

KURZPROTOKOLL

der 15. Sitzung der Enquete-Kommission
„Zukunft der medizinischen Versorgung in Mecklenburg-Vorpommern“
am Mittwoch, dem 17. März 2021, 15:30 Uhr,
in Schwerin, Schloss, Plenarsaal

Vorsitz: Abg. Jörg Heydorn

TAGESORDNUNG

1. Öffentliche Anhörungen zum aktuellen Stand der medizinischen Versorgung in Mecklenburg-Vorpommern
2. Allgemeine Kommissionsangelegenheiten

PUNKT 1 DER TAGESORDNUNG

Öffentliche Anhörungen zum aktuellen Stand der medizinischen Versorgung in Mecklenburg-Vorpommern

Vors. **Jörg Heydorn** eröffnet die 15. Sitzung der Enquete-Kommission und begrüßt die Sitzungsteilnehmer im Saal und diejenigen, die per Video zugeschaltet sind. Das heutige Thema sei die Mobilität im Rahmen der Gesundheitsversorgung. Er bittet die zugeschalteten Personen darum, ihr Mikrofon auszuschalten, wenn sie gerade nicht sprechen. Dies vermeide einen Wiederhall. Bei Fragen an die Anzuhörenden solle in den Chat geschrieben werden. Die Wortbeiträge würden dann nacheinander aufgerufen werden. Er weist darauf hin, dass der Chatinhalt für alle im Saal anwesenden Personen sichtbar sei. Dies betreffe auch private Nachrichten. Nachdem, was die Kommission in ihrer bisherigen Arbeit und in Gesprächen mit dem Gutachter zum Thema Mobilität im Kontext der Gesundheitsversorgung erlebt habe, habe dieses Thema eine wirklich große Bedeutung. Wenn man unterstelle, dass bestimmte Gesundheitsangebote z. B. aus Qualitätsgründen sowohl im stationären als auch im ambulanten Bereich konzentriert werden müssten, schwinde immer die Frage mit, wie die Leute diese Gesundheitsversorgungsangebote erreichten und wer sich dafür zuständig fühle. Veränderungen im Gesundheitswesen seien für die Menschen oft schwer zu verstehen und würden häufig nicht akzeptiert. Er denke aber, man finde überhaupt keine Akzeptanz, wenn die Mobilitätsfragen nicht zur Zufriedenheit der Menschen geklärt würden. Wenn man sich die Lage in Mecklenburg-Vorpommern auch hinsichtlich der Mobilitätsangebote ansehe, könne man eine ganz unterschiedliche Ausgangslage je nachdem, in welcher Region man sich befinde, feststellen. Das Ziel der heutigen Anhörung sei die Feststellung des derzeitigen Angebotes sowie das Aufzeigen von Verbesserungsbedarfen und Lösungen, um die Gesundheitsangebote im Land mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen zu können. Dabei gehe es nicht nur um Krankenhäuser und Ärzte, sondern beispielsweise auch um Physiotherapeuten und Apotheken. Wenn jemand krank sei und einen Beförderungsschein habe, werde er damit auch zum Krankenhaus gebracht. Die Frage sei aber, wie jemand einfach nur zu einem Arzt komme, wenn er kein Auto mehr fahren könne und auch niemanden habe, der ihn fahren könne. Damit solle sich die heutige

Anhörung befassen. Dazu habe die Kommission kompetente Personen eingeladen. Zugeschaltet seien für den Bereich der Praxis Herr Bertholt Witting als neuer Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft M-V mbH, Frau Birgit Klemer (Mitarbeiterin der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH im Fachbereich Fahrplan und Tarife) als Vertreterin für den Geschäftsführer Herrn Dirk Zabel und Herr Stefan Lösel (Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH). Aus dem Bereich Wissenschaft und Beratung sei Dr. Jürgen Gies (Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich Mobilität der Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH) zugeschaltet. Dieser sei einigen Mitgliedern schon bekannt, da das Deutsche Institut für Urbanistik am Gutachten zur Mobilität für die Enquete-Kommision „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ als Hauptauftragnehmer mitgearbeitet habe. Herr Christoph Gipp (Geschäftsführer und Bereichsleiter Mobilität der IGES Institut GmbH) habe kurzfristig absagen müssen. Des Weiteren nehme Dr. Christian Mehlert (KCW GmbH), der aufgrund von unterschiedlichen Arbeiten mit der Mobilitätssituation in Mecklenburg-Vorpommern vertraut sei, teil.

Bertholt Witting (Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft M-V mbH) erklärt, die Amtsübergabe mit seinem Vorgänger Detlef Lindemann habe gerade stattgefunden. Morgen sei sein erster offizieller Tag als Geschäftsführer. Er bitte daher um Verständnis, dass er zum Thema Mobilität vielleicht noch nicht alle Fragen beantworten könne. Das Thema betreffe auch die Mobilität im ländlichen Raum und eine vulnerable Gruppe, die auf eine Hilfestellung in weiten Teilen angewiesen sei. Für die Überlegungen, die er angestellt habe und der Kommission mitteilen werde, sei er allein verantwortlich. Bei Betrachtung der Landschaft habe er festgestellt, dass in Vergangenheit bereits Ziele entwickelt worden seien. Teilweise habe er in vorherigen Funktionen daran mitwirken können. Er erinnere in erster Linie an den Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2018. Dieser denke, wie Mobilität in verkehrlicher Sicht ausgerichtet sein könnte und frage nach Mobilitätsmöglichkeiten und -alternativen unter dem Gesichtspunkt, dass 25 Prozent der Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns keinen PKW habe. Er stelle ausführlich dar, wie sich die Reiseweiten für die Menschen in Mecklenburg-Vorpommern darstellten. An einem Werktag in der Hauptreisezeit zwischen 9.00 und 11.00 Uhr könne festgestellt werden, dass die Hälfte der Bevölkerung, die kein Auto habe,

Reisezeiten von 90 Minuten und mehr auf sich nehmen müsse. Dies sei zu viel für jemanden, der ein medizinisches Versorgungsangebot in Anspruch nehmen wolle. Der entwickelte Landesverkehrsplan sage auf Seite 73 ausführlich, wie es mit der Mobilität in der Fläche aussehe und empfiehlt, integrierte Mobilitätspakete aus Bahn, Linienbus, Anrufsammeltaxi, Taxi und Carsharing zu schnüren. Es seien sich auch schon viele Gedanken für spezielle Nutzergruppen gemacht worden. Die Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ habe eine besondere Gruppe vor Augen gehabt. Davon umfasst sei aber eine weitere Gruppe, nämlich die im medizinischen Bereich Tätigen, die Begleiter der Patienten und auch jüngere Leute, die eine ärztliche Behandlung benötigten. Die Enquete-Kommission habe viele Lösungsvorschläge für dieses Problem entwickelt. In Mecklenburg-Vorpommern gebe es auch eine Förderrichtlinie, die jedoch auf den 5. Januar 2000 datiere. Die Nachfrage sei gering. Es gebe eine Fördersumme über einen Zeitraum von drei Jahren, die offensichtlich nicht den nötigen Anreiz biete. Man habe in der zurückliegenden Zeit bereits viele Erfahrungen sammeln können. Frau Klemer werde gleich über den ILSE-Bus berichten und Herr Lösel über das Anruf-Sammeltaxi in Ludwigslust-Parchim. Daneben gebe es noch viele andere Akteure auf diesem Gebiet, die sich beispielsweise im Rahmen der ländlichen Gestaltungsräume darüber Gedanken machten, wie einzelne Personen zum Einkaufen oder für Arztbesuche in die Stadt gebracht werden könnten, aber auch wie Menschen Kulturveranstaltungen oder Kinder den Sportverein erreichen könnten. Inhaltlich würden dabei unterschiedliche Ansätze verfolgt, nämlich entweder das Fahren nach feststehenden Fahrplänen oder nach virtuellen Fahrplänen, sogenannte On-Demand-Verkehre, bei denen jeder sein Fahrziel angeben könne und damit potentiell jedes Ziel im Land erreichbar sei. Im Landtag sei sich oft damit beschäftigt worden, dass die Digitalisierung viele Möglichkeiten biete, um Mobilität abzubilden. Er denke dabei an Start-Up-Unternehmen, die z. B. Mitfahr-Apps auf den Markt gebracht hätten. Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, die in rechtlicher Hinsicht neue Möglichkeiten eröffne, sei gerade im Bundestag gewesen. Es gebe gute Möglichkeiten, Ideen umzusetzen und Mobilitätspakete zu schnüren. In der Vergangenheit sei leider vielleicht zu verkehrsträgerspezifisch gedacht worden. Als er beim Fototermin zur Amtsübergabe lieber ein Foto mit einem öffentlichen Verkehrsmittel als vor einer weißen Wand habe machen wollen, sei er gefragt worden, ob er für diese Verkehrsmittel überhaupt zuständig sei. Es sei ihm nicht darum

gegangen, Zuständigkeitsfragen zu klären, sondern Werbung für den ÖPNV zu machen. Wenn der Nutzer flexibel sei, sei es der Verkehrsträger noch lange nicht. Er könne sich vorstellen, die heute im Rahmen der Sitzung besprochenen Ideen für andere nutzbarer zu machen. Die Kommunen seien im Rahmen der Digitalisierung nach dem sogenannten EfA(Einer für Alle)-Prinzip und damit einheitlich vorgegangen. Um diesen Erfahrungsaustausch zu haben, fehle es den Aufgabenträgern an einer geeigneten Plattform. Es gebe organisatorische Schwierigkeiten, das Problem der sogenannten letzten Meile zu lösen, also das Problem, den Kunden, der auf medizinische Versorgung angewiesen sei, bis zur Haustür zu bringen. Werde dieses Problem nicht gelöst, führe dies zu einer immer häufigeren Inanspruchnahme des Notarztes. Anfang der 90er-Jahre sei in Mecklenburg-Vorpommern ein ÖPNV-Gesetz beschlossen worden, welches hinsichtlich der Aufgaben regelt, dass das Land für den SPNV und die Landkreise für den sonstigen ÖPNV zuständig seien. In der Zwischenzeit sei eine ganz erhebliche Kreisstrukturreform erfolgt, die seiner Ansicht nach ganz alternativlos gewesen sei. Es bestehe aber das Problem, dass auch riesige Landkreise, die teilweise so groß seien wie das Saarland, das Problem der letzten Meile stemmen müssten, wozu diese Struktur möglicherweise schwierig sei. Wenn er auf die Straße achte, sehe er eine Quadriga auf sich zukommen. Man habe den Bund mit den Bundesautobahnen und den Bundesstraßen, die den Fernverkehr abbildeten, die Landesstraßen, die den überregionalen Verkehr aufnahmen, die Landkreise für den regionalen Verkehr und die Gemeindestraße, die die Leute vor die eigene Haustür bringe. Im Bereich der Mobilität auf der Straße gebe es das nicht. Der Bund bediene den Fernverkehr. In manchen Regionen gebe es mit dem zusätzlichen Fernbus ein Doppelangebot. Im Land gebe es den Regionalexpress, der überregionalen Verkehr aufnehme und man habe z. B. mit Frau Klemer und Herrn Lösel Personen, die die Aufgabe hätten, regionale Verkehre abzubilden. Auf gemeindlicher Ebene gebe es aber wenig Möglichkeiten. Gegebenenfalls müsse der Städte- und Gemeindetag mehr in die Lösung dieser Probleme eingebunden werden. Viele Bürgermeister machten sich Gedanken um das Thema Mobilität, dürften aber teilweise keine Mittel ausgeben, weil sie sich nach Ansicht der Kommunalaufsicht auf Pflichtaufgaben beschränken müssten. Wenn aber Mobilität Daseinsvorsorgeauftrag sei, müssten die Kommunen zumindest die Gelegenheit haben, mitwirken zu dürfen. Dies solle jedoch freiwillig geschehen. Hinsichtlich der Finanzierung lebe man beim Thema Mobilität noch in einer

zweidimensionalen Welt - entweder zahle der Staat oder der Kunde alles. Es habe noch keine Überlegungen gegeben, auch andere miteinzubeziehen. Ein simples, wenn auch verkehrspolitisch nicht sinnvolles Beispiel sei die Fluggesellschaft Ryanair, die eingangs Passagiere für 99 Cent von Rostock/Laage nach Stockholm und von Lübeck/Blankensee nach Mailand/Bergamo geflogen habe. Diese Personen hätten dann dort für 8,70 Euro einen Cappuccino getrunken, den sie in Schwerin für 2,50 Euro bekommen hätten. Die Italiener hätten Ryanair finanziell unterstützt, damit sie diese Kunden erhielten. In seiner vorherigen Tätigkeit habe er die Idee mit dem Fifty-fifty-Taxi entwickelt und die AOK als Sponsor gewinnen können. Diese hätten die Ansicht gehabt, wenn es mit diesem Ticket gelinge, auch nur einen Disco-Autounfall zu verhindern, hätten sich die Kosten für das Ticket, bei dem 50 Prozent der Nutzer und 50 Prozent die AOK zahle, bereits auch wirtschaftlich gelohnt. Wenn sich Gedanken um das Thema Mobilität vor Ort gemacht werde, müsse dieses zweidimensionale Denken Nutzer - Staat aufgegeben und andere mit ins Boot geholt werden. In Mecklenburg-Vorpommern seien eigentlich bereits gute Ideen entwickelt worden. Diese müssten nun für andere nutzbarer gemacht werden.

Birgit Klemer (Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH, Fachbereich Fahrplan und Tarife) erläutert, die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald (VVG) agiere als kommunales Unternehmen und das Bedienungsgebiet umfasse den ehemaligen Uecker-Randow-Kreis bis hin zum Stettiner Haff. Im Jahr 2014 habe eine Erweiterung um das Gebiet Jarmen-Tutow und im Jahr 2016 um das Amt Peenetal/Loitz mit der wichtigen Anbindung nach Demmin und Greifswald stattgefunden. Die VVG sei auf 39 Linien unterwegs, davon zwei grenzüberschreitend nach Polen. Im Jahr biete die VVG ca. 2,6 Millionen Fahrplankilometer an und befördere etwa 2,4 Millionen Fahrgäste. Es gebe drei Standorte, nämlich in Jarmen, in Pasewalk und den Hauptsitz in Torgelow. Im Jahr 2015 habe es vom Bundesministerium ein Förderprogramm gegeben, bei dem es auch um die langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Bereich gegangen sei. Im Rahmen dieses Förderprogramms hat der Landkreis Vorpommern-Greifswald das Modellprojekt „Integrierte Leitstelle für Notfallversorgung, Medizinverkehr und ÖPNV“ begonnen. Zu Beginn des Projektes habe man an die kreiseigene integrierte Leitstelle, die für Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz zuständig sei, zusätzliche

Leistungen anbinden wollen, um auch Krankenhausfahrten, Krankenfahrten, Facharztbesuche bis hin zur Bündelung von ÖPNV-Fahrten Bestandteil dieser integrierten Leitstelle werden zu lassen. Ziel sei die Erreichung eines gewissen Bündelungseffektes gewesen. Das Projekt sei durch das Technologiezentrum in Greifswald, die Universität Greifswald und die KCW GmbH begleitet worden. Es habe viele Untersuchungen und Gespräche mit fast allen in Mecklenburg-Vorpommern ansässigen Krankenkassen gegeben. Am Ende der teils sehr zähen Gesprächsverhandlungen habe man feststellen müssen, dass es wenig oder keine Möglichkeiten gebe, die Fahrten zu bündeln. Hauptgrund sei die mauer Datenlage gewesen. Es könne auch an Datenschutzgründen gelegen haben, dass sie bestimmte Daten nicht von den Kassen erhalten hätten. Zudem hätten medizinische Kriterien zur Verordnung von Krankenfahrten keinen Handlungsspielraum gelassen. Sie erinnere die damals gestellte Frage, warum ein Patient auf seinen Anspruch auf Individualbeförderung verzichten und stattdessen den ÖPNV nutzen sollte. Die Schaffung von Bündelungen sei nicht möglich gewesen. Alternativ sei der Versuch unternommen worden, die Entlassungsfahrten aus dem Krankenhaus, die nicht zwingend aus medizinischen Gründen, sondern auch aus sozialen Aspekten verordnet würden, mitanzubieten. Dies sei sehr ernst genommen worden. Es habe mehrere Gespräche mit dem Krankenhausdirektor in Demmin gegeben. Dieser habe sich auch begeistert gezeigt. Es reiche jedoch nicht aus, wenn sich nur einer begeistert zeige. Im Ergebnis konnte daher auch hier kein Erfolg verzeichnet werden. Übrig geblieben aus dem Projekt, das von 2016 bis 2018 gelaufen sei, sei die Umsetzung des ILSE-Busses gewesen. Dieser sei noch heute erfolgreich im Einsatz. Der Fokus sei auf das Amt Peenetal/Loitz gelegt worden. Dieses Amt weise mit 33-35 Einwohnern pro km² eine geringe Bevölkerungsdichte im Vergleich zum Landkreis Vorpommern-Greifswald mit etwa 60 Einwohnern pro km² auf. Der ILSE-Bus könne einfach mit dem Satz „Für ILSE braucht man keinen Plan, ILSE ruft man einfach an“ beschrieben werden. ILSE sei ein vollflexibler Rufbus ohne Fahrplan und Linie im Amt Peenetal/Loitz. Gerufen werden könne der Bus von Montag bis Freitag in der Zeit von 8.00 bis 18.00 Uhr. Die Fahrtroute könne frei gewählt werden. Er diene auch als Zubringer zu dem bestehenden Linienbus, der von Demmin über Loitz nach Greifswald verkehre. Der Linienbus sei dabei bei Möglichkeit vorrangig in Anspruch zu nehmen, sodass 30 Minuten vor und nach der Fahrtzeit des Linienbusses der ILSE-Bus auf dieser Strecke

nicht in Anspruch genommen werden könne. Durch den ILSE-Bus bestehe in den Ferien, in denen der Linienbus-Fahrplan stark ausgedünnt sei, ein viel besseres Angebot. Fahrten mit dem ILSE-Bus könnten mit einer Vorlaufzeit von 60 Minuten über Telefon, Smartphone und das Internet gebucht werden. 85 Prozent der Fahrgäste nutzten aufgrund ihres Alters das Telefon für die Bestellung. Angegeben werden müssten der Start- und der Zielort sowie die gewünschte Abfahrts- oder Ankunftszeit. Diese Daten würden in das Buchungssystem eingegeben und unter Berücksichtigung der weiteren Buchungen werde eine Fahrt erstellt. Der Fahrgast habe auch Einfluss auf die Ausstattung des Fahrzeugs. So gebe es barrierefreie Fahrzeuge zum Transport von Rollstühlen und Kinderwagen. ILSE gewährleiste eine sehr gute Erreichbarkeit der ortsansässigen Ärzte und anderer gesundheitsbezogener Dienstleistungen. Es habe viele Kampagnen zum ILSE-Bus gegeben, sodass heute auch Ärzte oder Physiotherapeuten anriefen und den Bus bestellten. Es lägen auch Flyer aus. Positives Feedback komme sowohl von den Fahrgästen als auch von den Anbietern der Gesundheitsdienstleistungen, da die Terminvergabe nicht mehr von einem Fahrplan abhängig gemacht werden müsse. Früher habe es in dem Gebiet bereits fahrplanbasierte Rufbusse gegeben. Die Inanspruchnahme der neuen flexiblen Lösung habe Anlaufschwierigkeiten gehabt, werde nun aber sehr positiv insbesondere von der älteren Bevölkerung angenommen. Ein örtlicher Supermarktbetreiber habe um Einrichtung einer Haltestelle des ILSE-Busses vor seinem Laden gebeten. Im Gegenzug drucke er nun Werbung für diesen auf seinen Kassenbons ab. Die nun angebotene Haustürbedienung ermögliche es, dass Einkaufstüten nicht mehr weit getragen werden müssten. Das Projekt solle weitergeführt und um das Gebiet Jarmen-Tutow und noch in diesem Jahr um zwei Gebiete im Altkreis Uecker-Randow erweitert werden. Im Hinblick auf die medizinische Versorgung sei geplant, die Asklepios Klinik in Pasewalk zu integrieren. Aus ihrer Sicht sei der ILSE-Bus ein wichtiger Beitrag zur medizinischen Versorgung im ländlichen Bereich. Auch für Kinder gebe es die Möglichkeit, den ILSE-Bus für die Fahrt zwischen Wohnung und Freizeitangeboten zu nutzen. Die VVG erreichten mittlerweile viele Anfragen aus verschiedenen Regionen. Die ILSE sei bekannt, aber noch nicht mit in das Auskunftssystem aufgenommen worden. Dies müsse nachgeholt werden. Sie bitte Herrn Witting, eine Aufnahme der ILSE insbesondere in das Auskunftssystem der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern zu unterstützen.

Vors. **Jörg Heydorn** möchte von Frau Klemer wissen, ob schon absehbar sei, wann der ILSE-Bus im gesamten Landkreis Vorpommern-Greifswald übernommen werde sowie wie zuverlässig dieses Rufbussystem sei.

Birgit Klemer führt an, die VVG decke nur einen Teil des Landkreises Vorpommern-Greifswald ab. Dort seien daneben die Usedomer Bäderbahn und die Anklamer Verkehrsgesellschaft aktiv. Es gebe erste Gespräche mit diesen Betreibern, zu einem konkreten Umsetzungsplan könne sie aber nichts sagen. Sie stehe auch persönlich voll hinter diesem Rufbussystem. Dieses sei vollkommen zuverlässig. Sie habe darauf verzichtet, das Dispositionssystem zu erklären. Auf Grundlage der Erfahrungswerte seien im derzeitigen Gebiet vier Taxen aktiv. Es werde im Amt Peenetal mit einem ortsansässigen Taxiunternehmer zusammengearbeitet, im Amt Jarmen-Tutow betreibe die VVG dies selbst. Der Taxifahrer, der sich am dichtesten an der zu befördernden Person befinde, erhalte die vom System berechnete Tour automatisch auf sein Smartphone und müsse dann den Fahrtwunsch bestätigen. Der Eingang der Bestätigung werde kontrolliert. Gegebenenfalls werde beim Taxifahrer nochmal nachgefragt, um die Tour sicherzustellen. Sie habe noch keine Ausfälle registriert.

Vors. **Jörg Heydorn** kommt auf zwei Fragen aus dem Chat zu sprechen, nämlich wie viele Personen den ILSE-Bus täglich nutzten und wie hoch der Kostenbeitrag sei.

Birgit Klemer antwortet, durchschnittlich nähmen das Angebot täglich 10 Personen in Anspruch. Es sei eben ein sehr dünn besiedeltes Gebiet. Dies schwanke aber. An Ferientagen seien es bis zu 15 Personen. Kostendeckend sei das System nicht. Es stelle aber einen minimalen Aufwand dar und dürfe über einen Verkehrsvertrag mit dem Landkreis, der damit verbundenen Bekenntnis des Landkreises, dass dieses ILSE-Projekt gewollt sei, und der Auflistung im Verkehrsplan betrieben werden. Für die Fahrt mit dem ILSE-Bus zahle der Fahrgast den normalen Fahrpreis plus 10 Prozent.

Stefan Lösel (Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH) führt an, die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim (VLP) bediene den Landkreis Ludwigslust-Parchim und das Amt Neuhaus. Das Amt Neuhaus habe einmal zum Bezirk Schwerin gehört und gehöre seit der Wende zu Niedersachsen und sei Teil des

Kreises Lüneburg. Die VLP bediene den zweitgrößten Landkreis Deutschlands mit zurzeit 172 Linien und 48 Millionen Fahrplankilometern, von denen tatsächlich ca. 8 Millionen Fahrplankilometer befahren würden. Die VLP betreibe einen Rufbus, bei dem je nach Bedarf auch ein oder mehrere große Busse eingesetzt werden könnten. Der Rufbus verkehre innerhalb des Linienverkehrs. Es gebe einen Beförderungsanspruch. Der Satz „Der ÖPNV soll zur vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt werden.“ stehe in Paragraph 2 des ÖPNV-Gesetzes. Beispielsweise eine Mitfahrbank sei nicht die für alle nutzbare Lösung für den öffentlichen Verkehr. Der VLP habe sich den Grundsatz „Innovation statt Resignation“ bewusst gemacht und im Landkreis ein flächendeckendes öffentliches Angebot an Verkehren auf verschiedenen Nutzerebenen geschaffen. Es gebe den Bahnverkehr und den Nahverkehr auf der Schiene sowie für abgeschaffte Bahnlinien den Busersatzverkehr. Des Weiteren werde der Schülerverkehr, der auf die An- und Abfahrten zu den Schulen optimiert sei und sich darauf konzentriere, bedient. Ergänzend gebe es den Rufbus in verschiedenen Fenstern. Dieser bringe die Bürger jeweils aus der Fläche zu den nächsten Umstiegspunkten. Innerhalb der Fenster könne man den Rufbus nutzen. Bei Reisen durch den Landkreis sei man auf den Bau einer Wegekette angewiesen, bei der man den Rufbus zur Überbrückung der letzten Meile zur Erreichung eines jeweils übergeordneten Verkehrsmittels verwenden könne. Dieser Rufbus-Service werde 365 Tage im Jahr für 24 Stunden täglich angeboten. Jeder Zug, der an einem Bahnhof anhalte, und jeder übergeordnete Bus würden damit erreichbar gemacht. Im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse für die Metropolregion Hamburg, die für einen durchschnittlichen Sonntag erstellt worden sei, seien alle Haltestellen in der Metropolregion dargestellt worden. Daraus sei erkennbar, dass die Haltestellen in Ludwigslust-Parchim und im Amt Neuhaus sonntags 11 bis 50 mal angefahren würden. Damit habe die ganze Fläche im Landkreis etwa 20 Abfahrten pro Tag, was ein Alleinstellungsmerkmal darstelle. In der Metropolregion gebe es nur zwei bis drei weitere Bereiche, in denen dies der Fall sei. Bei Start des Rufbusses im Jahr 2016 seien 130.000 Fahrplankilometer bedient worden. Mittlerweile seien es 40 Millionen Fahrplankilometer. Das gesamte öffentliche Verkehrsangebot im Landkreis sei versechsfacht worden. Der Transport sei durchgängig barrierefrei möglich, da eine ganze Flotte von Rollstuhlfahrzeugen in den Dienst gestellt worden sei und auf den Hauptlinien auch barrierefreie Busse fahren. Für die Rufbusse würden Fahrpläne

veröffentlicht, sodass es auch elektronische Fahrplandaten gebe. Damit finde man die Rufbusse in der Fahrplanauskunft „MV FÄHRT GUT“. Da dort die Datendrehscheibe der VMV gehalten werden, finde man die Fahrpläne des VLP auch im DB-Navigator, in Apps und anderen überregionalen Suchmaschinen für elektronische Fahrdaten. Zudem gebe es einen interaktiven Liniennetzplan mit Fotos der Haltestellen. Die VLP habe ein Callcenter mit bis zu 16 Telefonanschlüssen eingerichtet. Dieses sei montags bis sonnabends jeweils zwischen 6.00 und 18.00 Uhr erreichbar. Für den Rufbus gebe es eine Voranmeldezeit von zwei Stunden. Dies liege an der Größe des Kreises mit über 5.000 km². Dementsprechend groß seien auch die verschiedenen Rufbusfenster. In der Praxis nutzten nur etwa 7 Prozent der Fahrgäste diesen Zweistundenzeitraum für die Anmeldung. Weit über die Hälfte der Fahrgäste bestelle die Fahrt mehrere Tage im Voraus. An jeder Haltestelle gebe es eine Abfahrtstafel. Die Abfahrtstafeln seien durch die Einführung des Rufbusses erheblich erweitert worden und wiesen nunmehr Fahrtzeiten rund um die Uhr aus. Fahrten könnten per Telefon und über die Homepage der VLP online gebucht und Fahrkarten auch im Onlineshop gekauft werden. Diese würden dann per E-Mail zugesandt. Die Fahrgastzahlen hätten sich seit Einführung des Rufbusses stetig erhöht. Dies hänge auch mit der schrittweisen Erweiterung des Einzugsgebietes zusammen. Vor Corona habe man durchschnittlich 250 Fahrgäste pro Tag gehabt. Die Corona-Wellen führten zu kurzzeitigen Einbrüchen der Fahrgastzahlen. Dies führe aber nicht zu Einschränkungen im Fahrplan. Beispielsweise sei das Crivitzer Krankenhaus unabhängig von Wochentagen und Ferienzeiten stets zwischen etwa 4.30 Uhr und 23.00 Uhr im Stundentakt erreichbar. Wenn parallel ein Linienbus fahre, müsse dieser vorrangig in Anspruch genommen werden. Stand heute seien bereits ca. 138.000 Personen mit dem Rufbus gefahren. An der Geschichte der 30.000sten Fahrgästin könne man die Wichtigkeit des Rufbusses erkennen. Diese sei zum Besuch ihres im Pflegeheim lebenden Mannes auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen und hätte ohne das Angebot des Rufbusses ihr Haus im ländlichen Gebiet aufgeben müssen. Die Personengruppe der älteren und nicht mobilen Personen mache die Hälfte der Fahrgäste aus. Die andere Hälfte seien Berufspendler. Auch werde der Schülerverkehr unterstützt und z. B. die Fahrt zur Musikschule oder zum Sportverein ermöglicht. Zukünftig würden die Fahrten auf allen Hauptlinien und die des Rufbusses auf einen Stundentakt verdichtet. Der gesamte Landkreis solle mit virtuellen Haltestellen, die einen maximalen Fußweg von 150

Metern erforderlich machen, ausgestattet werden. Es sei geplant, die Rufbusfenster auch über die Kreisgrenzen hinweg auszudehnen, um Umwege zu vermeiden. Außerdem brauche es den Verkehrsverbund Westmecklenburg, was zurzeit mit den beteiligten Akteuren geplant werde. Jede medizinische Einrichtung könne bei Bedarf eine virtuelle Haltestelle erhalten. Der Rufbus werde auf Basis der Kundenwünsche laufend optimiert. Anders als im normalen öffentlichen Verkehr gebe es eine hohe Flexibilität bei der Fahrplangestaltung. Die VLP habe eine klare strategische Ausrichtung. Das Verkehrsangebot müsse vor dem Hintergrund der Daseinsvorsorge so gestaltet sein, dass auch im ländlichen Bereich kein Auto nötig sei. Die Digitalisierung werde stark vorangetrieben, um alle Angebote auch digital verfügbar zu machen. Um den Klimaschutz zu fördern, sollen bereits Ende nächsten Jahres 45 Dieselbusse durch Elektrobusse ersetzt worden sein. Dafür würden alle 12 Betriebshöfe der VLP an das Mittelspannungsnetz angeschlossen.

Vors. **Jörg Heydorn** fragt nach den Kosten für die Integration von Gesundheitseinrichtungen als virtuelle Haltestellen. Ihn interessiere, ob der ILSE-Bus aufgrund der höheren Flexibilität nicht die bessere Alternative zu dem fahrplangebunden System darstelle. Außerdem erkundigt er sich, was die Ausweitung des Rufbussystems aus LUP auf Mecklenburg-Vorpommern voraussichtlich kosten würde.

Stefan Lösel gibt an, der Rufbus koste in LUP derzeit ca. 800.000 Euro im Jahr. Eine Anbindung weiterer virtueller Haltestellen und eine verbesserte Anbindung führe zu einem Anstieg der Fahrgäste. Er schätze die Kosten für die Anbindung medizinischer Einrichtungen als virtuelle Haltestellen auf zusätzliche 100.000 Euro jährlich. Für solche Vorhaben könnte auch über eine Solidarfinanzierung nachgedacht werden, z. B. mit den Krankenkassen. Er könne beim ILSE-Bus die höhere Flexibilität nicht erkennen, höchstens hinsichtlich der Zeitlage. Grundsätzlich sei bei 10 Fahrgästen pro Tag mehr Flexibilität möglich als bei einer täglichen Beförderung von 250 – 300 Fahrgästen durch einen Rufbus. Hinsichtlich der Kostenminimierung sollte eine Fahrgastbündelung angestrebt werden, die durch die Fahrplangebundenheit eher erreicht werde. Räumlich sei der Rufbus in LUP genauso flexibel wie der ILSE-Bus. Außerdem gebe es den großen Vorteil, in der Fahrplaninformation aufgenommen zu

sein. Der ILSE-Bus sei zwar bei der vor Ort lebenden Bevölkerung bekannt, Touristen seien dagegen auf die Fahrplanauskünfte angewiesen. Im Zuge der Einführung des Rufbusses seien in LUP alle konventionellen Linienverkehre gestrichen worden, bei denen es möglich war. Der Fokus sei auf eine schnelle gerade Streckenführung, den Schülerverkehr und das flexible Angebot in der Fläche gelegt worden. Im konventionellen Fahrplanverkehr seien so ca. 600.000 Fahrplankilometer gestrichen worden. Bei den 800.000 Euro Kosten für den Rufbus seien die entstandenen Einsparungen, die sich auf möglicherweise 500.000 – 600.000 Euro beliefen, unberücksichtigt geblieben. Bei den sechs Landkreisen kostete eine landesweite Implementierung also ungefähr 4.800.000 Euro. Verglichen mit anderen Verkehrsangeboten sei dies eine moderate Summe.

Dr. Christian Mehlert (KCW GmbH, Berater) gibt an, KCW habe schon mehrfach in Mecklenburg-Vorpommern zu den heute behandelten Themen gearbeitet. Zurzeit gebe es von der VMV den Auftrag, eine Zukunftsvision für das Land zu erstellen, bei der auch die letzte Meile eine Rolle spiele. Vor ungefähr einem Jahr habe er im Auftrag des Energieministeriums das MARA (Mobility and Accessibility in Rural Areas) - Gutachten erstellt. Im Zuge dessen habe er einige Experteninterviews geführt und in Warlow und Banzkow im Landkreis LUP sowie in Wittenhagen im Landkreis Vorpommern-Greifswald (VG) ein paar tolle Fahrdienste kennengelernt. Es habe sich um drei unterschiedliche Ansätze gehandelt, bei denen Fahrgäste insbesondere mit medizinischen Bedarfen auf ehrenamtlicher Basis befördert worden seien. Es müssten nicht zwangsläufig immer große öffentliche Angebote sein, sondern gerade vor Ort in der Fläche könnte auch das Engagement der Zivilgesellschaft aktiviert werden. Bei der Entwicklung des ILSE-Busses sei KCW von Anfang an beteiligt gewesen. Wie von Frau Klemer bereits erläutert, habe sich der ILSE-Bus aus der integrierten Leitstelle abgeleitet. Der Ansatz sei gewesen, die kassenfinanzierten Krankenfahrten mit sogenannten Jedermann-Fahrten im ÖPNV zu bündeln. Die Gespräche mit den Krankenkassen hätten sich schwierig gestaltet. Eine Übersicht über die Krankenfahrten in der betroffenen Region habe den Krankenkassen nicht detailliert vorgelegen. Eine Stichprobe für einen Tag habe bei ungefähr 50 Fahrten kein Bündelungspotential identifiziert. Deswegen sei der ILSE-Bus in seiner heutigen Form nur für die Jedermann-Fahrten verfügbar und durch seine Flexibilität sehr geschätzt.

Um Patienten zu medizinischen Einrichtungen zu befördern, gebe es unterschiedliche Ansätze. Die Deutsche Bahn habe z. B. den Medibus entwickelt, in dem ein Standardlinienbus zu einer rollenden Arztpraxis umfunktioniert worden sei. Neben Bedenken hinsichtlich der technischen Praktikabilität halte er einen solchen Ansatz auch durch den Ärztemangel für schwierig. Den Arzt zum Patienten zu bringen befürworte er nur in Notfällen. Die Kassenärztlichen Vereinigungen (KVen) seien zuständig für die Absicherung der ambulanten ärztlichen Versorgung. Eine Möglichkeit könnte sein, Rufbusleistungen durch die KVen mitfinanzieren zu lassen, um so möglicherweise auch eine Bündelung der Ärzte zu erreichen. Außerdem finde er den Ansatz schwierig, die Ärztinnen und Ärzte – außer im Notfall – zu den Patienten zu bringen. Der dritte Ansatz sei schließlich, die ILSE-Rufbusse voll flexibel flächendeckend auszudehnen und durch die KVen zu finanzieren.

Dr. phil. Jürgen Gies (Wiss. Mitarbeiter und Projektleiter des Deutschen Instituts für Urbanistik gGmbH, Forschungsbereich Mobilität) verweist auf die Folie 2 seiner Präsentation und führt dabei aus, das hier abgebildete Schaubild zeige die Erreichbarkeit von Hausärztinnen und Hausärzten mit dem ÖPNV. Die hellgrünen Kreise in der Darstellung zeigten die Erreichbarkeit eines Hausarztes mit dem ÖPNV von weniger als zwei Stunden auf. Je dunkler sich die farbigen Bereiche färbten, desto länger dauere es für die Patientinnen und Patienten, bis sie einen Hausarzt mittels ÖPNV erreichten. Der integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern mit seinem Fünf-Stufen-Modell für den ÖPNV sei die Strategie und diene als das Grundmodell der Erschließung des ÖPNV-Angebots (s. Folie 3 der Präsentation). Mit der ersten Modellstufe würden insbesondere zwischen den Ober- und Mittelzentren leistungsfähige, schnellere Verbindungen durch Zug oder Bus angeboten. Auf den anderen stark nachgefragten Verbindungen würden mit der zweiten Modellstufe Busverbindungen im Takt offeriert. Die dritte Modellstufe stelle der nachfrageorientierte Linienverkehr dar, welcher primär im Schülerverkehr eingesetzt werde und bei Bedarf ggf. um weitere Linienfahrten ergänzt werden könne. Als vierte Stufe dieses Fünf-Stufen-Modells dienten die flexiblen Bedienungsformen wie etwa Anruflinienbusse oder Anruf-Sammeltaxis. Die fünfte und somit letzte Ebene dieses Modells stellten die Bürgerbusse dar. Daraufhin spricht er die neuartigen Bedarfsverkehre an und erklärt, diese Angebote seien sehr schnell verfügbar und

bedürften keiner Vorbestellzeit (sog. „On-Demand-Verkehr“, s. Folie 4 der Präsentation). Als ein Beispiel hierfür nenne er die Berliner Verkehrsbetriebe, die in Berlin das Sammeltaxi „BerlKönig“ anböten. Im Hamburger Verkehrsverbund gebe es das sog. On-Demand-Shuttle „ioki“ des DB-Tochterunternehmens ioki und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH. Im Raum Aachen biete die Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs-AG (ASEAG) den sog. Rufbus „NetLiner“ an. Auch dieser On-Demand-Verkehr stelle nicht nur ein gutes Beispiel für ein weiterentwickeltes und flexibles ÖPNV-Angebot dar, sondern weise zusätzlich ebenso eine hohe Attraktivität aufgrund seiner Angebotsverfügbarkeit auf. Darüber hinaus sei seit einigen Jahren bei all diesen neuartigen Bedarfsverkehren die Entwicklung zu hochwertigeren und flexibleren Angeboten zu konstatieren. Im Gegensatz zum klassischen ÖPNV-Bedarfsverkehr seien neuartige On-Demand-Angebote eher in Räumen und zu Zeiten mit hoher Nachfrage zu finden und würden über das Smartphone geordert (s. Folie 5 der Präsentation). Auch wenn sich die klassischen ÖPNV-Angebote zwar telefonisch von Haltestelle zu Haltestelle bestellen ließen – teils sogar mit Haustürbedienung –, hätten sie eine Vorbestellzeit von oft mehr als 60 Minuten. Beim On-Demand-Angebot hingegen rechneten die Fahrgäste aufgrund einer echtzeitbasierten Disposition nur mit einer Wartezeit von durchschnittlich 10 Minuten. Im Übrigen kannten die neuartigen On-Demand-Verkehre nur virtuelle Haltestellen, welche von den Fahrgästen über die App zu lokalisieren seien. Schließlich könnten sowohl bei den klassischen als auch bei den neuartigen Verkehrsangeboten ggf. Zuschläge bei den Tarifen anfallen. Danach verweist er auf das von seinem Institut durchgeführte Forschungsprojekt in der Region Hannover und betont, dort sei die Integration neuartiger On-Demand-Verkehre in den klassischen ÖPNV beabsichtigt (s. Folie 6 der Präsentation). Im Rahmen dieser Forschungsarbeiten seien etliche verschiedene Themen, Probleme aber auch Fragen aufgetreten. Bei einer Integration von On-Demand-Angeboten in den ÖPNV sei bspw. zu berücksichtigen, dass die Fahrkartenbuchungen nicht mehr nur via Smartphone erfolgten, sondern zusätzlich auch telefonisch (s. Folie 7 der Präsentation). Daneben seien beim On-Demand-Angebot die Buchungen nur einzeln für jede Fahrt möglich und die jeweiligen Fahrausweise würden nicht in den Fahrzeugen verkauft. In diesem Zusammenhang seien nur bargeldlose Zahlungen möglich. Sollten On-Demand-Angebote in den ÖPNV integriert werden, rate er dazu, den Fahrgästen neben

Barzahlungen auch die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs in den Fahrzeugen zu gestatten. Hinzukommend seien Haltstellen im ÖPNV zu kennzeichnen, da die virtuellen Haltstellen dann nicht mehr genügten. Weitere wichtige Punkte im Rahmen der Integration von On-Demand-Angeboten in den ÖPNV seien des Weiteren die Wirtschaftlichkeit und Finanzierung von On-Demand-Angeboten im ÖPNV. Im Anschluss daran kommt er auf das Thema Barrierefreiheit zu sprechen und stellt dabei heraus, um auch sehbehinderten Menschen die Nutzung von On-Demand-Angeboten zu ermöglichen, seien Alternativen zur Buchung via Smartphone zu entwickeln. In Betracht kämen hier bspw. das Angebot der telefonischen Buchung oder die Entwicklung einer barrierefrei ausgestalteten App (s. Folie 8 der Präsentation). Wünschenswert sei zudem, den Fahrgästen die Buchung von On-Demand-Angeboten aus dem Auskunftssystem des ÖPNV zu ermöglichen. Weiterhin seien ebenso andere Zahlungsmöglichkeiten zu erlauben als nur die Zahlung per Kreditkarte, damit auch Fahrgäste ohne Kreditkarte die On-Demand-Angebote nutzen könnten. Darüber hinaus seien bei den Fahrzeugkonzepten auch Nutzergruppen mit Rollstühlen, Rollatoren, Einkaufstrolleys oder Kinderwagen zu berücksichtigen. Aus diesem Grunde verfügten im Übrigen manche Busse bereits über Rollstuhlrampen oder Lifts. Die einzelnen On-Demand-Verkehre ließen sich im ÖPNV-Netz allein schon dadurch integrieren, dass sie als Ergänzung zum liniengebundenen ÖPNV-Angebot genutzt würden (s. Folie 9 der Präsentation). Ein anderer Ansatz, der in Richtung ILSE-Projekt gehe, sei die Möglichkeit einer dem ÖPNV überlagernden flexiblen Mobilitätsgarantie, vergleichbar etwa mit den taxOMobil-Fahrten im Odenwaldkreis. Allerdings führe solch eine Mobilitätsgarantie stets zu höheren Zuschlägen bei den Tarifen. Da dieses Angebot oberhalb des ÖPNV-Netzes anzusiedeln sei, sollten Abgrenzungen zum Taxiverkehr gemacht werden. Gleichwohl kämen ggf. Kooperationen mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe in Betracht. Darüber hinaus seien On-Demand-Verkehre grundsätzlich nicht kostengünstig und in einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern nur schwer umzusetzen, da nicht genügend Fahrzeuge bereitgehalten würden und die Anbieter viel längere Anfahrtszeiten zu den Fahrgästen hätten. Folglich könnten die sog. On-Demand-Versprechen aufgrund hoher Finanzierungskosten eher im städtischen Raum garantiert werden als im ländlichen. Hinsichtlich der Finanzierung des On-Demand-Verkehrs kämen bspw. Kooperationen mit Krankenkassen in Betracht, zumal auch einfache Krankenfahrten durchgeführt

werden könnten. Vor diesem gesamten Hintergrund böten On-Demand-Angebote eine gute Möglichkeit, den ÖPNV-Bedarfsverkehr zu ergänzen sowie zu modernisieren (s. Folie 10 der Präsentation). Im Übrigen glaube er, dass die derzeitige Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Genehmigungsfähigkeit von flexiblen Angeboten in Zukunft weiter vereinfachen werde. Abschließend verweist er die Kommission auf weiterführende Informationen zu On-Demand-Angeboten auf der Homepage der Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH.¹

Vors. **Jörg Heydorn** erkundigt sich bei Dr. phil. Jürgen Gies, ob er ihn richtig verstanden habe, dass die On-Demand-Angebote besser für urbane als für ländliche Räume geeignet seien.

Dr. phil. Jürgen Gies bejaht und führt aus, der Begriff „On-Demand“ bedeute, das Angebot sei auf Bestellung sofort da. On-Demand-Angebote seien de facto nur in solchen Räumen möglich, in denen nicht nur eine hohe potentielle Nachfrage existiere, sondern auch die jeweiligen Anbieter ausreichend viele Fahrzeuge hineinbringen könnten. Aus Kostengründen lasse sich in ländlichen Räumen jedoch nur eine begrenzte Anzahl an Fahrzeugen vorhalten. Allein schon aus diesen Gründen seien kostendeckende On-Demand-Angebote in einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern nicht umsetzbar.

Abg. **Maika Friemann-Jennert** stellt zunächst fest, dass das Thema Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern ein gesellschaftliches Problem sei. Es seien zwar schon viele Schritte unternommen worden, um diesem Problem Herr zu werden, jedoch reichten diese bei weitem nicht aus. Daraufhin nimmt sie Bezug auf die Ausführungen von Berthold Witting zur Förderrichtlinie und stellt ihm die Frage, wie diese Richtlinie anzupassen sei, damit integrierte Mobilitätskonzepte letztlich doch nicht an den Kosten scheiterten. Von Birgit Klemer wolle sie gerne wissen, weshalb das Gesamtprojekt „ILSE“ aufgrund des Datenschutzes gescheitert sei. Abschließend frage sie Stefan Lösel nach potentiellen Verbesserungsmöglichkeiten bezüglich der Landesfahrplanauskunft sowie den Online-Möglichkeiten.

¹ Hierzu weiterführend das Forschungsprojekt, abrufbar unter:
<https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/579221>.

Berthold Witting antwortet, für eine kostendeckende Umsetzung der Mobilitätsformen benötigten die Verkehrsunternehmen ein Fördervolumen von schätzungsweise ca. 800.000 EUR. Allerdings sehe die derzeitige Richtlinie lediglich eine auf drei Jahre gestaffelte Förderung in Höhe von 150.000 EUR vor. Diese Förderung würde de facto nicht ausreichen, weshalb den Verkehrsunternehmen andere Finanzierungsformen oder Unterstützungen – wie Sachinvestitionen – zu gewähren seien.

Vors. **Jörg Heydorn** merkt zunächst an, vergleiche er bspw. Mecklenburg-Vorpommern mit Sachsen-Anhalt, dann gewinne er den Eindruck, dass dem Thema ÖPNV in Sachsen-Anhalt eine viel größere Priorität beigemessen werde. In diesem Zusammenhang wolle er sodann von Berthold Witting wissen, wie er die Rolle des Landes Mecklenburg-Vorpommern bezüglich des ÖPNV sehe. Auch interessiere ihn, ob und inwieweit die Verkehrsgesellschaft M-V mbH ihr Engagement in Mecklenburg-Vorpommern künftig noch verstärken werde.

Berthold Witting erwidert, die jetzigen sowie künftigen Herausforderungen seien seiner Ansicht nach nur durch Mobilitätspakete zu bewältigen. Zudem seien klassische Verkehrsträger allein nicht mehr zeitgemäß. In diesem Zusammenhang kritisiere er das momentane Engagement der Politik, welche sich verstärkt eher um die Bahn kümmere. Dadurch würden andere Verkehrsunternehmen abgehängt. Aus diesem Grunde würde er es begrüßen, wenn man beim Thema ÖPNV, unabhängig davon, ob es nur den Schienen- oder den Straßenverkehr betreffe, in Zukunft ein gemeinsames Produkt auf den Markt brächte, ähnlich wie z. B. in Schleswig-Holstein. Dort werde nämlich nicht nur die Verkehrsgesellschaft, sondern auch der ÖPNV insgesamt gemeinsam sowohl vom Land als auch von den Kommunen gehalten.

Birgit Klemer bezieht sich auf die Frage der Abg. Maika Friemann-Jennert und verdeutlicht, die Daten, die die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH von den Krankenkassen bekomme, seien schlussendlich nicht nutzbar, weil sie teils keine Streckenangaben enthielten. Sie verstehe es zwar, dass die Krankenkassen aus datenschutzrechtlichen Gründen keine Patientendaten an Dritte herausgäben. Allerdings wolle die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH von den Krankenkassen keine Krankheiten der Patientinnen und Patienten erfragen, sondern

lediglich die Verkehrsströme der Patientinnen und Patienten ermitteln. Ohne solche Daten könne die Verkehrsgesellschaft nicht bedarfsgerecht planen, wie viele und welche Busse für welche Routen einzusetzen seien. Abschließend wendet sie sich an Dr. Christian Mehlert und fragt ihn hierzu nach seiner Meinung und nach seinen Erfahrungen.

Dr. Christian Mehlert stimmt den bisherigen Ausführungen von Birgit Klemer zwar zu, hebt aber gleichzeitig hervor, die Frage der Abg. Maika Friemann-Jennert anders verstanden zu haben. Deswegen führe er zum Datenschutz aus, alle Datenschutzrichtlinien, wie die DSGVO, seien von den Verkehrsgesellschaften einzuhalten. Dies gelte insbesondere dann, wenn über einen Dritten disponiert und ein Auftragsdatenverarbeitungsvertrag geschlossen werde. Obendrein werde der Datenschutz stets auch bei Rufbussen eingehalten. Im Übrigen nähmen die Verkehrsbetriebe von ihren Fahrgästen solch personenbezogene Daten auf, wie etwa deren Namen oder Fahrstrecken.

Birgit Klemer macht klar, sie habe die Frage der Abg. Maika Friemann-Jennert dahingehend verstanden, weshalb das Gesamtprojekt „ILSE“ letztlich gescheitert sei. Dass auch im Rahmen des „ILSE“-Busses der Datenschutz einzuhalten sei und dieser eingehalten werde, stehe hier überhaupt nicht zur Diskussion.

Vors. **Jörg Heydorn** stimmt Birgit Klemer zu und betont, dies sei nicht die ursprüngliche Frage der Abg. Maika Friemann-Jennert gewesen. Nichtsdestotrotz merke er an, einer der Gründe für das Scheitern des „ILSE“-Projekts sei die fehlende Bindungsmöglichkeit von Fahrgästen gewesen.

Dr. phil. Jürgen Gies macht bezüglich des Datenschutzes darauf aufmerksam, bei On-Demand-Verkehren entstünden viel mehr personenbezogene Daten als bei klassischen ÖPNV-Bedarfsverkehren. So müssten bei On-Demand-Verkehren die Apps auf den Standort eines Smartphones zugreifen, damit die Fahrgäste die virtuellen Haltestellen überhaupt nutzen und sehen könnten. Gäben Fahrgäste ihre Bankverbindungen an, entstünden weitere personenbezogene Daten. Mithin gebe er

schließlich zu bedenken, der On-Demand-Verkehr erfordere einen viel größeren Datenschutzaufwand als der klassische ÖPNV-Bedarfsverkehr.

Stefan Lösel nimmt Bezug auf die Frage der Abg. Maika Friemann-Jennert bezüglich der Landesfahrplanauskunft und betont, diese stelle das zentrale Instrument für die Weitergabe von Informationen dar. Einerseits fungiere die Landesfahrplanauskunft als Datendrehscheibe, die auch durch Drittanbieter wie etwa Google genutzt werden könne. Andererseits diene sie als direkte landesweite Fahrplanauskunft für die Fahrgäste. Die Landesfahrplanauskunft werde immer weiterentwickelt. So versuche man derzeit, bspw. die Qualität der Auskünfte zu verbessern und Rufbusse zu integrieren. Weiter ausgebaut werden müsse die Landesfahrplanauskunft z. B. nicht nur hinsichtlich der Auskunft sowie Buchung von flexiblen Bedienformen, sondern auch im Hinblick auf das Bezahlen, Nachweis der Fahrtberechtigung, Echtzeitdarstellung, technische Anschlusssicherung sowie auch im Hinblick auf Informationen im Falle von fehlerhaften Anschlüssen. Auch wenn es in puncto Landesfahrplanauskunft noch viel zu tun gebe, schaue er dem gelassen entgegen. Sodann verweist er auf die Echtzeitkarte des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) und sagt, dies sei bereits ein modernes Beispiel für Fahrplanauskünfte. Dort könne der Fahrgast jederzeit aktuell verfolgen, wo sich die einzelnen Busse befänden. In diesem Zusammenhang wünsche er sich, dass die bereits vorhandene App „MV FÄHRT GUT“ in Zukunft noch weiter verbessert werde, sodass der Ruf nach unternehmensspezifischen Apps nicht mehr auftauche. Außerdem habe die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH bisher keine wettbewerbsrechtlichen Probleme gehabt, weil sie die Rufbusleistungen europaweit ausschreibe und die Taxiunternehmer auffordere, sich als Leistungserbringer dem Unternehmen anzubieten. Daher sei der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH im Ergebnis auch der Zuschlag erteilt worden. Im Übrigen würden bis zu 85 Prozent der generierten Umsätze an die Taxiwirtschaft abgeführt. Nur wenn es bspw. aufgrund von Rollstuhlfahrern oder entsprechender Personenzahl erforderlich werde, fahre die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH auch selber. Damit würde die Taxiwirtschaft gestärkt.

Vors. **Jörg Heydorn** bedankt sich bei Stefan Lösel für seine ausführliche Antwort und merkt an, die App der VBB sei gut gemacht und sehenswert.

Prof. Dr. Steffen Fleßa (Lehrstuhlinhaber für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Gesundheitsmanagement an der Universität Greifswald) macht bezüglich des „ILSE“-Projekts zunächst darauf aufmerksam, bei einer weiteren Betrachtung sei das Gesamtprojekt „ILSE“ von dem „ILSE“-Bus zu trennen, denn dieses Projekt verfüge über eine integrierte Leitstelle mit kombinierten Rufbus- und Krankenfahrten. Zudem wüssten viele Anrufer manchmal nicht, ob sie entweder ein Taxi oder einen Rufbus bräuchten, um zum Arzt zu kommen. Andere wüssten nicht, ob sie vielleicht den kassenärztlichen Dienst oder eher einen Notarzt benötigten. Aber auch solche Fragen, wie und wo bestimmte Medikamente zu bekommen seien, sollten ursprünglich mit dem „ILSE“-Projekt im Sinne einer integrierten Leitstelle abgedeckt werden. Schlussendlich übrig geblieben aus dem Gesamtprojekt „ILSE“ sei zumindest noch der erfolgreiche „ILSE“-Bus. Sodann thematisiert er den rechtlichen Aspekt des „ILSE“-Projekts und erklärt, sowohl aus wettbewerbsrechtlichen als auch gesellschaftsrechtlichen Gründen sei es einer öffentlichen Leitstelle bspw. untersagt, eine Apotheke oder ein Taxiunternehmen anzurufen, um entweder Medikamente für Patienten zu ordern oder für diese ein Taxi zu rufen. Vor diesem Hintergrund wolle er von den Anzuhörenden wissen, ob ihre Unternehmen bereits auf ähnliche wettbewerbsrechtliche Situationen gestoßen seien. Zumindest beim „ILSE“-Projekt seien diese Probleme aufgetaucht.

Abg. **Torsten Koplín** bedankt sich zuerst bei allen Anzuhörenden für deren Vorträge. Sodann beglückwünscht er Berthold Witting zu seiner neuen beruflichen Herausforderung und fragt ihn, warum die bisherige Förderrichtlinie seiner Ansicht nach nicht ausreiche und welche Veränderungen er sich bei der Richtlinie wünsche. Zudem wolle er gerne von Stefan Lösel wissen, wo er Probleme bei solchen Projekten wie dem „ILSE“-Projekt sehe und welche Vorschläge er hierzu ggf. machen könne. Im Übrigen hätten ihm die bisherigen Ausführungen und Vorschläge von Stefan Lösel gefallen, sodass diese im Idealfall sogar als Blaupause für Mecklenburg-Vorpommern dienen könnten.

Berthold Witting bedankt sich zunächst beim Abg. Torsten Koplin für seine Glückwünsche. Sodann antwortet er ihm, bei der Förderrichtlinie sei die Förderhöhe zu gering und der Förderzweck zu begrenzt. Zudem sei den Verkehrsunternehmen generell eine größere Flexibilität bei der Verwendung der Fördermittel zu ermöglichen. Im Übrigen sollten die hier vorgetragenen Ideen und Systeme umgesetzt werden. Ob die Landkreise eher das von Herrn Lösel vorgestellte System oder aber das System von „ILSE“-Bus favorisierten, das sollten die Landkreise schlussendlich für sich selbst entscheiden.

Stefan Lösel antwortet dem Abg. Torsten Koplin, als erstes brauche es eine politische Entscheidung auf der Ebene des Aufgabenträgers, also des Landkreises. In diesem Zusammenhang lobe er sehr den Landkreis Ludwigslust-Parchim, denn dort sei es durch einen Teil der Kreisumlage gelungen, den flächendeckenden Verkehr zu finanzieren. Er gebe aber zu bedenken, dass die Errichtung und Aufrechterhaltung eines Rufbussystems für die Akteure viel Arbeit machen könne. Das sei auch nicht zu unterschätzen. Gleichwohl werde die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH ihren Fahrgästen auch weiterhin attraktive Angebote machen, die zu mehr Nutzen und Auslastung im ÖPNV führten. Des Weiteren stelle er anderen Interessenten gerne seine Ausschreibungsunterlagen zur Verfügung und helfe bei der Planung des Systems. Allerdings werde auch ein Computerspezialist benötigt. Das in LUP angewandte System gebe es so nicht zu kaufen und werde in Kürze europaweit ausgeschrieben. Die gesamte Software sei von der VLP selbst programmiert worden. Spätestens an diesem Punkt resignierten seine Geschäftsführerkollegen und suchten nach anderen Konzepten. Für die europaweite Ausschreibung könne auf Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zurückgegriffen werden. Bei erfolgreicher Umsetzung sei ihm die Ausweitung dieses Systems ein wichtiges Anliegen. Er regt an, die Hürden bei der Planung, Entwicklung und Digitalisierung zu verkleinern. Eine Förderrichtlinie, die den Systembetrieb dauerhaft trage, sei nicht zielführend. Auch bei einem Wegfall der Fördermittel brauche es den politischen Willen, das System weiter zu bezahlen. Dies könne auf Landes- oder Kreisebene geschehen.

Abg. **Dietmar Eifler** betont, es müsse die Zuständigkeit der Aufgabenträger bei dem Thema der Mobilität beachtet werden. Herr Witting habe bereits erklärt, das Land sei zuständig im Rahmen der Regionalisierungsmittel, die für den SPNV zur Verfügung stünden. Die Landkreise seien Aufgabenträger des ÖPNV. Hier sehe er das grundlegende Problem. Fraglich sei, ob sich das Land anders engagieren könne. Es sei eine Frage der Geldmenge und wie einheitlich die Konzepte in den Landkreisen aussehen sollten. Als verkehrspolitischer Sprecher der CDU habe er oft das Stoßen an Zuständigkeitsgrenzen miterlebt. Für eine einheitliche landesweite Organisation der Mobilität müsse hier angesetzt werden, was allerdings dann einen Paradigmenwechsel bedeute.

Dr. Christian Mehlert gibt an, bei der Erstellung des MARA-Gutachtens Experteninterviews durchgeführt zu haben, unter anderem auch mit Herrn Lösel. Viele der in der Anhörung besprochenen Aspekte seien in diesem Gutachten verschriftlicht. Allerdings sei das Gutachten nicht öffentlich zugänglich. Daher rege er eine Nachfrage beim Verkehrsministerium an.

Vors. **Jörg Heydorn** bedankt sich für den Hinweis, dem durch die Kommission nachgegangen werde.

Bertholt Witting merkt an, im letzten Jahr habe es eine Veranstaltung wegen der Corona-Pandemie gegeben. Abgesehen von den fachlichen Ergebnissen habe er überrascht festgestellt, dass sich viele Beteiligte davor schon lange nicht mehr gesehen hätten. So sei ihm klar geworden, dass eine verkehrsübergreifende Plattform fehle, auf der z. B. Herr Lösel seine Ideen präsentieren könnte.

Prof. Dr. med. Marek Zygmunt (Direktor der Klinik und Poliklinik für Frauenheilkunde und Geburtshilfe und Lehrstuhlinhaber der Universitätsmedizin Greifswald) interessiert, wie verstetigt die vorgestellten Projekte in LUP und VG seien. Auf der Website werde über die Nutzung von EFRE-Mitteln informiert. Er fragt, ob die Projekte auch ohne diese Mittel ausfinanziert seien.

Stefan Lösel gibt an, den Rufbus als Modellprojekt im Jahr 2016 in einem Teilbereich des Landkreises gestartet zu haben. Nach einem Jahr erfolgreichen Betriebes habe der Kreistag beschlossen, das System auf den gesamten Landkreis auszudehnen und voll auszufinanzieren. Für den laufenden Betrieb gebe es schon seit längerer Zeit keine Fördermittel mehr. Die aufgelisteten EFRE-Gelder seien Investitionsfördermittel und die entsprechenden Anschaffungen seien langfristig nutzbar. Eine Betriebsbeihilfe lehne er wie bereits erwähnt ab.

Prof. Dr. med. Marek Zygmunt nimmt diese Information erfreut zur Kenntnis. Er erkundigt sich, ob das Rufbussystem kostendeckend betrieben werden könne, wenn die strukturellen Voraussetzungen erfüllt seien.

Stefan Lösel erklärt, so wie der gesamte öffentliche Verkehr zurzeit in LUP betrieben werde, habe er nur einen Kostendeckungsgrad von 10 Prozent. Die VLP habe einen Umsatz von 23 Millionen Euro im Jahr. Der Umsatz aus Fahrscheinentgelten betrage 2 Millionen Euro, der Rest seien staatliche Mittel. Der Kostendeckungsgrad des Rufbusses sei vergleichbar mit dem übrigen ÖPNV. Allerdings würden die öffentlichen Gelder nun besonders effizient eingesetzt werden. Vor dem Rufbus habe ein Fahrplankilometer weit über 2 Euro Kosten verursacht. Dies sei auf unter 50 Cent gesenkt worden. Eine moderate Steigerung der Kosten lohne sich, wenn dadurch das sechsfache an Fahrplanleistung realisiert werde.

Birgit Klemer merkt an, das ILSE-Projekt sei 2018 beendet worden. Die VVG habe sich dann in Eigenregie gekümmert und z. B. eine Buchungssoftware zur Miete angeschafft. Es sei mit einem kleinen Gebiet gestartet worden. Der Vergleich mit LUP sei schwierig, da es sich in VG aus ihrer Sicht um ein viel ländlicheres Gebiet handle. Wie in LUP seien konventionelle Linienfahrten gestrichen und dafür der bedarfsgerechte Verkehr eingerichtet worden. Aufgrund der angezeigten Nachfrage sei der ILSE-Bus auf das Gebiet Jarmen/Tutow ausgeweitet worden. Eine weitere Ausbreitung sei geplant.

Vors. **Jörg Heydorn** führt ein Beispiel des Gutachters Prof. Dr. Augurzky an, in dem es um eine ältere Frau mit einer Knochenerkrankung gehe. Diese melde sich aufgrund

von Schmerzen bei ihrer Hausärztin. Die Hausärztin überweise die Dame in das nächstgelegene Krankenhaus, das 50 Kilometer entfernt sei und stelle dafür auch einen Beförderungsschein aus. Bei der Untersuchung im Krankenhaus könne nichts festgestellt werden und die ältere Dame werde wieder entlassen. Diese stehe dann abends vor dem Krankenhaus, ohne zu wissen, wie sie nach Hause komme. Letztlich werde die Frau von ihrer ebenfalls betagten Cousine mit einem weiten Anfahrweg mit dem PKW abgeholt und nach Hause gebracht. In solchen Situationen trage der ÖPNV nicht durch. Die Anhörung habe gezeigt, dass es im Land Angebote gebe, um medizinisch bedingte Fahrten, wie normale Arztbesuche, abzudecken. Er fragt, welches Angebot für Fälle, wie das vorgetragene Beispiel, gemacht werden könnten. Auch bekannte Modelle für solche Problemstellungen könnten hilfreich sein. Er stellt fest, diese Frage bleibe unbeantwortet. So müsse diesem Thema mit eigenen Überlegungen weiter nachgegangen werden. Er bedankt sich bei den Anzuhörenden und leitet über zu TOP 2.

PUNKT 2 DER TAGESORDNUNG

Allgemeine Kommissionsangelegenheiten

- Weitere Anhörungen am 21. und 28. April 2021 geplant

Prof. Dr. med. Marek Zygmunt stellt fest, in der letzten Sitzung sei über zusätzliche Anhörungen gesprochen worden. Er fragt, ob es diesbezüglich schon Zeitpunkte und Themen gebe.

Vors. **Jörg Heydorn** gibt an, es seien zwei weitere Anhörungen geplant. Am 21. April 2021 sei die Anhörung der Bürgerinitiativen und das Thema Regionale Versorgung angedacht. Am 28. April 2021 sollen die Themen Seltene Erkrankungen und Neue Gesundheitsberufe aufgegriffen werden. Dies solle in der nächsten Sitzung beschlossen werden.

- Nächste Sitzung am 24. März 2021, um 15:30 Uhr

Vors. **Jörg Heydorn** beruft die nächste Sitzung der Enquete-Kommission für den 24. März 2021 um 15:30 Uhr, als Videokonferenz und Präsenzsitzung im Plenarsaal ein. Dann werde die Anhörung der Patientenvertreterinnen und Patientenvertreter nachgeholt, die aufgrund der Corona-Pandemie verschoben worden sei.

Ende der Sitzung: 17:59 Uhr

Jörg Heydorn
Vorsitzender

Ad/Wa/Zi