werden. Insbesondere für die Planung und Bereitstellung der Mobilitätsangebote zur Flächenerschließung ist die Bürgerbeteiligung zu stärken.

Einrichtung eines Landeskompetenzzentrums für Mobilität

Das Landeskomenzzentrum richtet sich sowohl an die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV als auch an die Akteure auf der Gemeindeebene.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH könnte als bestehende Institution auf Landesebene zu einem Kompetenzzentrum für den gesamten ÖPNV weiterentwickelt werden. Dazu wäre sie durch die Landesregierung entsprechend mit zusätzlichen Finanzmitteln wie auch Personalkapazitäten auszustatten.
- Das Kompetenzzentrum ÖPNV auf Landesebene wäre dann Anlaufstelle für alle im Zusammenhang mit der Einführung von Gemeinschaftsverkehren auftretenden rechtlichen und organisatorischen Fragen. Hierbei spielt die beratende Unterstützung von Landkreisen bzw. Aufgabenträgern und Kommunen und anderen Akteuren auf Gemeindeebene, die beispielsweise einen Bürgerbus initiieren möchten, eine wichtige Rolle. Dazu zählt auch die Klärung der Haftungsregelungen für den Mitnahmeverkehr. Informationen zur Einführung von alternativen Bedienformen und Gemeinschaftsverkehren sind z.B. in Form von Handreichungen für Anbieter verfügbar zu machen.
- Das Kompetenzzentrum soll darüber hinaus die Einrichtung einer virtuellen Plattform für die Organisation und Integration von Gemeinschaftsverkehren initiieren.

Einrichtung von Mobilitätszentralen

Flexiblen und integrierten Angebotsformen kommt zukünftig im ÖPNV ein größeres Gewicht zu. Hierfür sind Mobilitätszentralen mit service- und nutzerorientierten Kommunikations- und Dispositionsmöglichkeiten zu schaffen. Die neuen technologischen Entwicklungen ermöglichen heute schon, dass über internetbasierte Auskunfts-, Buchungs- und Abrechnungssysteme die Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote nach individuellen Bedürfnissen gewählt und intelligent miteinander verknüpft werden. Innovative, flexible Lösungen finden bei den älteren Nutzern derzeit nur eine eingeschränkte Akzeptanz, insbesondere dann, wenn der Zugang eine Voranmeldung oder die Nutzung neuer Kommunikationsmedien erfordert. Obwohl sich dies mit den kommenden, technikaffineren Generationen ändern wird, muss es derzeit aber noch beachtet werden.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Um zukünftig Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs und verschiedene Personenverkehrsdienste (Krankenfahrten, Behindertentransporte) sowie private Mitfahrgelegenheiten koordinieren zu können, sind verkehrsmittel- und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätszentralen vorzuhalten, die nicht nur für jeweils ein Verkehrsunternehmen zuständig sind.
- Langfristig sollte auf Landesebene die Basis dafür gelegt werden, um diese Mobilitätszentralen bei einem Akteur anzusiedeln, der keine Einzelinteressen verfolgt. Stattdessen sollte er eine sachgerechte und effiziente Mobilitätsversorgung sowie die Integration aller Anbieter von Mobilitätsleistungen gewährleisten.

-
- Aufgrund der zu erwartenden hohen Anzahl und Vielfalt der beteiligten Akteure kommt dem Kompetenzzentrum die Aufgabe zu, die Etablierung der Mobilitätszentralen anzustoßen und die Finanzierung zu organisieren. An der Finanzierung beteiligen sollten sich alle Akteure, die hiervon profitieren.
 - Private und kommerziell angebotene Mitnahmen müssen über die Mobilitätszentralen angeboten werden und darüber buchbar sein.
 - Die Mobilitätszentralen stellen beispielsweise internetbasierte Auskunfts- und Informationssysteme zur Verfügung, synchronisieren und vereinfachen Buchungs- und Abrechnungsvorgänge, organisieren Mitfahrten und ermöglichen intermodale Mobilitätsketten in den ländlichen Räumen.
 - Die Mobilitätszentralen dürfen nicht nur über moderne IT-Kommunikationswege erreichbar sein, sondern müssen auch den Bedürfnissen wenig technisch affiner Menschen entsprechen. Das setzt eine nutzerfreundliche Erreichbarkeit für den Kunden über eine kostenfreie zentrale Rufnummer voraus. Aus dem gleichen Grund muss die Anmeldung auch durch legitimierte Dritte erfolgen können, wie z.B. Angehörige und Medizinische Fachangestellte.

Beteiligungskultur: Mobilitätskonferenzen und Regionalkoordinatoren

Mobilität der Zukunft setzt eine neue Beteiligungs- und Planungskultur voraus. Dazu muss Bürgerbeteiligung auf allen wichtigen Ebenen verankert werden, vor allem in der Flächenerschließung. Bei der Etablierung der Gemeinschaftsverkehre werden lokale Initiativen und regionale Koordinatoren eine entscheidende Rolle übernehmen. Dafür muss die zivilgesellschaftliche Verantwortung gestärkt werden.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Die im ersten Zwischenbericht bereits benannten Quartiers-, - Stadt-, und Dorfmanager begleiten die Entwicklung von Gemeinschaftsverkehren und vernetzen sie mit anderen lokalen Initiativen, wie z.B. Dorfläden.
- Im Rahmen einer Landesengagementstrategie muss die Weiterbildung für Akteure im Bereich der Mobilität angeboten werden. Themen können u.a. sein: die Moderation von Veranstaltungen und Workshops, die Beratung zu Vereinsgründungen und vereinsinterner Organisation, zu Finanzierungsmöglichkeiten sowie zur Kommunikation mit Verkehrsunternehmen, die Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit, die Beratung bei der Abwicklung von Formalitäten, und zu rechtlichen Rahmenbedingungen, sowie die Vernetzung und Koordinierung der Partner.
- Aufwandsentschädigungen sind ein probates Mittel, um das bürgerschaftliche Engagement in Gemeinden, z.B. das Fahren von Bürgerbussen, zu fördern. Hierfür müssen alle aufkommen, die von diesen neuen Angeboten unmittelbar Vorteile haben.
- Runde Tische zur Mobilität unter Beteiligung aller relevanten Akteure, unter anderem aus dem Gesundheits-, Bildungs- und Sozialbereich, sind ein geeignetes Instrument, um die Bedarfe zu identifizieren. Sie sind ein wichtiger Baustein, um eine Flächenerschließung passgenau zu realisieren.

Finanzstrukturen: Bündelung und Regionalisierung

Das Land steht in der Verantwortung, eine zuverlässige Basisfinanzierung des ÖPNV sicherzustellen. Das Finanzierungssystem des straßengebundenen ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern ist gegenwärtig sehr komplex. Es zeichnet sich durch eine Vielzahl unübersichtlicher Finanzströme aus, die von unterschiedlichen Fachressorts verwaltet werden. Eine solche Finanzierungsstruktur verhindert eine nachhaltige ÖPNV-Mobilität. Gleichzeitig hat das Land die Aufgabe, darauf hinzuwirken, dass die Bundesmittel für den ÖPNV erhalten bleiben. Eine engagierte Landesverkehrspolitik schafft eine argumentative Basis hierfür. Es geht weniger um den Ausbau, sondern vielmehr um die Vorhaltung einer bedarfsgerechten Infrastruktur und deren intelligente und effiziente Nutzung. Angesichts der mit Unsicherheit behafteten künftigen Höhe der Bundeszuweisungen (u.a. Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2015) bedarf es schon jetzt einer Verständigung zur zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Vor dem Hintergrund wachsender Verantwortung bei den Aufgabenträgern ist es erforderlich, die Finanzmittel für den ÖPNV auch stärker dort zu bündeln und so gleichzeitig Finanzstrukturen zu vereinfachen und zu entbürokratisieren. Ziel sollte es sein, künftig nur einen Zuwendungsbescheid je Aufgabenträger zu erteilen. Das Land prüft daher eine Reform der Finanzierung des ÖPNV. Grundlage hierfür ist eine vollständige Auflistung der bisherigen Finanzierungsmittel und -quellen.
- Als Verteilungsparameter für einen neuen Pauschalbetrag an die Aufgabenträger, der die heutigen verschiedenen Stränge zusammenfasst, kommen beispielsweise in Frage: eingesetzte Eigenmittel der Aufgabenträger, Aufwand (z.B. Fahrplanangebot und Schüler), Erfolg (z.B. Anteil am Modal Split oder Anzahl beförderter Personen inkl. der Touristen) und Qualität (z.B. durch das ÖPNV-Angebot gewährleistete Erreichbarkeiten). Eine solch grundlegende Umsteuerung müsste durch eine Reform des ÖPNVG M-V (insbes. § 8) begleitet werden.
- Perspektivisch ist eine Dynamisierung der Mittel für die kommunalen Aufgabenträger für den SPNV und ÖPNV mit einem jährlichen Zuwachs in Höhe von 2 % anzustreben.
- Gegenüber der Bundesregierung setzt sich die Landesregierung in Kooperation mit den Landesregierungen der Neuen Bundesländer für die Verstetigung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ein, deren Einsatz auch zukünftig bedarfsgerecht und zweckgebunden erfolgen muss.
- Auch für eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm für die Zeit nach 2019 setzt sich die Landesregierung ein. Die für den Bereich der Mobilität durch den Bund zur Verfügung gestellten Entflechtungsmittel sind in vollem Umfang für diesen Zweck zu verwenden.
- Ebenfalls ist zu befördern, dass Finanzmittel für den ÖPNV von den Aufgabenträgern an die Gemeinden weitergereicht werden können, wenn diese eigene Konzepte für Mobilität und Verkehr entwickeln. Für eine Übertragung von Aufgaben vom Kreis auf die Gemeinden bietet das ÖPNV-Gesetz des Landes bereits die Möglichkeit (§ 3 Absatz 4 ÖPNVG M-V).

A.1.2 Mobilitätsinfrastruktur: Barriereabbau, seniorengerechte Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit

Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit, von körperlichen und/oder geistigen Beeinträchtigungen betroffen zu sein. Damit verändern sich die Mobilitätsansprüche. Neben materiellen Barrieren gewinnen dann auch Aspekte wie Erreichbarkeit, Sicherheit, Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität zunehmend an Bedeutung. Die unsichere Entwicklung der Finanzmittel erfordert eine pragmatische Herangehensweise, u.a. in der Frage der Standardsetzung, sowie eine Priorisierung von Maßnahmen der Barrierefreiheit. Die Schaffung von „Barrierefreiheit“ ist insgesamt als ein Prozess zu verstehen, der gemeinsam zu gestalten ist.

Barriereabbau im ÖPNV

Ein barrierefreier Ausbau des ÖPNV muss vor dem Hintergrund klarer Prioritätensetzung angestrebt werden. Auch wenn bspw. § 8 Absatz 3 PBefG das Ziel formuliert, bis zum 1. Januar 2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen, so ist dies in der Praxis insbesondere für kommunale Baulastträger kaum umsetzbar. Dennoch muss das Mögliche unternommen werden, um Barrieren abzubauen. Hier gilt es Prioritäten zu setzen, Stufenlösungen zu realisieren sowie Ausnahmen zu begründen. Neben dem Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen sind auch Informationssysteme, Zustiege und der Aufenthalt in den Fahrzeugen so barrierearm wie möglich zu gestalten.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), das Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG M-V) und die Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV vom Deutschen Behindertenrat sind Grundlage für die Planungen des ÖPNV und daher in diese einzubeziehen.
- Konzepte zur Herstellung der Barrierefreiheit gemäß § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG sind in den Nahverkehrsplänen zu verankern. Im integrierten Landesverkehrsplan M-V sind Anleitungen zur Umsetzung festzuschreiben und so die Grundlage für Transparenz und Planungssicherheit im Umgang mit der Priorisierung der Umsetzungsschritte bei der Herstellung der Barrierefreiheit zu schaffen. Dies gilt auch in Bezug auf die flexiblen und alternativen Bedienformen.
- Die Belange von Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkter Menschen sind bei entsprechenden Ausschreibungen für Leistungen im ÖPNV zu berücksichtigen.
- Fördervoraussetzung für den Neukauf von Fahrzeugen für den ÖPNV ist das Kriterium der Barrierefreiheit. Solange die Fahrzeugbeschaffung noch durch das Land gefördert wird, darf sich die Förderung nicht auf Niederflrbusse beschränken, sondern muss den Verkehrsakteuren mehr Flexibilität einräumen, indem beispielsweise auch barrierefreie Kleinbusse gefördert werden können. Die Förderung von barrierefreien Kleinbussen mit energieeffizienten Antriebsformen ist in den Anforderungskatalog aufzunehmen.
- Die Informationen zur Nutzung des ÖPNV müssen möglichst standardisiert und barrierefrei auch online bereitgestellt werden. Gerade für die älter werdende Bevölkerung ist die Verfügbarkeit und Lesbarkeit der Fahrpläne an den Haltestellen sowie in öffentlichen Einrichtungen wie Pflegeheimen, Arztpraxen, Bibliotheken, Ämtern sowie Versorgungseinrichtungen sicherzustellen.
- Knotenpunkte des Landesnetzes müssen prioritär barrierefrei umgestaltet werden.

- Ziel ist es, Haltestellen ebenso wie die Zuwegungen zu diesen letztendlich weitestgehend barrierefrei zu gestalten.
- Der Abbau von Barrieren an Haltestellen muss förderfähig sein, selbst wenn der Standard nach DIN nicht erreicht wird.
- Bei der Gestaltung des Liniennetzes sind die Bedürfnisse älterer Menschen zu berücksichtigen. An häufig frequentierten Zielorten älterer Menschen, wie zum Beispiel vor Versorgungs-, Bildungs-, Freizeit- und Gesundheitseinrichtungen, müssen barrierefreie Haltestellen vorgehalten werden oder entsprechende Bedarfshalte ermöglicht werden, ggf. auch unter Inkaufnahme von Änderungen der Linienführung.
- In den Fahrplänen sind angemessene Zeiten für den Ein-, Aus- und Umstieg älterer Menschen zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind die Verkehrsanlagen im Umfeld der Haltepunkte den Zeitbedürfnissen älterer Menschen anzupassen.
- Die Grundlage für die Planung des Umbaus, aber auch für die Bereitstellung von Informationen für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen, ist die Erstellung eines systematisierten und landesweit einheitlichen Verfahrens zur Erfassung des Zustands sowie der Ausstattung der Haltepunkte des ÖPNV in einem Haltestellenkataster. Daraus lassen sich die Anzahl sowie die Verortung notwendiger Haltepunkte ableiten. Das Land setzt hier die inhaltlichen und informationstechnischen Standards, während die Kommunen die Datenerhebung durchführen.
- Haustürbedienung, Bedarfshalte und Halten auf Wunsch verkürzen die Wege und die Reisezeiten mobilitätseingeschränkter Menschen und sind deshalb zu ermöglichen. Die kostenintensive Einrichtung zusätzlicher barrierefreier Haltestellen kann dadurch entfallen. Dafür muss der fachzuständigen Behörde eingeräumt werden, Genehmigungen der Haustürbedienung durch den ÖPNV zu erteilen, auch in abweichenden Regelungen (zeitlichen Abweichungen) und Ausnahmetatbeständen zu Bestimmungen zur Barrierefreiheit nach § 62 Absatz 2 PBefG.

Seniorenrechte Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit

Um die Lebensqualität bis ins hohe Alter sicherzustellen, braucht es attraktive Begegnungsorte im öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Barriere der Distanz sowie wichtige Wegerelationen müssen bei der Verkehrsplanung und Straßenraumgestaltung berücksichtigt werden. Von einer altersgerechten Gestaltung öffentlicher Räume profitieren neben Seniorinnen und Senioren auch alle anderen Personengruppen, z.B. Familien mit Kinderwagen. Barrierefreie Angebote können im Rahmen des demografischen Wandels auch für die Tourismuswirtschaft neue Zielgruppen erschließen.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Maßstab für eine fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung ist die Einsatzfähigkeit gebräuchlicher Rollatoren.
- Die Bereitstellung sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle im Geschosswohnungsbau liegt in der Verantwortung der Hauseigentümer. Ein intensiver Austausch mit Wohnungsunternehmen ist in diesem Zusammenhang angezeigt. Die Regelungen in § 48 der Musterbauordnung sind für Mecklenburg-Vorpommern zu übernehmen.
- Straßenführungen, Verkehrsknotenpunkte, Querungshilfen, Parkplätze, Parkhäuser und deren Zufahrten müssen übersichtlich gestaltet sein, um die Unfallrisiken älterer Verkehrsteilnehmer zu mindern.

- Die Enquete-Kommission spricht sich für eine weitergehende streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung vor allgemeinbildenden Schulen, Kindertagesstätten sowie Alten- und Pflegeheimen aus, da in diesen Bereichen häufig eine besondere Gefahrenlage besteht. Unter Umständen sind Öffnungszeiten zu berücksichtigen.
- Querungshilfen und Zebrastreifen auch in Tempo-30-Zonen (§ 45 Absatz 1c Straßenverkehrsordnung) sind zu ermöglichen. Ausreichende Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum erhöhen die Reichweite von bewegungseingeschränkten Menschen und sind daher nach Möglichkeit bedarfsgerecht auszubauen.
- Die gute Praxis, den häufigen Wechsel von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu vermeiden, muss fortgesetzt werden.
- Wo möglich sind Verkehrsknotenpunkte und Parkplätze zugunsten einer gehobenen Verkehrssicherheit als Kreis- bzw. Ringverkehre zu gestalten.
- Ein angemessener Anteil von Parkbuchten und Parkhausplätzen ist den besonderen Bedürfnissen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen anzupassen, um ein sicheres Ein- und Aussteigen auch unter Nutzung von Gehhilfen/Rollatoren zu ermöglichen.
- Das Prinzip von Shared Space - der gleichberechtigten Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer am Straßenraum - kann einen Beitrag leisten, Quartiere seniorengerecht zu gestalten. Die Landesregierung sollte prüfen, inwiefern dieses Konzept in den Kommunen des Landes umgesetzt werden kann.
- Spezielle Trainingsangebote für das Fahren eines Pkw oder Elektrofahrrads, insbesondere für ältere Menschen, sind regelmäßig und niederschwellig anzubieten.
- Die Anzahl der freiwilligen Verkehrstauglichkeitschecks ist perspektivisch zu erhöhen und durch eine landesweite Kampagne zu befördern. Eine obligatorische Eignungsuntersuchung für ältere Autofahrer lehnt die Enquete-Kommission jedoch ab.
- Die Absenkung des Mindestalters für das begleitete Fahren von 17 auf 16 leistet nicht nur einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, sondern ist geeignet, in peripheren ländlichen Räumen die Mobilität Jugendlicher sicherzustellen und kann sich positiv auf den Mitnahmeverkehr auswirken.

A.1.3 Alternative Formen der Flächenerschließung: Radmobilität, innovative Technologien und Vermeidung erzwungener Mobilität

Mit fortschreitendem Alter gewinnt die Nahmobilität an Bedeutung: Arztbesuche nehmen zu, hindernis- und umsteigefreie Verbindungen werden wichtiger und die zurückgelegten Wege werden kürzer und seltener. Im Ergebnis steigt die Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln. Im gleichen Maße gewinnt das Wohnumfeld an Bedeutung. Die Erreichbarkeit der Grundzentren mit den traditionellen Verkehrsmitteln kann ergänzt werden durch Vermeidung erzwungener Mobilität, durch Radmobilität und durch innovative Technologien.

Vermeidung erzwungener Mobilität: Nahversorgung und virtuelle Mobilität

Die Erreichbarkeit der Grundzentren mit der dort vorhandenen Infrastruktur wird immer wichtiger. Ergänzend können u.a. Dorfläden das Service- und Dienstleistungsspektrum erweitern. Durch die Sicherung der Nahversorgung können „erzwungene“ Wege vermieden werden. In Regionen, wo klassische Versorgungs- und Dienstleistungsangebote nicht mehr wirtschaftlich tragfähig sind, müssen diese „unter einem Dach“ gebündelt, mobil disponiert oder auch virtuell erreichbar gemacht werden. Solche Strategien werden schon in einer Reihe von Modellprojekten, wie der Neuen Dorfmitte oder den multiplen Häusern, getestet.

Insgesamt wird es notwendig sein, zur Schaffung eines seniorenrechtlichen Wohnumfeldes die Bereiche Mobilität, Versorgung und Gemeinschaft verstärkt ressortübergreifend zu denken. Die Zusammenführung verschiedener Förderquellen auf der Ortsteil- bzw. Quartiersebene verleiht dem Quartiers- bzw. Dorfmanagement auch für den Bereich der Mobilität eine entscheidende Bedeutung.

Zudem können Informations- und Kommunikationstechnologien helfen, erzwungene Wege zu vermeiden. Angefangen von sozialen Kontakten, über Online-Bestellungen bis hin zur telemedizinischen Versorgung bieten sich vielfältige Möglichkeiten, eingeschränkte Handlungsspielräume wieder zu erweitern. Dafür sind leistungsfähige Kommunikationsstrukturen zu schaffen und – bei Bedarf – die Medienkompetenz der Seniorinnen und Senioren zu stärken.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Modellprojekte zur Sicherung der Nahversorgung im ländlichen Raum sollten nach positiver Evaluation landesweit implementiert, regional adaptiert und zuerst in den ländlichen Gestaltungsräumen gefördert werden.
- Dorfläden können eine zentrale Rolle bei der Organisation von Gemeinschaftsverkehren spielen. Bei der Konzeption und Förderung von Dorfläden sollte deshalb eine Mobilitätsbörse mitgedacht werden, die Mitnahmen und die Vermittlung von Fahrtwünschen organisiert oder als Standort des Dorfautos und als Fahrplanauskunft fungiert.
- Kommunale seniorenpolitische Gesamtkonzepte, die schon Gegenstand des ersten Zwischenberichts sind (Drucksache 6/2929), müssen neben der Sozialplanung auch Aspekte der Nahmobilität, Versorgung und Teilhabe beinhalten.
- Es ist eine flächendeckende Etablierung von Quartiers-, Stadt- und Regionalmanagement anzustreben, um Gemeinschaftsverkehre zu initiieren und zu begleiten und mit Initiativen der Nahversorgung zu vernetzen.
- Es ist eine stabile, leistungsfähige und flächendeckende Internetversorgung zu gewährleisten, um virtuelle Mobilität zu ermöglichen und somit „erzwungene“ Wege zu vermeiden. Strategien zum Ausbau der Netzinfrastruktur empfiehlt die Kommission im Themenfeld „Daseinsvorsorge und Infrastruktur“
- Die Medienkompetenz der Seniorinnen und Senioren für die Nutzung virtueller Angebote ist, falls notwendig, zu stärken und durch entsprechende Bildungsangebote zu befördern.
- Hilfebedürftige Seniorinnen und Senioren, die in einen zentralen Ort umziehen möchten, in dem bessere Voraussetzungen für ein selbstbestimmtes Leben gegeben sind, müssen organisatorisch und finanziell dabei unterstützt werden.

Radmobilität

Die älteren Generationen des Landes nutzen das Fahrrad deutlich häufiger als der Bundesdurchschnitt. Diese besondere Ausgangssituation ist für die Flächenerschließung zu nutzen. Angesichts fehlender Ressourcen zur Einrichtung neuer und zur Erhaltung bestehender Radwege ist stärker auf kostengünstigere und alternative Ansätze wie beispielsweise Schutzstreifen, Radfahrschleusen, Radaufstellflächen sowie auf verkehrsberuhigende Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung zu setzen.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Gut befahrbare Oberflächen, sichere Ortsdurchfahrten und ausreichende Spurbreiten sind innerorts wie außerorts für die Nutzung der Radwege wo immer möglich zu realisieren.
- Im Radwegenetz ist der Lückenschluss zwischen den Regionalrouten und den Radfernstrecken vor dem Hintergrund baulicher, finanzieller und umweltrechtlicher Aspekte flächendeckend anzustreben. Für die Verbesserung der überörtlichen Alltagsmobilität müssen zusätzlich geeignete Verbindungen mit geringer Kfz-Verkehrsbelegung in das Netz integriert werden.
- Die Ausweisung von Schutzstreifen auf Straßen außerorts stellt eine geeignete und kostengünstige Form des Radfahrschutzes dar. Damit verbunden ist eine angemessene Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit. Die rechtliche Grundlage dafür ist unter Beachtung von verkehrspolitischen und Nachhaltigkeitsaspekten zu schaffen.
- Das Land soll eine Initiative für die Einführung von Schutzstreifen außerorts im bundesweiten Ordnungsrahmen starten, um den Nachbarortsverkehr mit dem Rad sicherer zu gestalten. Zumindest übergangsweise müssen solche Neuregelungen vor allem auf nachrangigen Straßen möglich werden.
- Um die Kombination von Fahrrad oder Elektrofahrrädern und dem ÖPNV zu ermöglichen, ist für gut beleuchtete, barrierefrei zugängliche, diebstahlsichere Abstellplätze für Fahrräder, Elektrofahrräder und E-Dreiräder an Haltestellen sowie an wichtigen Umsteigepunkten und Zielen zu sorgen. In Ober- und Mittelzentren sind Park- & Ride Angebote sowie Parkmöglichkeiten an Umsteigepunkten einzurichten.
- Eine kostengünstige Mitnahme von Fahrrädern und Elektrofahrrädern soll in allen größeren Fahrzeugen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern ermöglicht werden. Auch die Mitnahme in kleineren Fahrzeugen ist wünschenswert. Die Einrichtung von alternativen Bedienformen darf an dieser Anforderung nicht scheitern.

Mobilität der Zukunft: Elektromobilität und hochautomatisierte Fahrsysteme

In der langfristigen Perspektive dieser Enquete-Kommission bis zum Jahr 2030 kommen auch neuere Entwicklungen im Bereich der Mobilität in Betracht. Schon heute kann mit einem Pedelec die doppelte bis dreifache Reichweite eines herkömmlichen Fahrrades erreicht werden.

Zukünftig können auch andere elektrisch angetriebene Fahrzeuge – dazu zählen neben Elektroautos und Elektrofahrrädern auch Elektro-Roller, Plug-In-Hybride sowie Elektro-Transporter – eine Rolle bei der Flächenerschließung im ländlichen Raum übernehmen. Für unser Land, das mehr Strom erzeugt, als es verbraucht, wäre dies auch energiepolitisch wünschenswert. Auch hochautomatisierte Fahrsysteme können langfristig eine Schlüsselrolle übernehmen, insbesondere für die Mobilität älterer Menschen. Dies gilt sowohl für selbstfahrende Bahnen, Straßenbahnen und Busse im ÖPNV als auch für den motorisierten Individualverkehr. Fortgeschrittene Fahrerassistenzsysteme mit unterschiedlichem Automatisierungsgrad bis hin zum vollständig autonomen fahrenden Pkw werden von der Industrie in sehr unterschiedlichen Preissegmenten gerade mit Blick auf die alternde Gesellschaft entwickelt. Sie können die Grenzen der Fahrzeugnutzung von der Kindheit bis ins hohe Alter deutlich erweitern und dabei die Verkehrssicherheit noch erhöhen. Durch ihr passgenaues Angebot können hochautomatisierte Fahrsysteme die Kosten des öffentlichen Verkehrs soweit senken, dass eine effiziente Mobilität in der Fläche ermöglicht wird. Diese Innovationen sind in weniger besiedelten Räumen sogar wesentlich besser umsetzbar als in den verdichteten urbanen Zentren mit hohem Verkehrsaufkommen. Hochautomatisierte

Mobilitätssysteme sind daher ein viel versprechender Gegenstand für ländliche Pilotprojekte in Mecklenburg-Vorpommern.

Konkret gibt die Enquete-Kommission dafür folgende Handlungsempfehlungen:

- Das Land unterstützt den Bund bei dem Vorhaben, bis 2020 eine Million Elektroautos auf die Straße zu bringen. Damit verbunden ist der Aufbau eines geeigneten Ladenetzes für Elektrofahrzeuge. Verknüpfungen mit Verkehrsmitteln des ÖPNV sind anzustreben. Erfahrungen aus entsprechenden Modellprojekten sowie gemeinschaftliche Nutzungsmodelle sollten hierbei handlungsweisend sein.
- Der öffentlichen Hand kommt in Mecklenburg-Vorpommern eine Vorreiterrolle bei der Etablierung von Elektromobilität zu. Dafür sind Elektrofahrzeuge in den Beschaffungsrichtlinien des Landes für Ministerien und nachgeordnete Behörden zu berücksichtigen. Die Möglichkeiten der Einrichtung von Mobilstationen zur Intermodalität (mit Förderung nach der Kommunalrichtlinie Klimaschutz des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) sollten systematisch in den Kommunen verfolgt werden.
- Restriktive Mitnahmeregelungen von Elektrofahrrädern im ÖPNV sind aufzuheben.
- Aufgrund der oben skizzierten Chancen ist von der Landesregierung zu prüfen, ob und wo Verkehrsräume für die Erprobung und Inbetriebnahme hochautomatisierter Fahrsysteme auszuweisen und entsprechend instand zu setzen sind. Notwendig wäre zum Beispiel eine Erteilung straßenverkehrsrechtlicher Sondergenehmigungen für die Querung und eingeschränkte Nutzung öffentlicher Straßen durch hochautomatisierte Fahrsysteme.
- Sobald sich hochautomatisierte Fahrsysteme als alltagstauglich erweisen, sind für ihre schrittweise allgemeine verkehrsrechtliche Zulassung auf Bundes- wie auf Landesebene Gesetzesinitiativen auf den Weg zu bringen.
- Daran anschließend ist die Zulassung und Tarifeinbindung hochautomatisierter Fahrsysteme bei Aufgabenträgern des ÖPNV sowie in privatwirtschaftlichen, kommunalen oder genossenschaftlichen Car-Sharing-Unternehmen zu veranlassen.
- Die Finanzierung von Konzeptions-, Erprobungs-, Anschub- und Betriebsphasen von CarSharing-Konzepten auf Basis hochautomatisierter Elektromobile sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden.
- Um die Chancen für die Etablierung hochautomatisierter Fahrsysteme in Mecklenburg-Vorpommern zu erhöhen, prüft das Land eine Initiative zur Schaffung von Wirtschaftsklustern aus Unternehmen für Planung, Produktion und Betrieb vor allem von niedrighwelligen hochautomatisierten Fahrsystemen (Städte- und Verkehrsplanung, Personen- und Gütertransport, Elektromobilität, Software, Car Sharing, etc.).