

BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT

**des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Tourismus und Arbeit
(5. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Drucksache 8/412 -**

Öffentlichen Personennahverkehr fit machen für die Zeit nach Corona

A Problem

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begehrt mit ihrem Antrag auf Drucksache 8/412 im Wesentlichen die Feststellung seitens des Landtages, dass der Klimaschutz eine der vordringlichsten Aufgaben ist und die schlimmsten Folgen der Klimakatastrophe noch abgewendet werden können, wenn die Pariser Klimaziele erreicht werden und dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes gefolgt wird. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat ein besonderes Interesse am globalen Klimaschutz und muss seinen Anteil an der Treibhausgasreduktion leisten, wobei auch der Verkehrssektor einzubeziehen ist. Die dünne Besiedlung des Landes Mecklenburg-Vorpommern bringt insbesondere bei der Verkehrswende große Herausforderungen mit sich. Es ist schwierig, die vielen kleinen Orte im ländlichen Raum mit einem bürgerfreundlichen und bedarfsorientierten Regionalverkehr zu versorgen. Die verstärkte Nutzung von privaten Pkws und die deutlich zurückgegangene Mobilität während der Corona-Pandemie haben zu einem starken Rückgang der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geführt. Dieser Entwicklung muss effektiv entgegengesteuert werden. Die Verkehrsträger und die Kommunen können diese Herausforderungen nicht allein stemmen. Vor diesem Hintergrund sollte die Landesregierung aufgefordert werden, gemeinsam mit den Verkehrsträgern und Kommunen in einen moderierten Prozess mit dem Ziel einzutreten, die Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV bis zum Ende des Jahres 2022 wieder auf das Niveau vor der Corona-Krise zu heben.

Zudem sollten Mittel in Höhe von 1 Million Euro für ein Maßnahmenpaket, das eine gemeinsam mit den Verkehrsträgern und Kommunen entwickelte Werbekampagne, die Kosten einer moderierten Beratung und eine Anschubfinanzierung zur Attraktivitätssteigerung bei Qualität und Angebot umfasst, zur Verfügung gestellt und geeignete Konzepte in Abstimmung mit den Verkehrsträgern und Kommunen unter anderem mit dem Ziel entwickelt werden, aus den Nahverkehrsplänen der Kreise ein abgestimmtes Landesverkehrskonzept zu erarbeiten, das geeignet ist, den Anteil des ÖPNV bis 2030 deutlich zu erhöhen und damit einen angemessenen Beitrag zum Klimaschutz zu ermöglichen.

B Lösung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Tourismus und Arbeit (Wirtschaftsausschuss) empfiehlt dem Landtag, einer Entschließung zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes zuzustimmen und den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 8/412 abzulehnen.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuss

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 8/412 weist zwar keine Kosten aus, jedoch wird im Gutachten „ÖPNV-Zukunftsvision für Mecklenburg-Vorpommern“ eine kursorische Kostenprognose in Höhe von 137,2 Millionen Euro jährlich angegeben. Die insoweit erforderlichen Mittel sind nicht im Haushaltsentwurf für die Jahre 2022 und 2023 veranschlagt.

Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen,

I. folgender EntschlieÙung zuzustimmen:

- „1. Der Landtag stellt fest, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ein wichtiger Bestandteil der notwendigen Mobilitätswende in Mecklenburg-Vorpommern ist. Gerade mit Blick auf den Beitrag des ÖPNV zur Erreichung der Klimaschutzziele und als wichtige Säule der Daseinsvorsorge ist es notwendig, auch im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern ein öffentliches Mobilitätsangebot als Alternative zum privaten Pkw zu unterbreiten, das den Menschen die Option zum Wechsel bietet. Ein solches ÖPNV-Angebot zeichnet sich durch ein flächendeckendes Liniennetz, attraktive Takte sowie die Bezahlbarkeit für die Nutzerinnen und Nutzer aus. Mit dem Integrierten Landesverkehrsplan besteht hierfür eine gute Grundlagenplanung, auf der in den kommenden Jahren aufgebaut werden kann.
2. Der Landtag begrüÙt, dass
 - a) die Landesregierung gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen ab 2024 landesweit dafür Sorge trägt, dass alle Dörfer über ein Rufbus-system erreichbar sind. Damit wird die Anbindung der ländlichen Räume wesentlich verbessert. Rufbusanbindungen ergänzen Takt- und Linienbusverbindungen und haben Zubringerfunktion auch zur Bahn.
 - b) ab 1. Januar 2023 mit dem Senienticket ein weiteres 365-Euro-Ticket in Mecklenburg-Vorpommern eingeführt werden soll. Gerade mit Blick auf zahlreiche gebrochene Erwerbsbiografien der Nachwendezeit und dem proportional hohen Anteil von Rentnerinnen und Rentnern mit Grundsicherung oder nur kleinen Renten ist dies ein Beitrag, Mobilität auch im Alter zu ermöglichen und Lebensleistung anzuerkennen.
 - c) das Azubiticket verstetigt und fortgeführt wird.
3. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, mit koordinierender und unterstützender Rolle der landeseigenen Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern
 - a) gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen
 - aa) eine zentrale landesweite Mobilitätsplattform als Hintergrundsystem unter anderem für den Ticketvertrieb zu etablieren,
 - bb) alle wesentlichen Themen des ÖPNV, zum Beispiel Linien-, Fahrplan- und Tarifinformationen auch in Echtzeit, Ticketvertrieb und Routing, unter einer gemeinsamen Dachmarke zu bündeln,
 - cc) die Einführung eines ergänzenden, landesweit gültigen Dachtarifes für Fahrten über Tarifgrenzen hinweg zu prüfen,
 - dd) die Vernetzung von Bahn, Bus und Rufbus auch über Kreis- und Landesgrenzen hinweg zu verbessern und die Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern zu stärken,

- ee) landkreisübergreifende Taktbuslinien zu prüfen und gegebenenfalls zu etablieren,
- ff) für ein landesweites fahrplanbasiertes Rufbussystem verkehrliche Mindeststandards mit den Aufgabenträgern des sonstigen ÖPNV abzustimmen und eine flächendeckende Einführung unter Berücksichtigung bestehender Rufbusangebote zum Januar 2024 anzustreben. Die Einführung des Rufbussystems soll bis 2027 evaluiert werden.
- b) zusätzliche Regionalisierungsmittel des Bundes für die Stärkung des Schienenpersonennahverkehrsangebotes als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs zu nutzen und auch die Option der Reaktivierung geeigneter Relationen im Blick zu behalten und den hierfür notwendigen Investitionsbedarf zu ermitteln.
- c) zu prüfen, wie durch ein schnelleres Abschmelzen des „Sondervermögens Schienenpersonennahverkehr“ eine Stärkung von Takten und Randzeiten auf besonders stark genutzten Bahnstrecken erreicht werden kann; dafür Sorge zu tragen, dass eine auskömmliche Finanzierung des verdichteten Leistungsangebotes über bundesweit erhöhte Regionalisierungsmittel auf einem Entwicklungspfad bis zum Jahr 2030 sichergestellt wird. Auf den Hauptverbindungen im Land soll ein Ein-Stunden-Takt angestrebt werden.
- d) landesweit einheitliche und verbindende Kommunikationselemente, wie beispielsweise ein einheitliches Design im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) oder eine Dachmarke für die Fahrplanauskunft, zu schaffen, die von den Verkehrsunternehmen in Werbung und Kommunikation genutzt werden können, um den Gedanken der verkehrsträgerübergreifenden Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern zu stärken.
- e) im Rahmen der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogrammes sowie bei der Fortschreibung des Integrierten Landesverkehrsplanes (Teil ÖPNV-Landesplan) potenziell für die Reaktivierung geeignete Bahnstrecken aufzunehmen. Gegenüber dem Bund ist bei geeigneten Relationen auch mit Blick auf die Potenziale der Verbesserung des Modal Split beim Güterverkehr auf entsprechenden Strecken auf eine finanzielle Beteiligung hinzuwirken. Hierbei ist insbesondere die Verbesserung der Hinterlandanbindung der Ostseehäfen an Mitteldeutschland zu berücksichtigen, um der gestiegenen Bedeutung bei der Versorgung Ostdeutschlands gerecht zu werden.
- f) bei Reaktivierungen von Bahnstrecken, etwaigen Modellvorhaben sowie neuen Verkehrsverträgen im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern möglichst lokal emissionsfreie Zugantriebe zu nutzen.“

II. den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 8/412 abzulehnen.

Schwerin, den 2. Juni 2022

Der Wirtschaftsausschuss

Martin Schmidt
Vorsitzender und Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Martin Schmidt

I. Allgemeines

Der Landtag hat den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Öffentlichen Personennahverkehr fit machen für die Zeit nach Corona“ auf Drucksache 8/412 in seiner 14. Sitzung am 10. März 2022 beraten und diesen zur federführenden Beratung an den Wirtschaftsausschuss sowie zur Mitberatung an den Finanzausschuss überwiesen.

Der Wirtschaftsausschuss hat hierzu am 12. Mai 2022 ein Expertengespräch durchgeführt, den Antrag in seiner 12. Sitzung am 2. Juni 2022 abschließend beraten und mehrheitlich die vorliegende Beschlussempfehlung angenommen.

II. Stellungnahme des mitberatenden Finanzausschusses

Der Finanzausschuss hat den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 8/412 in seiner 13. Sitzung am 23. Mai 2022 abschließend beraten und mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bei Enthaltung seitens der Fraktion der AfD beschlossen, dem federführend zuständigen Wirtschaftsausschuss aus finanzpolitischer Sicht zu empfehlen, den Antrag auf Drucksache 8/412 abzulehnen.

III. Wesentliche Ergebnisse des Expertengesprächs

Im Rahmen des Expertengesprächs haben Vertreter des Landesfachausschusses Öffentlicher Personennahverkehr Mecklenburg-Vorpommern und der Rostocker Straßenbahn AG, der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH, der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH, der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH, der Usedomer Bäderbahn GmbH, des Verkehrsclubs Deutschland Landesverband Nordost e. V., der Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH, der Deutschen Bahn AG, des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e. V. und des Landkreistages Mecklenburg-Vorpommern e. V. zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 8/412 Stellung genommen.

Seitens des Landesfachausschusses Öffentlicher Personennahverkehr Mecklenburg-Vorpommern und der Rostocker Straßenbahn AG wurde unter anderem ausgeführt, dass Angebot und Nachfrage des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich auf einem der hintersten Plätze lägen. Laut einer Untersuchung der Allianz pro Schiene e. V. aus dem Jahr 2021 hätten 21 Prozent der Menschen in Mecklenburg-Vorpommern keinen zumutbaren Zugang zum ÖPNV. Der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen in Mecklenburg-Vorpommern liege ausweislich des aktuellen Integrierten Landesverkehrsplanes bei sieben Prozent. Im Vergleich dazu liege der Durchschnitt der ostdeutschen Flächenländer bei zehn Prozent. Erforderlich seien eine deutliche Verbesserung der Angebote und ein abgestufter Taktverkehr im Land. Auf allen Verbindungen zwischen den Zentren des Landes sollte ein 1-Stunden-Takt bestehen. Der übrige Teil des Landes bis in jedes Dorf sollte im 2-Stunden-Takt angebunden sein, was vielfach nur mit Rufbussen wirtschaftlich darstellbar sein werde.

Notwendig sei eine wesentlich bessere Vernetzung der Angebote, sowohl an der Nahtstelle zwischen SPNV und sonstigem ÖPNV als auch innerhalb der bestehenden Busverkehre, insbesondere auf kreisgrenzenüberschreitenden Verbindungen. Zudem werde ein landesweiter Tarif mit akzeptablen Preisen für alle Verkehrsmittel für geboten gehalten. Attraktive, in das öffentliche Leben vor Ort integrierte Zugangsstellen, die Dichte der Haltestellen und die Qualität der Bahnhöfe, Haltestellen oder Haltepunkte seien ebenfalls wichtige Faktoren. Es müsse nicht zwingend ein landesweiter Verkehrsverbund eingeführt werden, auch wenn vieles dafür spreche, dass die Entwicklung in diese Richtung gehen werde. Es wurde davor gewarnt, sich zu schnell an bereits bestehende Verbünde wie dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) oder dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) anzuschließen. Hierdurch würde sich für die meisten Pendlerinnen und Pendler zwischen Rostock und Schwerin wenig ändern, da es dann zwischen Rostock und Schwerin immer noch keinen Verkehrs- oder Tarifverbund geben würde. Um die Kosten für das Land und die Risiken für die Verkehrsunternehmen zu begrenzen, wurde vorgeschlagen, zunächst mit einem Dachtarif zu starten, der ausschließlich von Fahrgästen gewählt werde, die verkehrsunternehmenübergreifend unterwegs seien, und der in einem Landestarif enden könnte. ÖPNV sei eine Länderaufgabe. Die Finanzierung des ÖPNV sei bereits in den Schlüsselzuweisungen des Bundes an die Länder enthalten. Die Herausforderungen der Verkehrswende könnten nur mit einem gemeinsamen Kraftakt von Bund, Ländern und Gemeinden bewältigt werden.

Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH hat insbesondere dargelegt, dass die geringe Nutzung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern vor allem auf das unattraktive Verkehrsangebot im Flächenland, hohe Tarife und niedrigere Kosten des motorisierten Individualverkehrs zurückzuführen sei. Den Pendlerinnen und Pendlern im Land sei in der Vergangenheit kein ausreichendes Angebot unterbreitet worden. Der ÖPNV habe mit den Besserverdienenden eine Klientel verloren, um die nicht ausreichend „gekämpft“ worden sei. Der ÖPNV müsse wieder alle Personengruppen für sich gewinnen. Es bedürfe eines langsamen, behutsamen Anstieges mit konkreten Personengruppen, zum Beispiel Rentnerinnen und Rentnern sowie Touristen, die konkret in ihren Bedürfnissen angesprochen und gewonnen werden könnten. Sukzessive sollte dann das Angebot hochgefahren werden. Die Abschlussberichte der Enquete-Kommissionen des Landtages „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ und „Zukunft der medizinischen Versorgung in Mecklenburg-Vorpommern“, der Integrierte Landesverkehrsplan und das Gutachten „ÖPNV-Zukunftsvision für Mecklenburg-Vorpommern“ seien „State of the Art“. Die dort aufgezeigten Verbesserungspotenziale sollten umgesetzt werden. Die flächendeckende Einführung des Rufbusses habe als Basisangebot in der Fläche oberste Priorität. Dann sollte bei den Taktbusverkehren und Landesbuslinien, die kreisübergreifende Verbindungen herstellten, angesetzt werden. Schließlich Sorge der SPNV für schnelle Verbindungen zwischen den Regionen und über Landesgrenzen hinweg. Der ÖPNV müsse als eine Mobilitätsalternative in der Bevölkerung geschärft werden. Ein Bewusstseinswandel sei mit den derzeitigen Werbekampagnen der Verkehrsunternehmen schwer zu erzielen. Hier sei eine Landesdachmarke mit einer Kampagne wünschenswert, die ein positives Image für den ÖPNV und damit ein Umdenken in der Bevölkerung herbeiführen könne. Der ÖPNV müsse sich als gemeinsame Dienstleistung gegenüber dem Fahrgast verstehen. Hier sei ein arbeitsteiliges Zusammenwirken erforderlich. Die Digitalisierung des ÖPNV-Systems und sinnvolle Takte seien notwendig. Es sollten weitere attraktive Tarifangebote etabliert und das Tarifsysteem überarbeitet werden. Perspektivisch könnte ein MV-Tarif aufgesetzt werden. Neue nutzerorientiertere und zeitgemäße Fahrzeugkonfigurationen ermöglichten eine Verbesserung des ÖPNV. Die Nutzergruppen sollten aus der Komfortzone ihres Pkws geholt und für den ÖPNV gewonnen werden.

Insgesamt spielten eine Angebotssteigerung, das Ansprechen von besonderen Gruppen für den ÖPNV, das Erzielen eines Bewusstseinswandels in der Bevölkerung und die Arbeit an den Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Seitens der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH wurde darüber informiert, dass im Landkreis Ludwigslust-Parchim ein flächendeckendes Rufbusangebot (24 Stunden täglich, sieben Tage in der Woche) bestehe. Der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis liege bei neun Prozent und sei damit doppelt so hoch wie im Landkreis Nordwestmecklenburg und fast so hoch wie in der Landeshauptstadt Schwerin. Für den Rufbus sei ein digitaler 24-Stunden-Workflow geschaffen worden. Die Zufahrten und -abfahrten im Landkreis Ludwigslust-Parchim seien bedarfsgerecht durch konventionelle Linienverkehre und flexible Bedienformen in der Fläche angebunden. Bislang seien 30 Elektrobusse im Unternehmen im Einsatz, die bis Jahresende auf 45 Elektrobusse aufgestockt werden sollten. Es sei wichtig, kreisübergreifende Angebote im Rufbus- und im Linienverkehr einzuführen. Es sollten Routen für landesweit bedeutsame Verbindungen festgelegt und virtuelle Haltestellen eingerichtet werden. Neben den Rufbussen im ländlichen Raum sei auch der Bahnverkehr im städtischen Bereich wichtig. Flexible Bedienformen müssten flächendeckend im Land und im städtischen Bereich, insbesondere in den Randzeiten, geschaffen werden. Rufbusangebote seien, wenn sie nicht zu Einschränkungen der Verkehrszeiten führten, sinnvoll, um ein möglichst attraktives Angebot mit stündlichen Verkehrsangeboten vorzuhalten. Die Zielsetzung müsse sein, jeden Ort an das Grundzentrum anzuschließen. Wünschenswert wären vor allem eine Landesdachmarke, eine Landes-App, eine zentrale Fahrplanauskunft, Rufbusbestellfunktionalität und Bezahlfunktionalität. Im Bereich der alternativen Antriebe seien große Anstrengungen erforderlich. Es bedürfe zwingend regionaler Verkehrsverbünde zur besseren Ausgestaltung von Verkehrsangeboten und Tarifen hinsichtlich der Oberzentren und des ländlichen Raumes. Vor dem Hintergrund, dass die Digitalisierung verkehrsunternehmensübergreifend zu einer Vereinheitlichung der Informationen und Nutzungsmöglichkeiten führe, sei ein Landesverkehrsverbund nicht erforderlich. Die Digitalisierung ersetze zum Teil traditionelle Verbundaufgaben. Darüber hinaus sollte ein Dachtarif eingeführt werden. Bei der Frage der Schaffung entsprechender Angebote könnten auch die Erfahrungen anderer Länder, zum Beispiel Österreich, herangezogen werden.

Die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH hat vorgetragen, dass im Landkreis Vorpommern-Greifswald bereits im Jahr 2005 ein linienbezogenes Rufbussystem eingeführt worden sei. Im Jahr 2017 sei das Rufbussystem ILSE, das vom Bund gefördert worden sei, etabliert und durch die Verkehrsgesellschaft in Abstimmung mit dem Landkreis weiterentwickelt und finanziert worden. Das Rufbussystem ILSE und auch weitere Rufbussysteme im Land hätten sich in der Praxis sehr gut bewährt und spielten im ländlichen Raum eine sehr große Rolle. Laut einer Befragung hätten ca. 60 Prozent der Fahrgäste des Rufbusses ILSE den ÖPNV vorher nicht genutzt. Rufbusse dienten als ergänzendes Angebot zum bestehenden Liniennetz und böten besonders im ländlichen Bereich eine hohe Mobilitätsgarantie. Durch die Rufbusse werde das bestehende Linienangebot nicht gefährdet. Wenn 30 Minuten vor oder nach dem gewünschten Abholtermin ein Linienbus fahre, werde auf diesen Linienbus verwiesen. Zudem werde der Rufbus als Zubringer eingesetzt und fahre bis zur nächsten Linienbushaltestelle. Seit 2021 werde der Rufbus ILSE auch kreisübergreifend in der Mecklenburgischen Seenplatte eingesetzt. Neben dem Einsatz von Rufbussen könnte eine Verbesserung des ÖPNV durch nutzer- und bedarfsorientierte Angebote, eine Liniennetzerweiterung auf den Hauptstrecken, Digitalisierung, E-Ticketing und eine auskömmliche Finanzierung erreicht werden.

Das von der Landespolitik vorgeschriebene fahrplanbasierte System werde sehr kritisch gesehen und bedeute für den bereits bestehenden vollflexiblen Rufbus, der ohne fahrplanbedingte Vorgaben bestellt werden könne, einen Rückschritt. Die im Integrierten Landesverkehrsplan vorgesehenen landesbedeutsamen Linien sollten durch das Land unterstützt werden. Ein MV-Tarif könnte perspektivisch der richtige Schritt für Mecklenburg-Vorpommern sein.

Seitens der Usedomer Bäderbahn GmbH wurde im Wesentlichen darauf verwiesen, dass in den vergangenen 20 bis 30 Jahren eine Optimierung der Verkehrssysteme unter Einsparung von öffentlichen Mitteln erfolgt sei, deren Ergebnis im aktuellen Zustand des ÖPNV und SPNV zu sehen sei. Im Land seien verschiedene Bedienungsräume mit unterschiedlichen Bedürfnissen vorzufinden. Daher müssten spezifische Lösungen entwickelt werden. In den Ballungsräumen sei bereits ein vergleichsweise gutes ÖPNV-Angebot vorhanden. In den touristischen Schwerpunkträumen sollte das ÖPNV-Angebot weiter verbessert werden, um zusätzliche Potenziale zu erschließen. In den ländlichen Räumen sei kein oder nur ein geringes ÖPNV-Angebot vorhanden. Die schülerverkehrsorientierten Angebote im ländlichen Raum würden durch die Allgemeinheit mitgenutzt. Teilweise würden Rufbusse eingesetzt. Es wurde vor einer Vereinheitlichung dieser unterschiedlichen Schwerpunkträume gewarnt. Vielmehr sollte auf Spezialisierung gesetzt werden. Auch bundesweit seien bereits erfolgreiche Modelle eingeführt worden, welche die speziellen Themen ihrer Region aufgegriffen hätten. Ein überregionaler „Einheitsbrei“ verwässere die regionalen Stärken. Das wichtigste Erfolgsmoment sei die konsequente Einbindung der Angebote in die jeweilige Region. Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, müsste zunächst ein angebotsorientiertes Liniennetz im ÖPNV und SPNV geschaffen werden. Es sollte auf allen Linien werktags ein 2-Stunden-Grundtakt eingeführt werden. Langfristig sei ein 1-Stunden-Grundtakt anzustreben. In den Ballungsräumen und touristischen Schwerpunkträumen sollten die Leistungen ebenfalls deutlich ausgeweitet werden, zum Beispiel durch häufigere Fahrten. Rufbusse dürften nur ergänzend zu den bestehenden oder noch einzurichtenden Angeboten im ÖPNV und SPNV eingesetzt werden, um eine Schwächung der vorhandenen Angebote im ÖPNV zu verhindern. Überdies sollte eine ausreichende Finanzierung der Verkehrsunternehmen durch eine Neuordnung der Finanzierungsinstrumente sichergestellt werden. Es müssten umlagebasierte Tarifmodelle für den ÖPNV und SPNV geschaffen werden. In diesem Zusammenhang wurde auf das erfolgreiche Modellprojekt Usedom mit der kartenfinanzierten Nutzung des ÖPNV und SPNV Bezug genommen. Hier habe man sich konsequent an den Bedürfnissen der Region orientiert und maßgeschneiderte Angebote entwickelt. Die von der Politik derzeit verfolgten Ansätze, zunächst günstige Tarife einzuführen und dann gegebenenfalls später Angebotskonzepte zu entwickeln, führten in die Irre. Die Landesregierung müsse den finanziellen und rechtlichen Rahmen zur Verbesserung des ÖPNV schaffen. Die Usedomer Bäderbahn GmbH sehe sich als Bestandteil der Tourismuswirtschaft und führe vergleichsweise umfangreiche Marketingmaßnahmen durch. Alle Aktivitäten der Gesellschaft seien regional ausgerichtet und auf die Bedürfnisse der Urlauber und Einwohner der Region zugeschnitten. Das beste Marketing bringe nichts, wenn das Angebot unzureichend sei.

Der Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e. V. hat darauf hingewiesen, dass Klimaschutz, die Notwendigkeit zum Energiesparen und hohe Unfallzahlen aktuell der Anlass seien, der Mobilität der Wohnbevölkerung und Touristen kurzfristig neue Impulse zu geben und zum Umsteigen auf den ÖPNV anzuregen. Durch die Corona-Pandemie seien die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen deutlich eingebrochen. Trotz eines Aufwärtstrends in den vergangenen Wochen konnte das Niveau vor Corona bislang noch nicht erreicht werden.

Insofern sei zu begrüßen, durch ein gemeinsames Agieren der Akteure von Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen die bisherigen Nachfragezahlen in Mecklenburg-Vorpommern zurückzugewinnen. Nach dem Vorbild anderer Bundesländer und Verbände sollte das 9-Euro-Ticket bewusst zum Einsteigen in und Kennenlernen der Alltagsmobilität einladen und entsprechend beworben werden. Alltagsmobilität bedeute, insbesondere den Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr vom Pkw auf Busse und Bahnen zu verlagern. Man sei davon überzeugt, dass der ÖPNV oftmals besser sei als das vorherrschende Image bei einem landesweiten Marktanteil von nur sieben Prozent. Die Landespolitik sollte daher kurzfristig über Marketingaktivitäten nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets entscheiden, um die zu erwartende Mehrnachfrage und somit einen Aufwärtstrend nachhaltig fortzuschreiben. Die Landespolitik sollte eine Kommunikationskampagne für die Nutzung von Bahnen und Bussen starten. Zahlreiche Orte seien gut mit dem ÖPNV zu erreichen, allerdings sei das Angebot oftmals gar nicht bekannt. Es sei wichtig, ein gutes Angebot tariflich gut zu kommunizieren. Insofern sei eine gemeinsame Werbe- und Imagekampagne von Land, Kommunen und Verkehrsunternehmen sinnvoll. Zudem sollte ein übergreifender Dachtarif im Land eingeführt werden.

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH hat berichtet, deutschlandweit bestünden differenzierte Verantwortungs- und Finanzierungsstrukturen, die zu „Brüchen“ im Verkehrsangebot, in den Tarifen, in der Fahrgastinformation, im Vertrieb und gegenüber den Kunden führen könnten. In Sachsen-Anhalt seien regionalspezifische Lösungen erarbeitet worden. Insbesondere sei ein Bahn-Bus-Landesnetz eingeführt worden, das sich an der Verbindung der zentralen Orte gemäß dem Landesentwicklungsplan orientiere und dem Prinzip der differenzierten Bedienung folge. Der Standard werde durch einen Taktverkehr, regelmäßige Bedienung am Wochenende und in den Ferien, kostenlose Fahrradmitnahme sowie die Anerkennung übergreifender Tickets gebildet. Inzwischen erfüllten 25 der 31 Buslinien im Landesnetz den stündlichen PlusBus-Standard, während die übrigen Linien mindestens im 2-Stunden-Takt verkehrten. Der Fahrplan werde entsprechend den Kriterien des Integralen Taktfahrplanes gebildet und sei damit auch Teil des Deutschlandtaktes. Anschließende Angebote (auch als flexible, nachfrageorientierte Bedienformen) könnten den Deutschlandtakt bis ins „letzte Dorf“ tragen. Die Linien des Bus-Landesnetzes ermöglichten oft die Verbindung über Kreisgrenzen und verhinderten, dass Verkehrsangebote an Kreisgrenzen endeten. Die Verfügbarkeit einer umfassenden Fahrgastinformation aller Verkehrsträger in einem Land sei elementarer Bestandteil eines zeitgemäßen Verkehrsangebotes. In Sachsen-Anhalt sei der Weg einer landesweiten Beschaffung von intelligenten Fahrscheindruckern gewählt worden, die den Unternehmen vermietet würden. Die Mobilitätsapp INSA werde für das elektronische Ticketing und für die Anschlussicherung erweitert. Landesweite Image- und Vorteilskampagnen könnten das Image und den Stellenwert des ÖPNV verbessern. Für eine landesweite Dachmarke spreche vor allem, dass dem Fahrgast gegenüber eine landesweite Angebotsqualität und entsprechende Angebote dargestellt werden könnten. Die überregionale Vermarktung müsse erkennbar sein. In Sachsen-Anhalt erfolge die Vermarktung für das Bahn-Bus-Landesnetz über eine unternehmensübergreifende Dachmarke, die zunächst zur Bewerbung der landesbedeutsamen Buslinien eingeführt worden sei und inzwischen im gesamten Bahn-Bus-Landesnetz und damit auch im Eisenbahnverkehr zum Einsatz komme.

Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz leiste. Ziel sei es, mehr Menschen für den ÖPNV und SPNV zu gewinnen. Entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels seien in der Regel Flexibilität (Taktfrequenz), niedrige Zugangsbarrieren (Anfahrt zum und Parken am Bahnhof, Einfachheit des Tarifsystems und der Vertriebswege), Komfort, Reisezeit, Preis und individuelles Wohl- und Sicherheitsempfinden. Wenn diese Faktoren stimmten und ein attraktives und konkurrenzfähiges Angebot geschaffen werde, könnten die Menschen davon überzeugt werden, den ÖPNV zu nutzen. Verkehrsströme richteten sich nicht nach Ländergrenzen. Daher müsse das Angebot über administrative Grenzen hinaus gedacht werden. Rufbusse und On-Demand-Verkehre könnten im ländlichen Raum künftig eine große Rolle spielen. Insbesondere bedürfe es einer guten Anschlussmobilität an den jeweiligen Bahnhöfen, mit der die „erste und letzte Meile“ bewältigt werden könne. Auch der Fernverkehr sei für die Pendlerinnen und Pendler von Bedeutung. Es sei wichtig, ein integriertes Verkehrssystem zu betrachten. Zwar sei das Land Mecklenburg-Vorpommern durch kleinere Orte geprägt, dennoch könne auch hier ein leistungsfähiger ÖPNV und SPNV zur Verfügung gestellt werden. 350 Millionen Euro würden im Jahr 2022 in das Netz und die Bahnhöfe in Mecklenburg-Vorpommern investiert. Durch die Infrastrukturausbauten werde ein leistungsfähigeres Netz im Land geschaffen, das in Zukunft digitalisiert werden solle. Zudem müsse die Qualität und Zuverlässigkeit des Systems stimmen und es müssten attraktive Angebote geschaffen werden. Insgesamt seien regionale Lösungen, die auf die unterschiedlichen Bedürfnisse in den Tourismusregionen, ländlichen Regionen oder Großstadtreionen zugeschnitten seien, erforderlich. Es sei Aufgabe der Politik, die Rahmenbedingungen festzusetzen und die Ziele zu definieren.

Der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat drei Punkte hervorgehoben, um den ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern zukunftsfähig aufzustellen. Zum einen sollte ein flächendeckendes ÖPNV-Netz eingeführt werden. Zum anderen sei eine bedarfsorientierte Anbindung des ländlichen Raumes im 1- bis 2-Stunden-Takt geboten. Außerdem sollte ein Verkehrsverbund für Mecklenburg-Vorpommern etabliert werden, der den ÖPNV landesweit – übergreifend über alle Landkreise und kreisfreien Städte – verknüpfe. Im Umkreis von Rostock, der größten Stadt Mecklenburg-Vorpommerns, sei der einzige Verkehrsverbund im Land gebildet worden, der aber nicht landesweit flächendeckend sei. Vorbilder für einen landesweiten Verkehrsverbund könnten der VBB oder der HVV sein. Denkbar wäre auch, sich an einen bereits bestehenden Verkehrsverbund anzuschließen. Allerdings sollte diese Option zunächst auch mit der Maßgabe, ob ein landeseigener Verkehrsverbund möglicherweise sinnvoller sei, genau geprüft werden. Darüber hinaus sei ein landesweit einheitliches Ticketsystem vorstellbar. Für den flächendeckenden Ausbau und das Betreiben des Rufbussystems sei eine finanzielle Beteiligung des Landes erforderlich. Aufgrund gestiegener Kraftstoffpreise und Beschaffungskosten werde insoweit ein Landeszuschuss an die Landkreise in Höhe von circa zehn Millionen Euro jährlich für angemessen gehalten. Mit einem flächendeckenden Ausbau des Rufbussystems, attraktiven, landesweit gültigen Tarifangeboten, einer bedarfsgerechten Fortschreibung der gemeinsamen Nahverkehrspläne, einer Angebotserweiterung und der Antriebswende (Anschaffung von E-Fahrzeugen und Wasserstofffahrzeugen) könnte eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV erreicht werden. Der Aufbau eines flächendeckenden Rufbussystems werde als vorrangig vor weiteren landesweiten Ticketsystemen wie dem Seniorenticket gesehen.

Der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat darauf verwiesen, dass die Qualität des Angebotes des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern verbessert werden sollte. Hierzu gehörten Taktverdichtungen, die Anbindung aller Orte an das ÖPNV-Netz (möglichst im 2-Stunden-Takt), der Umstieg auf alternative Antriebsarten, eine bessere Verzahnung zwischen ÖPNV und SPNV, kreisgrenzenüberschreitende Verkehre und attraktive Preise. Dort, wo es erforderlich sei, sollte ein Rufbussystem eingebunden werden. Anzustreben seien ein landesweiter Verkehrsverbund, elektronische Auskunfts- und Buchungssysteme sowie eine Verzahnung mit dem HVV und VBB. Ein Verkehrsverbund schaffe bessere Voraussetzungen für die Einführung beziehungsweise Umsetzung von gruppenbezogenen Tickets und Vergünstigungen. Ein Schritt auf dem Weg dorthin sei die deutschlandweite Mobilitätsplattform „Mobility inside“. Die Anbindung an die Metropolen sei sehr wichtig. Es sollten aber auch die regionalen Spezifika ausreichend berücksichtigt werden. Bereits im Januar 2019 hätten die kommunalen Spitzenverbände einen gemeinsamen Beschluss zur „Ertüchtigung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern“ gefasst, in dem die genannten Punkte bereits enthalten gewesen seien. Es wurde sich für die Einführung eines Dachtarifes im Land ausgesprochen, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Angesichts der Klimakrise und der notwendigen Gegenmaßnahmen seien vor allem im Verkehrssektor gravierende Änderungen erforderlich. Hier spiele der ÖPNV eine tragende Rolle, sei als Element der Daseinsvorsorge für jedermann zugänglich und müsse finanziell stärker gefördert werden, damit das Angebot attraktiver gestaltet werden könne.

Auf Nachfrage der Fraktion der CDU, wie schnell ein Dachtarif eingeführt werden könnte und welche Kosten hiermit verbunden seien, hat der Vertreter des Landesfachausschusses Öffentlicher Personennahverkehr Mecklenburg-Vorpommern und der Rostocker Straßenbahn AG erwidert, dass der Dachtarif neben der notwendigen Angebotsverbesserung ein wesentliches Mittel sei, um den ÖPNV im Land attraktiver zu gestalten. Diese Aufgabe könnte bei der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern als derzeit einziger übergreifender Organisation im Land angesiedelt werden. Genaue Angaben zu den Kosten könnten nicht gemacht werden. Ausweislich einer Untersuchung aus dem Jahr 2014 entstünden für einen vollintegrierten Landestarif Kosten in Höhe von etwa 22 Millionen Euro pro Jahr. Möglicherweise würden die Kosten heute bei über 30 Millionen Euro liegen. Viele andere Bundesländer hätten bereits einen Dachtarif eingeführt. Wenn die landkreis-, bahn- und busgrenzenübergreifenden Verkehre zu einem Tarif zusammengefasst würden, könnte dieser 15 bis 20 Prozent unter den heutigen Tarifen liegen.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat um eine Einschätzung gebeten, ob die derzeitige Prioritätensetzung im Land für richtig gehalten werde, um den ÖPNV zu verbessern.

Der Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e. V. hat eine Werbe- und Imagemaßnahme für den ÖPNV befürwortet. Zunächst müsste das Angebot grundsätzlich verbessert werden. Dann könnten in einem weiteren Schritt die Marketinginstrumente (Kommunikation und Tarifmaßnahmen) genutzt werden. Es würde etwa drei bis sechs Jahre dauern, bis Veränderungen einträten. Die Angebote müssten kommuniziert und der ÖPNV bekannter gemacht werden, damit sich wieder mehr Menschen für den ÖPNV entschieden.

Die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH hat betont, die Angebote seien in den Ballungszentren, touristischen Regionen, auf den Hauptstrecken und in den Bereichen, in denen entsprechende Rufbussysteme eingerichtet worden seien, vorhanden. Die Einführung eines landesweiten Rufbussystems werde ausdrücklich begrüßt. Es sei sinnvoll, einen Verkehrsverbund Westmecklenburg einzuführen, an dem sich das Land entsprechend beteiligen sollte. Es wurde dafür geworben, einen Landestarif in die Prioritätenliste aufzunehmen.

Seitens des Landesfachausschusses Öffentlicher Personennahverkehr Mecklenburg-Vorpommern und der Rostocker Straßenbahn AG wurde die Prioritätensetzung moniert. Mit der Einführung des Seniorentickets werde eine spezielle Nutzergruppe gegenüber allen anderen Nutzergruppen bevorteilt. Ob die hierfür eingesetzten finanziellen Mittel ausreichen, sei noch unklar. Die Bestandsverkehre seien deutlich unterfinanziert. Wichtig seien ebenfalls Ruf- und Taktbusse. Das Rufbussystem funktioniere nur, wenn es auf ein Taktbusnetz aufbauen könne. Es sollte zunächst in das Angebot investiert und erst danach der tarifliche Vorteil gewährt werden. Zudem sollte künftig ein Dachtarif etabliert werden.

Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE, wie ein landesweites System, das die linien- und flächenbasierten Systeme harmonisieren könne, aussehen könnte, hat die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH geantwortet, dass die bereits im Land vorhandenen Rufbussysteme nebeneinander laufen könnten. Wichtig sei, die Rufbussysteme in die zentrale Fahrplanauskunft der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern aufzunehmen. Im Übrigen sollte zunächst ein entsprechendes Angebot geschaffen und ein landesweites Rufbussystem etabliert werden, bevor Maßnahmen wie das Seniorenticket eingeführt würden. Diese Auffassung wurde von der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH und der Usedomer Bäderbahn GmbH geteilt.

Auf Nachfrage der Fraktion der SPD zum Einsatz von E-Rollern in Regionen, in denen keine Anbindung an den ÖPNV möglich sei, wurde seitens der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH darauf verwiesen, dass im ländlichen Raum ein E-Roller das Mittel der Wahl sein könnte. Problematisch sei aber, dass E-Roller nicht barrierefrei seien. Es sollten Verkehre eingeführt werden, welche die „letzte Meile“ auch in den Stadtgebieten zu Zeiten anbinden würden, zu denen kein Stadtbus mehr fahre.

Die Fraktion der AfD hat sich danach erkundigt, wie viele Personen den Rufbus täglich nutzten, wie hoch der Landeszuschuss sein sollte, um das Rufbussystem zu betreiben, und ob darüber nachgedacht worden sei, beispielsweise elektrische Fahrzeuge in eine Fahrplanauskunft des Landes zu implementieren.

Die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH hat mitgeteilt, dass aktuell durchschnittlich pro Tag 30 Rufbusabrufe zu verzeichnen seien. Im Jahr 2018 sei ein Zuschuss von 250 000 Euro für den Einsatz von Kleinbussen mit acht Sitzen und für die erforderliche Soft- und Hardware beantragt worden. Als problematisch erweise sich der Zugang zu zusätzlichen Fahrmöglichkeiten.

Die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH hat erklärt, dass der Rufbus ein kleines Ergänzungsangebot mit großer Wirkung sei. Täglich nutzten im Landkreis Ludwigslust-Parchim etwa 300 Fahrgäste und damit etwa ein Prozent der gesamten Fahrgäste den Rufbus. Das Rufbussystem koste etwa 800 000 Euro pro Jahr.

Seitens des Landesfachausschusses Öffentlicher Personennahverkehr Mecklenburg-Vorpommern und der Rostocker Straßenbahn AG wurde die Bedeutung der kombinierten Verkehre im Land, zum Beispiel „Park and Ride“ und „Bike and Ride“, hervorgehoben. Es sei angedacht, die kombinierten Verkehre in die Ticketvertriebsplattformen zu integrieren.

Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH hat dargelegt, dass die Intermodalität ein wichtiger Aspekt sei und gestärkt werden müsse, um mehr Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. In Rostock sei es vorstellbar, E-Roller als zusätzliche Fahrmöglichkeiten anzubieten. Der Einsatz von E-Rollern sei jedoch keine flächendeckende Lösung.

Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE hat die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH mitgeteilt, dass die virtuellen Haltestellen nur digital auf dem Liniennetzplan dargestellt und nicht von Linienbussen, sondern nur von Rufbussen angesteuert würden, sofern es verkehrstechnisch möglich sei. Virtuelle Haltestellen könnten eine Arztpraxis, ein Einkaufsmarkt, eine Apotheke oder ein Sportverein sein. Nachfragen von Interessierten zu virtuellen Haltestellen würden geprüft und entsprechende Haltepunkte im Rahmen der Möglichkeiten eingerichtet. In diesem Zusammenhang wurde auch auf den Fahrdienst MOIA verwiesen.

Die Fraktion der FDP hat hinterfragt, ob ausreichend Fachkräfte zur Verfügung stünden und welche Ideen oder Konzepte verfolgt würden, um das ÖPNV-Angebot zu erweitern.

Seitens des Landesfachausschusses Öffentlicher Personennahverkehr Mecklenburg-Vorpommern und der Rostocker Straßenbahn AG wurde ausgeführt, dass derzeit gerade noch ausreichend Fachkräfte verfügbar seien, um den Bestand abzusichern. Der demografische Wandel stelle eine große Herausforderung dar. Es werde mit Bildungsträgern zusammengearbeitet. Zudem würden eigene Fahrschulen eingerichtet, um insbesondere Busfahrer auszubilden. Die tarifvertraglichen Bedingungen hätten sich in den vergangenen Jahren gut entwickelt, sodass dieser Beruf nicht unattraktiv erscheine. Allerdings sei die Schichtarbeit ein Thema, das vor allem jüngere Menschen davon abhalte, diesen Beruf zu wählen. Es werde für möglich gehalten, zusätzliche Fachkräfte zu gewinnen, wenn entsprechende Aktivitäten gestartet und die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt würden.

IV. Wesentliche Ergebnisse der Beratungen des Wirtschaftsausschusses

Die Fraktionen der SPD und DIE LINKE haben beantragt, dem Landtag zu empfehlen, folgender Entschließung zuzustimmen:

- „I. Der Landtag stellt fest, dass der ÖPNV ein wichtiger Bestandteil der notwendigen Mobilitätswende in Mecklenburg-Vorpommern ist. Gerade mit Blick auf den Beitrag des ÖPNV zur Erreichung der Klimaschutzziele und als wichtige Säule der Daseinsvorsorge ist es notwendig, auch im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern ein öffentliches Mobilitätsangebot als Alternative zum privaten Pkw zu unterbreiten, das den Menschen die Option zum Wechsel bietet. Ein solches ÖPNV-Angebot zeichnet sich durch ein flächendeckendes Liniennetz, attraktive Takte sowie die Bezahlbarkeit für die Nutzerinnen und Nutzer aus. Mit dem Integrierten Landesverkehrsplan besteht hierfür eine gute Grundlagenplanung, auf der in den kommenden Jahren aufgebaut werden kann.

- II. Der Landtag begrüßt, dass
1. die Landesregierung gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen ab 2024 landesweit dafür Sorge trägt, dass alle Dörfer über ein Rufbus-system erreichbar sind. Damit wird die Anbindung der ländlichen Räume wesentlich verbessert. Rufbusanbindungen ergänzen Takt- und Linienbusverbindungen und haben Zubringerfunktion auch zur Bahn.
 2. ab 1. Januar 2023 mit dem Senienticket ein weiteres 365-Euro-Ticket in Mecklenburg-Vorpommern eingeführt werden soll. Gerade mit Blick auf zahlreiche gebrochene Erwerbsbiografien der Nachwendezeit und dem proportional hohen Anteil von Rentnerinnen und Rentnern mit Grundsicherung oder nur kleinen Renten ist dies ein Beitrag, Mobilität auch im Alter zu ermöglichen und Lebensleistung anzuerkennen.
 3. das Azubiticket verstetigt und fortgeführt wird.
- III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, mit koordinierender und unterstützender Rolle der landeseigenen Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern
1. gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen
 - a) eine zentrale landesweite Mobilitätsplattform als Hintergrundsystem unter anderem für den Ticketvertrieb zu etablieren,
 - b) alle wesentlichen Themen des ÖPNV, zum Beispiel Linien-, Fahrplan- und Tarif-informationen auch in Echtzeit, Ticketvertrieb und Routing, unter einer gemein-samen Dachmarke zu bündeln,
 - c) die Einführung eines ergänzenden, landesweit gültigen Dachtarifes für Fahrten über Tarifgrenzen hinweg zu prüfen,
 - d) die Vernetzung von Bahn, Bus und Rufbus auch über Kreis- und Landesgrenzen hinweg zu verbessern und die Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern zu stärken,
 - e) landkreisübergreifende Taktbuslinien zu prüfen und gegebenenfalls zu etablieren,
 - f) für ein landesweites fahrplanbasiertes Rufbussystem verkehrliche Mindeststandards mit den Aufgabenträgern des sonstigen ÖPNV abzustimmen und eine flächen-deckende Einführung unter Berücksichtigung bestehender Rufbusangebote zum Januar 2024 anzustreben. Die Einführung des Rufbussystems soll bis 2027 evaluiert werden.
 2. zusätzliche Regionalisierungsmittel des Bundes für die Stärkung des SPNV-Angebotes als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs zu nutzen und auch die Option der Reaktivierung geeigneter Relationen im Blick zu behalten und den hierfür notwendigen Investitionsbedarf zu ermitteln.
 3. zu prüfen, wie durch ein schnelleres Abschmelzen des „Sondervermögens SPNV“ eine Stärkung von Takten und Randzeiten auf besonders stark genutzten Bahnstrecken erreicht werden kann; dafür Sorge zu tragen, dass eine auskömmliche Finanzierung des verdichteten Leistungsangebotes über bundesweit erhöhte Regionalisierungsmittel auf einem Entwicklungspfad bis zum Jahr 2030 sichergestellt wird. Auf den Haupt-verbindungen im Land soll ein Ein-Stunden-Takt angestrebt werden.
 4. landesweit einheitliche und verbindende Kommunikationselemente, wie beispielsweise ein einheitliches Design im SPNV oder eine Dachmarke für die Fahrplanauskunft, zu schaffen, die von den Verkehrsunternehmen in Werbung und Kommunikation genutzt werden können, um den Gedanken der verkehrsträgerübergreifenden Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern zu stärken.

5. im Rahmen der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogrammes sowie bei der Fortschreibung des Integrierten Landesverkehrsplanes (Teil ÖPNV-Landesplan) potenziell für die Reaktivierung geeignete Bahnstrecken aufzunehmen. Gegenüber dem Bund ist bei geeigneten Relationen auch mit Blick auf die Potenziale der Verbesserung des Modal Split beim Güterverkehr auf entsprechenden Strecken auf eine finanzielle Beteiligung hinzuwirken. Hierbei ist insbesondere die Verbesserung der Hinterlandanbindung der Ostseehäfen an Mitteldeutschland zu berücksichtigen, um der gestiegenen Bedeutung bei der Versorgung Ostdeutschlands gerecht zu werden.
6. bei Reaktivierungen von Bahnstrecken, etwaigen Modellvorhaben sowie neuen Verkehrsverträgen im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern möglichst lokal emissionsfreie Zugantriebe zu nutzen.“

Die Fraktionen der SPD und DIE LINKE haben unter anderem dargelegt, das Expertengespräch habe gezeigt, dass die Verkehrsunternehmen im Land den Rufbus als einzig wirtschaftlich abbildbare Option zur Anbindung aller Dörfer an den Nahverkehr ansehen würden. Der Wunsch der Experten, die bestehenden Rufbusangebote in das neue landesweite Rufbussystem zu integrieren und die Leistungen für die Menschen im Land zu harmonisieren, sei aufgenommen worden. Es sei eine Verbesserung der Mobilität über Kreisgrenzen hinweg aus Nutzersicht gefordert worden. Dies bedinge aus Sicht der Koalitionsfraktionen eine einheitliche technische Basis bei Ticketing und Fahrplanauskunft, die Prüfung und gegebenenfalls die Einführung eines Dachtarifes. Ferner werde die Schaffung eines einheitlichen Designs angestrebt. Die regionalen Verkehrsverbände im Land sollten gestärkt werden, um im Alltagsverkehr für die Menschen im Land den ÖPNV einfach und bezahlbarer zu gestalten. Die Stärkung von landkreisübergreifenden Buslinien sei wünschenswert. In der Entschließung seien klare Ziele zur Nutzung der Regionalisierungsmittel für die Stärkung des SPNV-Angebotes formuliert worden. Insbesondere sollte geprüft werden, wie eine Stärkung von Takten und Randzeiten auf besonders stark genutzten Bahnstrecken erreicht werden könne. Potenziell für die Reaktivierung geeignete Bahnstrecken sollten im Rahmen der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogrammes sowie bei der Fortschreibung des Integrierten Landesverkehrsplanes aufgenommen werden. Grundsätzlich sollte zuerst das Angebot ausgebaut werden, bevor vergünstigte Tickets angeboten würden. Allerdings gebe es im Land eine hohe Anzahl an Menschen mit nur sehr kleinen Renten oder Grundsicherung. Die Gründe hierfür seien vielfältig und lägen vor allem in gebrochenen Erwerbsbiografien und niedrigen Löhnen aufgrund zu geringer Tarifbindung und fehlender Mindestlöhne. Für diese Personengruppe werde das Seniorenticket eingeführt.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat beantragt, den Entschließungsantrag der Fraktionen der SPD und DIE LINKE wie folgt zu ändern:

- „1. Ziffer I Satz 4 wird gestrichen.
2. Ziffer II wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe a Satz 1 werden nach dem Wort ‚dass‘ die Wörter ‚auf der letzten Meile‘ eingefügt.
 - b) Buchstabe b wird gestrichen.
 - c) Der bisherige Buchstabe c wird Buchstabe b.

3. Ziffer III wird wie folgt geändert:

- a) Im Eingangssatz werden nach dem Wort ‚Mecklenburg-Vorpommern‘ die Wörter ‚sowie fachlicher externer Koordination‘ eingefügt.
- b) In Nummer 1 Buchstabe a werden nach dem Wort ‚Ticketvertrieb‘ die Wörter ‚bis zum 1. Januar 2024‘ eingefügt.
- c) In Nummer 1 Buchstabe c werden die Wörter ‚zu prüfen‘ durch die Wörter ‚kurzfristig zu prüfen und umzusetzen‘ ersetzt.
- d) In Nummer 1 Buchstabe e werden die Wörter ‚zu prüfen und gegebenenfalls zu etablieren‘ durch die Wörter ‚baldmöglichst einzuführen‘ ersetzt.
- e) Nummer 1 Buchstabe f wird gestrichen.
- f) Nummer 4 wird gestrichen.
- g) Die bisherigen Nummern 5 und 6 werden Nummern 4 und 5.“

Zur Begründung hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN insbesondere ausgeführt, dass sich die Mehrheit der Experten dafür ausgesprochen habe, vor der Einführung eines Seniorentickets unbedingt eine Verbesserung des Angebotes zu erreichen. Die Dringlichkeit und der Nutzen eines Seniorentickets seien dagegen als gering eingestuft worden. Als wichtigste Ziele seien die Verbesserung des Angebotes und eine Erhöhung der Qualität genannt worden. Außerdem sei klargestellt worden, dass der ÖPNV prinzipiell unterfinanziert sei und die nicht ausreichende Finanzierung der notwendigen Verbesserung des Angebotes entgegenstehe. Es bedürfe daher dringend einer dauerhaft gesicherten Finanzierungsgrundlage, damit Angebots- und Qualitätsverbesserungen umgesetzt werden könnten. Die vorhandenen Mittel für vergünstigte Tickets für einzelne Bevölkerungsgruppen zu verwenden, wie mit der Einführung des Seniorentickets geplant sei, gehe laut Expertenmeinung dagegen in die falsche Richtung. Weiterhin hätten sich alle Sachverständigen für ein moderiertes Forum der Zusammenarbeit ausgesprochen, um alle anstehenden Herausforderungen koordiniert und gemeinsam anzugehen und abgestimmte Lösungen zu finden. Wie erfolgreich ein solches Vorgehen auf Augenhöhe sein könne, zeigten die Erfahrungen der „nah-sh“ im Nachbarland Schleswig-Holstein.

Reine Prüfaufträge würden dem Ernst der Lage im ÖPNV des Landes nicht gerecht, wenn nicht konkrete Zeitschienen dahinter stünden. Die in dem Änderungsantrag unterbreiteten Vorschläge zielten auf eine sofortige Verbesserung des Angebotes ab, konkretisierten den Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen und stellten insoweit eine Verbindlichkeit her.

Der Wirtschaftsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bei Enthaltung seitens der Fraktionen der AfD und CDU abgelehnt.

Der Wirtschaftsausschuss hat mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bei Enthaltung seitens der Fraktion der CDU beschlossen, dem Landtag zu empfehlen, den Entschließungsantrag der Fraktionen der SPD und DIE LINKE anzunehmen.

Der Wirtschaftsausschuss hat mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bei Enthaltung seitens der Fraktionen der AfD und CDU beschlossen, dem Landtag zu empfehlen, den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 8/412 abzulehnen.

Schwerin, den 2. Juni 2022

Martin Schmidt
Berichtersteller